



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsrechtssache

- Kläger -

Prozessbevollmächtigte:

An Verkündungs
statt zugestellt.

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 7. Oktober 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 Prozesskostenhilfverfahren, 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 Neuenfelde 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 Fin-

kenwerder 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 nach Angaben 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 südwestlich vom Werk der Beigeladenen belegene Gebiet wird seit Jahrhunderten landwirtschaftlich durch intensiven Obstanbau genutzt (III. Meile des Alten Landes). Dieser ist im Frühjahr durch Spätfröste gefährdet, auch wenn die Elbe grundsätzlich durch die Wärmeabgabe ihrer Wasserflächentemperatur ausgleichend wirkt und damit den Obstanbau begünstigt.

Westlich des Dorfkerns von Neuenfelde verlief der historische Außendeich entlang der Straße Neuenfelder Fährdeich, an dem auch der Kläger – (...) – seinen Hof hat. Dieser liegt 1,7 m über NHN. Dazu betreibt er einen Hofladen am (...). Seine Obstanbauflächen (Apfelplantagen) befinden sich südlich und nördlich des Binnendeichs, dort zum Teil nahe der streitbefangenen Erweiterungsfläche des Werkplatzes der Beigeladenen. Die nördlich belegenen ca. 400 m tiefen Flächen lagen bis in die sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts außendeichs. In Reaktion auf die große Sturmflut von 1962 wurde aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses der Beklagten vom 26. Juli 1967 der Neuenfelder Hauptdeich errichtet, der diese Flächen nunmehr von der Elbe trennte und Neuenfelde vor Hochwasser schützte.

Das Flugzeugwerk und der Werksflugplatz der Beigeladenen 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 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. Im Rahmen der Planung der Werkserweiterung der Beigeladenen holte die Beklagte ein im August 1998 erstelltes Fachgutachten Klima des Ingenieurbüros L. aus Karlsruhe und Dresden ein. Dieses hatte die Aufgabe, die im Wesentlichen durch die Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs zu erwartende vorhabensbedingte Veränderung des lokalen Klimas zu prognostizieren, insbesondere auch im Hinblick auf den Obstanbau. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass auf den Obstanbauflächen keine erhöhte Frostgefährdung als Folge der geplanten Werkserweiterung zu erwarten sei.

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. Bereits Ende des Jahres 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.

Der Kläger erhob gegen den PFB 2000 Klage und stellte Eilanträge auf Aussetzung der Vollziehung. Insoweit machte er im Wesentlichen geltend, die Wasserversorgung auf den ehemaligen Vorlandflächen sei mittlerweile unzureichend, da das hierfür maßgebliche Neuenfelder Deichsiel zunehmend verschlicke. Auch werde sich aufgrund der teilweisen Verfüllung des Mühlenberger Lochs das Kleinklima verändern und die Gefahr von Spätfrösten

und Hagelschäden zunehmen. Zudem sei sein Hofgrundstück zunehmend hochwassergefährdet. Der Neuenfelder Hauptdeich weise bereits deutliche Schäden auf. Mit Urteil vom 8. November 2021 (15 K 803/13) wurde die Klage von der erkennenden Kammer abgewiesen. Der Kläger legte Rechtsmittel ein; der Rechtsstreit ist derzeit beim Hamburgischen Obergericht anhängig (1 Bf 357/21.Z). Alle anderen Hauptsacheverfahren sind mittlerweile abgeschlossen.

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 des 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 der A380 – A380F – ein Start- und Landegewicht

von 410 t zugrunde gelegt werden müsse, um den internen und kundenseitigen Prüfungsprüchen 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 Frachterversion 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 – ggf. 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 dieser Planung holte die Beigeladene 2003 nochmals ein Fachgutachten des Ingenieurbüros L. ein, jetzt zur Frage der Auswirkungen des neu geplanten Vorhabens auf die klimatischen Verhältnisse auf dem Erweiterungsgebiet selbst und in dessen Umland. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die Landebahnverlängerung im Bereich westlich des Vorhabens nicht zu Abnahmen der bodennahen Lufttemperaturen führen werde, sodass keine erhöhte Frostgefahr zu erwarten sei.

Am 23. Oktober 2003 erhob der Kläger wie eine Vielzahl anderer Personen Einwendungen gegen die Planungen. 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 im aktuellen Planfeststellungsverfahren 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 Frachterversion der A380 bedürfe es in Hamburg keiner längeren Start- und Landebahn, weil die Kundenauslieferung auch in Toulouse durchführbar sei. Mit der Beseitigung des Neß-Hauptdeiches gehe eine dauerhafte Erhöhung der Hochwassergefahren einher. Er befürchte nicht

nur den Verlust seiner Existenz als Obstbauer, sondern die Beeinträchtigung der Gesundheit seiner Familie und wegen der verstärkten Überflutungsgefahr sogar den Verlust des Lebens. Die vorhabensbedingte Verlängerung der Deichlinie verstoße gegen Deichrecht, wie auch der neue Außenbereich um die Erweiterungsfläche der Beigeladenen möglicherweise technische Fehler habe.

