



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

- Kläger -

An Verkündungs
statt zugestellt.

Prozessbevollmächtigter:

g e g e n

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
-Zentralverwaltung-
Planfeststellungsbehörde,

- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

beigeladen:
Airbus Operations GmbH,

Prozessbevollmächtigter:

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 15, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 5. September 2022 durch

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt der Kläger.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten vorläufig vollstreckbar.

Rechtsmittelbelehrung:

Innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils kann gegen dieses Urteil die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen,

- wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
- wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
- wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
- wenn das Urteil von einer Entscheidung des Obergerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
- wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Hamburgischen Obergericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Obergericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Auf die Möglichkeit der Sprungrevision nach § 134 VwGO wird hingewiesen.

Tatbestand:

Der in Finkenwerder ansässige Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss „Airbus Start- und Landebahnverlängerung“ vom 29. April 2004 in der Fassung des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28. November 2005 des 1. Änderungsbeschlusses vom 30. November 2005 und des 2. Änderungsbeschlusses vom 30. November 2005, der die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen um 589 m in Richtung Neuenfelde vorsieht.

Das Mühlenberger Loch ist eine gering durchströmte Bucht der Elbe mit tidebeeinflussten Vorland- und Süßwasserwattflächen. Das Flugzeugwerk der Beigeladenen besteht in Finkenwerder seit 1936. Die Beigeladene entwickelt und produziert dort als Rechtsnachfolgerin früherer Eigentümer Teile für Flugzeuge der europäischen Airbus-Produktion und liefert seit geraumer Zeit von dort Flugzeuge der Typen A 318 – 321 aus. Das Werk beschäftigte Ende 1998 etwa 7.000, mittlerweile laut Angabe der Beigeladenen wohl etwa 12.500, nach Angaben der Presse etwa 14.000 Arbeitnehmer. Zu dem Werk gehört ein Flugplatz für den Werksflugbetrieb, der als Sonderlandeplatz mit beschränktem Bauschutzbereich geführt wird. Die Start- und Landebahn verläuft in südwestlicher/nordöstlicher Richtung (Betriebsrichtungen 23/05). Das Flugzeugwerk und der Werksflugplatz wurden in den letzten Jahren mehrfach erweitert. Auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. März 1993 wurde die Start- und Landebahn um 393 Meter in Richtung Nordosten auf 2.321 m verlängert. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 2. Februar 1997 wurde das damalige Firmengelände mit der östlich gelegenen Erweiterungsfläche dergestalt verbunden, dass in den dazwischen befindlichen Neß-Hauptdeich ein großes Gatt eingebaut wurde, das auch Flugzeuge passieren konnten. Zugleich wurde der das Werksgelände nach Westen absichernde Vordeich umgebaut und verstärkt. Ein Rückbau des Neß-Hauptdeiches unter Ertüchtigung des Vordeichs zum Hauptdeich wurde damals als Alternative verworfen, da der Vordeich anders als der (bisherige) Hauptdeich extremen Seegangs- und Treibgutbelastungen ausgesetzt sei und aus Werksschutzgründen auch schwerer zu erreichen sei als andere Hauptdeichabschnitte.

Im September 1997 beschloss der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die Voraussetzungen zu schaffen, um den Bau des von der Beigeladenen geplanten Großraumflugzeugs A3XX – heute A380 – in Hamburg-Finkenwerder zu ermöglichen. Am 8. Mai 2000 stellte die Beklagte den Plan zur diesbezüglichen Erweiterung des Werksgeländes der Beigeladenen in Hamburg-Finkenwerder fest (PFB 2000). Neben der Verfüllung eines Teils des Mühlenberger Lochs und dem Bau einer neuen, das gewonnene Land umgebenden Hochwasserschutzanlage regelt der Plan u.a. die Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Gesamtlänge von 2.684 m, und zwar um 309 m in nordwestlicher und um 54 m in südwestlicher Richtung bis zum Neuenfelder Hauptdeich, um dem Großflugzeug sichere Starts und Landungen auf dem Werksflugplatz zu ermöglichen. Außerdem enthält der Plan Regelungen des zukünftigen Flugbetriebs. Die sofortige Vollziehung wurde angeordnet und in einer Reihe von Eilverfahren obergerichtlich bestätigt, so dass das Vorhaben bereits seit langem verwirklicht ist. Auch die Hauptsacheverfahren sind mittlerweile in 1. Instanz abgeschlossen. Bereits Ende 2000 wurde im Eilverfahren gegen den PFB 2000 eingewandt,

dass die Beklagte in Wirklichkeit bereits eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn beabsichtige. Der Beklagten wurde in den Verfahren gegen den PFB 2000 immer wieder vorgeworfen, sie teile ein im Grunde einheitliches Vorhaben aus strategischen Gründen im Wege der „Salamitaktik“ auf.

Im April 2002 meldete die Beigeladene offiziell Bedarf an einer weiteren Start- und Landebahnverlängerung an, weil die größere Frachterversion der A380 diese benötige.

Hierauf wurden die rechtlichen Voraussetzungen für einen weiteren Planfeststellungsbeschluss geschaffen: In Hamburg wurde das Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg vom 18. Juni 2002 (HmbGVBl. S. 96) erlassen, welches bestimmte, dass Maßnahmen zum Erhalt und zur Erweiterung der Flugzeugproduktion am Standort Finkenwerder dem Wohl der Allgemeinheit dienen. Nach einer Änderung des § 28 LuftVG vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3039), der nunmehr die Befugnis der Länder, Enteignungen für Sonderflugplätze vorzusehen, ausdrücklich nennt, verabschiedete die Hamburgische Bürgerschaft das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz vom 18. Februar 2004 (HmbGVBl. S. 95 ff.). Dieses bestimmt nicht nur, dass der Werkflugverkehr der Beigeladenen dem Allgemeinwohl dient, sondern regelt auch die Enteignung sowie eine vorzeitige Besitzeinweisung zum Zweck des Erhalts und der Förderung der Flugzeugproduktion, speziell durch Ermöglichung der Produktion und Auslieferung von Großraumflugzeugen, insbesondere der Airbus A380, in Hamburg-Finkenwerder.

Im Februar 2003 beantragte die Beigeladene die Planfeststellung für die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn mit dem Begehren, die Verlängerung der Start- und Landebahn um insgesamt 589 Meter nach Südwesten, die (Rück-)Verlegung der im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 festgelegten Landeschwelle für die Landerichtung 23 um 277 Meter in Richtung Südwesten, die Rückführung des Landegleitwinkels für die Landerichtung 23 von 3,5° auf 3,0°, vergrößerte Sicherheitsflächen entlang und an den Enden der Start- und Landebahn sowie Folgeänderungen an Hochwasserschutz- und Entwässerungsanlagen und Straßen überwiegend außerhalb des Geländes des Sonderlandeplatzes zu genehmigen. Die Notwendigkeit einer weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn wurde damit begründet, dass „bei den Test- und Übergabeflügen im Produktions- und Auslieferungsprozess der Frachterversion“ - A380F - ein Start- und Landegewicht von 410 t zugrunde gelegt werden müsse, um den internen und kundenseitigen Prüfansprüchen gerecht werden zu können. Diese machten eine Verlängerung der Start- und Landebahn um 238 Meter erforderlich. 74 Meter müssten zusätzlich als Entwicklungsreserve eingeplant

werden, da sich die Konzeption der Frachtersversion noch in der Entwicklungsphase befinde und möglicherweise zu verändernde Leistungsdaten Auswirkungen auf die erforderliche Bahnlänge haben könnten. Weitere 277 Meter der Verlängerung resultierten daraus, dass für jegliche weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Neß-Hauptdeich – bzw. der Neuenfelder Hauptdeich – am bisherigen Bahnende abgetragen werden müsse und damit das vorhandene Luftfahrthindernis sowie die Rechtfertigung für die Abweichung von einem Standardgleitwinkel von 3° bei Landungen in der Landerichtung 23 entfalle. Dies bedinge eine Rückverlegung der nordöstlichen Landeschwelle um 277 m in Richtung Südwesten und die Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Südwesten. Ferner sollten die Sicherheitsflächen an der Start- und Landebahn den aktuell geltenden Standards angepasst werden, da der Neß-Hauptdeich keine Funktion als Hochwasserschutzanlage mehr erfüllen werde.

Im Zuge der Planung holte die Beigeladene 2003 – wie bereits zum PFB 2000 – ein Fachgutachten des Ingenieurbüros L. ein, jetzt zur Frage der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die klimatischen Verhältnisse auf dem Erweiterungsgebiet selbst und im Umland. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die Landebahnverlängerung auf den hier maßgeblichen Obstanbauflächen nicht zu Abnahmen der bodennahen Lufttemperaturen führen werde, sodass keine erhöhte Frostgefahr zu erwarten sei.

Der 1942 in Finkenwerder geborene Kläger wohnt am (...). Seine Familie betreibt dort seit den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts Landwirtschaft. Er selbst hat dort nach der Sturmflut von 1962 einen Obstanbaubetrieb aufgebaut, den er im Jahr 2002 an seinen Sohn (...) übertragen hat, der mittlerweile seit vielen Jahren auf den Hof Bio-Obst anbaut und verkauft und u.a. Präsidiumsmitglied im B. e.V. sowie Vorsitzender zweier regionaler Entwässerungsverbände ist. Der Kläger lebt mit seiner Ehefrau auf der anderen Seite des Finkenwerder Landscheidewegs und verfügt dort über ein im Grundbuch eingetragenes Alteil. Der Kläger hat eine Reihe von Ehrenämtern im Bereich der landwirtschaftlichen Selbstverwaltung gehabt. Ab 2001 war er Präsident der Landwirtschaftskammer Hamburg, außerdem war er Vorsitzender des Be- und Entwässerungsverbandes Finkenwerder-Süd.

Ferner ist der Kläger seit 2002 zu 1% ideeller Miteigentümer eines in der südöstlichen Ecke des Flurstücks 345 der Gemarkung Hasselwerder liegenden, 100 m² großen Grundstücks, des sog. Funktionsgrundstücks, das später im Grundbuch von Hasselwerder die Flurstücknummer 2999 erhielt. Das Flurstück 2999 hat eine Breite von rund 12 sowie eine Tiefe von ca. 8 m. Aufgrund einer vorzeitigen Besitzeinweisung gelangte dieses Grundstück im Jahr

2006 in den Besitz der Beklagten, wurde hiernach freigelegt und ist seit 2007 von der Start- und Landebahn der Beigeladenen überbaut.

In ihrem rechtskräftigen Urteil vom 29. Januar 2018 in der Sache 15 K 6234/17, dessen Kläger nebst einigen Privatpersonen ein anerkannter Naturschutzverein war, der einen ideellen Miteigentumsanteil von 72 % an diesem Grundstück erworben hatte und in dem der Kläger dieses Verfahrens 2. Vorsitzender ist oder jedenfalls derzeit war, führte die Kammer zur Geschichte dieses Grundstücks aus:

„Durch Notarvertrag vom 16. Juni 2000 (Nr. XX/2000 des Notars Arno Ebeling in Buxtehude) übertrug der ehemalige Landwirt (...), der selbst unmittelbar in der Nachbarschaft des Airbus-Geländes wohnte, seinen beiden Töchtern unentgeltlich im Wege der vorweggenommene Erbfolge das in seinem Eigentum stehende, 11.372 m² große landwirtschaftlich genutzte Flurstück 345 im sog. „Rosengarten“ unter der Auflage, den Mitgliedern der Erwerber-Gesellschaft ebenfalls unentgeltlich zu ideellen Anteilen ein insgesamt 100 m² großes Teilstück dieses Flurstücks zu übertragen. Das landwirtschaftlich durch Verpachtung der Obstbauflächen genutzte Grundeigentum des ehemaligen Landwirts, auf dem er auch selbst lebte, schloss, nur getrennt durch den Neuenfelder Hauptdeich und die gleichnamige Straße, unmittelbar an jene Fläche an, die für die im Jahr 2000 bereits genehmigte Landebahnverlängerung beansprucht wurde. Sowohl der Landwirt als auch seine Töchter gehörten zu den Klägern gegen den PFB 2000 und später auch gegen den hier streitbefangenen PFB 2004. Alle Verfahren endeten 2004 durch Klagerücknahme, nachdem das ... Anwesen an die Stadt verkauft worden war. Im Notarvertrag vom 16. Juni 2000 verpflichteten sich die beiden Erwerberinnen, das Grundstück unter Beachtung der Ziele des Klägers zu 1) und der Ziele des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes zu nutzen. Die Lebensqualität im Rosengarten sei zu verteidigen und die nähere Heimat, nämlich die Kulturlandschaften „Altes Land“ und „Hamburgische Elbregion“, sei zu erhalten. Der Wert des übertragenen Grundstücks wurde mit 7,56 DM pro Quadratmeter angegeben.

Die Käufergemeinschaft erwarb hierauf ein in der südöstlichen Ecke des Flurstücks 345 der Gemarkung Hasselwerder liegendes, 100 m² großes Grundstücksteil (im Folgenden: Funktionsgrundstück), das später im Grundbuch von Hasselwerder die Flurstücknummer 2999 erhielt, während der Rest des Flurstücks 345 mit der Nummer 3000 bezeichnet wurde. Das Flurstück 2999 hat eine Breite von rund 12 sowie eine Tiefe von ca. 8 m. Es lag damals direkt an der Straße Rosengarten südwestlich in direkter Verlängerung und etwa 450 m entfernt vom Ende des im Jahr 2000 geplanten südlichen Abschnitts der Start- und Landebahn im ehemaligen äußeren Rosengarten. Der Rosengarten ist ein schon im 11. Jahrhundert erwähntes, durch einen teilweise unter Kulturdenkmalschutz stehenden Ringdeich umschlossenes Siedlungsgebiet. Auf den Kläger zu 1) entfielen zu ideellen Anteilen 72 % des Funktionsgrundstücks, auf die anderen Miteigentümer jeweils 1 %. Neben den Klägern zu 2) – 9) und 13) dieses Verfahrens erwarb der 2004 verstorbene Vater der Kläger zu 10) bis 12) dieses Verfahrens einen einprozentigen Miteigentumsanteil.

Das Funktionsgrundstück war damals zusammen mit dem restlichen Flurstück 345, das dem Apfelanbau diente, noch für rund 6 Jahre an den benachbarten Landwirt (...) verpachtet und mit insgesamt 6 Apfelbäumen der Sorte Elstar bestanden, deren Erträge weiterhin dem Pächter zustanden.

Mit Bescheid vom 21. September 2000 genehmigte das Amt für Wirtschaft und Landwirtschaft der Wirtschaftsbehörde der Beklagten den Übertragungsvertrag unter der Bedingung, dass das Herausmessen und Anbieten des Funktionsgrundstücks gestrichen werde. Dieses führe zu einer unwirtschaftlichen Aufteilung des Grundstückes.

Auf den Antrag der Vertragsschließenden – des Landwirts (...) und seiner Töchter – hin genehmigte das Amtsgericht Hamburg-Harburg – Landwirtschaftsgericht – mit Beschluss vom 29. Juni 2001 (610 b LwH 9/00) den Übergabevertrag vom 16. Juni 2000 bedingungs-frei. In der von den Prozessbevollmächtigten dieses Verfahrens verfassten Antragsbegründung vom 10. November 2000 hieß es dazu u.a.: *„Der landwirtschaftliche Obstanbau im Alten Land ist aktuell durch eine Vielzahl größerer Planungsvorhaben gefährdet, insbesondere durch den Flugzeugbau sowie den Straßenbau..... Speziell der hier betroffene Bereich ‚Rosengarten‘ ist durch die geplante Werkserweiterung der EADS Airbus GmbH massiv betroffen. Dies zum einen infolge der mit dem aktuell planfestgestellten Vorhaben verbundenen massiven Erhöhungen der Flugbewegungen zum anderen durch die im Raume stehende weitere Verlängerung der Start- und Landebahn bis in den Ort Neuenfelde hinein. Eine derartige weitere Verlängerung auf einer Länge von mehr als 3000 m ist zwar offiziell derzeit noch nicht Gegenstand der Planung, sie wurde der EADS Airbus GmbH jedoch bereits durch den Staatsrat der Wirtschaftsbehörde, Prof. Dr. Heinz Gizzas, zugesagt. Eine sogar 3500 m lange Start- und Landebahn wurde der EADS darüber hinaus ‚politisch‘ durch Erklärung des Senates aus dem Herbst 1999 zugesagt.... Das streitgegenständliche Grundstück im Rosengarten soll mithilfe der Begünstigten und gemäß der oben beschriebenen Zielsetzungen weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden.“* In weiteren Schriftsätzen wurde darauf hingewiesen, dass die Beklagte bereits versuche, den betroffenen Landwirten das Land für die potentielle Erweiterungsfläche abzukaufen. Das Amtsgericht führte hiernach in seinem Beschluss aus: Die Weiterübertragung eines kleinen Teilstücks, das in direkter Verlängerung der Start- und Landebahn liege, auf die Erwerbbergemeinschaft sei nicht genehmigungspflichtig, da es hierfür zu klein sei. Aber auch im Übrigen gebe es keinen Versagungsgrund für die Übertragung des Teilstücks. Versagungsgrund könne allein sein, dass die angestrebte Größe von 100 m² als Grundlage einer eigenständigen Bewirtschaftung völlig sinnlos sei. Die Veräußerung der Teilfläche habe aber für die örtliche Agrarstruktur keinerlei negative Auswirkungen. Das Teilstück solle weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden. Zweck der Übernahme sei allein die Schaffung eines „Sperrgrundstücks“ für den Fall einer Erweiterung der Start- und Landebahn der Beigeladenen und damit der Erwerb einer formellen Eigentümerstellung. Damit diene die Übertragung dem Erhalt der bisherigen Agrarstruktur. Dass die Erwerber möglicherweise versuchen könnten, auf diesem Weg rechtsmissbräuchlich eine Klagebefugnis für den Fall von Erweiterungen zu „erschleichen“, sei kein grundstückverkehrsrechtliches Kriterium. Der Grund für die Veräußerung sei die Lage des Grundstücks fast unmittelbar an einer gedachten verlängerten Start- und Landebahn der Beigeladenen.

Die sofortige Beschwerde der Wirtschaftsbehörde gegen den Beschluss wurde mit Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 20. März 2002 zurückgewiesen (9 LwW 2/01).“

Der Kläger erhob am 23. Oktober 2003 Einwendungen gegen das Vorhaben einer weiteren Landebahnverlängerung. Insbesondere wurde geltend gemacht, dass es sich in Wirklichkeit um kein eigenständiges Vorhaben, sondern eine Änderung des PFB 2000 handele, weil bereits das Projekt A380 ohne die beantragte Landebahnverlängerung nicht durchführbar sei. Deshalb seien die Verstöße gegen Naturschutzrecht durch den PFB 2000 auch hier beachtlich. Die zuständigen Beamten seien befangen. Dem Vorhaben fehle die Planrechtfertigung, weil es als privatnützige Industrieansiedlung nicht vernünftigerweise geboten sei. Zu seiner Verwirklichung seien Enteignungen nötig, denen es an einer gesetzlichen Grundlage fehle. Im Hinblick auf den Bau der Frachtersversion der A380 bedürfe es in Hamburg keiner längeren Start- und Landebahn, weil die Kundenauslieferung dieser Modelle auch in Toulouse durchführbar sei. Mit der Beseitigung des Neß-Hauptdeiches gehe eine dauerhafte Erhöhung der Hochwassergefahren einher. Dieser Deich sei deshalb zu erhalten gewesen. Der neue Außendeich sei lagebedingt bei Sturmfluten extrem belastet. Er sei nicht stabil genug und halte Wellen und Überströmungen nicht lange genug stand, so dass sich vor dem Werk der Beigeladenen das Hochwasser besonders lange aufstauen werde. Außerdem nähmen nach der Entfernung des Neß-Hauptdeiches Lärm und andere Immissionen erheblich zu. Eine Wohnnutzung werde in vielen Bereichen unmöglich werden und der Wert der Grundstücke werde erheblich sinken. Landwirtschaftliche Betriebe würden in ihrer Existenz gefährdet. Auch sei das Vorhaben nicht hinreichend mit einer Reihe anderer Vorhaben in dem Gebiet koordiniert worden.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 (PFB 2004) stellte die Beklagte die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen um 589 m in Richtung Neuenfelde fest. Diese erforderte die Durchbrechung des Neuenfelder Hauptdeiches und die Inanspruchnahme des südlich hiervon belegenen in Privateigentum befindlichen Bauernlandes. Der Hochwasserschutz wurde deshalb neu geordnet: Den einzigen öffentlichen Hochwasserschutz im Westen Finkenwerders, eines Stadtteils mit rund 12.000 Einwohnern, bildeten nunmehr die Hochwasserschutzanlagen des bisherigen Finkenwerder Vordeichs unter Einschluss des neuen Deiches, der die Airbus-Erweiterungsfläche am Mühlenberger Loch umgibt und jetzt die Bezeichnung „Finkenwerder Hauptdeich West“ trägt. Dieser war nach der Sturmflut 1976 von der Rechtsvorgängerin der Beigeladenen dort zum Schutz des Werksgeländes gebaut und im Rahmen der Werkserweiterung aufgrund des

PFB 2000 ertüchtigt und den aktuellen Anforderungen an den Hochwasserschutz angepasst worden. Die dahinterliegenden älteren Deichabschnitte, insbesondere ein 2,5 km langes Stück des Neß-Hauptdeichs, würden zurückgebaut, wenn der neue Finkenwerder Hauptdeich West seine Funktion übernommen und eine Bauhöhe von mindestens NHN +6,0 m habe. Die zuletzt im Plan vom 8. Mai 2000 geregelte Anzahl der Flugbewegungen wie auch die Flugbetriebszeiten blieben unverändert, allerdings wurde der Anfluggleitwinkel wieder von 3,5° auf 3° zurückgeführt. Zur Begründung des Plans wurde ausgeführt, im Dezember 2000 habe die Beigeladene eine Entscheidung zum Bau von Frachtflugzeugen des Typs A380 getroffen, weil die Kunden solche verlangt hätten. Ein Bedarf an diesen Flugzeugen sei vorhanden, weil es im Bereich der Luftfracht starke Wachstumsimpulse gebe und Großraumflugzeuge besonders wirtschaftlich seien. Die fortschreitende Entwicklung der Großraumflugzeuge habe dazu geführt, dass die im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 festgestellte Verlängerung der Start- und Landebahn für die Frachtflugzeugversion nicht mehr ausreiche, denn diese habe gegenüber der zur Produktion beschlossenen Passagierflugzeugversion ein höheres maximales Abfluggewicht und damit ein notwendig höheres Fluggewicht bei den internen und kundenbezogenen Übergabeprozeduren (Produktionsabnahmeflüge und Kundenabnahmeflüge). Das Frachtflugzeug benötige jedenfalls eine Landebahnverlängerung von 238 m, sodass der Neß-Hauptdeich am Südwest-Ende der Start- und Landebahn durchstoßen werden müsse. Eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn in diese Richtung ergebe sich aus der Rückführung des Gleitwinkels auf 3,0°, was eine Verlegung der Landeschwelle in Richtung Südwesten um 277 m erfordere. Der durch die Landebahnverlängerung verursachte Flächenbedarf rechtfertige die Enteignung, da das Vorhaben kraft Gesetzes dem Wohl der Allgemeinheit diene. Der Hochwasserschutz sei durch die Verlegung der dann einzigen Hauptdeichlinie auf die bisherige Vordeichlinie uneingeschränkt gewährleistet. Die gesamte neue Vordeichlinie entspreche den Anforderungen der aktuell geltenden Vorschriften für die Bemessung und den Bau von öffentlichen Hochwasserschutzanlagen. Sie entspreche in jeder Hinsicht anderen Abschnitten des Hochwasserschutzes in Hamburg und werde auch der besonderen Gefährdungslage im Westen Finkenwerders gerecht.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 3. Mai 2004 öffentlich bekannt gemacht. Am 5. Mai 2004 nahmen die Klägervertreter den Planfeststellungsbeschluss in den Räumen der Beklagten in Empfang.

