

15 E 2345/04

15 E 2865/04

Beschluss v. 28.6.2004

Obersatz

Das VG gewährt vorläufigen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss „Airbus Start- und Landebahnverlängerung“ vom 29. April 2004, der die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen um 589 m in Richtung Neuenfelde vorsieht.

Gründe:

Die Antragsteller begehren vorläufigen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss „Airbus Start- und Landebahnverlängerung“ vom 29. April 2004, der die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen um 589 m in Richtung Neuenfelde vorsieht.

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 A 380 – in Hamburg-Finkenwerder zu ermöglichen. Am 8. Mai 2000 stellte die Antragsgegnerin den Plan zur diesbezüglichen Erweiterung des Werksgeländes der Beigeladenen in Hamburg-Finkenwerder fest. Neben der Verfüllung eines Teils des Mühlenberger Lochs regelt der Plan u.a. die Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Gesamtlänge von 2684 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.

Bereits im April 2002 meldete die Beigeladene Bedarf an einer weiteren Start- und Landebahnverlängerung an, weil die Frachtversion des A 380 diese benötige.

Auf die Klage vom Fluglärm betroffener Anwohner hin hob die beschließende Kammer mit Urteil vom 27. August 2002 (15 VG 1382/2000) den Planfeststellungsbeschluss wegen nicht hinreichender gesetzlicher Grundlagen auf. Die Berufung wurde wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. Das Berufungsverfahren ist noch beim Hamburgischen Obergericht anhängig (2 Bf 345/02). Hinsichtlich der baulichen Maßnahmen und eines Teils des projektierten Flugbetriebs hatte die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung des Plans angeordnet. Eilanträge der Anwohner hiergegen (zuletzt Beschluss des VG Hamburg vom 2. Oktober 2002, 15 VG 3906/2002) blieben im Ergebnis erfolglos, weil bei der dort gebotenen Interessenabwägung zu berücksichtigen sei, dass die Interessen der Anwohner allein durch den Bau der Anlagen und durch die bereits erlaubten Flugbewegungen nicht in einer die Interessen der Beigeladenen am Fortgang der Arbeiten überwiegenden Weise betroffen seien. Die Baumaßnahmen sind inzwischen weit vorangeschritten. Der erste Airbus A 380 soll im Juni 2005 in Finkenwerder landen, um hier seine Innenausstattung zu erhalten.

Nach einer Änderung des § 28 LuftVG, der nunmehr die Befugnis der Länder, Enteignungen für Sonderflugplätze vorzusehen, ausdrücklich nennt (Gesetz vom 29.12.2003, BGBl. I S. 3093), verabschiedete die Freie und Hansestadt Hamburg das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz vom 18. Februar 2004 (HmbGVBl. I S. 95 ff.), welches nicht nur vorsieht, dass der Werkflugverkehr der Beigeladenen dem Allgemeinwohl dient, sondern auch die Enteignung sowie eine vorzeitige Besitzeinweisung zum Zweck des Erhalts und der Förderung der Flugzeugproduktion in Hamburg-Finkenwerder regelt.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 (PFB) stellte die Antragsgegnerin eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Beigeladenen um 589 m in Richtung Neuenfelde fest. Diese erfordert die Durchbrechung des Neuenfelder Hauptdeiches und die Inanspruchnahme des südlich hiervon belegenen Bauernlandes. Die zuletzt im Plan vom 8. Mai 2000 geregelte Anzahl der Flugbewegungen wie auch die Flugbetriebszeiten bleiben unverändert, allerdings wird der Anfluggleitwinkel von 3,5° auf 3° vermindert. Zur Begründung des Plans wird ausgeführt, im Dezember 2000 habe die Beigeladene eine Entscheidung zum Bau von Frachtflugzeugen des Typs A 380 getroffen, weil die Kunden solche verlangt hätten. Die fortschreitende Entwicklung der Luftfahrzeuge 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 Pas-

sagierflugzeugversion ein höheres maximales Abfluggewicht und damit ein notwendig höheres Fluggewicht bei den internen und kundenbezogenen Übergabeprozeduren (Produktionsabnahmeflüge und Kundenabnahmeflüge).