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 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 Anflugleitwinkel 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 dieses Verfahrens hat neben einer Vielzahl weiterer Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 Klage erhoben (15 K 2344/04). Die Klage ging am 5. Mai 2004 bei Gericht ein.

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. 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, wie 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 ausgesetzt, 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.

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 Frachterversion 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 Oberverwaltungsgericht diesen Beschluss dahingehend ab, dass die Anträge der Miteigentümer eines 100 m² großen Sperrgrundstücks (sog. „Funktionsgrundstück“) abgelehnt wurden, während die Anträge der übrigen Enteignungsbetroffenen aber weiterhin Erfolg hatten. Hinsichtlich dieser Betroffenen würden die für das Vorhaben angeführten Gründe voraussichtlich 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.

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 Oberverwaltungsgericht 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 geplanten 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 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. Soweit Teilhabeansprüche an einem allgemein vorgesehenen staatlichen Hochwasserschutz bestehen könnten, vermittelten solche kein Schutzniveau, das über ein allen vergleichbaren Bürgern gewährtes Schutzniveau hinausgehe. 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. 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 nur 100 m² großen Flurstück 2999 (sog. Funktionsgrundstück). 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 darüber hinaus die mit dem Vorhaben angestrebten Vorteile für das Gemeinwohl sich 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.

Insoweit hatte auch der Kläger bereits am 30. Mai 2005 Einwendungen erhoben: Das Änderungsverfahren weise Verfahrensfehler auf. Der Leiter der Planfeststellungsbehörde habe sich als befangen erwiesen. Dem Vorhaben fehle weiterhin die Planrechtfertigung und es verstoße gegen höherrangiges Planungs- und gegen Naturschutzrecht. Der Ort Neuenfelde werde in seiner Existenz gefährdet. Das Vorhaben gefährde insbesondere auch die Existenz seines Familienbetriebes. Für eine nötige Betriebsausweitung fehle es jetzt an den erforderlichen Flächen. Auch werde das dort erzeugte Obst einen Imageschaden erleiden, zumal seine Flächen, die bisher schon durch die Sietas Werft betroffen worden seien, nun künftig auch nahe der nunmehr verlängerten Landebahn lägen, während sich sein Direktverkaufsladen sogar in der Einflugschneise befinde. Die Frostgefahr werde durch einen Kältestau auf den Anbauflächen steigen. Für eine Frostschutzberegnung fehle es an Wasser. Die Anwohner seien von weiterem Lärm und Dreck betroffen und in ihrer Gesundheit gefährdet, wobei sie schon unter dem Lärm der Werft und dem Flugverkehr des Flughafens Fuhlsbüttel litten. Die Gefahr einer Sturmflut mit Deichbruch habe zugenommen, schon weil die zuvor verkürzte Deichlinie jetzt wieder verlängert werden solle und der neue Deich auf keinem sicheren Untergrund stehe, sondern im Bereich der Werkserweiterung auf Geotextilien. Das Wasser stau sich südlich der Erweiterungsfläche und weiche dort die Deiche auf. Zudem werde die nächste Elbvertiefung zu einer weiteren Hochwassergefährdung führen.

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.

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 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 April 2006 hatten in der Umgebung die ersten Arbeiten zur Verlängerung der Start- und Landebahn begonnen. Im Juli 2007 wurde die Verlängerung der Start- und Landebahn offiziell der Beigeladenen übergeben.

Schon 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.

Von den ursprünglich 234 Klagen des Verfahrens 15 K 2344/04 sind derzeit noch 8 offen, dazu gibt es zwei Klagen von Naturschutzverbänden und zwei seit langem ausgesetzte Verfahren von Wasserverbänden.

Mit Beschluss vom 10. Februar 2020 hat das Gericht die Klage des Klägers vom Sammelverfahren 15 K 2344/04 abgetrennt und der Klage das neue Aktenzeichen 15 K 674/20 gegeben. 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 vertiefend zur Begründung der Klage geltend: Da die Beigeladene die weitere Planung und Projektierung einer Frachterversion der A380 eingestellt habe, sei der PFB 2004 funktionslos geworden und müsse aufgehoben werden. Der Plan dürfe nicht isoliert auf die Errichtung der planfestgestellten Anlage bezogen werden, sondern zu ihm gehöre auch der Betrieb der Anlage im Sinne der geltend gemachten fachplanerischen Zielsetzungen. Die Bedarfsprognose sei jedoch infolge unvorhergesehener Ereignisse – der aufgrund technischer oder wirtschaftlicher Erwägungen erfolgten Einstellung des Projekts, eine Frachterversion zu bauen – nicht eingetreten. Zudem sei der Plan nach § 77 HmbVwVfG aufzuheben, da er endgültig aufgegeben worden sei. Die Vorschrift gelte entgegen ihrem Wortlaut auch, wenn mit dem Vorhaben noch nicht begonnen worden und der Planfeststellungsbeschluss noch nicht bestandskräftig geworden sei. Als Vorhaben im Sinne der Vorschrift könne nicht nur die bauliche Verlängerung der Start- und Landebahn verstanden werden, sondern es müsse auch der Nutzungszweck einbezogen werden. In diesem Sinne sei die verlängerten Landebahn von Anfang an nicht betrieben worden, da nie eine A380F dort getestet und ausgeliefert worden sei. Dieses Recht auf Aufhebung eines aufgegebenen Planes sei drittschützend und könne auch von ihm, dem Kläger, im Rahmen der Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses geltend gemacht werden.