Der Kläger hat neben einer Vielzahl weiterer, teilweise durch Enteignung bedrohter Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 Klage erhoben (15 K 2344/04).

Die Klage ging am 5. Mai 2004 bei Gericht ein. Dazu wurde vom Kläger wegen seiner Enteignungsbetroffenheit hinsichtlich des Funktionsgrundstücks zusammen mit anderen Antragstellern unter dem Aktenzeichen 15 E 2345/04 der Antrag bei Gericht gestellt, die aufschiebende Wirkung dieser Klage anzuordnen.

Die Kläger des Verfahrens 15 K 2344/04 haben zur Begründung ihres Begehrens damals insbesondere Folgendes geltend gemacht: Der Plan sei verfahrensfehlerhaft zustande gekommen. So habe der PFB 2000 geändert werden müssen und nicht ein neuer beschlossen werden dürfen. Beide Planfeststellungsbeschlüsse hingen untrennbar zusammen. Schon von Anbeginn an sei man auch vom Bau des Frachtflugzeuges ausgegangen. Man habe aber die beiden Planfeststellungsverfahren getrennt, um im Rahmen des PFB 2000 keine Grundeigentumsbetroffenen zu haben. Ferner gebe es bereits keine verfassungskonforme Ermächtigungsgrundlage für die zur Projektrealisierung notwendigen Enteignungen. Auch habe die Beigeladene einen Bedarf an der Start- und Landebahnverlängerung nicht überzeugend begründen können. Die technische Bedarfsbegründung sei hochgradig widersprüchlich und fehlerhaft. Das Vorhaben sei nicht vernünftigerweise geboten. Es fehle deshalb an der Planrechtfertigung. Außerdem erhöhe der angefochtene Planfeststellungsbeschluss durch veränderte Flugbedingungen den Fluglärm für die Anwohner auf ein z.T. gesundheitsschädliches Maß. Der Deichrückbau unter Beseitigung der bisher bestehenden Polderlösung gefährde insbesondere Leib und Leben der Bevölkerung Finkenwerders und Neuenfeldes und verstoße somit gegen das Verschlechterungsverbot des Wasserhaushaltsrechts. Finkenwerder liege 6 m unter den Deichkronen und habe 1962 mehrere Meter unter Wasser gestanden. Würde jetzt der neu geschaffene Außendeich überflutet, könne das Wasser unschwer vom Werksgelände ablaufen, würde sich aber dann im tiefer liegenden Finkenwerder sammeln und dort die Bevölkerung bedrohen. Dabei komme es nicht darauf an, dass es auch an anderen Stellen in Hamburg keine zweite Deichlinie gebe. Der neue Deich entspreche auch nicht den Anforderungen an eine Hauptdeichlinie. Die Sturmflutgefahr nehme zu, weil der Elbe durch Eindeichung und Aufschüttungen erheblicher Stauraum genommen worden sei und es eine wesentlich längere Verweilzeit hoher Wasserstände (kürzere Scheitelwasserstandsdifferenzen) mit der Gefahr von Wellenüberschlag gebe, die in einem nicht vertretbaren Umfang (2 %) toleriert werde. Hierfür sei der neue Deich aber nicht ausgelegt. Dazu steige auch der Meeresspiegel durch Klimaveränderungen um mindestens 40 cm und schwere Sturmfluten nähmen nachweislich zu und liefen höher auf. Auch bestehe die Gefahr eines Schiffsstoßes, da es dort bereits in den vergangenen Jahren Schiffsunfälle gegeben habe. Der neue Deich sei extremen Belastungen aus-

gesetzt, da er kein Vorland mehr habe und es sich zum Großteil nur um eine Hochwasserschutzwand handele, deren Standfestigkeit fraglich sei. Als die neue Hochwasserschutzanlage im Rahmen des PFB 2000 geplant worden sei, sei verschwiegen worden, dass es sich hierbei künftig um die einzige Deichlinie handeln solle. Deshalb sei der zu entfernende Deich zu erhalten, zumindest aber durch eine neue parallele Deichlinie zu ersetzen. Die Entfernung des Deiches zwischen dem Werk der Beigeladenen und Finkenwerder bewirke außerdem, dass die vom Werksgelände ausgehenden Luftschadstoffe durch die vorherrschenden westlichen Winde in die östlich liegenden Wohnbereiche eindringen könnten, die mehrere Meter tiefer als das künstlich aufgeschüttete Werksgelände lägen. Dies betreffe insbesondere Stickoxide und weitere Schadstoffe, die schwerer als Luft seien. Allein der Verdacht auf zunehmende stoffliche Belastungen habe einen kaum abschätzbaren Imageverlust bei den Verbrauchern zur Folge bis zur Unverkäuflichkeit der Produkte, besonders im Bioobstanbau. Im Übrigen verstoße der Plan auch gegen Naturschutzrecht, und die Gefahr von Wirbelschleppen sei verkannt worden. Schließlich beruhe nicht nur die veränderte Straßenführung, sondern auch der weitere Plan auf Abwägungsfehlern.

Mit Beschluss vom 6. Mai 2004 wurde die Beigeladene zu dem Rechtsstreit beigeladen.

Am 9. Juli 2004 schlossen die Beklagte und die Beigeladene einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, der die Beigeladene zum Abschluss eines sich auf 20 Jahre laufenden Mietvertrages über die für die Verlängerung der Start- und Landebahn erforderlichen Flächen mit der Beklagten und zur Schaffung der für die Produktion und Auslieferung der Frachtersversion der A380 erforderlichen Werksinfrastrukturinvestitionen verpflichtete.

Mit Beschluss vom 28. Juni 2004 (15 E 2345/04) hatte die erkennende Kammer die aufschiebende Wirkung der Klage der enteignungsbetroffenen Kläger im Hinblick auf den damaligen Stand des vorhergehenden Planfeststellungsverfahrens aus dem Jahr 2000 angeordnet. Mit Beschluss vom 9. August 2004 (2 Bs 300/04) änderte das Hamburgische Obergericht diesen Beschluss dahingehend ab, dass die Anträge der Miteigentümer des Funktionsgrundstücks – darunter der Kläger – abgelehnt wurden. Zur Begründung wurde insoweit (*juris Rn. 95 ff.*) ausgeführt, dass es ihnen aufgrund unzulässiger Rechtsausübung an der Klagebefugnis fehle. Das Funktionsgrundstück sei lediglich erworben worden, um die formalen Voraussetzungen für eine Prozessführung zu schaffen. Es sei damit ein Sperrgrundstück i.S. der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Eine Nutzung als Messgrundstück sei lediglich vorgeschoben und angesichts der Lage des Grundstücks nicht realistisch. Hinsichtlich der anderen Enteignungsbetroffenen würden die für

das Vorhaben angeführten Gründe voraussichtlich aber nicht genügen, um eine Enteignung zu rechtfertigen. Das Frachtflugzeug könne voraussichtlich auch in Toulouse ausgeliefert werden. Außerdem sei zweifelhaft, ob der Gleitwinkel wieder von 3,5° auf 3° zurückgeführt werden müsse.

Entsprechend wies die erkennende Kammer den Eilantrag des am Funktionsgrundstück beteiligten Naturschutzvereins im Hinblick auf dessen Miteigentumsanteil als unzulässig zurück (Beschluss vom 29.12.2004, 15 E 2519/04). So entschied auch das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht (Beschluss vom 21.11.2005, 2 Bs 19/05).

Der Eilantrag der nicht von Enteignung betroffenen Kläger (15 E 2864/04) wurde von der Kammer mit Beschluss vom 17. März 2005 wegen Begründungsmängeln als unzulässig abgelehnt. Die Beschwerde wurde vom Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht durch Beschluss vom 8. März 2006 (2 Bs 110/05) in der Sache zurückgewiesen: Eine Planrechtfertigung für das Vorhaben sei anzunehmen, da nicht ersichtlich sei, dass die bisher geplante Start- und Landebahn für das Frachtflugzeug sicher ausreiche. Rechtsansprüche auf einen Fortbestand oder die Ersetzung der rückgebauten Deichabschnitte durch einen neuen rückwärtigen Deich könnten die Betroffenen im Bereich Finkenwerder und Neuenfelde weder aus Regelungen des Hamburgischen Wassergesetzes und der Hamburgischen Deichordnung noch aus § 31 Abs. 5 WHG a.F. (Fassung vom 12.11.1996), oder Grundrechten herleiten. Es sei nicht zu erwarten, dass sie durch die Beseitigung eines Deichabschnitts zukünftig (größeren) Hochwassergefahren ausgesetzt würden, die anderen Bewohnern in den hochwassergefährdeten Gebieten Hamburgs nicht zugemutet würden, und dass die zukünftige Hochwasserschutzlinie im westlichen Finkenwerder den geltenden allgemeinen Maßstäben für die Bemessung des Hochwasserschutzes in Hamburg nicht entspreche. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 für den Bereich des verfüllten Teils des Mühlenberger Lochs festgesetzten Hochwasserschutzanlagen sowie die bereits zuvor bestehenden, durch die Plangenehmigung vom 17. September 2003 angepassten Hochwasserschutzanlagen im Bereich des sogenannten früheren Finkenwerder Vordeichs auf dem Werksgelände der Beigeladenen und im Rüschanal bildeten eine geschlossene Hochwasserschutzlinie. Nicht erkennbar sei, dass die Sollhöhe oder Bauweise der neuen Hochwasserschutzlinie den Anforderungen des Senatsbeschlusses vom 29. April 2003 wie auch jenen Anforderungen, die im sonstigen Verlauf der Hamburgischen Hochwasserschutzanlagen zur Anwendung gelangten, nicht entsprächen. Die von Betroffenen geforderte Anpassung der Hochwasserschutzanlagen an einen weiteren Anstieg von Sturmfluten gehöre nicht zum Abwägungsmaterial für den streitigen Planfeststellungsbeschluss. Die teilweise

Verfüllung des Mühlenberger Lochs gebiete keine Erhöhung der Schutzanlagen. Ferner fehle es an einem Rechtsanspruch darauf, dass die Antragsteller weiterhin durch zwei Deichlinien gegen Hochwassergefahren geschützt würden. Es sei bereits nicht ersichtlich, dass das Hochwasserschutzkonzept Hamburgs bis zum Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 eine derartige doppelte Hochwasserschutzlinie im Bereich Finkenwerder/Neuenfelde vorgesehen habe, noch sei eine solche an anderer Stelle regelhaft vorgesehen. Soweit Teilhabeansprüche an einem allgemein vorgesehenen staatlichen Hochwasserschutz bestehen könnten, vermittelten solche kein Schutzniveau, das über ein allen vergleichbaren Bürgern gewährtes Schutzniveau hinausgehe. Faktisch sei erstmals durch die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 eine zweite Hochwasserschutzlinie in Höhe des Bemessungswasserstandes entstanden. Ein Anspruch oder ein Vertrauen auf deren dauerhaften Fortbestand sei durch jenen Planfeststellungsbeschluss nicht begründet worden. Dass eine Beibehaltung des Zustandes nicht auf Dauer beabsichtigt gewesen sei, sei von vornherein Gegenstand der öffentlichen Diskussion gewesen. Auch sei nicht erkennbar, dass die neue Deichlinie nicht ausreichend sicher sei oder hinter anderen Abschnitten der Hamburgischen Hauptdeichlinie zurückstehe. Eine Anhörungsrüge wurde mit Beschluss vom 13. April 2006 (2 So 50/06) zurückgewiesen. Auch eine Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht blieb erfolglos (Beschluss vom 2. Juni 2006, 1 BvR 1245/06).

Noch im Jahr 2004 war es der Realisierungsgesellschaft Finkenwerder mbH und Co. KG, einem städtischen Unternehmen, gelungen, die für das Vorhaben erforderlichen Privatgrundstücke mit Ausnahme des Funktionsgrundstücks zu kaufen, darunter auch das angrenzende Flurstück 3000. Die Kläger, die verkauft hatten, nahmen ihre Klagen zurück.

Mit Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 28. November 2005 beschränkte die Beklagte die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. April 2004 auf das Grundeigentum an dem Funktionsgrundstück Flurstück 2999. Ergänzend wurden unter Beibehaltung des Abwägungsergebnisses weitere Erwägungen zur technischen und wirtschaftlichen Erforderlichkeit der Landebahnverlängerung dargestellt. Insbesondere habe das Bundesministerium für Verkehr eine Weitergeltung des bisher ausnahmsweise erlaubten erhöhten Gleitwinkels von 3,5° ausgeschlossen. Auch scheide eine Produktions- bzw. Kundenabnahme in Toulouse aus, weil die Entscheidung des Airbus-Konzerns bislang für den Standort Finkenwerder gefallen sei und sich darüber hinaus die mit dem Vorhaben angestrebten Vorteile für das Gemeinwohl in Hamburg nur dann realisieren ließen, wenn das Vorhaben hier umgesetzt würde. Auch komme dafür der Flughafen

Fuhlsbüttel nicht in Betracht. Schließlich sei die Start- und Landebahnverlängerung eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die im Rahmen der konzerninternen Standort- bzw. Produktionsentscheidung aus dem Jahr 2000 an das Werk in Finkenwerder übertragenen Arbeitspakete uneingeschränkt in Finkenwerder bewältigt werden könnten. Langfristig sei damit die gleichberechtigte Teilhabe des Werks an dem gesamten A380-Programm, das zukünftig noch weitere Mitglieder der A380-Familie umfassen könne, gesichert.

Mit einem 1. Änderungsbeschluss vom 30. November 2005 passte die Beklagte den Planfeststellungsbeschluss den naturschutzrechtlichen Bedenken des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts an.

Außerdem erließ die Beklagte am 30. November 2005 einen 2. Änderungsbeschluss, mit dem der Verlauf der südlichen Straßentrasse um das Werksgelände derart geändert wurde, dass für diese keine Privatgrundstücke mehr in Anspruch genommen werden mussten. Insoweit war ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden, in dessen Rahmen auch der Kläger dieses Verfahrens zusammen mit seinem Sohn Einwendungen erhoben hatte, die im Wesentlichen den schon bisher gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen entsprachen.

Hiernach beantragten am 1. Dezember 2005 die Beklagte und die Beigeladene, die zuvor angeordnete aufschiebende Wirkung der Klagen zweier nur bis zur Planänderung durch Enteignung betroffener Kläger aufzuheben. Dies geschah durch Beschluss der erkennenden Kammer vom 27. März 2006 (15 E 3674/05).

Mit Antrag vom 23. Dezember 2005 beantragten Miteigentümer des Funktionsgrundstücks, darunter der Kläger dieses Verfahrens, nochmals die Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihrer Klage. Dies wurde von der erkennenden Kammer mit Beschluss vom 6. März 2006 abgelehnt (15 E 3932/05). Entsprechend wies das Hamburgische Oberverwaltungsgericht mit Beschluss vom 19. April 2006 die Beschwerde zurück (2 Bs 70/06), da sich durch die Änderungs- und Ergänzungsbeschlüsse insoweit keine Änderung des Sachverhaltes ergeben habe. In Bezug auf etwaige Hochwassergefahren wurde der Beschluss vom 8. März 2006 (2 Bs 110/05) zitiert.

Im Mai 2006 ließ der Kläger von einem Professor am Institut für Wasser und Gewässerentwicklung der Universität Karlsruhe, Herrn Prof. Hans Helmut Bernhart, ein wasserbauliches

Privatgutachten zur Schutzfunktion des Neß-Hauptdeiches erstellen. Dies kam zu dem Ergebnis, dass die teilweise Verfüllung des Mühlenberger Lochs die Hochwassergefahr erhöht habe. Die erste Deichlinie sei extremen Belastungen ausgesetzt, weshalb der Neß-Hauptdeich als zweite Deichlinie nicht verzichtbar sei. Durch seine Entfernung werde ein hohes Sicherheitsrisiko für die Bewohner von Finkenwerder geschaffen. Von einer Entfernung dieses Deiches sei man daher zuvor auch nie ausgegangen.

Am 24. Juli 2006 regte der Kläger bei Gericht nochmals an, unter Abänderung entgegenstehender Einzelentscheidungen die aufschiebende Wirkung seiner Klage wieder anzuordnen. Dabei verwies er auf eine ihm in Finkenwerder durch den Verlust der zweiten Deichlinie drohende verstärkte Hochwassergefahr. Brächen der Deich oder die Flutschutzmauer, werde Finkenwerder überflutet. Hingegen benötige die Beigeladene die verlängerte Landebahn nicht, zumal der Auftrag für zwei in Hamburg auszuliefernde Frachtflugzeuge mittlerweile storniert worden sei. Mit Beschluss vom 18. September 2006 (15 E 2452/06) entsprach die Kammer diesem Begehren nicht.

Schon am 2. Mai 2006 hatte die Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg mit Wirkung ab dem 19. Juni 2006 die Beklagte in den Besitz des Funktionsgrundstücks, des Flurstücks 2999 der Gemarkung Hasselwerder, eingewiesen. Ein Anfang Juni 2006 gestellter Antrag der Eigentümer des Funktionsgrundstücks auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des gleichzeitig gestellten Antrags auf gerichtliche Entscheidung gegen den Besitzeinweisungsbeschluss wurde von der Kammer für Baulandsachen am Landgericht Hamburg (351 O 2/06) abgelehnt. Die Beschwerde eines Teils der Miteigentümer des Funktionsgrundstücks wurde vom Hanseatischen Oberlandesgericht mit Beschluss vom 21. Juli 2006 (1 Baul W 2/06) als nicht statthaft zurückgewiesen. Deren anschließenden Antrag, die vorzeitige Besitzeinweisung durch eine einstweilige Anordnung außer Kraft zu setzen, wies das Bundesverfassungsgericht durch Beschluss vom 31. Juli 2006 im Rahmen einer Folgenabwägung zurück (1 BvR 1889/06). Das Funktionsgrundstück wurde hiernach freigelegt. Schon im April 2006 hatten in der Umgebung die ersten Arbeiten zur Verlängerung der Start- und Landebahn begonnen. Mit Urteil vom 19. Januar 2007 (351 O 2/06) wies das Landgericht Hamburg auch in der Hauptsache den Antrag auf Aufhebung des Besitzeinweisungsbeschlusses zurück. Im Juli 2007 wurde die Verlängerung der Start- und Landebahn offiziell der Beigeladenen übergeben.