Alle Antragsteller sind Eigentümer bzw. Pächter von Flächen, die für die im Plan festgestellten Baumaßnahmen enteignet werden sollen. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich um landwirtschaftlich genutztes Gelände. Ein 100 m² großes Grundstück, welches im gemeinschaftlichen Eigentum einer Reihe von Antragstellern steht, wird derzeit für eine Messstation für Schadstoffe genutzt. Lediglich der Antragsteller zu 2) wohnt auf einer Hofstelle auf dem streitbefangenen Gelände. Alle Antragsteller erhoben während des Planfeststellungsverfahrens Einwendungen.

Die Antragsteller haben neben einer Reihe weiterer Kläger am 5. Mai 2004 gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 Klage erhoben (15 K 2344/04). Außerdem haben sie am 5. Mai 2004 bzw. am 7. Juni 2004 beantragt, die aufschiebende Wirkung dieser Klage anzuordnen und der Beigeladenen zu untersagen, mit der Vollziehung des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses zu beginnen.

Zur Begründung ihres Begehrens machen die Antragsteller insbesondere geltend: Der Plan sei verfahrensfehlerhaft zu Stande gekommen. So habe der vorherige Plan geändert werden müssen und nicht ein neuer beschlossen werden dürfen. Es gebe ferner bereits keine verfassungskonforme Ermächtigungsgrundlage für die zur Projektrealisation notwendigen Enteignungen. Auch habe die Beigeladene einen Bedarf an der Start- und Landebahnverlängerung nicht überzeugend begründen können. 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 verstoße gegen Wasserhaushaltsrecht, wie der Plan im Übrigen auch gegen Naturschutzrecht verstoße. Die Gefahr von Wirbelschleppen sei verkannt worden. Schließlich beruhe nicht nur die veränderte Straßenführung, sondern auch der weitere Plan auf Abwägungsfehlern.

Die Antragsgegnerin tritt dem Begehren entgegen und macht insbesondere geltend, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss sei formell und materiell rechtmäßig. Schon deshalb überwiege das von Gesetzes wegen ohnehin vermutete Vollzugsinteresse das Interesse der Antragsteller an einer Aussetzung der Vollziehung. Dem stehe auch nicht

entgegen, dass das beschließende Gericht den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000, auf dem der angefochtene Plan basiere, aufgehoben habe. Denn die dort zu lösenden Fragen würden voraussichtlich erst im Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht geklärt werden können. Aber auch wenn das Gericht angesichts der eingeschränkten Möglichkeiten dieses Eilverfahrens lediglich von offenen Erfolgsaussichten der Klage ausgehe, überwiege das Vollzugsinteresse die Aussetzungsinteressen. Die Antragsgegnerin habe ein gesteigertes öffentliches Vollzugsinteresse, welches sich schon aus den neuen Rechtsvorschriften ergebe, welche klarstellten, dass das angegriffene Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit diene. Die Beigeladene sei auf die Verlängerung der Landebahn angewiesen, um auch die Frachtversion des A 380 in Hamburg ausliefern zu können. Erst mit der Fähigkeit zur Komplettauslieferung, die ein entsprechendes Zentrum voraussetze, erhalte das Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder die volle Systemkompetenz und das damit verbundene umfassende technologische Know How. Ohne das Auslieferungszentrum, das andernfalls Toulouse an sich zu ziehen drohe, würde Hamburg, dessen Arbeitsmarkt mittlerweile wesentlich von der Luftfahrtindustrie geprägt werde, von zukünftigen Entwicklungen der Zivilluftfahrt in den Teilen abgeschnitten, die den technologischen Führungsanspruch ausmachten.