Ferner gehe er davon aus, dass es durch das Vorhaben zu einer dauerhaften und nicht ausgleichbaren Erhöhung der Hochwasserrisiken kommen werde. Insoweit sei § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG damaliger Fassung maßgeblich, der noch den Begriff der Hochwassergefahr verwende. Eine solche Gefahr stelle eine strikte und nicht durch Abwägung zu überwindende Schranke zwingenden Rechts dar, die drittschützend sei. Er, der Kläger, habe deshalb einen subjektivrechtlichen Abwehranspruch. Die Beklagte habe dies offenbar nicht erkannt, da sie die Fragen im PFB 2004 nur im Rahmen der fachplanerischen Abwägung behandelt habe. Maßgeblich sei insoweit ein Vergleich zwischen dem zuvor gewährten Schutzniveau und dem schlechteren neuen Niveau. Die behauptete Einhaltung von andernorts geltenden Schutzniveaus sei hingegen ohne Bedeutung. Bei einer schweren Beschädigung des neuen Finkenwerder Hauptdeichs werde das Wasser auf das Gelände der Beigeladenen strömen und von dort über die Start- und Landebahn auch nach Neuenfelde

fließen und dort das Land überfluten. Diese Gefahr sei realistisch, weil die nördliche Spundwand der Hochwasserschutzanlage um das Gelände der Beigeladenen sehr dicht an der Fahrrinne stehe. Dort gebe es Auskolkungen, die die Standfestigkeit der Spundwand infrage stellten. Auch drohe die Gefahr von Schiffsstößen. Der seinem Anwesen vorgelagerte Neuenfelder Hauptdeich sei mittlerweile schadhaft und schütze nur unzureichend. Er weise Wasseradern auf und sei auf ungünstigem feinsandigen Untergrund errichtet. Der neue Finkenwerder Hauptdeich sei hingegen sogar höher als geplant, da er sich weniger als angenommen gesetzt habe, so dass dort auflaufendes Wasser nach Neuenfelde gedrückt werde.

Weiterhin mache er geltend, dass es an einer Planrechtfertigung fehle und zudem erhebliche Fehler in der fachplanerischen Abwägung gegeben habe. Bei dem Vorhaben handele es sich um eine nicht zu rechtfertigende Vorratsplanung für ein Produkt, dessen Fertigung nicht beschlossen gewesen sei und dessen potentielle Fertigung die nochmalige Verlängerung der Start- und Landebahn in Hamburg-Finkenwerder nicht erfordert habe.

Der Kläger beantragt,

1. festzustellen, dass der 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 unwirksam geworden ist,
2. die Beklagte zu verpflichten, diesen Planfeststellungsbeschluss aufzuheben,
3. diesen Planfeststellungsbeschluss aufzuheben,
4. hilfsweise, den Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,
5. weiter hilfsweise die Beklagte unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verpflichten, über Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zu entscheiden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf seine Rechte erforderlich sind,

6. äußerst hilfsweise für den unterstellten Fall der Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit solcher Vorkehrungen mit dem planfestgestellten Vorhaben die Beklagte zu verpflichten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über eine angemessene Entschädigung in Geld zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung macht die Beklagte insbesondere geltend:

Die Klage sei unbegründet. Die wasserrechtlichen Fragen hätten keines eigenen Planfeststellungsverfahrens bedurft. Der Hochwasserschutz sei Gegenstand sowohl im verfügenden Teil als auch im Begründungsteil des PFB 2004 gewesen. Der Wegfall der bisherigen Deichlinie sei eine notwendige Folge der Landbahnverlängerung. Auch nach der Verlegung der Hauptdeichlinie auf die bisherige Vordeichlinie sei der Hochwasserschutz uneingeschränkt gewährleistet und entspreche in jeder Hinsicht anderen Abschnitten der Hamburger Hochwasserschutzanlagen. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg habe sich politisch zum Verzicht auf eine zweite Deichlinie entschlossen. Schon im Eilverfahren habe das Hamburgische Obergericht eingehend ausgeführt, dass die damaligen Antragsteller in ihren Rechten nicht durch Hochwassergefahren verletzt worden seien. Sogar das Bundesverfassungsgericht habe in einem Parallelverfahren ausgeführt, dass zwar davon ausgegangen werden könne, dass zwei Deichlinien einen besseren Hochwasserschutz als nur eine gäben. Es sei aber nicht erkennbar, dass die sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebende Schutzpflicht zur Gewährleistung eines angemessenen und wirksamen Schutzes von Leben und körperlicher Unversehrtheit die Aufrechterhaltung einer solchen Ausgestaltung des Hochwasserschutzes erfordere. Es unterliege keinerlei Zweifel, dass der neue Finkenwerder Hauptdeich West tüchtig sei und sicher vor sturmflutbedingten Überflutungen schütze. Er sei eine mustergültige öffentliche Hochwasserschutzanlage im Sinne der Hamburger Deichordnung, die auch gemäß den Anforderungen der Deichordnung unterhalten und instandgehalten werde. Die Schauprotokolle der letzten Jahre hätten keinerlei Mängel ergeben. Die Sollhöhe erreiche der Deich überall. Bei den seit 2004 festgestellten über 40 Sturmflutereignissen hätten sich keine Probleme ergeben.