Bereits im März 2007 stoppte die Beigeladene bis auf Weiteres die Arbeiten an der Frachterversion der A380, nachdem sich relevante Nachfrager zurückgezogen hatten. Die Passagierversion wurde gebaut, in Teilen auch in Hamburg, und hier zusammen mit dem Standort Toulouse an die Luftfahrtgesellschaften ausgeliefert. Am 13. Februar 2019 gab Airbus bekannt, die Produktion mangels Nachfrage bis auf Weiteres einzustellen. 2021 fand die letzte Auslieferung statt.

Durch Enteignungsbeschluss vom 16. September 2008 wurde das Eigentum am Funktionsgrundstück auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. April 2004 mit späteren Änderungen entzogen und der Freien und Hansestadt Hamburg übertragen. Die Eigentümer des Funktionsgrundstücks stellten hiergegen am 9. Oktober 2008 bei der Baulandkammer am Landgericht Hamburg Antrag auf gerichtliche Entscheidung (351 O 20/08). Ein von einem Teil der Miteigentümer gestellter Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung wurde mit Beschluss vom 23. Juli 2009 mangels Rechtsschutzbedürfnis zurückgewiesen. Mit Beschluss vom Folgetag lehnte das Landgericht den Antrag eines Teils der Eigentümer ab, das Enteignungsverfahren wie auch das gerichtliche Verfahren bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung über den PFB 2004 auszusetzen. Auf die sofortigen Beschwerden in Bezug auf die abgelehnte Aussetzung des Verfahrens für die Dauer des verwaltungsgerichtlichen Rechtsstreits ordnete der Baulandsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts mit Beschlüssen vom 3. Juni 2015 (1 W 1/09 Baul und 1 W 3/09 Baul) nach § 251 BGB das Ruhen des Beschwerdeverfahrens an.

Von den ursprünglich 234 Klagen des Verfahrens 15 K 2344/04 sind derzeit noch 9 offen, dazu gibt es zwei Klagen von Naturschutzverbänden und zwei seit langem ausgesetzte Verfahren von Wasserverbänden. Über 10 Klagen von Klägern dieses Verfahrens, denen Miteigentum am Funktionsgrundstück gemeinsam ist, hat die Kammer unter dem Aktenzeichen 15 K 6234/17 durch Urteil vom 29. Januar 2018 entschieden und die Klagen abgewiesen. Die Kläger haben Zulassung der Berufung beim Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht beantragt. Nach Rücknahme dieser Klagen im Übrigen war dort zuletzt noch der Antrag eines Vereins auf Zulassung der Berufung in 2. Instanz anhängig. Dieser wurde vom Hamburgischen Obergerverwaltungsgericht mit Beschluss vom 11. September 2019 (1 Bf 82/18.Z) abgelehnt. Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 30. April 2020 eine hiergegen erhobene Verfassungsbeschwerde (1 BvR 2376/19) nicht zur Entscheidung angenommen.

Mit Beschluss vom 12. März 2019 hat das Gericht die Klage des Klägers und dreier weiterer Personen vom Sammelverfahren 15 K 2344/04 abgetrennt und der Klage dieser vier Personen das neue Aktenzeichen 15 K 1088/19 gegeben. Hierbei handelte es sich um jene in Finkenwerder ansässigen Kläger, die damals noch vom selben Klägervertreter vertreten wurden. Mit Beschluss vom 4. September 2019 wurde die Klage der damaligen Klägerin zu 3) auf deren Wunsch hiervon abgetrennt und unter dem Aktenzeichen 15 K 4246/19 weitergeführt. Die Klage der damaligen Kläger zu 2) und 4) wurde mit Beschluss vom 10. Februar 2020 von dem Verfahren abgetrennt und unter dem Aktenzeichen 15 K 675/20 fortgeführt, sodass mittlerweile allein ein Kläger im hier zu entscheidenden Verfahren verblieben ist. Dessen Situation unterscheidet sich von der der anderen Kläger aus Finkenwerder grundlegend dadurch, dass nur er Miteigentümer des Funktionsgrundstücks ist. Ferner gibt es noch zwei weitere Verfahren von Klägern aus Finkenwerder, die vom Sammelverfahren 15 K 2344/04 abgetrennt worden sind und die Aktenzeichen 15 K 6407/16 und 15 K 4568/18 tragen. Das Verfahren 15 K 2344/04 wurde am 31. März 2020 eingestellt, nachdem alle dort verbliebenen Klagen zurückgenommen worden waren.

Der Kläger macht im weiteren Verlauf des Verfahrens – anfänglich zusammen mit anderen Klägern aus Finkenwerder – vertiefend zur Begründung der Klage geltend:

Er gründe seine Klage wesentlich auch auf sein Miteigentum an dem für das Vorhaben beanspruchten Funktionsgrundstück Flurstück 2999, das kein Sperrgrundstück, sondern tatsächlich zu Messzwecken erworben worden sei. Schon im Rahmen der 1996 genehmigten Verlängerung der Flugbetriebszeiten habe er zusammen mit anderen bei Gericht Schadstoffmessungen gefordert. Auch danach sei immer wieder ein Monitoring gefordert worden. Aus Gründen einer Beweissicherung sei nach Möglichkeiten gesucht worden, eigene Messungen durchzuführen. In diesem Zusammenhang sei das Funktionsgrundstück erworben worden. Die Messungen auf vertraglicher Basis unter Beteiligung des Instituts für angewandte Botanik der Universität Hamburg hätten nach Aufnahme des Betriebs der A380 zu Anfang der Vegetationsperiode 2004 stattgefunden. Über die Kostenbeteiligung seien von den Miteigentümern im Januar 2004 Verträge geschlossen und es seien auch anteilige Zahlungen erbracht worden. 2.500 € seien an die Obstbauversuchsanstalt Jork gezahlt worden; der Kläger habe davon 90 € getragen und an die Obstbauversuchsanstalt überwiesen. Die Ergebnisse der Messungen seien tabellarisch erfasst worden. Ab 2005 seien die Messungen wegen der fortgeschrittenen Bautätigkeit nicht mehr möglich gewesen. Deshalb habe auch eine Auswertung der 2004 genommenen Proben keinen Sinn gemacht, weil

Vergleichsproben nicht hätten genommen werden können (Zeugnis Dr. T.). Die Sperrgrundstücksrechtsprechung sei deshalb auf dieses Grundstück nicht anzuwenden. Der Grundsatz von Treu und Glauben gelte ohnehin nicht im Verhältnis der Bürger zum Staat. Jedenfalls sei er dann nicht anzuwenden, wenn der mit der Klage angefochtene Planfeststellungsbeschluss – wie hier – rechtswidrig sei. Zudem sei die Sperrgrundstückrechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verfassungswidrig. Sie verstoße gegen das Rechtsstaatsprinzip. Das Bundesverfassungsgericht habe diese Rechtsprechung auch mittlerweile im sog. Garzweiler II-Urteil korrigiert. Dort werde ausdrücklich ausgeführt, dass auch der Erwerber eines Sperrgrundstücks die uneingeschränkte Rechtsstellung eines Eigentümers bekomme. Diese beschränke sich nicht allein auf das Recht zur Verfassungsbeschwerde. Vielmehr stünden ihm sämtliche aus dem Eigentum folgende Rechte zu, weil es auf das Motiv für den Grundstückserwerb nicht ankomme. Die Klage könne damit auf die Enteignung des Funktionsgrundstücks gestützt werden. Im bereits entschiedenen Parallelverfahren zum Funktionsgrundstück habe das mit einer Verfassungsbeschwerde befasste Bundesverfassungsgericht sich nur deshalb nicht zur Verfassungswidrigkeit der Sperrgrundstücksrechtsprechung geäußert, weil der damalige Anwalt des Beschwerdeführers hierzu nicht substantiiert vorgetragen habe. Im Übrigen werde auch geltend gemacht, dass das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz vom 18. Februar 2004 verfassungswidrig sei. Insoweit gebe es auch Privatgutachten, die überzeugend ausführten, dass dieses Gesetz den verfassungsrechtlichen Vorgaben insbesondere des Boxberg-Urteils nicht entspreche.

Weiter gerügt werde, dass das Planfeststellungsverfahren nicht ergebnisoffen geführt worden sei. Es habe schon vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens zwischen der Beklagten und der Beigeladenen eine Projektabsprache stattgefunden, wie das Schreiben des damaligen Staatsrats Professor Dr. Giszas vom 10. Dezember 1998 belege. Damals sei auch bereits der Abriss des Neß-Hauptdeichs beschlossen worden.

Ferner werde daran festgehalten, dass es hier an der Planrechtfertigung fehle. Es gebe keine überzeugende Begründung für die Verlängerung der Start- und Landebahn. Die Berechnungen der Beklagten seien nicht durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüft worden. Bestritten werde, dass Kunden von Frachtflugzeugen üblicherweise bei der Auslieferung Vorführungsflüge verlangten. Schließlich stehe der Planrechtfertigung auch entgegen, dass bis zum Erlass des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28. November 2005 die Produktion der A380F nicht beschlossen worden sei, sondern lediglich deren Entwicklung. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss stelle deshalb auf Seite 79 rechtsirrig auf den Bedarf für die Produktion von Flugzeugen in der Größenordnung des

Airbus A380 bzw. 380 F ab, ohne dass die Produktion des Frachtflugzeuges beschlossen worden wäre. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sei noch völlig offen gewesen, ob es zu einer Produktion kommen werde. Damit handele es sich um eine bloße Vorratsplanung. Zudem sei die Landebahnverlängerung technisch nicht nötig gewesen. Jedenfalls hätten die Voraussetzungen für eine Enteignung des Flurstücks 2999 vor diesem Hintergrund nicht vorgelegen.

Hinzu komme, dass der Leiter der Anhörungs- und Planungsbehörde Dr. (...) befangen gewesen sei. So habe er ohne Weiteres eine neue Begründung der Beigeladenen für die angeblich notwendige Verlängerung der Start und Landebahn übernommen und auch die Drei-Monats-Frist des § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 LuftVG damaliger Fassung absichtlich um eine knappe Woche nicht eingehalten, damit das neue Werkflugplatz-Enteignungsgesetz noch rechtzeitig in Kraft treten könne. Da nur ungefähr 1.000 Einwendungen erhoben worden seien, hätte die Frist leicht eingehalten werden können. Sowohl das neue Gesetz als auch die neue zusätzliche Begründung für die Verlängerung der Start- und Landebahn hätten auf dem Erörterungstermin noch nicht erörtert werden können.

Außerdem sei der Planfeststellungsbeschluss nicht mit § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG damaliger Fassung vereinbar, da von dem Vorhaben eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr zu erwarten sei. Eine Klagebefugnis sei insoweit gegeben. Bereits hinsichtlich der Deichbaumaßnahmen 1997 sei erkannt worden, dass der Neß-Hauptdeich unverzichtbar sei. Wegen seiner Tieflage in einer Wanne bedürfe Finkenwerder verstärkten Hochwasserschutzes. So könne bei Hochwasser ein havariertes Schiff den neuen Außendeich zerstören und Finkenwerder würde voll Wasser laufen. Bei dem hier noch anwendbaren § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG a.F. handele es sich um eine strikte und nicht durch Abwägung zu überwindende Schranke zwingenden Rechts, die subjektiv-rechtliche Abwehransprüche vermittele. Hiernach sei der Planfeststellungsbeschluss zu versagen, soweit von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr zu erwarten sei. Die Beklagte habe im Planfeststellungsbeschluss die maßgeblichen Vorschriften offenbar nicht als solche erkannt, da das Thema erst im Rahmen der Abwägung behandelt worden sei. Das Schutzniveau sei hier durch Wegnahme einer Deichlinie offensichtlich gesunken. Es komme hier nicht darauf an, wie viel Schutz vor Hochwasser andernorts gewährt werde. Ihm, dem Kläger, stehe ein Anspruch auf Aufrechterhaltung des früheren wasserbaulichen Zustandes zu. Hinzu komme auch noch, dass Finkenwerder durch den besonders hohen neuen Finkenwerder Hauptdeich jetzt durch von der Ostseite

einfließendes Hochwasser gefährdet sei. Denn durch den Bau des neuen Hauptdeichs werde sich bei Hochwasser der Wasserstand der Elbe rund um Finkenwerder erhöhen. Dem sei der östlich gelegene Aue-Hauptdeich dann möglicherweise nicht gewachsen, da dieser wesentlich niedriger als der westlich gelegene Finkenwerder Hauptdeich ausgeführt sei.

Schließlich seien mehrere Verstöße gegen Naturschutzrecht zu beklagen. Aufgrund seiner Klagebefugnis könne er als Kläger auch diese rügen.

Letztlich folge aus der endgültigen Aufgabe des Baus der Frachterversion der A380 zudem ein Planaufhebungsanspruch gemäß § 77 HmbVwVfG, der nach § 8 Abs. 1 letzter Satz LuftVG auch im luftrechtlichen Verfahren gelte. Sogar die Produktion der Passagierversion sei jetzt ausgelaufen. Die dafür genutzte Halle sei bereits für andere Zwecke umgebaut worden. Eine Fortführung des Vorhabens sei bei lebensnaher Betrachtung ausgeschlossen. Allein eine Vorratswirtschaft rechtfertige die Aufrechterhaltung des Planfeststellungsbeschlusses nicht. Die Vorschrift gelte auch dann, wenn mit einem Vorhaben noch gar nicht begonnen worden und der Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig sei. Die Vorschrift gelte nur nicht für Vorhaben, die baulich vollendet und auch im Betrieb genommen worden seien. Der verfassungsrechtliche Schutz des Eigentums verlange, dass ein Recht auf Rücküberweisung bestehe, wenn der Zweck der Enteignung nicht verwirklicht worden sei. Da der Bau der A380F aufgegeben worden sei, sei der Planfeststellungsbeschluss aufzuheben. Auch Dritte hätten einen Anspruch hierauf. Dieser Aufhebungsanspruch könne in der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend gemacht werden. Falls § 77 HmbVwVfG nicht anzuwenden sei, sei der Planfeststellungsbeschluss wegen Funktionslosigkeit aufzuheben. Nach Aufhebung des Plans sei die Wiederherstellung des früheren Zustands durch die Beigeladene geboten. Der Kläger wolle zusammen mit den Miteigentümern das Funktionsgrundstück wieder in Besitz nehmen und auch der frühere Hochwasserschutz solle zum Wohl der Allgemeinheit wie auch in seinem Interesse wiederhergestellt werden.

Der Kläger beantragt,

1. den Planfeststellungsbeschluss „Airbus Start- und Landebahnverlängerung“ vom 29. April 2004 in der Fassung des 1. Änderungsbeschlusses vom 25. No-

vember 2005 (richtig: 30. November 2005), des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28. November 2005 und des 2. Änderungsbeschlusses vom 30. November 2005 aufzuheben,

2. hilfsweise, diesen Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,
3. und der Beklagten aufzuerlegen, den früheren Zustand wiederherzustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung macht die Beklagte insbesondere geltend:

Soweit sich der Kläger auf das Funktionsgrundstück beziehe, sei seine Klage unzulässig. Die Sperrgrundstücksrechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gelte weiterhin fort. Dies hätten auch das Verwaltungsgericht Hamburg und das Hamburgische Oberverwaltungsgericht in ihrer jeweiligen Parallelentscheidung ausgeführt, wie auch eine Reihe anderer Verwaltungsgerichte die Sperrgrundstücksrechtsprechung weiterhin angewendet hätten. Aus der Garzweiler-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts folge nichts Abweichendes. Auch das Bundesverfassungsgericht selbst, das die Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts im Parallelverfahren nicht zur Entscheidung angenommen habe, habe dazu ausgeführt, dass es sich in seiner Entscheidung zu Garzweiler II nur im Rahmen der Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde geäußert habe. Mit verwaltungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen habe es sich nicht befasst. Der verfassungsrechtliche Schutz des Eigentums werde durch die Sperrgrundstücksrechtsprechung nicht infrage gestellt. Dieser sei nicht etwa verwirkt, wie auch selbstverständlich ein Enteignungsverfahren nach Art. 14 Abs. 3 GG durchgeführt werde. Das Flurstück 2999 falle unter die Sperrgrundstücksrechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Dies sei bereits in der Parallelentscheidung eingehend geprüft worden. Der Kläger trage keine relevanten neuen Argumente hierzu vor. Auch der von ihm genannte Zeuge T. sei bereits im Parallelverfahren ausführlich angehört worden.

Im Übrigen sei die Klage unbegründet. Durchgreifende formelle Mängel habe es nicht gegeben. Weder sei das Verfahren nicht ergebnisoffen geführt worden, noch sei der Leiter

der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde befangen gewesen. Dies sei bereits im Eilverfahren 15 E 3674/05 ausführlich dargestellt worden. Auch das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht habe sich dem in seiner Entscheidung 2 Bs 110/05 angeschlossen. Ferner hätten die erkennenden Gerichte bereits mehrfach festgestellt, dass das Schreiben des früheren Staatsrats Professor Dr. Gizzas vom 10. Dezember 1998 irrelevant sei, so im Beschluss vom 18. Dezember 2000 in der Sache 15 VG 3923/2000. Schließlich sei der Hinweis auf die Frist nach § 10 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG nicht weiterführend, da diese Vorschrift allein der Beschleunigung des Verfahrens diene, aber keine rechtliche Folge an eine Fristüberschreitung knüpfe. Hier seien mehr als tausend Einwendungen für die Erörterung aufzubereiten gewesen, sodass die Frist ohne Rechtsfolge habe überschritten werden können.

Der Kläger sei präkludiert, soweit er in den parallelen Eilverfahren geltend gemacht habe, dass die hochwasserschutzrechtlichen Maßnahmen nicht als Folgemaßnahmen der luftrechtlichen Planfeststellung hätten geregelt werden dürfen, sondern eines eigenen wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahrens bedürften. Hierzu hätte er keine Einwendungen erhoben. Im Übrigen gebe es hinsichtlich der Wahl des Planfeststellungsverfahrens keine verfassungsrechtlichen oder sonstigen Bedenken. Ferner seien die Planfeststellungsbeschlüsse aus dem Jahr 2000 und dem Jahr 2004 rechtlich selbstständig. Der PFB 2004 sei ohnehin nur luftrechtlicher Natur.

Das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz sei bisher in keinem Verfahren als rechtswidrig eingestuft worden. Insbesondere das Landgericht Hamburg habe in seinem Urteil vom 19. Januar 2007 zu den Besitzeinweisungsbeschlüssen bezüglich des Funktionsgrundstücks (351 O 3/06) ausdrücklich die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes bejaht.

Auch an der Planrechtfertigung fehle es nicht. Das Vorhaben entspreche den Zielen des Luftverkehrsgesetzes und fördere diese. Es sei vernünftigerweise geboten, weil es die in § 1 Abs. 2 des Standortsicherungsgesetzes (HmbGVBl. 2002, S. 96) normierten Ziele fördere. Die planfestgestellte Erweiterung stärke mit der Anpassung der vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur an aktuelle wirtschaftliche Erfordernisse das Werk in Finkenwerder und damit den Luftfahrtstandort Hamburg. Dies hätten sowohl das Verwaltungsgericht Hamburg (Beschluss vom 27.3.2006, 15 E 3674/05) als auch das Hamburgische Obergerverwaltungsgericht (Beschluss vom 8.3.2006, 2 Bs 110/05) bereits mit ausführlicher Begründung dargestellt. Neue Argumente habe der Kläger nicht vorgebracht.

In mehreren Eilentscheidungen sei bereits festgestellt worden, dass auch die Verlegung der Hochwasserschutzlinie den Kläger nicht in seinen subjektiv-öffentlichen Rechten oder Belangen beeinträchtige. Insbesondere sei das Vorhaben mit § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG a.F. und auch mit dem Hamburgischen Wassergesetz und der Hamburgischen Deichordnung zu vereinbaren. Der Kläger habe keinen Rechtsanspruch auf einen Fortbestand oder die Ersetzung der Deichabschnitte durch einen neuen rückwärtigen Deich. Nicht zu erkennen sei, dass der Kläger durch die Beseitigung des fraglichen Deichabschnitts zukünftig größeren Hochwassergefahren ausgesetzt sei, die anderen Bewohnern in den hochwassergefährdeten Gebieten Hamburgs nicht zugemutet würden und denen die zukünftige Hochwasserschutzlinie dort nicht entspreche. Die Höhe der neuen Hauptdeichlinie sei zutreffend bemessen worden. Die neue Deichlinie habe, anders als bestehende Anschlussanlagen, nicht an einen weiteren Anstieg von Sturmfluten angepasst werden müssen. Allein durch die teilweise Verfüllung des Mühlenberger Lochs ergäben sich keine weitreichenden Folgen für die zu berücksichtigenden Bemessungswasserstände. Gleichermäßen fehle es an einem Rechtsanspruch des Klägers darauf, weiterhin durch eine zweite Deichlinie gegen Hochwassergefahren geschützt zu sein. Eine solche sei auch an anderen Stellen nicht regelhaft vorgesehen. Auch das Bundesverfassungsgericht habe in seinem Beschluss vom 2. Juni 2006 (1 BvR 1245/06) dazu ausgeführt, dass man zwar generell wohl davon ausgehen könne, dass durch zwei Deichlinien ein besserer Hochwasserschutz erreicht werden könne als durch eine. Es sei aber nicht erkennbar, dass die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Pflicht zur Gewährleistung eines angemessenen und wirksamen Schutzes von Leben und körperlicher Unversehrtheit die Aufrechterhaltung einer solchen Ausgestaltung des Hochwasserschutzes vorliegend erfordere. Schließlich sei der neu errichtete Finkenwerder Hauptdeich West eine mustergültige öffentliche Hochwasserschutzanlage im Sinne der Hamburger Deichordnung.