Auch die Beigeladene verteidigt den angefochtenen Plan und beantragt die Ablehnung des Antrags. Sie trägt insbesondere vor, dass sie auf einen baldigen Baubeginn unbedingt angewiesen sei. Über die Freigabe der zum Bau des Auslieferungszentrums erforderlichen Investitionen von 35 Mio. € müsse die Beigeladene wegen der erforderlichen Bauzeit bereits im September 2004 entscheiden. Eine gerichtliche Entscheidung, die die Auslieferung des Frachtflugzeuges in Hamburg unmöglich mache, werde diese Investitionsentscheidung nachhaltig beeinflussen und die Auslieferung der A-380-Flugzeuge werde zumindest zunächst von Toulouse aus erfolgen. Alle Baumaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 müssten vor der ersten Ablieferung an die Kunden, also Ende März 2006, beendet sein. Die Bauarbeiten zur Verlängerung der Start- und Landebahn müssten deshalb bereits in der flugbetriebsfreien Zeit vom 11. Juli bis zum 1. August 2004 durchgeführt werden, da diese Arbeiten bei laufendem Flugbetrieb nicht möglich seien und es auf Grund einer starken Produktionsausweitung im Jahr 2005 keine flugbetriebsfreie Zeit mehr gebe. Da die Erfolgsaussichten in der Hauptsache selbst im Hinblick auf die Aufhebung des vorhergehenden Plans offen sei, weil dessen Schicksal sich erst in weiteren Instanzen klären werde, überwiege das Vollzugsinteresse der Beigeladenen das Aussetzungsinteresse der Antragsteller.

Durch Zwischenbeschluss vom 19. Mai 2004 hat die beschließende Kammer auf den Antrag der Antragsteller zu 1) bis 20) die aufschiebende Wirkung der Klage vorläufig bis zur abschließenden Entscheidung über den Antrag nach § 80a Abs. 3 VwGO angeordnet, soweit der Neuenfelder Hauptdeich vor dem südwestlichen Kopf der Start- und Landebahn der Beigeladenen geöffnet werden sollte. Die hiergegen erhobene Beschwerde der Antragsgegnerin und der Beigeladenen wurde mit Beschluss des Hamburgischen Obergerichtes vom gleichen Tage (2 Bs 240/04) zurückgewiesen.

II.

Der Antrag ist gemäß §§ 80 a Abs. 3, 80 Abs. 5 VwGO i.V.m. § 10 Abs. 6 Satz 2 LuftVG zulässig.

Die Antragsfrist des § 10 Abs. 6 Satz 2 LuftVG ist gewahrt, wie auch rechtzeitig Klage erhoben wurde. Ferner ist in diesem Verfahren einstweiligen Rechtsschutzes die Antragsbefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO analog) aller Antragsteller anzunehmen. Sie sind durch eine auf Grund des Plans mögliche Enteignung in ihren Rechten betroffen. Dies gilt auch für den Antragsteller zu 10) als Pächter der im Eigentum der Antragsteller zu 2), 3) und 4) stehenden Obstanbauflächen, da die enteignungsrechtlichen Vorwirkungen des Planfeststellungsbeschlusses in gleicher Weise für Personen Wirkung entfalten, denen ein obligatorisches Recht an einem Grundstück zusteht, auf das sich der Planungsträger den Zugriff sichert (*so zum insoweit vergleichbaren Bundesfernstraßenrecht BVerwG, Urteil vom 1.9.1997, BVerwGE 105, 178 ff., Juris Rn. 25 ff.*).