Ein Planaufhebungsanspruch nach § 77 HmbVwVfG stehe dem Kläger nicht zu. Das mit dem PFB 2004 planfestgestellte Vorhaben sei die Schaffung einer verlängerten Start- und

Landebahn nebst weitere Anlagen zur luftverkehrlichen Nutzung durch die Beigeladene. Zweifellos sei dieses Vorhaben umgesetzt worden und werde von der Beigeladenen genutzt. Es liege auch keine Funktionslosigkeit des PFB 2004 vor. Die Rechtsprechung stelle hierfür sehr hohe Hürden auf. So habe das Bundesverwaltungsgericht im Eisenbahnwesen nicht einmal die Entfernung eines Gleises über einen Zeitraum von fast 50 Jahren für die Annahme der Funktionslosigkeit genügen lassen.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung macht die Beigeladene geltend: Anlass für die Neuordnung der Hochwasserschutzsituation sei der Umstand gewesen, dass die verlängerte Start- und Landebahn den Neß-Hauptdeich quere und dieser damit seine bisherige Schutzfunktion verliere. Diese übernehme die neue, in vorderer Linie verlaufende Hauptdeichlinie. Sie gewährleiste vollständigen Schutz und erlaube auch die Entfernung anderer Abschnitte des jetzt hinterliegenden Neß-Hauptdeichs. Der PFB 2004 setze sich ausführlich mit den Einwendungen und den Betroffenheiten der Anlieger durch diese Maßnahme auseinander. Rechtlicher Maßstab hierfür sei § 31 Abs. 5 Satz 3 WHG damaliger Fassung. Drittschutz sei damals nur nach Maßgabe der zum Rücksichtnahmegebot entwickelten Grundsätze zu gewähren gewesen. Einen Abwehranspruch entsprechend dem heutigen § 73 Abs. 1 Satz 2 WHG hätten die Betroffenen deshalb nicht, insbesondere hätten sie keinen Rechtsanspruch darauf, von jeder mehr als geringfügigen Erhöhung des Hochwasserrisikos verschont zu bleiben. Dem Vortrag des Klägers seien keine konkreten Gründe dafür zu entnehmen, dass seine Grundstücke durch das Vorhaben unzumutbar nachteilig beeinträchtigt würden.

Der technische Bedarf an einer verlängerten Start- und Landebahn hänge damit zusammen, dass die Produktionsabnahme und die Kundenabnahme in Hamburg durchgeführt werden sollten. Nur dieses bewirke, dass die mit dem Vorhaben angestrebten Vorteile für das Gemeinwohl sich hier realisieren könnten. Wären Flugzeuge des Typs A380F hiervon ausgeschlossen gewesen, wäre auch ein Auslieferungszentrum für Flugzeuge des Typs A380 am Standort Finkenwerder nicht länger garantiert gewesen. Dieses hätte die Schwächung des Werks in Hamburg bedeutet, die dann auch eine Verlagerung der Endlinienkompetenz nicht nur für Flugzeuge des Typs A380, sondern auch für andere Flugzeugtypen befürchten lasse. Die verlängerte Start- und Landebahn verbessere damit maßgeblich die Standortbedingungen für die Luftfahrtindustrie in Hamburg. Andernfalls würde sich das

Kräfteverhältnis im europäischen und internationalen Wettbewerb im Luftfahrtbereich nachteilig zulasten Hamburgs verschieben. Durch das Zukunftsprojekt A380 sei die Zahl der Beschäftigten im Hamburger Werk der Beigeladenen erheblich gestiegen, so von 7.761 Mitarbeitern im Juni 2000 auf 12.417 Mitarbeiter im Mai 2017. Zudem hätten sich infolge des A380-Programms erhebliche Erweiterungen und neue Ansiedlungen von Zulieferer- und Dienstleistungsfirmen ergeben. Diese Entwicklung wäre gefährdet, wenn die Start- und Landebahn nicht weiter ausgebaut würde.