Soweit der Kläger die Verletzung naturschutzrechtlicher Fragen rüge, sei festzuhalten, dass ihm insoweit keine eigenen Rechte zukämen. Im Urteil vom 8. November 2021 (15 K 803/13) habe die erkennende Kammer sich auch noch einmal ausführlich mit der Frage befasst, ob Klägern, die nicht in ihrem Eigentum betroffen seien, Klagerechte in Bezug auf das europäische Naturschutzrecht zukomme, und diese Frage verneint. Im Übrigen stehe das Vorhaben mit den Anforderungen des Naturschutzrechtes in Einklang.

Schließlich stehe dem Kläger auch kein Planaufhebungsanspruch nach § 77 HmbVwVfG zu. Denn er gehe von einem falschen Vorhabenbegriff aus. Das mit dem PFB 2004 planfestgestellte Vorhaben sei die Schaffung einer verlängerten Start- und Landebahn nebst

weiteren Anlagen sowie in der Folge nötiger baulicher Maßnahmen. Dies sei auch umgesetzt worden und die gebauten Anlagen würden genutzt. Damit könne keine Funktionslosigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vorliegen, denn die Rechtsprechung stelle an die Funktionslosigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses hohe Anforderungen.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung macht die Beigeladene geltend:

Soweit der Kläger seine Klage auf seinen Miteigentumsanteil am Flurstück 2999 gründe, sei die Klage unzulässig, da es sich hierbei um ein Sperrgrundstück im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts handele. Dies hätten die zuständigen Gerichte bereits festgestellt. Seine Klage sei insoweit rechtsmissbräuchlich. Die erkennende Kammer habe schon entschieden, dass die Messung von Luftschadstoffen auf dem Grundstück lediglich nachträglich vorgegeben sei, um die Erweiterung des Flugplatzes zu verhindern. Die Sperrgrundstücksrechtsprechung sei auch nicht verfassungswidrig. Insbesondere habe das Bundesverfassungsgericht dieses nicht festgestellt, sondern nur dargelegt, dass auch ein solches Grundstück dem Schutz von Art. 14 GG unterfalle. Selbst wenn dieses anders zu sehen wäre, wäre die Enteignung der Eigentümer dieses Grundstückes rechtmäßig. Das insoweit maßgebliche Werkflugplatz-Enteignungsgesetz sei nicht zu beanstanden und verfolge Ziele des Allgemeinwohls.

In Bezug auf den Hochwasserschutz sei hier das zurzeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses maßgebliche Recht, nämlich § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG a.F. maßgeblich. Drittschutz habe diese Vorschrift nur nach Maßnahme der zum Rücksichtnahmegebot entwickelten Grundsätze vermittelt. Auch sei die Vorschrift nicht mit dem aktuellen § 73 Abs. 1 Satz 2 WHG 2010 identisch. Der heute verwendete Begriff des Hochwasserrisikos unterscheidet sich deutlich vom früher verwendeten Begriff der Hochwassergefahr. Damals sei es noch nicht um Risikovorsorge gegangen, die heute auch dem Schutz konkreter, grundrechtlich geschützter subjektiver Rechtspositionen diene. Auf die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts könne deshalb nicht zurückgegriffen werden. Der Kläger habe deshalb keinen Abwehranspruch gegen jede mehr als geringfügige Erhöhung des Hochwasserrisikos. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG a.F. stimme mit § 48 Abs. 4 Satz 1 in Verbindung mit § 18 Abs. 2 HWaG 1960

überein. Sei zu erwarten, dass der Ausbau Rechte anderer beeinträchtigt oder zu nachteiligen Wirkungen im Sinne von § 18 Abs. 2 HWaG 1960 führe, und erhebe ein Betroffener Einwendungen, so dürfe der Plan nur festgestellt werden, wenn diese Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen würden. Sei dies nicht möglich oder dem Antragsteller nicht zuzumuten, dürfe der Plan dennoch festgestellt werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit es erfordere oder wenn der von dem Ausbau zu erwartende Nutzen die für den Betroffenen zu erwartenden Nachteile erheblich übersteige. Insoweit sei die wasserrechtliche Planfeststellung bereits drittschützend gewesen. Verlangt würden jedoch beachtliche nachteilige Wirkungen durch den Gewässerausbau. Diese müssten nach allgemeiner Lebenserfahrung oder anerkannten fachlichen Regeln auch wahrscheinlich sein. Dem Vortrag des Klägers sei jedoch nichts Konkretes dafür zu entnehmen, dass seine Grundstücke durch die planfestgestellten Maßnahmen zum Hochwasserschutz unzumutbar beeinträchtigt würden. Der Planfeststellungsbeschluss führe auch objektiv nicht zu einer erheblichen und dauerhaften, nicht ausgleichbaren Erhöhung der Hochwassergefahr. Dies sei dort auch ausdrücklich festgestellt worden.

Auch liege keine fehlerhafte Ermittlung und Bewertung anderer gegen das Vorhaben sprechender Belange vor. Relevante Luftverunreinigungen seien nicht zu befürchten, da solche auch im Umkreis des viel stärker frequentierten Flugplatzes Fuhlsbüttel nicht festzustellen seien.

Es fehle auch nicht an einer Planrechtfertigung. Die letzte Start- und Landebahnverlängerung sei eine wesentliche Voraussetzung dafür gewesen, dass die im Rahmen der konzerninternen Standort- bzw. Produktionsentscheidung aus dem Jahr 2000 an das Werk in Finkenwerder übertragenen Arbeitspakete uneingeschränkt in Finkenwerder bewältigt werden könnten. Langfristig sei damit die gleichberechtigte Teilhabe des Werkes in Finkenwerder am gesamten A380-Programm gesichert, insbesondere auch ein vollständiges Auslieferungszentrum. Ohne die beantragte Start- und Landebahnverlängerung hätten die Produktionsabnahme und die Kundenabnahme von Flugzeugen des Typs A380F entfallen müssen. Es sei damals angenommen worden, dass von diesem Typ etwa 300 Exemplare gefertigt und davon die Hälfte in Hamburg ausgeliefert und zuvor industriell abgenommen werden würde. Entfiele eine Auslieferung eines Flugzeugtyps am Standort Finkenwerder, hätte dies die besondere Kompetenz des hiesigen Werkes geschwächt, eine Verlagerung von Aufgaben nach Frankreich zur Folge gehabt und damit auch andere Flugzeugtypen betreffen können. Gerade für den Luftfahrtstandort Hamburg sei die Auslieferungskompe-

tenz von besonderer Bedeutung, um nicht von künftigen wichtigen Entwicklungen der zivilen Luftfahrt abgeschnitten zu sein. Mittlerweile sei die Luftfahrtindustrie in Hamburg auch von besonderer wirtschaftlicher und arbeitsmarktpolitischer Bedeutung.

Der hier angefochtene Planfeststellungsbeschluss sei auch nicht funktionslos geworden. Für das Institut der Funktionslosigkeit gebe es im geltenden Planfeststellungsrecht allenfalls dann Raum, wenn ein Planvollzug auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen sei. Dies sei nicht der Fall. Die Verlängerung der Start- und Landebahn sei dem Plan entsprechend ausgeführt worden und sie werde betrieben. Sie sei nicht auf die Nutzung durch die A380F beschränkt worden, sondern diene insgesamt dem Luftverkehr auf dem Sonderlandeplatz. Ziel des Vorhabens sei es gewesen, in Hamburg ein Auslieferungszentrum für die gesamte A380-Familie zu errichten. Dies sei nur gewährleistet gewesen, wenn auch vergrößerte Varianten des Flugzeugs dort starten und landen könnten. Die Planfeststellung sei deshalb nicht unabdingbar mit der Produktion und Auslieferung der A380F verknüpft gewesen. Lediglich zur Absicherung der Standortentscheidung für Hamburg sei es erforderlich gewesen, auch die Möglichkeit zu schaffen, die A380F von Hamburg aus auszuliefern. Das Auslieferungszentrum sei errichtet worden und spiele eine bedeutende Rolle im Produktionsprozess der Flugzeuge. Im Übrigen sei es auch unzutreffend, dass die Beigeladene die Produktion der A380F endgültig aufgegeben habe. Da der Frachtflugverkehr seit 2009 ständig zunehme, arbeite die Beigeladene weiterhin an dem A380F-Programm. Weder die Planung noch die Projektierung sei eingestellt worden. Insgesamt seien die mit der Planfeststellung verfolgten Allgemeinwohlziele erreicht worden. So sei z.B. die Stammbesellschaft der Beigeladenen von 7.761 Mitarbeitern im Juni 2000 z.B. auf 12.417 Mitarbeiter im Mai 2017 angestiegen. Zudem hätten sich als Folge des A380-Programms weitere Technologie- und Kompetenzansiedlungen ergeben, wie sich auch eine Reihe weiterer Zulieferer- und Dienstleistungsfirmen hier angesiedelt hätten.

Einen Planaufhebungsanspruch habe der Kläger nicht. Das Vorhaben sei nicht endgültig aufgegeben worden. Vielmehr sei es verwirklicht und in Betrieb genommen worden. Denn Gegenstand der Planfeststellung sei nicht eine ausschließliche Benutzung durch die Frachterversion, sondern die uneingeschränkte Nutzung der verlängerten Start- und Landebahn durch die Beigeladene. Auch das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz nenne die A380 nur beispielhaft und erstrecke sich auf die Produktion und Auslieferung von Großraumflugzeugen. Zudem sei auch das Projekt A380F nicht endgültig aufgegeben worden.

Eine im Jahr 2019 geplante mündliche Verhandlung hat nicht stattgefunden, da der Kläger dieses Verfahrens nebst anderen damaligen Klägern am 23. September 2019 beantragt hat, das Verfahren bis zur rechtskräftigen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über die Entscheidung betreffend das Funktionsgrundstück auszusetzen, und der gemeinsame Prozessbevollmächtigte zwischenzeitlich sein Mandat niedergelegt hatte. Mit Beschluss vom 12. Februar 2020 hat die Kammer das Verfahren des Klägers wegen Miteigentums am Funktionsgrundstück bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über die das Funktionsgrundstück betreffende Verfassungsbeschwerde 1 BvR 2376/19 ausgesetzt. Entsprechend sind die Aussetzungsanträge anderer Kläger, die kein Miteigentum am Funktionsgrundstück haben, abgelehnt worden. Mit Beschluss vom 18. Juni 2020 ist das ausgesetzte Verfahren fortgesetzt worden, da mit am 15. Juli 2020 veröffentlichtem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 30. April 2020 die Verfassungsbeschwerde 1 BvR 2376/19 nicht zur Entscheidung angenommen worden war.

Mit Schriftsatz vom 30. März 2021 hat der derzeitige Prozessbevollmächtigte des Klägers angezeigt, dass er dessen Vertretung übernommen habe.

Am 5. September 2022 ist mündlich vor der Kammer verhandelt worden. Die Sachakten der Beklagten sind zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden. Des Weiteren wird auf das Sitzungsprotokoll Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Klage ist mit Einschränkungen zulässig.

Es erscheint jedenfalls als möglich, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss den Kläger als Nachbarn des Vorhabens in eigenen Rechten verletzt (§ 42 Abs. 2 VwGO).

1. Insoweit steht der Umstand, dass der Kläger kein Grundeigentum in Finkenwerder mehr hat, sondern stattdessen ein grundbuchrechtlich gesichertes Altenteilrecht, seiner Klagebefugnis hier nicht entgegen (*vgl. zur Klagebefugnis auch für Mieter und Pächter im Wasserrecht OVG Hamburg, Urteil vom 2.3.2000, 5 Bf 22/96, juris Rn. 47 m.w.N.*).

2. Soweit der Kläger seine Klage aber auch auf seinen vorhabensbedingt durch Enteignung bedrohten einprozentigen Miteigentumsanteil am 100 m² großen Funktionsgrundstück stützen will, fehlt ihm die Klagebefugnis. Insoweit greift gegen die Klage der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung durch. Denn das Funktionsgrundstück ist nach Überzeugung der Kammer ein Sperrgrundstück im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Ein solches ist dadurch gekennzeichnet, dass an der erworbenen Eigentümerstellung, welche die Klagebefugnis vermitteln soll, kein über das Führen eines erwarteten Rechtsstreits hinausgehendes Interesse gegeben ist (*BVerwG, Urteil vom 25.1.2012, 9 A 6/10, NVwZ 2012, 567 ff., juris Rn. 13*). Insoweit wird zur Begründung auf das Urteil der Kammer vom 29. Januar 2018 in der Sache 15 K 6234/17 (*juris Rn. 56 ff.*) und den nachfolgenden Nichtzulassungsbeschluss des Hamburgischen Obergerichts vom 11. September 2019 (*1 Bf 82/18.Z, juris Rn. 8 ff.*) Bezug genommen.

Seither hat weder das Bundesverwaltungsgericht seine Rechtsprechung geändert, noch ist diese vom Bundesverfassungsgericht beanstandet worden. Mit der Bedeutung der „Garzweiler-II-Entscheidung“ des Bundesverfassungsgerichts (*BVerfG, Urteil vom 17.12.2013, 1 BvR 3139/08 u.a. - Garzweiler II -, BVerfGE 134, 242 ff., juris Rn. 156*) für die Sperrgrundstücks-Rechtsprechung haben sich sowohl die erkennende Kammer als auch das Hamburgische Obergericht und sogar das Bundesverfassungsgericht selbst (*BVerfG, Beschluss vom 30.4.2020, 1 BvR 2376/19, juris Rn. 5*) auseinandergesetzt. Gründe, diese Entscheidung jetzt anders zu interpretieren, sind nicht ersichtlich. Deren Bedeutung liegt allein darin, dass auch einem Sperrgrundstück verfassungsrechtlicher Schutz zuzubilligen ist. Dies bedeutet aber nicht, dass es damit auch in planungsrechtlichen Nachbarklagen missbräuchlich zur Abwehr unliebsamer Vorhaben verwendet werden darf. Insoweit kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf den ausführlichen Schriftsatz der Beklagten vom 24. August 2022 (*Seiten 3 bis 22*) Bezug genommen werden. Die Kammer teilt die dort dargestellte Rechtsmeinung.

Auch weiterhin unterliegt keinen Zweifeln, dass das Funktionsgrundstück ein Sperrgrundstück im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist. Soweit der Kläger anführt, dass die in der Nähe des Werkflugplatzes der Beigeladenen ansässigen Obstbauern bereits seit langem Interesse daran gehabt hätten, etwaige von den Flugzeugen oder vom Werk selbst ausgehende Emissionen zu messen, soll dies hier nicht bezweifelt werden. Auch aus anderen Verfahren im Zusammenhang mit dem Vorhaben der Beigeladenen ist dieses Interesse bekannt. Es weist aber nicht verlässlich darauf hin, dass das Funkti-

onsgrundstück tatsächlich zu Messzwecken und nicht als Sperrgrundstück erworben worden ist. In ihrem Urteil vom 29. Januar 2018 (*juris Rn. 68 ff.*) hat die Kammer auf der Grundlage ihrer Beweisaufnahme substantiiert herausgearbeitet, dass der von dem Grundeigentümerkonsortium vorrangig geltend gemachte Messzweck weder für den Ankauf des Funktionsgrundstücks prägend war, noch später ernstliche Bedeutung erlangte. Insbesondere die erst 2004 begonnenen Monitoringmaßnahmen stellen nach Überzeugung der Kammer weiterhin den bloßen Versuch dar, dem Funktionsgrundstück nachträglich einen Gebrauchswert zu verleihen, der es im Hinblick auf das Vorhaben der Beigeladenen wehrfähig machen sollte. Eine solche Nutzung als Messgrundstück erscheint daher als vorgeschoben, da sie nach der von der Kammer gewonnenen Überzeugung von der Eigentümergemeinschaft weder ernstlich beabsichtigt noch betrieben wurde (*Weiteres dazu im Urteil vom 29.1.2018, juris Rn. 83 ff.*). Hieran ändert auch der Umstand nichts, dass von den Miteigentümern für die Analyse einiger auf dem Funktionsgrundstück platzierter Zeigerpflanzen Mittel in Höhe von 2.500 € eingefordert werden sollten, von denen der Kläger 90 € bezahlt hat. Auch dieser Kostenaspekt war bereits Gegenstand der letzten Entscheidung des Gerichts (*a.a.O. juris Rn. 88*). Einer Beweisaufnahme durch Vernehmung des damaligen Leiters der Obstbauversuchsanstalt, des Herrn T., bedurfte es in diesem Verfahren nicht mehr, da dieser zu den maßgeblichen Fragen bereits im Verfahren 15 K 6234/17 gehört worden war.

Sofern der Kläger die Verfassungswidrigkeit des Werkflugplatz-Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 2004 behauptet, kann er dies im Enteignungsverfahren geltend machen. In diesem Verfahren, das die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung betrifft, ist hierfür mangels Klagebefugnis kein Raum.

3. Auch umweltschutzrechtliche, insbesondere habitatschutzrechtliche Belange, kann der Kläger nicht rügen.

Soweit er sich auf nationales Umwelt- und Naturschutzrecht berufen will, steht dem entgegen, dass dessen etwaige Verletzung keine eigenen Rechte des Klägers verletzen würde. Beim Kläger handelt es sich in diesem Rechtsstreit um eine Privatperson und nicht um den Vertreter eines anerkannten Naturschutzvereins. Auch wird er durch den Planfeststellungsbeschluss nicht durch eine enteignungsrechtliche Vorwirkung betroffen, da ihm hinsichtlich der Inanspruchnahme des dafür allein in Betracht kommenden Funktionsgrundstücks keine Klagebefugnis zusteht (siehe oben unter 2).

Ferner verleihen dem Kläger hier weder Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL noch Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL mangels eigener Betroffenheit unmittelbar Rechte, auf deren Verletzung eine Klagebefugnis gegründet werden könnte. Insoweit hat das Gericht in seinem Urteil vom 8. November 2021 in dem den PFB 2000 betreffenden Rechtsstreit 15 K 803/13 ausgeführt:

„So ergibt sich aus der sog. „Protect“-Entscheidung des EuGH (*Urteil vom 20.12.2017, C-664/15*) keine aus einer etwaigen Verletzung der habitatschutzrechtlichen Richtlinien folgende Klagebefugnis des Klägers zu 3). In jenem Urteil sprach der EuGH der Umweltorganisation Protect im Hinblick auf eine Beschneiungsanlage für eine Skistation in Österreich eine Klagebefugnis nach der Aarhus-Konvention in Verbindung mit Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (*a.a.O. Rn. 45*) zu, und zwar unabhängig davon, ob sie bereits im Verwaltungsverfahren Partei war und ihren Einwand dort bereits vorgebracht hat. Das Urteil ist eine Weiterentwicklung der Entscheidungen vom 8. März 2011 und vom 8. November 2016 in den Rechtssachen C-240/09 und C-243/15 (*Slowakischer Braunbär I+II*). Dort entschied der Gerichtshof bereits, dass dem Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention keine unmittelbare Wirkung zukommt, aber nationales Verfahrensrecht dahin auszulegen ist, dass Umweltschutzvereinigungen eine Klagebefugnis zusteht. In *Slowakischer Braunbär II* stellte der Gerichtshof klar, dass von einem Vorhaben betroffene Einzelne – wiederum ging es um eine Umweltschutzorganisation – auf der Grundlage der Aarhus-Konvention Verstöße gegen die FFH-RL rügen können (*so später auch EuGH, Urteil vom 12.4.2018, C-323/17, Rn. 39*). Inwieweit dies u.U. auch natürlichen Personen wie dem Kläger zu 3) eine auf Verletzung von Umweltschutzrecht gegründete Klagebefugnis vermitteln könnte (*so z.B. Wegener, ZUR 2018, 217 [221]*), kann aber hier schon deshalb offenbleiben, weil die Aarhus-Konvention zum Zeitpunkt der Planfeststellung weder in Deutschland noch in der Europäischen Union geltendes Recht war. Die Konvention trat erst am 30. Oktober 2001 in Kraft. Sie wurde durch die Europäische Union im Jahr 2005 ratifiziert, durch Deutschland erst 2007. Entsprechendes gilt im Übrigen für die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, die erst am 1. Dezember 2009 Rechtskraft erlangte.

