Schwerpunkt

Löffelente vs. Riesenvogel

Keine Durchsetzungskraft des Umweltrechts bei der Airbus-Erweiterung in Hamburg

Karin Bieback

Größere Industrievorhaben sorgen meist für Konflikte. Prominentes Beispiel hierfür ist die Erweiterung des Airbuswerks in Hamburg. Die hierzu ergangenen Entscheidungen der Behörden, der Europäischen Kommission sowie z.T. der Gerichte zeigen deutlich, dass sich trotz verbesserter Umweltgesetze und deren Umsetzung durch Schutzgebietsausweisungen in der heutigen Zeit, die geprägt ist von hoher Arbeitslosigkeit und allgemeiner Angst vor wirtschaftlichem Abstieg, im Zweifel die Interessen der Wirtschaft gegenüber dem Umweltschutz durchsetzen. Der Fall Mühlenberger Loch ist unter zwei (umwelt)rechtlichen Gesichtspunkten interessant: Zum einen geht es darum, inwieweit ein privates Vorhaben entgegenstehende Rechte Dritter beeinträchtigen darf; hier in Form von Beeinträchtigungen des Eigentums von AnwohnerInnen durch Lärmbelästigung. Zum anderen lässt er Rückschlüsse auf die Durchsetzungskraft des Naturschutzrechtes zu. Im Vordergrund steht dabei die Frage, wann ein privatwirtschaftliches Vorhaben dem öffentlichen Interesse dient.

Hintergrund: Der Fall Mühlenberger Loch

Der europäische Konzern EADS will seine Flugzeugpalette um ein neues Großraumflugzeug, den Airbus A 380, erweitern. Den Konkurrenzkampf mehrerer europäischer Konzernstandorte um die prestigeträchtige Endmontage gewann neben Toulouse auch Hamburg. Dies macht eine Erweiterung des Airbus-Werks in Hamburg-Finkenwerder, insbesondere eine Verlängerung der Start- und Landebahn nötig, für die eine Teilfläche der Elbbucht „Mühlenberger Loch" in Anspruch genommen werden muss.

Das Mühlenberger Loch ist das größte Süßwasserwatt Europas, es ist Rast- und Brutplatz zahlreicher Vogelarten – darunter auch die Löffelente – und beherbergt gefährdete Pflanzen- und Fischarten. Es ist als Landschaftsschutzgebiet, als international bedeutsames Feuchtgebiet sowie als Europäisches Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Außerdem ist es als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) gemeldet worden. Die für die Werkserweiterung erforderliche Zulassung durch Planfeststellungsbeschluss wurde von der Stadt Hamburg im Mai 2000 erteilt.

Auf Drängen des Airbus-Konzerns wurde der Planfeststellungsbeschluss in wesentlichen Teilen – insbesondere bezüglich der Verfüllung des Mühlenberger Lochs – für sofort vollziehbar erklärt. Diese Entscheidungen haben wiederholt die Gerichte beschäftigt. Auf eine Klage von AnwohnerInnen hin hatte das Verwaltungsgericht (VG) Hamburg zunächst im einstweiligen Rechtsschutz die aufschiebende Wirkung der Klagen wieder hergestellt.[1] Allerdings wurde diese Entscheidung in der zweiten Instanz aufgehoben,[2] so dass mit der Verfüllung des Mühlenberger Lochs begonnen wurde. Im Hauptsacheverfahren hob das VG im August 2002 den Planfeststellungsbeschluss auf,[3] gegen dieses Urteil wurde jedoch Berufung eingelegt, über die noch nicht entschieden ist. Da das Urteil des VG somit noch nicht rechtskräftig ist und weil das VG einen weiteren Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz abgelehnt hat,[4] konnten die Bauarbeiten weiter geführt werden. Trotz der vollkommen ungeklärten Rechtslage ist das Mühlenberger Loch inzwischen teilweise zugeschüttet, die erste Teilfläche wurde im November 2001 an den Airbus-Konzern übergeben.