Der PFB 2004 sei auch nicht funktionslos geworden. In einem solchen Fall würde er außerkräfttreten, aber nicht rechtswidrig werden. Für das Institut der Funktionslosigkeit sei im Planfeststellungsrecht kein Raum. Denn wenn ein Vorhaben endgültig aufgegeben werde, habe die Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss nach § 77 VwVfG aufzuheben. Funktionslosigkeit liege nicht vor. Die Verlängerung der Start- und Landebahn sei nicht auf die Nutzung durch die Frachterversion der A380 oder andere Folgeversionen der A380 beschränkt worden. Flugzeugmodelle wechselten immer wieder. Das Verlängerungsstück der Start- und Landebahn diene insgesamt dem Luftverkehr auf dem Sonderlandeplatz Finkenwerder und werde entsprechend tatsächlich genutzt. Die Möglichkeit, Produktionsabnahme und Kundenabnahme für die künftige A380F in Hamburg durchführen zu lassen, sei ein Ziel der Planung, nicht aber deren maßgebender Inhalt gewesen. Entscheidend sei vielmehr gewesen, dass für die gesamte A380-Familie in Hamburg ein Auslieferungszentrum errichtet werde. Entsprechend sei auch das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz auf die Auslieferung von Großraumflugzeugen insgesamt ausgelegt. Es treffe schließlich auch nicht zu, dass die weitere Planung und Projektierung des A380F eingestellt worden sei. Weiterhin seien in regelmäßigen Abständen die Marktchancen und Absatzmöglichkeiten untersucht worden, zuletzt 2016. Dabei sei festgestellt worden, dass es aus verschiedenen Gründen eine stetig steigende Nachfrage nach Luftfrachtkapazität gebe. Wenn genügend Kunden das Frachtflugzeug haben wollten, werde es gebaut. Entsprechend gebe es auch keinen Planaufhebungsanspruch nach § 77 VwVfG. Das Vorhaben sei nicht aufgegeben, sondern verwirklicht und in Betrieb genommen worden, da es hierfür nicht auf seine tatsächliche Nutzung ankomme und sich die geplante Nutzung der verlängerten Start- und Landebahn auch nicht auf die Frachterversion der A380 beschränkt habe.

Am 28. Juni 2021 ist der Rechtsstreit zusammen mit der Klage des Klägers gegen den PFB 2000 vor der Vorsitzenden erörtert worden. Der Kläger hat insbesondere über den Wassermangel auf seinen Flächen im Außendeichbereich berichtet. Sein Hof sei im Jahr 2011 und im Jahr 2020 durch Hagelschlag betroffen gewesen und habe Schäden von insgesamt rund

120.000 € gehabt, die nur teilweise von der Hagelversicherung beglichen worden seien. Die 100 Jahre davor habe es praktisch keinen Hagelschaden gegeben.

In einer im Zusammenhang mit dem Erörterungstermin eingereichten persönlichen Darstellung weist der Kläger darauf hin, dass seiner Ansicht nach der Hauptdeich den Belastungen durch die Airbus-Erweiterung nicht mehr gewachsen sei. Der Deich sei auf schwachem Boden errichtet worden, der durch Wasseradern durchbrochen sei, während der jetzt fehlende Stauraum zu höheren und länger anhaltenden Wasserständen führe und der sich anlagernde Schlick auf den Deichfuß drücke. Durch die Erweiterung des Airbus-Geländes habe sich die Hauptdeichlinie in der Region verdoppelt, was die Sturmflutgefahr ebenfalls verdoppele. Auch sei der neue Deich höher als der ältere Neuenfelder Hauptdeich, sodass bei Sturmflut vermehrt Wasser gegen diesen drücke und eine Überströmung stattfinden könne.

Am 7. Oktober 2022 ist vor der Kammer mündlich 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 Kammer hat hinsichtlich der Zulässigkeit der Klageanträge keine Bedenken, sieht aber den vom Kläger nicht hilfsweise gestellten Klagantrag zu 3) als vorrangig zu prüfend an. Eine Feststellungsklage – Klagantrag zu 1) – ist gegenüber einer Anfechtungsklage, die auf Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses gerichtet ist, grundsätzlich nach § 43 Abs. 2 Satz 1 VwGO subsidiär, sodass der Kläger sein Rechtsschutzziel – die Beseitigung der seine Rechte verletzenden Rechtswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses – vorrangig mit der hier ebenfalls anhängigen und zweifellos zulässigen Anfechtungsklage zu verfolgen hat. Diese ursprünglich erhobene Anfechtungsklage hat er auch nicht im Wege einer Klageänderung gegen die Feststellungsklage ausgetauscht, sondern

er hat sein Klagebegehren um die Feststellungsklage erweitert. Zudem setzt das Rechtsschutzinteresse an der Feststellung der erst nachträglich eingetretenen Unwirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses denkgesetzlich voraus, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht schon bei Erlass an durchgreifenden, seine Aufhebung ex tunc begründenden Rechtsfehlern gelitten hat (*anders insoweit OVG Bremen, Urteil vom 2.11.2021, 1 LC 107/19, juris Rn. 23 ff.*). Dies ist deshalb vorrangig zu prüfen, wenn eine solche Prüfung noch möglich ist. Stehen der Rechtmäßigkeit und damit Wirksamkeit des Plans ab Erlass keine Bedenken entgegen, ist die nachträglich eingetretene Unwirksamkeit zu erwägen.

II.

Die Klage führt mit keinem ihrer Haupt- und Hilfsanträge in der Sache zum Erfolg.

Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss verletzt den Kläger nicht in eigenen Rechten. Der geltend gemachte Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses (unten A.) besteht daher nicht. Es war auch nicht festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss aufgrund von Funktionslosigkeit unwirksam geworden ist (unten B.). Ferner hat der Kläger keinen Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Beklagte aufgrund endgültiger Aufgabe des Vorhabens (unten C.). Schließlich können auch die drei Hilfsanträge nicht zum Erfolg führen (unten D.).