Zudem hat die Vorabentscheidung in der Sache *Ummeln* (*EuGH, Urteil vom 28.5.2020, C-535/18*) mittlerweile klargestellt, dass von natürlichen oder juristischen Personen, bei denen es sich nicht um Umweltschutzverbände handelt, eine unmittelbare Betroffenheit zu verlangen ist, die anhand des Ziels der jeweiligen Richtlinie bestimmt wird. Eine solche Betroffenheit scheidet für den in der Landwirtschaft tätigen Kläger zu 3) hinsichtlich der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie oder der Vogelschutz-Richtlinie aus:

Auf den Vorlagebeschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. April 2018 (*9 A 16/16 [Ummeln]*) zur Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie (RL 2000/60/EG) hat der EuGH inzwischen eine Vorabentscheidung getroffen (*Urteil vom 28.5.2020, C-535/18*), die sich mit der Klagebefugnis aller Mitglieder der von einem grundwasserrelevanten Vorhaben betroffenen Öffentlichkeit befasst, die geltend machten, von der Genehmigung des Vorhabens in ihren Rechten verletzt zu sein. Der EuGH hat insoweit entschieden, dass aufgrund der praktischen Wirksamkeit der Richtlinienbestimmung mindestens diejenigen Personen klagebefugt sein müssen, welche unmittelbar von einer Verletzung umweltrechtlicher Richtlinienbestimmungen betroffen sind (*Rn. 122 f.*). Die unmittelbare Betroffenheit einer Person ist mittels einer

Prüfung der Zielsetzung der Richtlinie und des Gehalts der möglicherweise verletzten Bestimmung festzustellen (*Rn. 125*). Im Vorlagefall nahm der Gerichtshof eine unmittelbare Betroffenheit teilweise an. Vorschriften zum Schutz des Grundwassers bezweckten nach Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie auch die Versorgung mit Grundwasser von guter Qualität und die Ermöglichung der legitimen Grundwassernutzung. Deshalb hielt der Gerichtshof diejenigen Kläger für unmittelbar betroffen, die zur Grundwasserentnahme berechtigt sind. Das Urteil knüpft an seine Entscheidung in der Rechtssache C-197/18 (*EuGH, Urteil vom 3.10.2019 [Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland]*) an. Darin fragte ein österreichisches Gericht nach den Voraussetzungen der unmittelbaren Betroffenheit in einem wasserrechtlichen Zusammenhang. Auch dort entschied der Gerichtshof, dass die unmittelbare Betroffenheit durch eine Auslegung des Zwecks der jeweiligen Bestimmung zu prüfen ist. In diesem Fall sah der Gerichtshof Personen, die über ein Grundwassernutzungsrecht verfügen, als von der RL 91/676/EWG zum Schutz der Gewässer vor Nitrat-Verunreinigungen unmittelbar betroffen an. Mit seinem Urteil vom 28. Mai 2020 bestätigt der Gerichtshof damit das Erfordernis der subjektiven Betroffenheit für eine Klage, versteht es allerdings weiter als bisher das Bundesverwaltungsgericht. Eine konkrete Gesundheitsgefährdung oder Eigentumsbetroffenheit ist für die Klagebefugnis nicht erforderlich, sondern diese folgte bereits aus einer legitimen Gewässernutzung. Andererseits erinnert die Herleitung der unionsrechtlichen Klagebefugnis an die im deutschen Verwaltungsprozessrecht herrschende Schutznormtheorie. Eine Übertragung der Rechtsprechung auf umweltrechtliche Richtlinien, die nicht dem spezifischen Zweck der Wasserrahmenrichtlinie entsprechen, dürfte deshalb nur ganz begrenzt möglich sein (vgl. *Dingemann, NVwZ 2020, 1177 [1186]*). Insbesondere ist nicht erkennbar, wie diese Rechtsprechung des EuGH aus habitatschutzrechtlichen Richtlinien, die dem Schutz des Lebensraums von landwirtschaftlich oder fischereiwirtschaftlich nicht genutzten freilebenden Pflanzen und Tieren dienen, eine Klagebefugnis für Landwirte vermitteln soll, die durch das angegriffene Vorhaben den Betrieb ihrer Obsthöfe beeinträchtigt sehen.“

II.

Die Klage führt, soweit sie zulässig ist, in der Sache nicht zum Erfolg.

Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss verletzt, soweit er auf die Klage des Klägers hin rechtlich zu überprüfen ist, diesen nicht in eigenen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Der mit dem Hauptantrag verfolgte Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses (unten A.) und der hilfsweise geltend gemachte Anspruch darauf, den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären (unten B.), sowie der geltend gemachte Folgenbeseitigungsanspruch, der Beklagten aufzuerlegen, den früheren Zustand wiederherzustellen (unten C.), bestehen daher nicht.

A.

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen Rechtsvorschriften, deren Verletzung der Kläger mit der Folge einer Aufhebung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses geltend machen könnte.

Dies gilt sowohl für die luftverkehrsrechtlichen als auch für die wasserrechtlichen Feststellungen, die grundsätzlich unabhängig voneinander rechtlich zu überprüfen sind. Denn obwohl die Beklagte für den Gewässerausbau und den Ausbau des Sonderlandeplatzes gemäß § 78 Abs. 1 HmbVwVfG nur ein einziges – luftrechtliches – Planfeststellungsverfahren durchgeführt hat, wird das im Planfeststellungsverfahren anzuwendende materielle Recht hierdurch nicht modifiziert. Inwieweit Rechtsvorschriften subjektive Rechte Dritter begründen, ist eine Frage des materiellen Rechts; sie hängt nicht davon ab, ob über die Zulassung des Vorhabens in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren oder gemeinsam mit anderen Vorhaben in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Entsprechendes gilt für das Abwägungsgebot (vgl. *BVerwG, Urteil vom 26.4.2007, 4 C 12/05, BVerwGE 128, 358 ff. [Airbus PFB 2000], juris Rn. 28; BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 ff., [Flughafen Berlin-Schönefeld], juris Rn. 448*). Es musste damit kein gesondertes wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden; die wasserrechtlichen Festsetzungen konnten ohne Rechtsverlust für den Kläger in das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren integriert werden.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 leidet in der Fassung, die er hier durch den Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss und die Änderungsbeschlüsse gefunden hat, an keinem Rechtsfehler, der den Kläger in seinen Rechten verletzt und damit eine – vollständige oder teilweise – Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses begründet. Der Kläger hat keinen Vollüberprüfungsanspruch, denn da der PFB 2004 dem Kläger gegenüber keine enteignende Vorwirkung entfaltet, ist er nur darauf zu prüfen, ob seinem Schutz dienende formellrechtliche Vorschriften beachtet wurden, ob eine Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben ist, ob dem Vorhaben keine unüberwindbaren Abwehrrechte des Klägers entgegenstehen und ob seine Belange in der Abwägung fehlerfrei berücksichtigt worden sind. Unter keinem dieser Aspekte begegnet der Planfeststellungsbeschluss durchgreifenden Bedenken.

1. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss ist nicht aufgrund von **Verfahrensfehlern** aufzuheben.

a. Die Kammer vermag nicht festzustellen, dass der das Verfahren leitende Beamte der Beklagten, Dr. (...), bei seiner Entscheidung befangen i.S.v. § 21 Abs. 1 Satz 1 HmbVwVfG gewesen ist. Liegt – wie hier – kein Ausschlussgrund nach § 20 HmbVwVfG vor, müssen für die Besorgnis der Befangenheit in der Person des Amtsträgers liegende Gründe gegeben sein, die vernünftigerweise das Misstrauen rechtfertigen, der Amtsträger werde nicht unparteiisch, unvoreingenommen oder unbefangen entscheiden. Solche sind hier nicht ersichtlich.

Bereits im Eilverfahren 2 Bs 110/05 hat das Hamburgischen Obergericht in seinem Beschluss vom 8. März 2006 – noch zeitnah zum streitbefangenen Planfeststellungsverfahren 2004 – Folgendes festgestellt:

„Anhaltspunkte dafür, dass der verantwortlich tätig gewordene Beamte persönliche Motive wie etwa Freundschaft oder Feindschaft zu einer beteiligten Person oder eigene wirtschaftliche Interessen daran gehabt haben könnte, zugunsten der Beigeladenen zu entscheiden, haben die Antragsteller nicht dargelegt. Soweit sie das Verhalten des Beamten bei der Durchführung des Verfahrens beanstanden und darüber hinaus meinen, er sei in unzulässiger Weise während der Vorbereitung des Planfeststellungsantrages an Gesprächen mit der Beigeladenen und anderen Bediensteten seiner Behörde beteiligt gewesen, die sich im Rahmen ihrer Dienstaufgaben für die Verwirklichung des Vorhabens einsetzten, lässt dieses Vorbringen ebenfalls nicht den Schluss zu, das Verhalten des Beamten lasse auf individuelle Gründe schließen, die seine Befangenheit begründen könnten. Die beanstandeten Verfahrenshandlungen können ebenso auf das – richtige oder unrichtige – Rechtsverständnis des Beamten zurückzuführen sein, wie er die beratende Beteiligung an Besprechungen mit der Beigeladenen als Vorhabenträger oder Besprechungen mit Bediensteten der Antragsgegnerin, die nicht der Planfeststellungsbehörde angehörten, auch als Teil seiner Dienstaufgabe angesehen haben kann. Die darin zum Ausdruck kommende institutionelle Nähe von Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger ist keine Frage der Befangenheit einzelner Bediensteter und im Übrigen auch kein Verfahrensfehler (vgl. Beschluss des Senats vom 19. Februar 2001 – 2 Bs 370/00 – m.w.N. insoweit in juris; Kopp/Ramsauer, VwVfG, Kommentar, 9. Aufl., § 20 Rn. 9).

Ob eine bewusst wahrheitswidrige Verschleierung solcher Kontakte zu einem Vorhabenträger einen Schluss auf das Vorliegen von Befangenheitsgründen zulässt, bedarf hier keiner Entscheidung. Ein derartiger Sachverhalt kann nicht angenommen werden, da das Protokoll des Anhörungstermins zum Antragsverfahren, im Verlaufe dessen Dr. (...) nach Auffassung

der Antragsteller am 30. Januar 2004 (S. 31 vorletzter Abs. des Protokolls) eine solche bewusst wahrheitswidrige Angabe gemacht haben soll, auch ausweist (S. 4 zweiter Abs. des Protokolls), dass dieser bereits zuvor angegeben hatte, im Vorfeld des Planfeststellungsantrags mehrfach Kontakte mit der Beigeladenen gehabt zu haben, er diese aber nicht aus dem Kopf kalendarisch wiedergeben könne.

Soweit die Antragsteller in ihrem Schriftsatz vom 27. Februar 2006 erstmals ausführlich auch die Befangenheit des Dr. (...) im Anhörungstermin zum 2. Planänderungsbeschluss rügen, ist dieser Vortrag nicht mehr zu berücksichtigen, weil er nicht den Anforderungen an eine fristgerechte Begründung nach § 10 Abs. 6 Satz 2 LuftVG genügt. Die allgemeine Bezugnahme im Schriftsatz vom 28. Dezember 2005, mit dem die Antragsteller innerhalb der Frist zur Erweiterung des Streitgegenstands auf den 2. Planänderungsbeschluss vom 30. November 2005 und den Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 28. November 2005 ihren Antrag insoweit begründet haben, auf den gesamten Inhalt eines Schriftsatzes vom 22. Dezember 2005 in einem anderen erstinstanzlich vor dem Verwaltungsgericht geführten Eilverfahren (15 E 3674/05) reicht hierzu nicht aus, selbst wenn dieser Schriftsatz – ohne die zugehörige Anlage zur behaupteten Befangenheit – im vorliegenden Verfahren als Anlage eingereicht worden ist. Gerade die Geltendmachung von Gründen der Befangenheit eines Verfahrensbeteiligten setzt ungleich stärker als die Begründung inhaltlicher Einwände gegen einen Planfeststellungsbeschluss voraus, dass die entsprechenden tatsächlichen Umstände von jenem Verfahrensbeteiligten substantiiert dargelegt werden, der die Befangenheit des Amtsträgers behauptet. Hierzu reichten die insgesamt unsubstantiierten Ausführungen im Schriftsatz vom 22. Dezember 2005 ohne die dem Beschwerdegericht unbekanntes Anlage nicht aus. Im Übrigen dürften die Ausführungen im Schriftsatz vom 27. Februar 2006 auch in der Sache nicht geeignet sein, um nunmehr eine Befangenheit des Dr. (...) zu begründen.“

Hiermit hat sich der Kläger im weiteren Hauptsacheverfahren nicht substantiiert auseinandergesetzt. Auch für das Gericht haben sich bei Durchsicht der Vielzahl von Sachakten keine weiteren Umstände ergeben, die eine Befangenheit von Dr. (...) belegen könnten.

b. Nicht ersichtlich ist ferner, dass die Beklagte bei der Planfeststellung 2004 gegen das Gebot des fairen Verwaltungsverfahrens verstoßen hätte.

Insoweit behauptet der Kläger, dass das Planfeststellungsverfahren nicht ergebnisoffen geführt worden sei. Es habe schon vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens zwischen der Beklagten und der Beigeladenen eine Projektabsprache stattgefunden, wie das Schreiben des damaligen Staatsrats Professor Dr. Gizzas vom 10. Dezember 1998 belege. Damals sei bereits der Abriss des Neß-Hauptdeichs beschlossen worden.

In diesem Schreiben hatte der damalige Staatsrat Prof. Dr. Giszas der Beigeladenen mitgeteilt, dass die Freie und Hansestadt Hamburg die Start- und Landebahn – nach der bereits in Bearbeitung befindlichen Verlängerung auf zunächst 2.684 m auf der Grundlage des PFB 2000 – in einem zweiten Schritt auf 3.035 m Länge verlängern werde und dass auch eine weitere Verlängerung in südöstlicher Richtung auf 3.185 m erfolgen könne. Diese Äußerung muss vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass ein Staatsrat in Hamburg ein politischer Beamter und Vertreter des Senators ist. Zweifellos war die Landesregierung Hamburg, insbesondere auch der damals zuständige Senator Dr. Mirow, damals stark daran interessiert, durch Unterstützung der geplanten Werkserweiterung der Beigeladenen die Luftfahrtindustrie in Hamburg im europaweiten Wettbewerb möglicher Produktionsstandorte zu fördern, um hier neue qualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen (*so auch OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 188*). Wirtschaftsförderung gehört jedoch zu den Aufgaben einer Landesregierung. Die streitbefangene Äußerung des Staatsrats ist deshalb nicht der zur Zurückhaltung verpflichteten Planfeststellungsbehörde zuzuschreiben, sondern gibt die Bestrebungen der Landesregierung wieder (*so auch bereits zum PFB 2000 VG Hamburg, Beschluss vom 18.12.2000, 15 VG 3923/2000, n.v.*). Aus dem weiteren Verfahren lässt sich dann auch nicht entnehmen, dass der Gestaltungsspielraum der Planfeststellungsbehörde durch aktive Einflussnahme in unzulässiger Weise eingeengt wurde. Vielmehr ergibt sich sowohl aus den Sachakten als auch aus den Planfeststellungsbeschlüssen zu den beiden Werkserweiterungen selbst, dass die Beklagte hinreichend bestrebt war, allen Einwendungen und Bedenken nachzugehen und diese angemessen zu gewichten und gegen widerstreitende Interessen abzuwägen.

c. Der Kläger kann sich auch nicht mit Erfolg darauf berufen, dass hier die Frist des § 10 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 LuftVG damaliger Fassung nicht eingehalten wurde. Hiernach hatte die Anhörungsbehörde die Erörterung nach § 73 Abs. 6 VwVfG innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Mit dem Planvereinfachungsgesetz vom 31. Mai 2013 (*BGBI. I S. 1388*) wurde diese Vorschrift gestrichen, da sie mittlerweile in § 73 Abs. 6 Satz 7 VwVfG (entsprechend § 73 Abs. 6 Satz 7 HmbVwVfG) enthalten war (*zur entsprechenden Gesetzgebungsbegründung siehe BT-Drs. 17/9666 S. 29*). Diese somit auch heute noch vorgegebene Frist wird allgemein als bloßes Ordnungsrecht verstanden. Ein Verstoß führt nicht zur Fehlerhaftigkeit des Verfahrens, zumal sie jedenfalls bei größeren Verfahren ohnehin kaum eingehalten werden kann (*Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 22. Aufl. 2021, § 73 Rn. 117*). Jedenfalls dient die Vorschrift nur den Interessen des Vorhabenträgers an einer Beschleunigung des Verfahrens. Zum Schutze der Einwender kann sie

nicht bestimmt sein, da diese an einer möglichst schnellen Entscheidung und damit möglicherweise unzureichende Berücksichtigung ihrer vielfältigen Einwendungen kein Interesse haben können (*vgl. entsprechend zum Fernstraßenrecht BVerwG, Urteil vom 18.3.2009, 9 A 39/07, BVerwGE 133, 239 ff. juris Rn. 26*).

2. Das angegriffene Vorhaben verfügte zum hier maßgeblichen Zeitpunkt des Planerlasses sowohl in luftverkehrsrechtlicher als auch in wasserrechtlicher Hinsicht über die erforderliche **Planrechtfertigung**. Für das Vorhaben bestand ein planrechtfertigender Bedarf.

a. Eine Planrechtfertigung ist für luftrechtliche Vorhaben auch dann erforderlich, wenn diese unmittelbar privatnütziger Natur sind (*vgl. ausführlich OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 150 ff., und nachgehend BVerwG, Urteil vom 26.4.2007, 4 C 12/05, BVerwGE 128, 358 ff. [Airbus PFB 2000], juris Rn. 40 ff.; vgl. zum Wasserrecht OVG Hamburg, Urteil vom 12.5.2021, 1 Bf 492/19 [Eurogate], juris Rn. 92*). Die Planrechtfertigung ist vorhanden, wenn das planungsrechtlich genehmigte Vorhaben zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (*vgl. BVerwG, Urteil vom 28.4.2016, 4 A 2/15, juris Rn. 28*) – hier der 29. April 2004 – in Anbetracht der Ziele des Fachplanungsgesetzes vernünftigerweise geboten war (*BVerwG, Urteil vom 26.4.2007, 4 C 12.05, BVerwGE 128, 358 ff. [Airbus PFB 2000], juris Rn. 45, 52*). Die Planrechtfertigung stellt eine nur bei groben und offensichtlichen Missgriffen wirksame Schranke der Planungsbefugnis dar. Sie bezieht sich auf das Vorhaben als solches und soll diejenigen Vorhaben bereits auf einer der Abwägung vorgelagerten Stufe ausscheiden, die offensichtlich mit den Zielen des jeweiligen Fachrechts nicht in Einklang stehen (*BVerwG, Urteil vom 28.11.2017, 7 A 1/17 u.a. [Elbvertiefung], juris Rn. 39*). Insoweit ist zeitlich auf den Ausgangsplanfeststellungsbeschluss abzustellen. Spätere Änderungs- und Ergänzungsbeschlüsse verändern den maßgeblichen Prüfungszeitpunkt nicht mehr (*m.w.N. OVG Hamburg, OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 163*).

Das hier verfolgte luftverkehrsrechtliche Ziel des Vorhabens ist, durch entsprechende Verlängerung der vorhandenen Anlage eine Start- und Landebahn zu schaffen, die auch besonders schweren Großflugzeugen, insbesondere der damals geplanten A380F, unter vollem Gewicht erlaubt, stets sicher in Hamburg-Finkenwerder zu starten und zu landen. Die hiermit verknüpften mittelbaren wirtschaftspolitischen Ziele, so die Schaffung einer erheblichen Zahl von Arbeitsplätzen im Werk der Beigeladenen, sind nach höchstrichterlicher

Rechtsprechung nur abwägungsrelevant, haben aber für die Planrechtfertigung keine unmittelbare Bedeutung (*BVerwG, Urteil vom 26.4.2007, 4 C 12/05, BVerwGE 128, 358 ff. [Airbus PFB 2000], juris Rn. 52*). Sie haben allerdings im Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg vom 18. Juni 2002 ihren Niederschlag gefunden und rechtfertigen nach dem Willen des Gesetzgebers insbesondere auch Verlängerungen der Start- und Landebahn der Beigeladenen (§ 1 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2).

Zwar schlosse eine objektiv nicht gegebene Realisierbarkeit eines Vorhabens die Planrechtfertigung bereits aus (*vgl. BVerwG, Urteil vom 28.11.2017, 7 A 1/17 u.a. [Elbvertiefung], juris Rn. 39*). Dass die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn technisch möglich ist und ihr auch sonst keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen würden, war bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht zweifelhaft. Auch unterliegt unter technischen Gesichtspunkten keinen Zweifeln, dass ein Flugzeug wie die Frachterversion der A380 in Hamburg hätte gebaut und auf der vorhabensbedingt verlängerten Start- und Landebahn hätte starten und landen können.