Brisant: Eigene Interessen Hamburgs

Der Fall des Mühlenberger Lochs zeigt deutlich, wie sehr die Interessen lokaler Politik mit denen der Wirtschaft verknüpft sind. Hamburg hat sich bereits bei der Auswahl des Standortes für die Endmontage auf politischer Ebene massiv für das Werk in Finkenwerder eingesetzt. So hatte die Stadt – noch unter rot-grüner Regierung – angeboten, die für die Werkserweiterung notwendige Verfüllung eines Teils des Mühlenberger Lochs und die Herrichtung der Baufläche auf eigene Kosten durchzuführen. Diese Bereitstellung und Finanzierung der Bauflächen durch die Stadt ist eine direkte Subvention des EADS-Konzerns. Laut dem Hamburger Wirtschaftssenator Uldall investiert Hamburg für die Airbus-Ansiedlung 650 Mio. Euro.[5] Schon dieser Einsatz Hamburgs weckt Misstrauen bezüglich der Unabhängigkeit der städtischen Planfeststellungsbehörden bei der Entscheidung über das Vorhaben. Brisant ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Stadt selbst, vertreten durch die Wirtschaftsbehörde, Amt für Strom- und Hafenbau, den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beantragt hat – zuständig für die Entscheidung hierüber war ebenfalls die Wirtschaftsbehörde, Amt für Strom- und Hafenbau. Diese Identität ist nicht gerade geeignet, Vertrauen in die Unabhängigkeit der für Anhörung und Planfeststellung zuständigen Bediensteten zu wecken – wenn diese mit den Antragstellern Tür an Tür sitzen und sich beim Mittagessen in der Kantine treffen, ist Skepsis hier mehr als angebracht.

Öffentliches Interesse an der Werkserweiterung?

Für die Rechtmäßigkeit der Werkserweiterung ist von entscheidender Bedeutung, ob ein öffentliches Interesse an dem Vorhaben besteht. Das öffentliche Interesse spielt zunächst eine Rolle bei der Frage, ob zugunsten der Werkserweiterung in Rechte Dritter eingegriffen werden darf. Zwar waren keine Enteignungen nötig, doch sind Fluglärmbelastungen der AnwohnerInnen zu erwarten, die das immissionsschutzrechtlich zulässige Maß überschreiten und damit eine Beeinträchtigung des Eigentums darstellen. Daneben ist das öffentliche Interesse relevant, wenn es um die Eingriffe in die Natur geht.

Ein öffentliches Interesse, das zu Eingriffen in entgegen stehende Rechte Dritter bis hin zur Enteignung berechtigt, ist in Rechtsprechung und Literatur anerkannt und auch von der Sache her unproblematisch in den Fällen, in denen ein Vorhaben einem öffentlichen Bedarf dient und keine unmittelbaren Gewinninteressen Privater im Spiel sind. Klassisches Beispiel hierfür ist die Fernstraßenplanung. Andererseits besteht bei Vorhaben, die allein den privaten Interessen des Vorhabenträgers dienen, kein öffentliches Interesse. Sie sind nur zulässig, wenn Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden.

Problematischer ist die Bewertung bei Vorhaben, die sowohl privaten als auch öffentlichen Interessen dienen, wie etwa Abfalldeponien, die privat betrieben werden – neben das private Gewinninteresse tritt hier das öffentliche Interesse an einer geordneten Abfallentsorgung. Für die Fälle der Abfallentsorgung hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) anerkannt, dass die Vorhaben aufgrund des zugleich verfolgten Allgemeininteresses Eingriffe in Rechte Dritter bis hin zu Enteignungen rechtfertigen können. Ähnlich sind z.B. Vorhaben der öffentlichen Energieversorgung durch ein privates Unternehmen oder privat betriebene Verkehrsflughäfen einzuordnen. Die Versorgung der Bevölkerung mit Energie ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und dient dem öffentlichen Interesse; auch privat betriebene Verkehrsflughäfen dienen dem allgemeinen Flugverkehr.[6]