Die Antragsbefugnis ist auch zu bejahen, soweit die Antragsteller zu 3) - 6), 9), 11) - 20) und 24) - 35) Abwehrrechte aus ihrem Miteigentum am sog. Messgrundstück (Flurstück der Gemarkung.....) geltend machen. Zwar fehlt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (*Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 135 <137 f. m.w.N.>*), der das Gericht folgt, eine auf das Eigentum an einem Grundstück gestützte Klage- bzw. Antragsbefugnis, wenn die Eigentümerstellung rechtsmissbräuchlich begründet worden ist. Hiervon wäre auszugehen, wenn den genannten Antragstellern das Miteigentum am Messgrundstück nur zum Schein übertragen worden wäre (*vgl.*

BVerwG, Urteil vom 12.7.1985, BVerwGE 72, 15 <16>) oder wenn sich der materielle Gehalt ihrer Miteigentümerstellung in sonstiger Weise nur in einer bloßen Scheinposition – also in einer formalen Hülle ohne substanziellen Inhalt - erschöpfen würde (*vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 135 <138>*). Indes haben die Antragsteller – unter Vorlage einer Versicherung an Eides Statt des Antragstellers zu 25) vom 13. Mai 2004 sowie weiterer diesbezüglicher Unterlagen – glaubhaft gemacht, dass sich alle Miteigentümer des Grundstücks zu gleichen Teilen an den Kosten des auf diesem Grundstück vorgenommenen „Monitorings“ beteiligen, mithin an der vertragsgemäßen Nutzung des Grundstücks effektiv teilhaben. Dann aber kann jedenfalls im vorliegenden Verfahren einstweiligen Rechtsschutzes nicht von vornherein davon ausgegangen werden, dass die Miteigentümerstellung der genannten Antragsteller nur auf dem Papier steht.

Die Entscheidung über die Verbindung der beiden Antragsverfahren beruht auf § 93 Satz 1 VwGO und erfolgt mit der Zielsetzung, alle Enteignungsbetroffenen in einem einzigen Verfahren zusammen zu fassen.

III.

Der Antrag führt auch in der Sache zum Erfolg. Die aufschiebende Wirkung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 ist anzuordnen.

Die gerichtliche Entscheidung nach §§ 80 a Abs. 3, 80 Abs. 5 VwGO ergeht auf der Grundlage einer umfassenden Interessenabwägung (*vgl. BVerfG, Beschluss vom 22.2.2002, NJW 2002, 2225 f.*), deren Gegenstand das private Aussetzungsinteresse der Antragsteller und das gegenläufige öffentliche Interesse der Antragsgegnerin sowie das parallele private Interesse der Beigeladenen an der Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses sind.

Gemessen hieran muss das geltend gemachte Interesse der Antragsteller, bis zu einer Entscheidung über ihre Klage vom Verlust ihres Eigentums verschont zu bleiben, Vorrang vor den Interessen der Antragsgegnerin und der Beigeladenen am Fortgang der Bauarbeiten haben.

Dieses Eilverfahren ist - anders als das letzte, das den Fortgang der Bauarbeiten auf Grund des Plans vom 8. Mai 2000 ermöglichte (15 VG 3906/2002) - dadurch geprägt, dass nunmehr beide Seiten die Entscheidung im Hauptsacheverfahren nicht abwarten können, weil bis dahin faktisch unumkehrbare Tatsachen geschaffen sein würden. Dem Vollziehungsinteresse der Beigeladenen steht jetzt ein unmittelbares und konkretes Aussetzungsinteresse der Antragsteller entgegen.

Auf Seiten der Beigeladenen wäre der Erfolg des Plans durch die aufschiebende Wirkung der Klage vereitelt, weil nicht einmal zu erwarten ist, dass die Hauptsache rechtskräftig abgeschlossen sein wird, bevor die ersten Auslieferungsflüge des Frachtflugzeuges starten sollen. Da die hierfür erforderlich baulichen Maßnahmen eine längere Zeit beanspruchen, ist die Beigeladene auf eine alsbaldige Vollziehbarkeit angewiesen, um das Vorhaben termingerecht umsetzen zu können. Diesem besonderen Vollziehungsinteresse steht die gesetzgeberische Grundentscheidung zur Seite, dass gemäß § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG die Anfechtungsklage gegen einen luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss entgegen der allgemeinen Regel des § 80 Abs. 1 VwGO keine aufschiebende Wirkung hat, weil eine Dringlichkeit der Umsetzung des Plans vom Gesetz vermutet wird (*vgl. Schoch in Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, Stand September 2003, § 80 Rn. 264*)