Im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss ist der ohnehin durch Gesetz privilegierte Bedarf an der Landebahnverlängerung hinreichend klar und tragfähig bezeichnet. Für ihn ist kennzeichnend, dass der dargestellte technische Bedarf an einer verlängerten Start- und Landebahn im Wesentlichen auf unternehmerischen Entscheidungen der Beigeladenen aufbaut und nicht allein auf den physikalischen Bedingungen einer Flugzeugproduktion in Hamburg. Die Beigeladene benötigt die geplante Verlängerung ohnehin nur aufgrund ihrer unternehmerischen Entscheidung, die Auslieferung der fertigen Flugzeuge der A-380-Familie nicht nach Baumustern (also auch Größe und Gewicht) zwischen Hamburg und Toulouse zu verteilen, sondern nach dem jeweiligen Sitz des Käufers eines Flugzeugs, so dass alle Baumuster des Großflugzeugs sowohl in Toulouse als auch in Hamburg ausgeliefert werden können. Inwieweit Starts und Landungen der Frachterversion der A380 in Hamburg die geplante Landebahnverlängerung technisch zwingend in voller Länge verlangten, bedarf damit keiner weiteren Vertiefung. Denn letztendlich bestimmen selbst gesetzte unternehmerische Standards – so insbesondere das geforderte Startgewicht des Flugzeugs bei verschiedenen Performance-Flügen – die Start- und Landebahnlänge, da das Frachtflugzeug unter nur geringer Last voraussichtlich auch auf der (durch den PFB 2000 planfestgestellten) vorhandenen Start- und Landebahn hätte in Finkenwerder starten und landen können.

Der Planrechtfertigung steht damit auch nicht entgegen, dass es Standortalternativen für die Produktion und Auslieferung der übergroßen A380F gegeben hätte, insbesondere im Stammwerk in Toulouse-Blagnac, wo eine entsprechend lange Start- und Landebahn (mit 3.500 m) bereits vorhanden war. Ob die Produktion und Auslieferung dieses Flugzeugtyps gerade auch in Hamburg-Finkenwerder als solche einem inhaltlich berechtigten unternehmerischen Anliegen der Beigeladenen entspricht, ist im Rahmen der Planrechtfertigung nicht Gegenstand der gerichtlichen Kontrolle (*vgl. m.w.N. OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 166*).

Der Planrechtfertigung des hier zu überprüfenden PFB 2004 kann auch nicht entgegengehalten werden, dass die dort beschlossene weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen bereits Gegenstand der vorherigen Verlängerung durch den PFB 2000 hätte sein müssen. Ein Vorhabenträger ist generell berechtigt, Abschnitte zu bilden; die von Gegnern und Betroffenen des Vorhabens kritisierte „Salamitaktik“ ist deshalb als solche noch nicht zu missbilligen. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Bescheid entschieden wird. Eine Abschnittsbildung kann Dritte nur dann in ihren Rechten verletzen, wenn sie dazu führt, dass die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann (*m.w.N. BVerwG, Beschluss vom 16.4.2019, 4 B 51/18, Rn. 16, und Urteil vom 15.12.2016, 4 A 4/15, BVerwGE 157, 73 ff., juris Rn. 26*). Dies ist hier aber nicht der Fall, da der damals projektierte Bau der kürzeren und leichteren Passagierversion der A380 nach der damals beschlossenen Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg zu verwirklichen gewesen war (*vgl. dazu bereits OVG Hamburg, Beschluss vom 19.2.2001, 2 Bs 370/00, juris Rn. 66*). Der PFB 2000 konnte deshalb bereits ohne die späteren, hier streitbefangenen Planungen selbstständig Wirkung entfalten. Welche rechtlichen und tatsächlichen Gesichtspunkte die Beigeladene damals tatsächlich bewogen haben, das mit Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 beschlossene Vorhaben von dem mit Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 beschlossenen Vorhaben abzutrennen, ist damit unerheblich und bleibt der unternehmerischen Entscheidung der Beigeladenen überlassen.

Schließlich fehlt es auch deshalb nicht an der Planrechtfertigung, weil zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses der Bau einer Frachtervariante der A380 zwar beabsichtigt, aber noch nicht beschlossen und offenbar keinesfalls sicher war, wie die weitere Entwicklung zeigt. Denn bereits im März 2007 stoppte die Beigeladene mangels hinreichender Nachfrage bis auf Weiteres die Arbeiten an der Frachterversion, von der bis heute kein

einziges Exemplar gefertigt wurde. Planfeststellungen dürfen jedoch auch vorgenommen werden, wenn noch nicht sicher ist, dass das Vorhaben auch realisiert wird. Die Vorschriften über die begrenzte zeitliche Geltungsdauer der Planfeststellungsbeschlüsse, so z.B. § 75 Abs. 4 HmbVwVfG, setzen eine gewisse Unsicherheit des weiteren Verlaufs voraus. Selbst Angebotsplanungen, für die eine aktuelle Nachfrage zwar nicht mit konkreten und belastbaren Zahlen belegt werden kann, aber doch aufgrund künftiger Entwicklungen bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet wird, können – anders als bloße Vorratsplanungen – zulässig sein (*m.w.N. Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 22. Aufl. 2021, § 74 Rn. 45; BVerwG, Urteil vom 11.8.2016, 7 A 1/15 u.a., juris Rn. 61*). Insoweit muss zwischen Neu- und Ausbauplanungen unterschieden werden. Anders als bei der Neuplanung einer Verkehrsinfrastruktur, die sich ohne gesicherte Nachfrage als planerischer Missgriff erweisen kann, geht es – wie auch hier – beim Ausbau einer bereits vorhandenen Infrastruktur zumindest auch darum, deren künftige Nutzbarkeit zu erhalten und zu sichern (*vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364 ff., Rn. 45, und Urteil vom 11.8.2016, 7 A 1/15, BVerwGE 156, 20 ff., Rn. 61*) oder auch andere gewichtige wirtschafts- oder verkehrspolitische Ziele zu verfolgen. Die Hinnahme einer gewissen prognostischen Unsicherheit muss zudem für Vorhaben gelten, die bis zu ihrer Verwirklichung erheblicher Zeit bedürfen, wie dies regelmäßig auch für größere Erweiterungen von Flugplätzen der Fall ist. Die Planrechtfertigung fehlt unter diesem Gesichtspunkt erst dann, wenn zum Zeitpunkt der Planfeststellung schon erkennbar ist, dass ein Vorhaben während der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses nicht verwirklicht werden kann oder soll (*OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 180, und Beschluss vom 19.2.2001, 2 Bs 370/00, juris Rn. 67; grundlegend dazu BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41/88, BVerwGE 84, 123 ff., juris Rn. 41 ff.*). Hierfür gibt es keine belastbaren Anhaltspunkte. Insbesondere erscheint die auf Einschätzungen der Beigeladenen gestützte Prognoseentscheidung der Beklagten, dass zukünftig angesichts der seit Jahren erheblichen Zunahme des Luftverkehrs ein Bedarf an besonders großen Frachtflugzeugen bestehen würde, die sowohl im Luftraum als auch auf den Flugplätzen vergleichsweise weniger Platz pro Ladungseinheit verbrauchen, jedenfalls aus der hier maßgeblichen Perspektive des Jahres 2004 nicht als fernliegend.

b. Auch für die begleitenden wasserrechtlichen Maßnahmen, insbesondere den Durchbruch durch den Neuenfelder Hauptdeich und den Rückbau des dort anschließenden Neß-Hauptdeichs, ist eine Planrechtfertigung gegeben. Nicht zu verlangen ist hierbei, dass das Vorhaben unmittelbar wasserwirtschaftlichen Zwecken dienen muss, wie sich bereits an

der in § 31 Abs. 2 WHG ausdrücklich vorgesehenen Aufhebung von Gewässern zeigt. Ein Vorhaben, das – wie der Rückbau des Neß-Hauptdeichs – selbst nicht der Verwirklichung wasserwirtschaftlicher Ziele dient, verfügt deshalb über die wasserrechtliche Planrechtfertigung, wenn es nach dem seinem primären Zweck entsprechenden Planungsrecht gerechtfertigt ist und zugleich zwingende wasserwirtschaftliche Ziele nicht als offensichtliche Negativschränke entgegenstehen (*OVG Hamburg, Beschluss vom 5.9.2011, 2 Bf 219/10.Z, zum PFB 2000*). Die gegebene luftrechtliche Planrechtfertigung rechtfertigt deshalb auch die zur Verwirklichung der luftverkehrsrechtlichen Maßnahmen gebotenen wasserrechtlichen Maßnahmen des Vorhabens, insbesondere den für die Landebahnverlängerung erforderlichen Deichdurchbruch, in dessen Folge auch weitere Teile der anschließenden Deichanlage ohne relevante Erhöhung der von Klägerseite befürchteten Hochwassergefahren rückgebaut werden konnten.

3. Einer Verwirklichung des Vorhabens stehen im Rahmen der umfassenden fachplanerischen Abwägung der öffentlichen und privaten Belange mit Blick auf die subjektiv-öffentlichen Rechte des Klägers keine im Wege der fachplanerischen Abwägung unüberwindlichen wasserrechtlichen, aus § 31 Abs. 5 WHG a.F., §§ 55 Abs. 1, 48 Abs. 3 und 4 HWaG 1960 folgenden Schranken entgegen, deren fehlende Beachtung die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zur Folge haben müsste (*vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 ff., [Flughafen Berlin-Schönefeld], juris Rn. 448; Sieder/Zeitler/Dahme, WHG, Loseblatt, Stand 1.9.2009, § 31 Rn. 157 f.*).

Der Kläger kann insbesondere nicht mit Erfolg geltend machen, es sei zu erwarten, dass sich durch das streitbefangene Vorhaben, insbesondere die Entfernung des Neß-Hauptdeichs, nach seiner Auffassung für ihn als Bewohner Finkenwerders die allgemeine **Hochwassergefahr** erheblich erhöht. Denn ein solches ist nicht der Fall, wie die Beklagte zu Recht bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit des Plans (Abschnitt 2.2.2.2.5 des PFB 2004) festgestellt hat. Es ist nicht erkennbar, dass der Kläger hochwasserbedingt Rechtsbeeinträchtigungen i.S.v. § 31 Abs. 5 S. 3 WHG a.F. bzw. § 48 Abs. 4 HWaG 1960 oder jedenfalls beachtliche nachteilige Wirkungen i.S.v. §§ 48 Abs. 4, 18 Abs. 2 HWaG 1960 zu erwarten hat (*so bereits auch im Eilverfahren OVG Hamburg, Beschluss vom 19.2.2001, 2 Bs 370/00 [Airbus PFB 2000], juris Rn. 109 ff.*).

Nach dem hier zum Zeitpunkt des Planerlasses maßgeblichen § 31 Abs. 5 S. 3 WHG a.F. ist der Planfeststellungsbeschluss zu versagen, soweit von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten ist. Ob der Ausbau eines Gewässers die Hochwassergefahr erheblich, dauerhaft und nicht ausgleichbar erhöht, ist nicht bezogen auf einzelne Grundstücke, sondern bezogen auf den räumlichen Einwirkungsbereich des Vorhabens insgesamt zu beurteilen (*BVerwG, Urteil vom 22.10.2015, 7 C 15/13, juris Rn. 40*). Erheblichkeit ist dann anzunehmen, wenn das Vorhaben mehr als geringfügige, d. h. unbedeutende, unwesentliche, nicht ins Gewicht fallende und belanglose Auswirkungen auf den Hochwasserschutz hat (*BVerwG, Urteil vom 19.12.2017, 7 A 6/17 u.a. [Elbvertiefung], juris Rn. 41, zu § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG n.F.*). Dies unterliegt vollen Umfangs der gerichtlichen Kontrolle (*BVerwG a.a.O.*). „Zu erwarten“ i.S. von § 31 Abs. 5 S. 3 WHG a.F. und § 48 Abs. 3 und 4 HWaG 1960 sind nach damaliger Rechtsprechung Rechtsbeeinträchtigungen oder bloße negative Wirkungen erst dann, wenn überwiegende Gründe für den Eintritt sprechen (*m.w.N. OVG Hamburg, Urteil vom 22.3.2000, 5 Bf 22/96 [Reiherstieg], juris Rn. 56 ff.*). Ob ein solches Verständnis der Eintrittswahrscheinlichkeit von Hochwasserschäden der grundrechtlich garantierten Schutzpflicht des Staates hinsichtlich Leben und Eigentum genügen kann, erscheint der Kammer als zweifelhaft, bedarf an dieser Stelle aber keiner Entscheidung, da hier eine Hochwassereinwirkung auf die Grundstücke des Klägers auch nach dem Rückbau des Neß-Hauptdeichs bereits praktisch auszuschließen ist.

Bei dem am 12. November 1996 in das Gesetz eingefügten § 31 Abs. 5 S. 3 WHG a.F. handelt es sich grundsätzlich um einen zwingenden Versagungsgrund. Nachbarschutz gewährt diese Vorschrift aber nur nach Maßgabe der zum Rücksichtnahmegebot entwickelten Grundsätze (*vgl. m.w.N. BVerwG, Urteil vom 19.12.2017, 7 A 6/17 u.a. [Elbvertiefung], juris Rn. 41; BVerwG, Urteil vom 26.4.2007, 4 C 12/05, [Airbus PFB 2000], BVerwGE 128, 358 ff., juris Rn. 27; BVerwG, Urteil vom 15.7.1987, 4 C 56/83, BVerwGE 78, 40 ff., juris Rn. 9 ff.*). Dieses verlangt, dass Dritte in einer qualifizierten und individualisierten Weise betroffen sind (*vgl. m.w.N. BVerwG, Urteil vom 12.4.2018, 3 A 16/15, juris Rn. 19*). Lediglich für aufgrund des Vorhabens durch Enteignung bedrohte Betroffene gilt ein anderes, da diese auch die unzureichende Beachtung öffentlicher Belange geltend machen können, wenn diese kausal für die Eigentumsinanspruchnahme ist (*vgl. BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 ff., [Flughafen Berlin-Schönefeld], juris Rn. 448 ff.; Sieder/Zeitler/Dahme, WHG, Loseblatt, Stand 1.9.2009, § 31 Rn. 276 f.*).

Enteignungsbetroffen ist der Kläger nicht. Sein Miteigentum am Funktionsgrundstück genügt hierfür nicht (s.o.). Er verfügt aber über ein grundbuchrechtlich gesichertes Wohnrecht in Finkenwerder und lebt auch selbst dort in seinem Wohnhaus. Dieses würde ohne geeigneten Hochwasserschutz jedenfalls bei Sturmfluten (ab 3,60 m NHN) zweifellos betroffen sein, da das umgebende Land lediglich ein Niveau von ca. 1,9 m NHN aufweist. Der Kläger ist damit von der Qualität des Hochwasserschutzes im Gebiet Finkenwerders qualifiziert und individuell betroffen. Er hat damit einen Anspruch auf ordnungsgemäße Berücksichtigung seiner eigenen Belange und ggf. deren Abwägung mit entgegenstehenden anderen Belangen.

Nach Überzeugung des Gerichts muss der Kläger jedoch aufgrund des Vorhabens keine rechtlich erhebliche Erhöhung der Hochwassergefahr befürchten. Sofern der Hochwasserschutz eines tiefliegenden Gebiets weiterhin den rechtlichen Anforderungen und Maßstäben voll entspricht, stellt eine bauliche Veränderung der Flutschutzanlagen keine rechtlich erhebliche Erhöhung der Hochwassergefahr dar. Anspruch auf ein fortdauernd überobligatorisches Schutzniveau, so insbesondere durch zwei Deichlinien, besteht regelmäßig nicht (*so auch bereits OVG Hamburg, Beschluss vom 8.3.2006, 2 Bs 110/05, BA S. 29 ff.; so dazu unter dem Aspekt von Art. 2 Abs. 1 GG auch BVerfG, Beschluss vom 2.6.2006, 1 BvR 1245/06, n.v.*). Im Einzelnen gilt Folgendes:

In tatsächlicher Hinsicht unterscheidet sich der durch den PFB 2004 geschaffene Zustand von der auf der Grundlage des PFB 2000 nach Zuschüttung eines Teils des Mühlenberger Lochs geschaffenen Situation dadurch, dass mit dem Rückbau des Neß-Hauptdeiches die durch diesen Deich für kurze Zeit begründete zweite Deichlinie wieder entfernt wurde. Den Schutz Finkenwerders durch zwei von der Bemessung her als Hauptdeiche geeignete Deichbauwerke hat es nur wenige Jahre gegeben. Vor der Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs hatte allein der Neß-Hauptdeich die Qualität eines Hauptdeiches. Bei der das Werk der Beigeladenen zuvor schützenden Deichanlage, dem Finkenwerder Vordeich, hat es sich lediglich um einen Vordeich geringerer Höhe und Breite gehandelt. Auch damals gab es somit nur eine zur Abwehr des Bemessungswasserstands (vgl. § 4 Abs. 1 DeichO, nach DIN 18195-7 der höchste nach Möglichkeit aus langjähriger Beobachtung ermittelte Hochwasserstand) geeignete Deichlinie. Allerdings handelte es sich bei dem Neß-Hauptdeich um einen Erddeich, der wasserseitig durch das Werksgelände der Beigeladenen und den dortigen Vordeich vor extremen Seegangs- und Treibgutbelastungen wie vor Schiffsstoß geschützt war. Der neue Finkenwerder Hauptdeich, der das Werksgelände der Beigeladenen westlich umschließt, grenzt indes direkt an die Elbe. Zudem handelt es sich bei

dieser Flutschutzanlage im nördlichen Bereich um eine Flutschutzwand mit beidseitigen Böschungen sowie um hochwassergeschützte Kaianlagen. Gebaut wurde diese Flutschutzanlage damals zum verlässlichen Hochwasserschutz des um den Mühlenberger Sand erweiterten Werksgeländes der Beigeladenen, nicht aber vor dem Hintergrund der Verbesserung des Hochwasserschutzes der Wohnbevölkerung und des Grundeigentums von Finkenwerder. Bereits 1998 war den interessierten Kreisen – worauf der Kläger selbst hinweist – bekannt, dass ein Rückbau des das Werksgelände der Beigeladenen durchschneidenden Neß-Hauptdeiches erwogen wurde, obwohl dort erst kurz zuvor aufgrund einer 1997 erfolgten Planfeststellung ein kostspieliges Gatt eingebaut worden war.

Wie bereits das Hamburgische Obergericht in seiner Eilentscheidung (*Beschluss vom 8.3.2006, 2 Bs 110/05, BA S. 29 ff.*) ausgeführt hat, gibt es keinen Rechtsanspruch darauf, statt von einer durch zwei Hauptdeichlinien gegen Hochwassergefahren geschützt zu sein. Weder das Hochwasserschutzkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg noch das anderer deutscher Küstenländer sieht einen solchen doppelten Schutz vor. So wird in Schleswig-Holstein nur die Hälfte der Niederungen durch eine zweite Deichlinie geschützt, wie auch in Hamburg weite Teile tiefliegenden Landes nur eine Hochwasserschutzanlage aufweisen. Das Vorhandensein zweier Hauptdeichlinien ist – wie auch hier – regelmäßig das Ergebnis von Landgewinnung, bezweckt aber nicht unmittelbar den Hochwasserschutz des hinter der zweiten Deichlinie befindlichen Landes. Allerdings behält die zweite Deichlinie faktisch die Aufgabe, bei Bruch der vorderen Deichlinie das Hinterland vor Hochwasser zu schützen. Ein Verbot der Entfernung zweiter oder weiterer Deichlinien kennt das Wasserrecht aber nicht. So sieht § 55 Abs. 1 HWaG 1960 ausdrücklich vor, dass die Beseitigung von Hochwasserschutzanlagen einer Planfeststellung oder Genehmigung bedarf, damit also grundsätzlich erlaubt ist.

Insbesondere hat der Kläger auch nicht substantiiert geltend gemacht, dass der neue Finkenwerder Hauptdeich entgegen der Regelung in Abschnitt 2.2.2.2.5 des PFB 2004 nicht den geltenden rechtlichen Vorgaben an Konstruktion und Höhe entsprechen würde oder sonstwie mangelhaft wäre. § 3 DeichO bestimmt hierzu, dass Hochwasserschutzanlagen in ihren vorgeschriebenen Abmessungen so zu errichten sind, dass sie ihren Zweck, Sturmfluten und Hochwasser abzuwehren, jederzeit erfüllen können. Die Höhe der Anlage berücksichtigt dabei den Einwand des Klägers, dass gerade an der Nordwestspitze des Geländes der Beigeladenen besonders viel Windangriffsfläche gegeben ist und entsprechend ein höherer Wellenauflauf einzurechnen war. So wird der aktuelle Bemessungswasserstand der Elbe dort mit 7,90 m angenommen. Die dortigen Hochwasserschutzanlagen, die

höchsten in Hamburg, haben indes eine Sollhöhe von 9,25 m über NHN (*PFB 2000 Abschnitt 2.6.1.1*), sodass hier ein Freibord für Wellenschlag von über 1 m eingerechnet wurde, während § 4 Abs. 1 Satz 3 DeichO hierfür lediglich 0,5 m zwingend verlangt. Auch ist nichts dafür ersichtlich, dass die zu erwartende Setzung des Deiches unzutreffend eingerechnet (§ 4 Abs. 1 Satz 4 DeichO) oder der Deich schlecht gegründet wurde. Ohnehin sind nicht nur die Abmessungen von Deichen, sondern auch bei Hochwasserschutzanlagen ohne Vorland die vorgelagerten Böschungen zumindest alle fünf Jahre zu überprüfen (§ 5 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 DeichO).