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 die Änderungsbeschlüsse und den Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss 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 Hamburgische 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

ren (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. Gizzas 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 eingengt 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 schlösse 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 verlangen, 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, für ihn als Bewohner Neuenfeldes 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. Er ist aber Eigentümer eines Obsthofes in Neuenfelde 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 der Hof lediglich ein Niveau von ca. 1,7 m NHN aufweist. Der Kläger ist damit von der Qualität des Hochwasserschutzes im Gebiet Neuenfelde 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 auf 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:

Von den möglicherweise durch Hochwasser betroffenen Personen im Stadtteil Finkenwerder unterscheidet sich die Situation des Klägers in Neuenfelde bereits dadurch, dass dessen Obsthof bisher weit überwiegend ohnehin nur durch eine Außendeichlinie – den Neuenfelder Hauptdeich – vor dem Hochwasser der Elbe geschützt war. Dem an vielen Stellen durch Zufahrten durchbrochenen historischen Neuenfelder Fährdeich kommt für die südlich belegenen Gebiete Neuenfeldes kaum noch Schutzwirkung als zweite Deichlinie zu. Hieran hat der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nichts geändert. Der Kläger kann eine Betroffenheit in wasserrechtlicher Hinsicht deshalb nur daran festmachen, dass Neuenfelde nach einem Bruch des um das Werk der Beigeladenen gebauten Finkenwerder Hauptdeichs im Hinblick auf ein Überströmen der Start- und Landebahn der Beigeladenen nicht mehr durch eine zweite Deichlinie geschützt wäre. Würde der Finkenwerder Hauptdeich brechen, liefe das Hochwasser über das Gelände der Beigeladenen auf die Start- und Landebahn und könnte von dort aus ungehindert nach Neuenfelde einströmen, nachdem der bisher dazwischenliegende Neß-Hauptdeich abgetragen wurde.

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, die sowohl Finkenwerder als auch Neuenfelde begünstigte, wieder entfernt wurde. Den Schutz durch zwei von der Bemessung her als Hauptdeiche geeignete Deichbauwerke hatte es jedoch nur wenige Jahre gegeben. Vor der Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs hatte allein der Neß-Hauptdeich, der in den Neuenfelder Hauptdeich überging, 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 Werk 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. Vielmehr weist er in einem anderen Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass dieser Deich besonders hoch und wehrfähig sei und dabei den Neuenfelder Hauptdeich deutlich übertreffe. § 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 Hafenbereich 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 aufgrund eines havarierenden Schiffs, das auf die nordwestlich des Werksgeländes gelegene Hochwasserschutzwand aufläuft, oder anderes Treibgut diese zerstört würde, sodass das Elbwasser erst in das Werksgelände eindringen und dann über die Start- und Landebahn nach Neuenfelde 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 Neuenfelde dadurch erhöht habe, dass der neue Finkenwerder Hauptdeich vor dem Gelände der Beigeladenen deutlich mächtiger und stabiler als der deutlich ältere und flachere Neuenfelder Hauptdeich sei, weshalb bei Hochwasser für Neuenfelde die Gefahr steige, dass der dortige Deich überströmt werde und breche, hat dies keinen Bezug zum hier zu überprüfenden PFB 2004. Denn der Bau des neuen Finkenwerder Hauptdeichs beruht allein auf dem PFB 2000, gegen den der Kläger ebenfalls Klage erhoben hat, die jetzt beim Hamburgischen Obergericht anhängig ist. Die jetzt zu prüfende Entfernung des Neß-Hauptdeichs hat hingegen keinerlei physikalische Bedeutung für die Schutzwirkung des Neuenfelder 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

westlich von der Start- und Landebahn entfernt. Sofern geltend gemacht wird, dass der zum Hof gehörende Verkaufsladen deutlich näher zur Einflugschneise liegt, ist dies zwar zutreffend. Das Verkaufsgeschäft genießt, wie auch die Apfelplantagen selbst, jedoch nicht den strengen, für Wohngebäude geltenden Lärmschutz.

5. Ferner ist nichts dafür ersichtlich, dass das auf dem Hof 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. Zwar haben der Deichdurchbruch im Süden, die Veränderung des Anfluggleitwinkels und die Verlängerung der Start- und Landebahn in südwestlicher Richtung den Flugverkehr und seine Auswirkungen geringfügig stärker in Richtung Neuenfelde verlagert. Nichts spricht jedoch dafür, dass sich hierdurch auf dem Hof des Klägers relevante Schadstoffimmissionen ergeben könnten

Hinsichtlich von Schadstoffen, die die Qualität des für den menschlichen Verzehr erzeugten Obstes beeinträchtigen können, ist zudem festzustellen, dass der Kläger offenbar seit vielen Jahren erfolgreich sein Obst vermarktet, ohne dass an diesem unzulässige Schadstoffe festgestellt worden wären. Auch ist das Image des im Hamburger Abschnitt des Alten Landes angebauten Obstes ungebrochen gut. Nicht erkennbar ist, dass die Verbraucher das Vertrauen in diese Ware verloren hätten. Vom Kläger sind inzwischen tatsächlich eingetretene, vorhabensbedingte Einbußen bei der Vermarktung nicht geltend gemacht worden. Auch wenn grundsätzlich die Sachlage auf dem Zeitpunkt der Planfeststellung zu beurteilen ist, so sind doch nachträglich zugunsten des Vorhabens eingetretene Umstände zu berücksichtigen (*m.w.N. Urteil vom 15.2.2018, BVerwG 9 C 1/17, BVerwGE 161, 180 ff., juris Rn. 26*), somit auch der Umstand, dass die damals nicht völlig von der Hand zu weisenden Befürchtungen der Neuenfelder Obstbauern nicht eingetreten sind.