Erfolgte demgegenüber auf Grund sofortiger Vollziehbarkeit des Plans eine vorzeitige Einweisung der Antragsgegnerin in den Besitz der Antragsteller (§ 7 Abs. 1 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz) mit der Folge, dass die Verlängerungsstrecke der Landebahn sowie die neue Straßentrasse auf deren Gelände alsbald errichtet werden könnten, würden hier faktisch unumkehrbare Verhältnisse geschaffen. Zwar wären die Antragsteller nach einer rechtskräftigen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses wieder in ihren Besitz einzuweisen (§ 7 Abs. 6 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz). Insbesondere der Antragsteller zu 2) hätte jedoch seinen Hof und seine Unterkunft verloren, das Haus wäre abgerissen worden und die auf der Erweiterungsfläche landwirtschaftlich tätigen Antragsteller hätten ihren Betrieb auf anderen Flächen weiterführen müssen. Diese Antragsteller wären dauerhaft und nachhaltig aus ihrem sozialen und beruflichen Umfeld herausgerissen worden. Zudem würden die Wiedererrichtung des Wohngebäudes, eine Rekultivierung der Flächen und damit eine Rückumwandlung in Bauernland nach einem Obsiegen der Antragsteller im Hauptsacheverfahren einen solchen Zeitraum beanspruchen, dass die besonders betroffenen Antragsteller dies kaum

mehr erleben würden. Für die von Art. 19 Abs. 4 GG geforderte Gewährung effektiven Rechtsschutzes hat dieses Eilverfahren deshalb hohe Bedeutung, da es die Hauptsache praktisch vorwegnehmen wird (vgl. etwa m.w.N. BVerfG, Beschluss vom 14.1.2004, DVBl 2004, 431 ff, Juris Rn. 19).

In einer solchen Pattsituation (vgl. Schoch in Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, Stand September 2003, § 80 Rn. 259, § 80 a Rn. 61) kommt es für die gerichtliche Eilentscheidung wesentlich auf die Erfolgsaussichten in der Hauptsache an. Denn nur im Hinblick auf ein überwiegend wahrscheinliches Obsiegen der Antragsteller ist der Beigeladenen angesichts der gesetzlichen Entscheidung für eine sofortige Vollziehbarkeit zumutbar, die planfestgestellten Maßnahmen faktisch aufgeben zu müssen.

Es ist überwiegend wahrscheinlich, dass die Antragsteller in der Hauptsache obsiegen. Denn die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Plans begegnet aus der Sicht der beschließenden Kammer ernsthaften Zweifeln (vgl. zu diesem Maßstab Schoch in Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, Stand September 2003, § 80 Rn. 264). Diese folgen bereits aus dem Verhältnis des hier streitbefangenen Plans zum vorherigen Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 und waren Gegenstand der Einwendungen von Antragstellerseite (§ 10 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Den vielfältigen Bedenken, die von Antragstellerseite unabhängig hiervon gegen die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. April 2004 geäußert wurden, muss die Kammer an dieser Stelle deshalb gar nicht nachgehen, obwohl auch sie zu manchen Zweifeln Anlass geben.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 „setzt ... auf den Festsetzungen des Beschlusses vom 08.05.2000 auf“ (PFB Nr. 2.2.1.3.6.1, S. 53). Die Antragsgegnerin hat sich nicht dafür entschieden, den früheren Plan gemäß § 76 Abs. 1 HmbVwVfG zu ändern mit der Wirkung, dass nunmehr beide nur einen einzigen, geänderten Plan bildeten (vgl. m. w. N. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl. 2003, § 76 Rn. 6). Vielmehr hat sie dessen Regelungsbereich unangetastet gelassen und die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn als hiervon unabhängigen neuen Abschnitt (vgl. zur Abschnittsbildung bei Verkehrsanlagen BVerwG, Urteil vom 25.1.1996, BVerwGE 100, 238 ff.; BVerwG, Beschluss vom 5.6.1992, NVwZ 1992, 1093 ff.; VGH München, Beschluss vom 6.8.2001, Az: 15 N 99.463, juris; OVG Lüneburg, Urteil vom 18.11.1998, NuR 1999, 522 ff.) angesehen, der rechtlich ein eigenes Schicksal haben soll. Zweifeln von