Nicht beansprucht werden kann, dass der erforderliche Hochwasserschutz nur durch Erddeiche gewährleistet wird. Auch Hochwasserschutzwände (§ 2 Abs. 1 Satz 2 DeichO) sind hierfür grundsätzlich in gleicher Weise geeignet und bilden in Hamburg einen Großteil der Flutschutzanlagen, insbesondere im nördlichen Hafengebiet und hinter Kaianlagen. Entsprechend kann nicht beansprucht werden, dass Deiche oder Hochwasserschutzwände zusätzlich durch ein breiteres Vorland zu schützen sind.

Schließlich war auch nicht zu erwarten, dass der hier angenommene Bemessungswasserstand deshalb fehlerhaft berechnet worden ist, weil die teilweise Zuschüttung des Mühlenberger Lochs eine signifikante Erhöhung des Wasserstandes bewirkt hätte. So hat die erkennende Kammer bereits in Bezug auf den PFB 2000 rechtskräftig festgestellt, dass das damalige Vorhaben auch bei Sturmflut lediglich eine Erhöhung von 1,5 bis 2,5 cm bewirken würde. Insoweit gibt das im Eilverfahren vorgelegte, von Herrn Teunis Louters vom DHV Umwelt und Infrastruktur aus den Niederlanden erstellte Gutachten vom 7. Dezember 2000 (*Bl. 941 ff., 1247 der Akte 15 VG 3923/2000*) keinen Anlass, die von der Beklagten getroffene Prognoseentscheidung hinsichtlich der Erhöhung der Hochwassergefahr zu beanstanden (*VG Hamburg, Urteil vom 12.7.2010, 15 K 396/08, juris Rn. 122 ff.; so auch neustens Urteil vom 8. November 2021, 15 K 803/13, n.v.*).

Auch besteht hier keine relevante Wahrscheinlichkeit, dass ein havariertes Schiff, das auf die nordwestlich des Werksgeländes gelegene Hochwasserschutzwand aufläuft, oder anderes Treibgut diese zerstören würde, sodass das Elbwasser erst in das Werksgelände eindringen und dann in die tiefer gelegenen Teile Finkenwerders laufen kann. Die dortige Hochwasserschutzwand weist zur Elbe eine Böschung auf, die bis zu einer Höhe von NHN +7 m mit einem Betonsteindeckwerk geschützt ist, das wiederum auf einer 1,5 m dicken Kleieschicht aufliegt (*vgl. im Einzelnen zur Konstruktion der Hochwasserschutzanlagen am*

Mühlenberger Loch PFB 2000 Abschnitt 2.6.1.1) Ein Bruch des Erddeichs oder der Flutschutzmauer aufgrund eines Schiffsunfalls stellt damit allenfalls ein rechtlich zu vernachlässigendes Restrisiko dar.

Zwar trifft es zu, dass aufgrund der zu erwartenden weiteren Klimaerwärmung mit steigenden Wasserständen gerechnet werden muss. Dies wird künftig auch zu berücksichtigen sein, wie dies bereits bei den aktuell geplanten Maßnahmen zur Erhöhung des Neuenfelder Hauptdeichs der Fall ist. Für das hier zu prüfende Vorhaben ist dieses aber noch ohne Bedeutung. Insoweit waren die damals geltenden Bemessungswasserstände maßgeblich. Wenn diese sich zukünftig als zu niedrig erweisen werden, ist dem durch eine Deicherhöhung Rechnung zu tragen. § 4 Abs. 1 Satz 2 DeichO bestimmt hierzu, dass die Bemessungswasserstände von der zuständigen Wasserbehörde mindestens alle zehn Jahre überprüft werden.

Ferner unterliegt keinem Zweifel, dass auch der Finkenwerder Außendeich trotz seiner Belegenheit im Werksgelände der Beigeladenen allen deichrechtlich gebotenen Prüfungen und Baumaßnahmen unterliegt und trotz des gebotenen Werkschutzes im Gefahrenfall von den zuständigen Einsatzkräften sofort erreicht werden kann.

Sofern der Kläger auch darauf verweist, dass sich die Hochwassergefahr für Finkenwerder durch ein Überströmen des östlich belegenen Aue-Hauptdeichs erhöhen kann, weil der neu geschaffene Finkenwerder Hauptdeich in seiner Mächtigkeit zu einer Erhöhung des Wasserstandes der Elbe auch nördlich und östlich Finkenwerders führt, bedarf dies keiner weiteren rechtlichen Prüfung. Denn der Bau des Finkenwerder Hauptdeichs beruht auf dem PFB 2000, nicht auf dem hier streitgegenständlichen PFB 2004. Die jetzt zu prüfende Entfernung des Neß-Hauptdeichs hat hingegen keinerlei physikalische Bedeutung für die Schutzwirkung des Aue-Hauptdeichs.

4. Rechtsfehler im Rahmen der fachplanerischen Abwägung zulasten des Klägers, die aus einer etwaigen **Lärmbelastung** resultieren, werden weder behauptet noch sind sie sonstwie ersichtlich. Sein Wohnhaus liegt nicht in der Einflugschneise, sondern hinreichend weit östlich von der Start- und Landebahn entfernt.

Soweit behauptet wird, die Lärmbelastung durch das Werk der Beigeladenen würde durch die Entfernung des Neß-Hauptdeiches steigen, mag dies allenfalls für die wenigen früher

fast unmittelbar hinter dem Neß-Hauptdeich belegenen Wohnhäuser und Kleingartenanlagen gelten. Ohnehin betrifft dies nur Lärmemissionen, die bodennah erzeugt werden, nicht aber solche von fliegenden Flugzeugen. Zum Schutze der am westlichen Ende von Finkenwerder belegenen Wohngebäude wurde entlang der neu geführten Straße Neßdeich außerdem ein über 500 m langer Lärmschutzwall errichtet, der bewohnte Gebiete von der Straße und dem Werk der Beigeladenen abgrenzt. Das Wohnhaus des Klägers liegt ohnehin vom entfernten Deichabschnitt über 1 km entfernt, sodass dessen lärmschützende Wirkung (Schallschatten) dort praktisch nicht mehr relevant war. Zudem liegt es im Lärmschatten des aufgeschütteten Geländes, auf dem sich östlich des Werksgeländes der Beigeladenen eine Vielzahl von Schrebergärten befindet. Entsprechend weisen die Lärmkartierungen für das Wohnhaus des Klägers wie auch anderer Kläger aus Finkenwerder keine rechtlich relevanten Lärmemissionen auf.

5. Ferner ist nichts dafür ersichtlich, dass das auf dem Hof der Familie des Klägers angebaute Obst durch **Luftschadstoffe**, die die vorhabensbedingt verkehrenden Flugzeuge der Beigeladenen emittieren, Schaden nimmt.

Da der PFB 2004 gegenüber dem PFB 2000 keine höhere Anzahl der Flugbewegungen vorsieht, ist bereits nicht ersichtlich, dass sich durch diesen Planfeststellungsbeschluss die Luftbelastung durch Schadstoffe signifikant erhöhen könnte. Ein solches war auch nicht durch die damals noch prognostizierte geringe Anzahl von Flugbewegungen der besonders großen A380F zu erwarten, wie auch die Veränderung des Anfluggleitwinkels und die Verlängerung der Start- und Landebahn in südwestlicher Richtung für die Emissionsbelastung in Finkenwerder nicht relevant sein kann.

Soweit eingewandt wird, die Schadstoffbelastung der klägerischen Grundstücke durch das Werk der Beigeladenen würde durch die Entfernung des Neß-Hauptdeiches steigen, ist dies eine nicht nachvollziehbare Befürchtung. Werksseitige und flugbetriebsbedingte Emissionen würden bei der in Hamburg vorherrschenden Westwindlage auch nicht westlich des Deichs verbleiben können, wenn dieser noch vorhanden wäre, sondern im Wesentlichen der Luftströmung folgen. Auch insoweit gilt entsprechend wie bei der Lärmbelastung, dass das über einen Kilometer von der bisherigen Deichlinie entfernt liegende Wohnhaus des Klägers schon aufgrund dieser Entfernung nicht an der abschirmenden Wirkung des Deiches partizipiert hat. Speziell hinsichtlich der vom Kläger in der mündlichen Verhandlung angeführten Stickoxidsituation gilt, dass die Stickoxidkonzentration in der Luft aktuell an

zwei Messstellen in Finkenwerder, einer auf dem Gelände der Beigeladenen und einer anderen am Neßdeich östlich vom Werksgelände, fortlaufend gemessen wird (*siehe dazu im Internet die fortlaufend aktualisierten Daten des Hamburger Luftmessnetzes bei luft.hamburg.de*). Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte wurden dort in letzter Zeit nicht festgestellt. Auszuschließen ist deshalb auch, dass auf dem Werksgelände emittierte Stickoxide sich in einer relevanten, für Menschen gesundheitsgefährdenden Konzentration in Richtung auf das ländliche Finkenwerder, in dem der Kläger wohnt, ausbreiten können.

Hinsichtlich von Schadstoffen, die die Qualität des für den menschlichen Verzehr erzeugten Obstes beeinträchtigen können, ist festzustellen, dass der Sohn des Klägers seine in Finkenwerder angebaute Ware seit geraumer Zeit mit Erfolg als Bioland-Obst vermarktet, ohne dass es hierbei erkennbar zu Problemen gekommen wäre. Der Umstand, dass die Anbauflächen der Familie des Klägers in der Nähe des vorhabensbedingt ausgeweiteten Flugzeugwerks der Beigeladenen liegen, hat offenbar tatsächlich die Vermarktung des dortigen Obstes und dessen Qualität nicht in relevanter Weise beeinträchtigt. Insbesondere spricht nichts dafür, dass die Verbraucher das Vertrauen in die Qualität des dort erzeugten Obstes verloren hätten.

6. Soweit der Kläger auch eingewendet hat, dass sich das dortige **Kleinklima** vorhabensbedingt verändern würde, sodass die Frostgefahr steige, die wiederum den Ertrag aus dem Obstanbau mindern könne, ist nicht ersichtlich, wie ein solches mit der im PFB 2004 beschlossenen Landebahnverlängerung zusammenhängen könnte. Die Verminderung der an Finkenwerder angrenzenden Wasserflächen durch eine Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs beruht bereits auf dem PFB 2000. Der PFB 2004 sieht ein solches nicht mehr vor. Allein die Ausweitung der Start- und Landebahn in Richtung Neuenfelde betrifft die Obstanbauflächen in Finkenwerder nicht, wie durch ein Fachgutachten bestätigt wurde.

7. Rechtsfehler zulasten des Klägers sind auch im Rahmen der fachplanerischen **Abwägung** der öffentlichen und privaten Belange nicht erkennbar.

Die Anforderungen des Abwägungsgebotes, dem drittschützende Wirkung beigemessen wird (*vgl. m.w.N. z.B. BVerwG, Urteil vom 16.3.2006, 4 A 1075/04, BVerwGE 125, 116 ff., [Flughafen Berlin-Schönefeld], juris Rn. 448*), sind sowohl bei der Berücksichtigung der für und wider die Planung sprechenden öffentlichen Interessen als auch bei der Beachtung der

vom Vorhaben berührten privaten Belange des Klägers eingehalten worden. Auch in wasserrechtlicher Hinsicht ist in diesem vorrangig luftverkehrsrechtlichen Plan auf dessen Belange „Rücksicht zu nehmen“ (vgl. *BVerwG, Urteil vom 15.7.1987, 4 C 56/83, BVerwGE 78, 40 ff., juris Rn. 9 ff.*). Das für jede hoheitliche Planung geltende Abwägungsgebot verlangt, dass eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass in dieser alle in der konkreten Fallabwägung beachtlichen Belange einbezogen werden und dass weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (*BVerwG, Beschluss vom 14.6.1996, 4 A 3/96, juris Rn. 17*).

Weder hat die Beklagte geltend gemachte Belange des Klägers, die einer Zulassung des wasserrechtlichen Vorhabens entgegenstehen könnten, gar nicht erwogen oder in ihrer Bedeutung nicht zutreffend erkannt, noch ist die Abwägung zulasten des Klägers in einer Weise erfolgt, die dem Gewicht seiner eigenen und der diesen entgegenstehenden öffentlichen Belange nicht ausreichend Rechnung trägt.

a. Die Belange des nicht enteignungs betroffenen Klägers sind richtig erkannt und bewertet worden.

Dies betrifft insbesondere den Verlust der zweiten Deichlinie, der aufgrund der naturwissenschaftlich nicht absolut sicher auszuschließenden Gefährdung der Bevölkerung durch einen Deichbruch des Hauptdeichs zumindest das subjektive Sicherheitsgefühl der dort lebenden Menschen betrifft, die hochwasserbedingte Evakuierungen (ab einer Wasserstandsstufe von 7,31 m über NHN) und den Verlust und die Beschädigung ihres Eigentums fürchten.

Soweit Kläger aus Finkenwerder anfänglich drohende Wertverluste ihrer dortigen Immobilien sowie Imageverluste ihres Stadtteils befürchtet haben, dürfte sich dies nicht realisiert haben. Auch das Grundeigentum in Finkenwerder nimmt ausweislich der Kartierung über Bodenrichtwerte (BORIS) an den erheblichen Preissteigerungen im Hamburger Raum teil. Soweit die Bodenpreise dort noch niedriger sind als in den meisten anderen Teilen Hamburgs, ist dies der Lage des Stadtteils geschuldet, der nur eingeschränkt (mit Schiff und Bus) mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. Die zwischenzeitlichen Gewerbeansiedlungen insbesondere auch infolge der Ausweitung des Betriebs der Beigeladenen wie-

derum dürfte die Nachfrage nach Wohnraum dort erhöht haben. Für eine soziale und wirtschaftliche Schädigung des Stadtteils durch das Werk der Beigeladenen, wie sie insbesondere die stark lärmbelasteten Teile Neuenfeldes betroffen hat, gibt es keine Anhaltspunkte, zumal durch die Umgehungsstraße auch die Verkehrssituation auf dem Finkenwerder Norderdeich mittlerweile zufriedenstellend gelöst ist.

b. Auch die gegenläufigen Belange der Beigeladenen bzw. der Beklagten wurden im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 28. November 2005 hinreichend genau erkannt, bezeichnet und auch nicht überbewertet (*so bereits VG Hamburg, Beschluss vom 27.3.2006, 15 E 3674/05*), d.h. nicht in einer Weise gewichtet, die zu der ihnen zukommenden objektiven Gewichtigkeit außer Verhältnis steht (*vgl. BVerwG, Urteil vom 5.12.1986, BVerwGE 75, 214 ff. [München II], juris Rn. 216*). In formeller Hinsicht bestehen an der Wirksamkeit des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses keine Bedenken: Die Beklagte durfte die Abwägung nachbessern (§ 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG), und zwar auch ohne den Kläger neu zu beteiligen, da keine wesentlich neuen Aspekte zum Gegenstand gemacht wurden (*vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.8.2005, 4 B 17/05, juris Rn. 9, 11*).

Im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss ist der Bedarf an der Landebahnverlängerung hinreichend klar bezeichnet. Für ihn ist kennzeichnend, dass er im Wesentlichen auf unternehmerischen Entscheidungen der Beigeladenen aufbaut und nicht auf zwingenden physikalischen Bedingungen einer Flugzeugproduktion in Hamburg. Ob – was der Kläger bezweifelt hat – die beabsichtigte Auslieferung der Frachtersversion der A380 in Hamburg die geplante Landebahnverlängerung technisch zwingend verlangt, kann dabei letztlich offenbleiben. Denn auch für diesen Fall bestimmen selbst gesetzte unternehmerische Standards – so insbesondere das geforderte Startgewicht des Flugzeugs bei verschiedenen Performance-Flügen – die Start- und Landebahnlänge. Jedenfalls aber benötigte die Beigeladene die geplante Verlängerung nur aufgrund der unternehmerischen Entscheidung, die Auslieferung der fertigen Flugzeuge der A-380-Familie nicht nach Baumustern (also auch Größe und Gewicht) zwischen Hamburg und Toulouse zu verteilen, sondern nach dem jeweiligen Sitz des Käufers einer Maschine, so dass alle bereits konzipierten wie auch für die Zukunft denkbaren Baumuster dieses oder weiterer Großflugzeuge sowohl in Toulouse als auch in Hamburg ausgeliefert werden sollen.

Für das streitbefangene Vorhaben spricht nicht nur, dass die wirtschaftliche Betätigung eines Unternehmens Grundrechtsbezug hat, insbesondere zu Art. 2 Abs. 1 GG, u.U. aber

auch zu Art. 12 und 14 GG (vgl. *BVerfG, Beschluss vom 12.10.1994, BVerfGE 91, 207 ff., juris Rn. 43; BVerfG, Urteil vom 1.3.1979, BVerfGE 50, 290 ff. [Mitbestimmung], juris Rn. 168 ff.*). Denn das unmittelbar privatnützige Vorhaben fördert gleichzeitig in einem relevanten Umfang das öffentliche Wohl und ist damit mittelbar auch gemeinnützig. Für einen Eingriff in das Eigentum von Nachbarn durch Enteignung genügt dies hier zwar nicht (*ausführlich dazu OVG Hamburg, Beschluss vom 9.8.2004, 2 Bs 300/04, juris Rn. 72 ff.*). Gleichwohl ist ein solches Vorhaben geeignet, andere entgegenstehende Belange zurücktreten zu lassen, die die Gewichtigkeit des Verlustes von Eigentum nicht haben.

In beanstandungsfreier Weise verweist die Beklagte hierzu insbesondere im Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss auf die arbeitsmarktbezogenen Effekte einer Start- und Landebahnverlängerung: Die Beigeladene hat erklärt, dass eine optimale Förderung des Standortes Deutschland/Hamburg durch sie nur erfolgen werde, wenn in Hamburg dem Standort Toulouse in etwa gleichwertige, auch zukunfts offene Bedingungen gegeben seien. Nur dann werde das Auslieferungszentrum gebaut und nur dann seien weitere hiermit zusammenhängende Investitionen zu erwarten. Andernfalls drohe jedenfalls langfristig eine merkliche Schwächung des Hamburger Werks. Eine Förderung der unternehmerischen Entscheidungen für den Standort Hamburg war von erheblicher Bedeutung für die langfristige Arbeitsmarktsituation in der Region; denn gerade der Flugzeugbau und entsprechende Hochtechnologien können dem Verlust an industriellen Arbeitsplätzen in Deutschland und solchen in der Hafenwirtschaft entgegenwirken.

Diese in ihrem Schwerpunkt wirtschaftspolitische Natur einer Entscheidung für das Vorhaben verlangte allerdings bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, dass im Falle seiner Verwirklichung die angestrebten gemeinnützigen Zielsetzungen voraussichtlich auch eintreten werden. Die diesbezügliche Prognose ist, wie die zweifellos positive Entwicklung der Mitarbeiterzahlen der Beigeladenen und ihrer regionalen Zulieferer belegt, richtig gewesen.

Soweit etwa die Hälfte der Landebahnverlängerung auf eine Absenkung des Landegleitwinkels in Richtung Südwesten von bisher 3,5° auf die im Luftverkehr allgemein üblichen 3° zurückzuführen ist, berührt dies nicht die Interessen des in Finkenwerder wohnenden Klägers dieses Verfahrens. Auch im Übrigen wird die allein hierauf fußende Landebahnverlängerung nicht zu beanstanden sein. Zwar fehlt es dem Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss insoweit an einer Begründung, die darüber hinausgeht, dass das hierfür zuständige Bundesministerium eine Weitergeltung der bisherigen Ausnahmesituation ausgeschlossen hat (Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 28. November 2005, S. 6). Angesichts der

Tatsache, dass eine Absenkung des Gleitwinkels auf das in der Luftfahrt übliche Maß eine Landung gegenüber einem höheren Gleitwinkel komfortabler und sicherer macht, sprechen gewichtige luftfahrttechnische Interessen für die Maßnahme.

c. Nicht zu beanstanden ist, wenn die Beklagte in ihrer Abwägung jene Belange, die vom Kläger dieses Verfahrens als eigene geltend gemacht werden, hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurücktreten lässt.