Den zuletzt genannten Fällen ist gemeinsam, dass sie trotz des privaten Gewinninteresses, dem sie auch bzw. primär dienen, gleichzeitig eine öffentliche Funktion der Daseins- bzw. Infrastrukturversorgung wahrnehmen. Dieser gemeinnützige Effekt hängt hier *unmittelbar* mit der Zweckbestimmung des Vorhabens zusammen – die Gemeinnützigkeit liegt gerade in der Abfallentsorgung, der Energieversorgung oder der Eröffnung des Flugverkehrs. Das öffentliche Interesse wird unmittelbar durch das Vorhaben befriedigt und unabhängig davon, ob das Vorhaben tatsächlich Gewinne erzielt oder aber Defizite einbringt. Das rechtfertigt es, zur Vorhabenrealisierung auch Eingriffe in Rechte Dritter zuzulassen.

Bloß mittelbar!

Anders ist die Lage bei der Airbus-Werkserweiterung. Hier handelt es sich um einen privaten Werksflughafen, der dem allgemeinen Flugverkehr nicht zur Verfügung steht und somit nicht der öffentlichen Infrastruktur und Daseinsvorsorge dient. Hauptargument für ein öffentliches Interesse an dem Vorhaben ist das Versprechen des Airbus-Konzerns, die Fertigung des A 380 würde 4.000 neue Arbeitsplätze in Hamburg bringen. Diese Zahlen werden von unterschiedlicher Seite bezweifelt und bis heute ist unklar, wie viele zusätzliche Arbeitsplätze in Finkenwerder tatsächlich entstanden sind und noch entstehen werden.[7]

Unabhängig davon, wie realistisch die Prognosen sind, ist die Airbus-Werkserweiterung mit den oben genannten Beispielen nicht vergleichbar. Auch wenn man von grundsätzlicher Kritik an der Wirtschaftsgläubigkeit absieht und anerkennt, dass die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze und die Förderung der regionalen Infrastruktur im öffentlichen Interesse liegen, so sind diese Effekte doch keine unmittelbare Folge des Airbus-Vorhabens. Die Folgen für den Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaft entstehen – anders als die Auswirkungen für die Daseinsvorsorge in den oben genannten Beispielen – nicht aus der konkreten Funktions- oder Zweckbestimmung der Airbusproduktion (ein unmittelbarer Zusammenhang wäre etwa gegeben, wenn die werkseigene Start- und Landebahn auch dem öffentlichen Flugverkehr zur Verfügung stünde) und beziehen sich nicht auf einen gesetzlich festgelegten Allgemeinwohlzweck. Vielmehr handelt es sich um Nebeneffekte, die jede größere Industrieansiedlung mit sich bringt. Das öffentliche Interesse an derartigen Vorhaben kann als ein *mittelbares* bezeichnet werden.

Ein bloß mittelbares öffentliches Interesse reicht jedoch nicht aus, um Eingriffe in entgegen stehende Rechte Dritter zu rechtfertigen. Würde man derartige mittelbare, unspezifische und nicht mit einer gesetzlichen Zielsetzung zusammen hängende allgemeinwohlfördernde Auswirkungen eines Vorhabens als ausreichend anerkennen, würde jedes wirtschafts- und arbeitsplätzefördernde Vorhaben zu Eingriffen in Rechte Dritter bis hin zu Enteignungen berechtigen. Die Grundrechte stünden unter dem Vorbehalt der Abwägung mit wirtschaftlichen Interessen.

Dies widerspräche auch den Grundsätzen, die das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) für die Enteignung zugunsten Privater formuliert hat.[8] Danach ist eine Enteignung zugunsten eines Privaten, die mittelbar dem Allgemeinwohl dient, nur zulässig, wenn ein Gesetz den mittelbar verwirklichten Enteignungszweck deutlich umschreibt, die grundlegenden Enteignungsvoraussetzungen und das Verfahren zu ihrer Ermittlung festlegt sowie Vorkehrungen zur Sicherung des verfolgten Gemeinwohlzieles regelt. Der Planfeststellung der Airbus-Werkserweiterung lag kein entsprechendes Gesetz zugrunde, insbesondere sieht das Luftverkehrsgesetz, nach dem sich die Zulassungsentscheidung richtet, keine Regelung über die mittelbare Förderung von Arbeitsmarkt und Wirtschaft vor.