Antragstellerseite daran, dass dies rechtmäßig war, weil die Antragsgegnerin sich statt für eine Abschnittsbildung für eine Planänderung hätte entscheiden müssen, muss hier nicht nachgegangen werden. Denn auch dann, wenn man dem neuen Plan als Regelungswerk rechtliche Selbstständigkeit zubilligt, basiert er doch inhaltlich auf den Regelungen des vorigen Planfeststellungsbeschlusses. Nur dieser ermöglicht, dass überhaupt Flugzeuge der A 380-Familie den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder anfliegen und hier weiter ausgebaut werden können. Des Weiteren regelt jener Plan die Verbindung des 2004 planfestgestellten Landebahnabschnitts mit der tatsächlich vorhandenen Landebahn: Ohne das im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 vorgesehene 54 m lange südwestliche Zwischenstück wiese die verlängerte Landebahn eine Lücke auf.

Diese faktische Bezugnahme auf frühere Regelungen bedeutet für den streitbefangenen neuen Plan, dass seine Planrechtfertigung die Wirksamkeit des vorherigen Planes voraussetzt. Beim ungeschriebenen Tatbestandsmerkmal der Planrechtfertigung handelt es sich um die der behördlichen Abwägungsentscheidung vorgelagerte, voll gerichtlich überprüfbare Rechtsfrage, ob das konkrete Vorhaben gemessen an den gesetzlichen Zielen vernünftigerweise geboten ist (*BVerwG, Urteil vom 11.7.2001, DVBl 2001, 1848 ff. - Flugplatz Bitburg -; vgl. ausführlich dazu VG Hamburg, Urteil vom 27.8.2002, 15 VG 1383/2002*). Keiner weiteren Darlegung bedarf, dass die Verlängerung der Landebahn vernünftigerweise nicht geboten ist, wenn Großflugzeuge des Typs A 380 nicht in Hamburg gebaut werden können bzw. dürfen oder wenn das Verlängerungsstück der Landebahn nicht unmittelbar an die vorhandene Anlage anschließen kann (*vgl. auch BVerwG, Urteil vom 20. 5.1999, NVwZ 2000, 555 ff.*). Denn eine eigenständige Verkehrsfunktion (*vgl. BVerwG, Urteil vom 25.1.1996, BVerwGE 100, 238 ff.; BVerwG, Beschluss vom 5.6.1992, NVwZ 1992, 1093 ff.*) kommt einem Landebahnabschnitt von nur knapp 600 m Länge nicht zu. Ohne die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 ist die jetzt streitbefangene Maßnahme sinnlos.

Die beschließende Kammer hat den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 mit Urteil vom 27. August 2002 (15 VG 1382/2002) wegen materieller Rechtswidrigkeit aufgehoben. Eine Berufungsentscheidung hierzu liegt noch nicht vor. Der aufgehobene Plan wird zwar weiterhin vollzogen, aber nur deshalb, weil hierdurch bislang Rechte Dritter - hierbei handelte es sich ausschließlich um Lärmbetroffene - nicht nachhaltig verletzt werden. Denn bislang findet nur ein eingeschränkter Flugverkehr statt (VG

Hamburg, Beschluss vom 2.10.2002, 15 VG 3906/2002, bestätigt durch OVG Hamburg, Beschluss vom 3.2.2003, 2 Bs 376/02).