6. Soweit der Kläger auch eingewendet hat, dass sich das dortige **Kleinklima** vorhabensbedingt verändern würde, sodass die Frostgefahr steige, was wiederum den Ertrag des

Obsthofes mindern könne, ist nicht ersichtlich, dass ein solches in relevantem Umfang mit der mit dem PFB 2004 beschlossenen Landebahnverlängerung zusammenhängen könnte. Die Verminderung der an Neuenfelde angrenzenden Wasserflächen durch eine Teilzuschüttung des Mühlenberger Lochs beruht bereits auf dem PFB 2000 und ist damit auch Gegenstand des diesen Plan betreffenden Rechtsstreits des Klägers. Der PFB 2004 sieht ein solches nicht mehr vor. Allein die Ausweitung der Start- und Landebahn in Richtung Neuenfelde und der Deichdurchbruch belasten die Obstanbauflächen dort nicht in relevanter Weise, wie durch ein von der Beklagten eingeholtes Fachgutachten bestätigt wurde. Dem ist der Kläger nicht substantiiert entgegengetreten.

Auch lässt sich nicht erkennen, dass und weshalb die zuletzt erfolgte Landebahnverlängerung Auswirkungen auf die Wahrscheinlichkeit von **Hagelereignissen** in Neuenfelde haben könnte.

7. Nicht ersichtlich ist ferner, dass der **Verbrauch von Land** durch die jetzt nach Neuenfelde hineinragende Verlängerungsfläche des Werkes der Beigeladenen den landwirtschaftlichen Betrieb des Klägers in rechtlich relevanter Weise einengt und dessen weitere Existenz gefährdet. Soweit der Kläger aus wirtschaftlichen Gründen Erweiterungsflächen für seinen Obsthof erwerben oder pachten möchte, ist er nicht auf das von der Beigeladenen beanspruchte Land angewiesen. Für eine Betriebsausweitung kommen nicht nur von anderen Landwirten in Neuenfelde aufgegebenen Flächen in Betracht, sondern auch Flächen im angrenzenden niedersächsischen Abschnitt des Alten Landes. Auch jetzt befinden sich die Obstanbauflächen des Klägers nicht alle in unmittelbarer Nähe zu seiner Hofstelle. Ein solches ist im modernen Obstanbau auch nicht erforderlich.

8. 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 was-

serrechtlicher Hinsicht ist in diesem vorrangig luftverkehrsrechtlichen Plan auf deren 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 enteignungsbetroffenen Klägers sind richtig erkannt und bewertet worden.

Dies betrifft insbesondere den Verlust der zweiten Deichlinie in Richtung Finkenwerder, der aufgrund der naturwissenschaftlich nicht absolut sicher auszuschließenden Gefährdung der Bevölkerung in Neuenfelde durch einen Deichbruch des Finkenwerder Hauptdeichs zumindest das subjektive Sicherheitsgefühl der dort lebenden Menschen betrifft, die Leib und Leben in Gefahr sehen und den Verlust und die Beschädigung ihres Eigentums fürchten.

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 Frachterversion 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 Wichtigkeit 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 merk-

liche 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 weit westlich von der Landebahn in Neuenfelde 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 in Richtung Finkenwerder. 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 zum Schutze Neuenfeldes dann auch südlich um das Gelände der Beigeladenen hätte

herumgeführt und an den Neuenfelder Hauptdeich angeschlossen werden müssen. 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. Ein Neubau des Neß-Hauptdeichs an der östlichen Werksgränze 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 und Neuenfeldes 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.

B.

Der Kläger kann nicht beanspruchen, dass das Gericht die Unwirksamkeit des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses feststellt, weil das Vorhaben nicht verwirklicht wurde.

1. Der hierzu in der mündlichen Verhandlung gestellte Feststellungsantrag ist zulässig. Der Kläger macht die Unwirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses insbesondere aufgrund von Funktionslosigkeit geltend. Damit begehrt er die Feststellung des Nichtbestehens eines Rechtsverhältnisses. An Fristen ist ein solcher Antrag nicht gebunden. Der Kläger hat ein berechtigtes Interesse an der begehrten Feststellung (§ 43 Abs. 1 VwGO). Mit der Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses vermag er sein Rechtsschutzziel nicht zu erreichen.

Denn im Fall der Funktionslosigkeit verliert ein Planfeststellungsbeschluss seine Wirksamkeit kraft Gesetzes, sodass es keines vorrangigen Aufhebungsaktes durch die Beklagte mehr bedarf (*siehe dazu m.w.N. OVG Bremen, Urteil vom 2.11.2021, 1 LC 107/19, juris Rn. 23 ff.*). Gleiches gilt für ein Außerkrafttreten des Plans nach § 75 Abs. 4 HmbVwVfG bzw. § 9 Abs. 3 LuftVG wegen Nichtdurchführung eines planfestgestellten Vorhabens (*BVerwG, Beschluss vom 26.11.2020, 7 B 9/20, juris Rn. 5*).