Daneben ist zweifelhaft, wie eine dauerhafte Sicherung des verfolgten Gemeinwohlzieles aussehen sollte: Arbeitsplatzgarantien wird Airbus kaum geben können und bloße Absichtserklärungen sind im Falle einer tatsächlichen Krise wirkungslos. Schließlich ist die mittelbare Förderung des öffentlichen Interesses keineswegs allein oder auch nur wesentlich besser durch das konkrete Airbus-Vorhaben zu erreichen. Ausswei-

Anmerkungen:

1 Beschluss v. 18.12.2000, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ)* 2001, 1173.
2 Teilbeschluss v. 19.2.2001, *NVwZ* 2001, 1173.
3 Urteil v. 27.8.2002, *Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland (NordÖR)* 2002, 459.
4 Beschluss v. 2.10.2002, *NordÖR* 2002, 468.
5 Vgl. das Streitgespräch im *Hamburger Abendblatt* v. 8.3.2003.
6 Vgl. Prall, *NordÖR* 2001, 187.
7 Vgl. dazu z.B. das Streitgespräch zwischen Wirtschaftssenator Uldall, Hans Bauer und Hark Bohm im *Hamburger Abendblatt* v. 8.3.2003.
8 Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE) 74, 264, Leitsatz 2.

tungen der Produktion lassen ähnliche Effekte an jedem Standort erwarten, sodass es zahlreiche Alternativen zur Zweckerreichung gäbe. Dieser Umstand lässt es zweifelhaft erscheinen, warum ein öffentliches Interesse an der Vorhabenrealisierung gerade an dieser Stelle bestehen soll.
Zwar hat das BVerfG die genannten Grundsätze explizit nur für Enteignungen aufgestellt, die für die Airbus-Erweiterung nicht erforderlich waren. Aber auch Eingriffe in das Eigentum unterhalb der Enteignungsschwelle (und solche stellen die zu erwartenden Lärmbelastungen dar) lassen sich nur aufgrund von öffentlichen Interessen rechtfertigen. Hierfür sind nur mittelbar verfolgte öffentliche Interessen aber letztlich aus den gleichen Gründen wie bei einer Enteignung nicht ausreichend.[9]

Das Airbus-Gesetz

Dieser Befund – der dazu führte, dass das VG Hamburg das Vorhaben wegen der Auswirkungen auf die Rechte der AnwohnerInnen für rechtswidrig erklärte – löste in der Hamburger Politik erneute Angst vor einem Scheitern des Prestigeprojektes aus. Um dies zu vermeiden, unternahm die Hamburger Bürgerschaft im Juni 2002 mit dem „Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg“[10] einen krampfhaften Versuch, das öffentliche Interesse an dem Vorhaben von oben zu verordnen. In § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes heißt es:

> „Maßnahmen zum Erhalt und zur Erweiterung der Flugzeugproduktion am Standort Finkenwerder sichern und fördern den Luftfahrtindustriestandort Hamburg. Sie dienen dem Wohl der Allgemeinheit. Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere die Erweiterung des Airbus-Werkgeländes durch Inanspruchnahme einer Teilfläche des Mühlenberger Lochs, Verlängerungen der Start- und Landebahn, Erhöhungen der Flugbewegungen sowie Errichtung und Betrieb erforderlicher baulicher und luftverkehrlicher Anlagen. Soweit die Maßnahmen Gegenstand einer Planfeststellung oder Plangenehmigung sind, finden auf sie die Vorschriften Anwendung, die für gemeinnützige Vorhaben gelten.“