Zwar ist es nicht auszuschließen, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000, der eine Reihe schwierigster Rechtsfragen aufwirft, trotz seiner erstinstanzlichen Aufhebung ganz oder mit Abstrichen bestandskräftig wird. Dies steht der Annahme überwiegender Erfolgsaussichten der Antragsteller jedoch nicht entgegen. Nicht rechtskräftige Entscheidungen unterliegen immer der Möglichkeit, aufgehoben zu werden oder sich auf andere Weise zu erledigen. Doch wäre dies eine Entscheidung des Hamburgischen Obergerichtes. Die beschließende Kammer ist bis dahin an ihr eigenes Urteil – an dem sie zu zweifeln bisher übrigens auch keinen Anlass hatte – gebunden (vgl. § 173 Satz 1 VwGO i.V.m. § 318 ZPO). Sie geht deshalb – zumal sich die Sach- und Rechtslage seit ihrer Entscheidung insoweit nicht verändert hat – davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 rechtsfehlerhaft ist und dass sich diese Rechtsfehlerhaftigkeit auch auf den streitbefangenen Plan niederschlägt.

Dem so ermittelten Vorrang des Aussetzungsinteresses der Antragsteller steht auch nicht entgegen, dass ihre maßgeblichen Interessen tatsächlich von so geringem Gewicht wären, dass ihnen im Vergleich zu den Vollziehungsinteressen der Beigeladenen trotz überwiegender Erfolgsaussichten in der Hauptsache eine sofortige Vollziehung zuzumuten wäre (vgl. *Kopp/Schenke, VwGO, 13. Auflage 2003, § 80 Rn. 152; kritisch Schoch in Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, Stand September 2003, § 80a Rn. 62*). Denn die Interessen der Antragsteller wiegen hinreichend schwer. Besonders der Antragsteller zu 2) und seine Töchter, die Antragstellerinnen zu 3) und 4), wären durch den Verlust der seit Jahrhunderten im Familienbesitz befindlichen Hofstelle erheblich betroffen. Dem dortigen Pächter, dem Antragsteller zu 10), wäre mit dem Obsthof die wirtschaftliche Lebensgrundlage entzogen und er müsste eine neue aufbauen. Demgegenüber geht es für die Beigeladene in diesem Planfeststellungsbeschluss lediglich um Produktionsabnahmeflüge und Kundenabnahmeflüge des Frachtflugzeuges A 380 F, das nur etwa 20 Prozent der Bestellungen des Großflugzeugs A 380 ausmacht, welches wiederum nur einen Ausschnitt der Flugzeugproduktion in Hamburg bilden soll, die weiterhin wesentlich durch die expandierenden kleineren Baureihen („single-aisle“) bestimmt wird. Ohne Last kann das Frachtflugzeug in Hamburg-Finkenwerder auf der bisher (nicht bestandskräftig) planfestgestellten Bahn starten und landen, kann also hier aus gestattet werden, solange der vorherige Plan vollziehbar

bleibt; der Bau der Passagierversion des A 380 wie auch anderer Baureihen ist durch die Einschränkungen hinsichtlich des A 380 F ohnehin nicht betroffen, wie die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung vor der beschließenden Kammer am 27. August 2002 selbst ausgeführt hat. Für die Interessen der Allgemeinheit bedeutet dies, dass jetzt nicht die Schaffung von bis zu 2000 Arbeitsplätzen auf dem Spiel steht, wie dies noch beim Plan vom 8. Mai 2000 der Fall war, sondern nur eines kleinen Teils hiervon (vgl. dazu PFB Nr. 2.2.2.3.3), der durch eine entsprechende Unternehmensentscheidung wohl auch erhalten werden könnte, sei es durch eine andere Verteilung der Auslieferungen zwischen Hamburg und Toulouse, sei es durch die im Planfeststellungsverfahren bereits erörterte Verlagerung der Produktions- und Kundenabnahmeflüge des A 380 F auf den Verkehrsflughafen Fuhlsbüttel.

.....