2. Die Feststellungsklage führt jedoch in der Sache nicht zum Erfolg. Der Planfeststellungsbeschluss ist nicht unwirksam geworden.

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.

Auch ist der Planfeststellungsbeschluss nicht **funktionslos** 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, und nachgehend*

BVerwG, Beschluss vom 20.9.2022, 7 B 4/22, Rn. 25). 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 realistischerweise 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 (*BVerwG, Beschluss vom 20.9.2022, 7 B 4/22, Rn. 27*). 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 Anfluggleitwinkel 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, sowie neuestens BVerwG, Beschluss vom 20.9.2022, 7 B 4/22, Rn. 32*). 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.

Der Kläger hat auch keinen Anspruch auf Aufhebung des streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses durch die Beklagte.

1. Da dieser nicht wegen Funktionslosigkeit unwirksam geworden ist, kann hieraus ein solcher Anspruch nicht folgen. Ohnehin genügt die Feststellung des Gerichts, dass ein Planfeststellungsbeschluss – bereits kraft Gesetzes – unwirksam geworden ist. Einer förmlichen Aufhebung durch die Planfeststellungsbehörde wird es nicht bedürfen, sodass hieran kein Rechtsschutzinteresse besteht.

2. Auch folgt der geltend gemachte Anspruch auf Aufhebung des PFB 2004 durch die Beklagte nicht nach § 77 Satz 1 HmbVwVfG aus einer zwischenzeitlichen **Aufgabe des Vorhabens**.

Zwar kann nach aktueller Rechtsprechung die endgültige Aufgabe eines Vorhabens nicht 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 Nieds. 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*).

Zweifel ergeben sich hier bereits an deren Zulässigkeit, da eine solche Klage grundsätzlich voraussetzt, dass der gemachte Anspruch vor Befassung des Gerichts bei der Behörde selbst geltend gemacht wird. Dies ist im förmlichen Sinne hier nicht geschehen. Allerdings ist der Rechtsstreit bereits seit einer Vielzahl von Jahren anhängig, in denen sich die Rechtslage insoweit geändert hat, als, wie oben dargestellt, mittlerweile eine andere Klageart für das Begehren als statthaft angesehen wird. Der Einwand der Unwirksamkeit wegen Funktionslosigkeit ist seit langem in den Rechtsstreit eingeführt und damit der Beklagten hinreichend bekannt. Diese hat auch in der Sache ausführlich Stellung genommen. Von

einer Unzulässigkeit dieses Klageantrags geht das Gericht deshalb hier nicht aus. Die Verpflichtungsklage ist vielmehr im Wege der Klageerweiterung zulässig.

Der Klagantrag hat jedoch in der Sache keinen Erfolg. Der Kläger kann von der Beklagten nicht beanspruchen, dass diese den PFB 2004 aufhebt.

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 ein 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., juris 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. Uschkereit 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.

D.

Auch die Hilfsanträge führen nicht zum Erfolg.

1. 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.

2. Ferner kann der Kläger nicht verlangen, dass die Beklagte über erforderliche Schutzmaßnahmen erneut unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts entscheidet. Die Versagung derartiger weitergehender, aus §§ 48 Abs. 4 Satz 1 HWaG, § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG folgender Schutzmaßnahmen durch den Planfeststellungsbeschluss verletzt ihn nicht in seinen Rechten.

Anders als in seinem den PFB 2000 betreffenden Rechtsstreit ist hier bereits weder geltend gemacht worden noch sonst wie ersichtlich, welche Schutzmaßnahmen zu welchem Zweck beansprucht werden. Gegen den PFB 2004 wendet der Kläger insbesondere ein, dass dieser die Hochwassergefahr erhöht habe und überdies funktionslos geworden sei. Im Hinblick auf die Funktionslosigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses kommen Schutzmaßnahmen ohnehin nicht in Betracht. Auch im Hinblick auf die denktheoretische Möglichkeit eines

Deichbruchs und damit einer Überflutung Neuenfeldes sind realistische Schutzmaßnahmen im Hinblick auf Leib, Leben und Eigentum des Klägers nicht geltend gemacht worden. Uneingeschränkt helfen würde insoweit allein die Wiedererrichtung einer zweiten Deichlinie zum Schutze Neuenfeldes, die jedoch eine Kernregelung des PFB 2004 betrifft, da ihre Entfernung eine tatsächliche Voraussetzung für die Start- und Landebahnverlängerung war. Konzeptionelle Änderungen des Vorhabens fallen nicht unter § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG (vgl. *Wysk in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 22. Aufl. 2021, § 74 Rn. 144*).

3. Dem Kläger stehen auch keine Entschädigungsansprüche nach §§ 48 Abs. 4 Satz 3 HWaG, 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG zu, da es bereits an einem vorhabensbedingten Schaden fehlt.

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.