Dies gilt insbesondere für den in diesem Verfahren zentralen Verzicht auf eine zweite Deichlinie. Auch die Beklagte hatte insoweit als Alternative erwogen, den Neß-Hauptdeich an geeigneter Stelle landseitig entlang der Start- und Landebahn bei gleichzeitiger Erhaltung des Finkenwerder Vorderdeiches neu zu bauen (*PFB 2004, Abschnitt 2.2.5.1.2.2.2.*), also wieder eine zweite vergleichbar hohe Deichlinie zu errichten. Die dort beschriebenen Nachteile (hoher Flächenverbrauch, hohe Kosten, technische Schwierigkeiten, Umwelteinbußen und langwierige Beeinträchtigungen der Anwohner durch den Bau) wiegen in nachvollziehbarer Weise die allenfalls geringen Vorteile einer zweiten Deichlinie auf. Da bereits der neu errichtete Finkenwerder Hauptdeich den Hochwasserschutz uneingeschränkt sicherstellt, gab es für die Beklagte keinen hinreichenden Anlass, aus den dann noch verbleibenden anderen Gründen den Neß-Hauptdeich neu zu errichten. Gegen eine Beibehaltung der ursprünglichen Deichlinie südöstlich der Start- und Landebahn sprach vor diesem Hintergrund bereits die grundsätzlich luftverkehrsrechtlich gebotene Verbreiterung der Hindernisfreiflächen neben der Start- und Landebahn, in die der alte Deich hineinragte (*vgl. PFB 2004, Abschnitt 2.2.2.3.5 [6]*). Einer „Verschiebung“ des Deichs an den Rand der neuen Sicherheitsflächen stand der Umstand entgegen, dass sich auch östlich vom Neß-Hauptdeich wesentliche Teile des Werks der Beigeladenen befanden, die zwischenzeitlich durch ein 85 m breites Gatt im alten Deich auch mit Flugzeugen erreichbar waren. Ein Neubau des Neß-Hauptdeichs an der östlichen Werksgrenze einschließlich des erforderlichen Anschlusses an den Neuenfelder Hauptdeich hätte nach damaliger Schätzung allein Baukosten in Höhe von 25 Millionen € verursacht. Hinzu wären die Kosten des Landerwerbs gekommen, da die Maßnahme eine Fläche von 22,5 ha benötigt hätte, die von den dortigen Grundeigentümern abzugeben gewesen wäre. Für diese zweite Deichlinie, die dann zudem die Naturschutzgebiete Westerweiden und Alte Süderelbe betroffen hätte, hätte hingegen nur die Sicherung Finkenwerders für den völlig unwahrscheinlichen Fall des Bruchs des neuen Finkenwerder Hauptdeichs sowie die Vermittlung eines stärkeren Sicherheitsgefühls für die betroffenen Bürger durch zwei Deichlinien gesprochen.

Im Übrigen ist eine hinreichende, objektiv feststellbare Betroffenheit des Klägers durch das Vorhaben, die geeignet wäre, die privaten und öffentlichen Interessen an der Werkserweiterung der Beigeladenen und deren Folgen für den Arbeitsmarkt in Hamburg zu überwiegen, nicht festzustellen.

8. Der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses steht schließlich auch keine fehlende Verwirklichung, keine mittlerweile eingetretene Funktionslosigkeit und auch keine endgültige Aufgabe des Vorhabens entgegen.

Zwar kann nach aktueller Rechtsprechung weder die fehlende Verwirklichung noch die Funktionslosigkeit noch die endgültige Aufgabe eines Vorhabens im Wege der Anfechtungsklage geltend gemacht werden und zur unmittelbaren Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses durch das Gericht führen (*so aber für die endgültige Aufgabe noch BVerwG, Urteil vom 11.4.1986, 4 C 53/82, juris Rn. 13; daran anschließend Nieders. OVG, Urteil vom 11.12.2000, 12 K 3200/99, Rn. 71*). Denn hinsichtlich der endgültigen Aufgabe sieht bereits der Wortlaut der Vorschrift ausdrücklich als Rechtsfolge die Aufhebung des aufgegebenen Planfeststellungsbeschlusses durch die Planfeststellungsbehörde selbst vor, sodass dies mit der Verpflichtungsklage zu erreichen ist (*vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 4.6.2020, 1 E 1/19.P, juris Rn. 67*). Entsprechend ist auch Funktionslosigkeit nicht mithilfe der an dieser Stelle geprüften Anfechtungsklage geltend zu machen, sondern mit der auf die Feststellung gerichteten Feststellungsklage, dass der Planfeststellungsbeschluss unwirksam geworden ist (*siehe dazu eingehend OVG Bremen, Urteil vom 2.11.2021, 1 LC 107/19, juris Rn. 23 ff.*). Gleiches gilt für den Fall der Nichtdurchführung eines planfestgestellten Vorhabens (*BVerwG, Beschluss vom 26.11.2020, 7 B 9/20, juris Rn. 5*). Angesichts der insoweit schwierig zu erkennenden, nicht statischen Rechtslage hat die Kammer hier keine durchgreifenden Bedenken, die verschiedenen Begehren des Klägers jeweils durch Auslegung nach § 88 VwGO in einen statthaften Klageantrag zu fassen und in Bezug auf das Aufhebungsbegehren von einer förmlichen Antragstellung bei der Beklagten abzusehen. Gleichwohl führt die Klage nicht zum Erfolg. Im Einzelnen gilt:

a. Ein Außerkrafttreten nach § 75 Abs. 4 HmbVwVfG wegen **Nichtdurchführung des Vorhabens** kommt hier schon deshalb nicht in Betracht, weil insoweit die luftverkehrsrechtliche Vorschrift § 9 Abs. 3 LuftVG die speziellere Norm ist, da dort längere Fristen für das Außerkrafttreten eines Plans bestimmt werden. Der Anwendung dieser Vorschrift steht bereits

entgegen, dass die dortigen Fristen erst mit Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses beginnen, somit hier noch gar nicht zu laufen begonnen haben.

b. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht wegen **Funktionslosigkeit** unwirksam geworden.

Funktionslosigkeit ist, obwohl ein Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich auf dem Zeitpunkt seines Erlasses zu überprüfen ist, zu erwägen, wenn die Realisierbarkeit eines Vorhabens nachträglich entfällt (vgl. *BVerwG, Urteil vom 28.11.2017, 7 A 19/17 u.a. [Elbvertiefung]*, juris Rn. 39, unter Hinweis auf *Neumann/Külpmann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, jetzt 9. Aufl. 2018, § 74 Rn. 37*; vgl. bereits *BVerwG, Beschluss vom 26.2.1996, 11 VR 33/95, juris Rn. 28 f.*, und *Urteil vom 31.8.1995, 1 B 1/19 P, juris Rn. 63*; vgl. auch *Ramsauer, Aufhebung der Planfeststellung und Rückbau von Anlagen nach Betriebsaufgabe, DVBl. 2019, 457 [463]*).

Funktionslosigkeit ist von der Aufgabe des Vorhabens zu unterscheiden. Funktionslosigkeit meint allein den Fall, dass ein Planfeststellungsbeschluss durch die Veränderung äußerer Umstände überholt worden ist, nicht aber die Aufgabe der damit verfolgten politischen oder unternehmerischen Ziele (vgl. zum *Fernstraßenrecht BVerwG, Urteil vom 11.4.1986, 4 C 53/82, juris Rn. 15*). Sie beschränkt sich damit auf jene Fälle, in denen das Vorhaben objektiv nicht mehr realisierbar ist (*OVG Hamburg, Urteil vom 12.5.2021, 1 Bf 492/19, juris Rn. 231*; *OVG Bremen, Urteil vom 2.11.2021, 1 LC 107/19, juris Rn. 27*). Dies ist der Fall, wenn sich entweder die Sachlage oder die Rechtslage nachträglich so verändert hat, dass ein Planvollzug auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen erscheint (*BVerwG, Urteil vom 12.4.2000, 11 A 18/98, BVerwGE 111, 108 ff., juris Rn. 89*). Dies hängt von den Gegebenheiten im Einzelfall ab (*BVerwG, Beschluss vom 7.2.1997, 4 B 6/97, juris Rn. 6*). Die Verwirklichung des Vorhabens darf aus diesen Gründen realistischlicherweise nicht mehr zu erwarten sein (*OVG Hamburg, Urteil vom 12.5.2021, 1 Bf 492/19, juris Rn. 231*). Ein solches ist hier aber nicht anzunehmen.

In baulicher Hinsicht kann das Vorhaben nicht funktionslos geworden sein. Die geplante Anlage – insbesondere die planfestgestellte Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Neuenfelde – ist längst von der Beigeladenen realisiert worden und steht dem Luftverkehr zur Verfügung.

Funktionslosigkeit ergibt sich hier auch nicht aus einer fehlenden Nutzung des fertig gestellten südwestlichen Abschnitts der Luftverkehrsanlage. Allerdings ist diese aufgrund der Einstellung der weiteren Entwicklung der A380F zu keiner Zeit für Starts und Landungen dieses Frachtflugzeugs genutzt worden. Eine solche Nutzung steht auch nicht bevor. Gleichwohl bewirkt dieser Umstand nicht, dass damit der Bedarf an der streitgegenständlichen Verlängerung der Start- und Landebahn entfallen ist.

Zwar kann auch eine extreme, auf unabsehbare Zeit anzunehmende Bedarfsveränderung die Funktionslosigkeit eines Vorhabens begründen. Eine solche vermag das Gericht jedoch nicht festzustellen.

Zum einen ist nicht auszuschließen, dass die Beigeladene die Entwicklung der Frachterversion der A380 – möglicherweise auf der Grundlage technischer Neuerungen – wieder aufnimmt. Diese Option behält sie sich nach eigenem Vortrag weiterhin vor. Zum anderen war die Funktion des streitbefangenen Vorhabens nicht nur auf das Großflugzeug A380F beschränkt, sondern betraf, wie aus § 2 Satz 1 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz ersichtlich ist, zwar insbesondere dieses Modell, dazu aber auch andere künftige Flugzeugtypen mit ähnlichen Start- und Landebahnbedarfen. In Abschnitt 2.2.2.1.1 des Ergänzungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28. November 2005 heißt es dazu ausdrücklich, dass bei der Beurteilung des Bedarfs an einer Start- und Landebahnverlängerung auch weitere Muster der sich entwickelnden A-380-Familie in den Blick zu nehmen seien. Der dem Vorhaben zugrundeliegende praktische Verwendungszweck der nochmals verlängerten Start- und Landebahn ist damit die Ermöglichung von Starts und Landungen besonders großer und schwerer und damit aller entsprechenden von der Beigeladenen jetzt und zukünftig gebauter Luftfahrzeuge, ohne dass es auf deren immer wieder wechselnde Benennungen ankommen kann. Dieser Verwendungszweck hat sich mit der zwischenzeitlichen Einstellung der Entwicklung der A380F nicht erledigt. Auch wenn die Frachtervariante der A380 zukünftig gänzlich aufgegeben werden sollte, wie überhaupt die Flugzeugfamilie A380 aktuell nicht mehr gebaut wird, da derzeit besonders kleinere und technisch neuere Modelle nachgefragt sind, schließt dies nicht aus, dass künftig in Hamburg-Finkenwerder Flugzeuge gebaut und ausgeliefert oder auch instandgesetzt werden, die aufgrund ihrer besonderen Flugeigenschaften, insbesondere ihrer Größe und Schwere, möglicherweise aber auch aus anderen technischen Gründen, der jetzt vorhandenen langen Start- und Landebahn bedürfen. So sprechen keine objektiven, insbesondere physikalischen Umstände dafür, dass der Bau derartig großer Flugzeuge oder solcher, die aus anderen Gründen extralanger Start- und Landebahnen bedürfen, bis auf Weiteres von der Luftfahrtindustrie und insbesondere der

Beigeladenen nicht weiterverfolgt werden wird, wie auch derzeit nicht ersichtlich ist, dass umweltpolitische oder ökonomische Aspekte zukünftig den Bau solcher Flugzeuge praktisch ausschließen werden.

Insoweit sieht die Kammer keinen Anlass, den hierfür maßgeblichen Prognosezeitraum auf nur wenige Jahre ab Planerlass oder fiktiver Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zu begrenzen (*so auf 10 Jahre aufgrund einer Analogie zur Straßenplanung für eine allerdings noch nicht hergestellte Hafenanlage OVG Bremen, Urteil vom 2.11.2021, 1 LC 107/19, juris Rn. 28; entsprechend für ein nicht begonnenes Straßenbauvorhaben BVerwG, Urteil vom 18.3.2004, 4 CN 4/03, BVerwGE 120, 239 ff., Rn. 10*). Für diesen Fall wäre der Bedarf an der Landebahnverlängerung hier möglicherweise schon entfallen, weil dort bisher keine Großflugzeuge gelandet sind, die auf die volle Landebahnlänge angewiesen waren. Die Betrachtung der konkreten Umstände dieser Planfeststellung ergibt vielmehr, dass eine solche enge zeitliche Beschränkung weder den langfristigen Zyklen im Flugzeugbau noch dem konkreten Vorhaben gerecht würde.

So ist im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen, dass die streitgegenständliche Anlage ohne durchgreifende Rechtsfehler geplant wurde und seit langem unter erheblichem Aufwand und Kosten realisiert ist. Aufgrund einer Anpassung des Vorhabens gibt es keine besonders schutzwürdigen Enteignungsbetroffenen. Der Plan ist damit vollzogen und die Anlage wird auch fortwährend tatsächlich genutzt. Allein ihre konkrete Verwendung weicht bisher von der planerisch intendierten ab. Die Verlängerungsstrecke wird nicht lediglich vorgehalten, sondern dient bereits Bedürfnissen des Luftverkehrs. So hat die Verlängerungsstrecke nach Südwesten z.B. für die derzeit in diese Richtung landenden Flugzeuge – so das übergroße Transportflugzeug A330-743L „Beluga“ – den Vorteil gebracht, dass der Anflugleitwinkel wieder auf das übliche Maß abgesenkt werden konnte und gleichwohl beim Landeanflug Richtung Südwesten über den Wohngebieten sowie über der Elbe und ihrem Schiffsverkehr eine der Flugsicherheit und dem Lärmschutz angemessene Flughöhe gegeben ist.

Gegen eine kurze Befristung des maßgeblichen Prognosezeitraums spricht insbesondere, dass das planfestgestellte Vorhaben deutliche Züge einer zulässigen Angebotsplanung trägt, die zudem keine Neuplanung betraf, sondern lediglich den Ausbau – die Erweiterung – einer schon vorhandenen Luftverkehrsinfrastruktur (*vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, 11 C 14/00, BVerwGE 114, 364 ff., Rn. 45, und Urteil vom 11.8.2016, 7 A 1/15, BVerwGE 156, 20 ff., Rn. 61*). Eine solche Planung unterliegt hinsichtlich der Umsetzung

des Vorhabens besonderen Maßstäben. So stand der konkrete Bedarf am Frachtflugzeug A380F – oder eines anders benannten, aber vergleichbaren Großflugzeugs – zum Zeitpunkt der Planfeststellung keineswegs fest, sondern eine für die Produktion ausreichende Nachfrage wurde lediglich prognostiziert. Von Seiten der Beigeladenen wurde im Hinblick auf künftige Bedarfe eine extra lange Start- und Landebahn verlangt, um – nach dem Bau eines Auslieferungszentrums – weitere Großaufträge für Hamburg gewinnen und hier die Flugzeugproduktion ausweiten zu können. Aus der Perspektive der Beklagten stellte sich eine solche Entwicklung als Stärkung des Luftfahrtstandortes Hamburg dar, an der ein erhebliches wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisches Interesse bestand (vgl. § 1 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz). Diese planerischen Ziele sind zwischenzeitlich erreicht worden, auch ohne dass es zum Bau der A380F gekommen wäre. Solange nicht praktisch auszuschließen ist, dass neue Flugzeuge auf die verlängerte Start- und Landebahn angewiesen sein werden, dient das Vorhaben weiterhin der Stabilisierung der wirtschaftlichen Erfolge des Werkes in Hamburg. Die durch den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss geschaffene Möglichkeit, in Hamburg-Finkenwerder praktisch jeden Flugzeugtyp unter allen Bedingungen sicher starten und landen sowie an Endkunden ausliefern zu können, gibt der Beigeladenen in Hamburg auch weiterhin die Möglichkeit, sich konzernintern um jedes Projekt bewerben zu können. Der Erhalt dieser besonderen Attraktivität des Luftfahrtstandorts Hamburg (vgl. *entsprechend zum Hafen OVG Hamburg, Urteil vom 12.5.2021, 1 Bf 492/19, juris Rn. 232*) bedarf damit bis auf Weiteres der planfestgestellten Anlage.

c. Ferner hat der Kläger keinen aus § 77 Satz 1 HmbVwVfG folgenden Anspruch auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses durch die Beklagte wegen **Aufgabe des Vorhabens**.

Der Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses berechtigt den Vorhabenträger zwar zur Durchführung des Vorhabens, verpflichtet ihn aber nicht dazu, das Vorhaben zu verwirklichen (*OVG Hamburg, Urteil vom 2.6.2005, 2 Bf 345/02, juris Rn. 180*). Gleichwohl kann auch die auf einer subjektiven Entscheidung (im Gegensatz zur objektiv begründeten Funktionslosigkeit) beruhende fehlende Verwirklichung des Vorhabens einen Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses begründen.

In Betracht zu ziehen ist hier deshalb lediglich der Aufhebungsanspruch aus § 77 Satz 1 HmbVwVfG. Hiernach hat die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, wenn ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, endgültig

aufgegeben wurde. Dass der Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig geworden ist, steht der Anwendung dieser Vorschrift nicht entgegen (*BVerwG, Urteil vom 11.4.1986, 4 C 53/82, juris Rn. 16*). Die Vorschrift stellt auf den Willen des Vorhabenträgers ab. Dieser braucht nicht ausdrücklich erklärt zu werden. Die endgültige Aufgabe des Vorhabens kann sich auch aus objektiven Umständen ergeben. Dann sind gegenteilige Beteuerungen des Vorhabenträgers unerheblich, er wolle das Vorhaben noch durchführen (*BVerwG, Beschluss vom 11.11.2009, 7 B 13/09, juris Rn. 35*).

Nicht anwendbar ist § 77 HmbVwVfG als „punktuelle Sonderregelung“ (*BVerwG, Urteil vom 21.5.1997, 11 C 1/96, BVerwGE 105, 6 ff., Rn. 28*) jedoch, wenn das Vorhaben bereits fertiggestellt ist und erst nach Fertigstellung der Betrieb oder die Nutzung aufgegeben wird. Dies folgt schon aus der unterschiedlichen Interessenlage zwischen einem fertig gestellten Vorhaben einerseits und einem steckengebliebenen Vorhaben andererseits. Auch Rückbaupflichten können deshalb nicht auf § 77 Satz 2 HmbVwVfG gestützt werden, wenn das Vorhaben vor seiner Aufgabe fertiggestellt wurde (*vgl. Uschkerit in Pautsch/Hoffmann, VwVfG, 2. Aufl. 2021, § 77 VwVfG, Rn. 4; m.w.N. Ramsauer, Aufhebung der Planfeststellung und Rückbau von Anlagen nach Betriebsaufgabe, DVBl.2019, 457 [459]*). Zweifellos hat die Beigeladene das Vorhaben, die Start- und Landebahn zu verlängern, nicht aufgegeben, sondern längst realisiert. Auch wenn einige Monate vor der Übergabe des letzten Abschnitts der Start- und Landebahn der Beigeladenen die Arbeiten an der Entwicklung der A380F gestoppt worden waren, spricht nichts dafür, dass das Projekt deswegen bereits endgültig aufgegeben worden war. Im Übrigen steht die verlängerte Start- und Landebahn immer noch dem Flugverkehr der Beigeladenen zur Verfügung und eröffnet die Möglichkeit, bei Bedarf sofort auch übergroße und überschwere Flugzeuge oder solche mit besonderen Ansprüchen an die Länge der Start- und Landebahn dort sicher starten und landen zu können, sodass alle derzeitigen und in absehbarer Zukunft realistischen Flugzeugtypen der Beigeladenen in Hamburg produziert und ausgeliefert werden können. Nicht ersichtlich ist, dass der anteilige Bau derartiger Flugzeuge und ihre Auslieferung von der Beigeladenen auch in Hamburg zukünftig nicht mehr beabsichtigt ist.

B.

Auch der Hilfsantrag des Klägers, den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären, kann nicht zum Erfolg führen. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet, wie bereits oben unter A. in Bezug auf den Aufhebungsantrag festgestellt

wurde, an keinem Rechtsfehler, der den Kläger in seinen Rechten verletzt und deshalb die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit begründen würde.

C.

Der mit dem weiteren Klagantrag geltend gemachte Folgenbeseitigungsanspruch (§ 113 Abs. 1 Satz 2 und 3 VwGO) führt schon deshalb nicht zum Erfolg, weil er die Rechtswidrigkeit bzw. Unwirksamkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses voraussetzt, die hier nicht gegeben ist.

III.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Aus Billigkeitsgründen hat der Kläger auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen, da diese im Unterliegensfall gemäß § 154 Abs. 3 VwGO auch die Kostenlast mitgetragen hätte, weil sie einen Antrag gestellt hat.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 Satz 1 VwGO i. V. m. § 709 S. 1 und 2 ZPO.

IV.

Die Berufung war nicht zuzulassen, da die hier maßgeblichen Gründe des § 124 Abs. 2 Nrn. 2, 3 und 4 VwGO nicht vorliegen.

Die tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten des Rechtsstreits überschreiten nicht das für ein Planfeststellungsverfahren Übliche.

Von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Hamburg, des Bundesverwaltungsgerichts oder auch des Bundesverfassungsgerichts weicht das Urteil nicht ab. Der Rechtsprechung des hiesigen Oberverwaltungsgerichts wie auch des Bundesverwaltungsgerichts wird ausdrücklich gefolgt.

Entsprechend weist die Rechtsstreitigkeit keine grundsätzliche Bedeutung auf, da sie keine rechtliche oder tatsächliche Frage aufwirft, die im Sinne der Rechtseinheit über den zugrundeliegenden Einzelfall hinaus einer Klärung bedarf.