Dieser Versuch, Industrieförderung rechtlich abzusichern und einem konkreten unternehmerischen Vorhaben pauschal die Weihen der Gemeinnützigkeit – und damit des öffentlichen Interesses – zu verleihen, dürfte relativ einmalig sein und bei jedem, der die Hintergründe nicht kennt, wird der Gesetzestext wohl nur Erstaunen hervorrufen. Ob die Hamburger Politik ihrem Anliegen, die derzeitige und wohl auch künftige Werkserweiterungen problemlos(er) gegen vorhandene Widerstände durchdrücken zu können, damit näher kommt, ist jedoch zweifelhaft. Das Gesetz ist nämlich in mehrfacher Hinsicht verfassungswidrig und dürfte deshalb seinen Zweck nicht erfüllen. Zum einen mangelt es schon an der Gesetzgebungskompetenz des Landes. Denn das Gesetz modifiziert letztlich das bundesrechtlich im Luftverkehrsgesetz geregelte Zulassungsrecht für Flugplätze für das Airbus-Werk. Damit betrifft es aber einen Regelungsbereich, der nach dem Grundgesetz in die ausschließliche Kompetenz des Bundesgesetzgebers fällt.[11]
Politisch bedenklicher und ebenso verfassungswidrig ist, dass der Gesetzgeber hier versucht, in die Bereiche der Rechtsanwendung einzudringen. Grundsätzlich ist es Sache der Verwaltung und der Gerichte, festzustellen, ob bestimmte Sachverhalte den Voraussetzungen der Gesetze entsprechen. Die Feststellung, die genannten Maßnahmen dienten dem Wohl der Allgemeinheit, schreibt aber quasi eine bestimmte Subsumtion des Sachverhaltes „Werkserweiterung“ unter die Regelungen, die für die Realisierung des Vorhabens auf das Wohl der Allgemeinheit abstellen, vor. In der gesetzgeberischen Subsumtion eines Einzelfalles unter bestimmte Normen liegt ein Missbrauch der Gesetzesform für die Rechtsanwendung.[12]
Aber auch inhaltlich ist die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes zweifelhaft. BVerfG und BVerwG halten das Ziel, Arbeitsplätze zu schaffen, für zu unspezifisch, um eine hinreichende Legitimation für Eingriffe in Rechte Dritter zu vermitteln und haben Zweifel daran geäußert, ob ein Gesetz, das derart allgemeine öffentliche Interessen als Vorhabenzweck zulässt, mit dem Bestimmtheitsgebot vereinbar wäre.[13]

Naturschutz ohne Chance

Auch die Interessen am Erhalt des Schutzgebietes Mühlenberger Loch mussten hinter dem unbedingten Willen Hamburgs zur Ansiedlung der A 380-Produktion zurückstehen. Hier spielt die Frage nach dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben ebenfalls eine Rolle. Da das Vorhaben ein gemeldetes FFH-Gebiet beeinträchtigt, ist es naturschutzrechtlich nur zulässig, wenn u.a. „zwingende Gründe des öffentlichen Interesses“ für das Vorhaben sprechen. Wie für die Eingriffe in

Rechte Dritter ist auch hier die Frage, ob ein nur mittelbares öffentliches Interesse ausreicht, um Naturschutzbelange zu überwinden, zu verneinen.

Die juristische Argumentation ist zwar etwas anders, denn den Interessen an der Vorhabenrealisierung stehen hier keine Grundrechte gegenüber. Allerdings ist auch der Naturschutz in Art. 20a Grundgesetz verfassungsmäßig abgesichert, was seine Bedeutung unterstreicht und die Anforderungen an Beeinträchtigungen erhöht, so dass auch im Verhältnis zum Naturschutz ein bloß mittelbares öffentliches Interesse nicht ausreichen kann. Zum anderen aber gilt hier ebenfalls, dass die tatsächlichen positiven Auswirkungen für das öffentliche Interesse nur schwer zu ermitteln und abzusichern sind. Schließlich verlangt das Naturschutzrecht ausdrücklich, dass keine Alternativen vorhanden sein dürfen, den Vorhabenzweck an anderer Stelle zu verwirklichen. Da die zu erwartenden wirtschaftlichen Effekte an jedem Standort bei jeder Unternehmensansiedlung diesen Umfangs zu erwarten sein dürften, wird stets eine Alternative vorliegen, um diese Zwecke zu erreichen. Diese Bedenken gegen das Vorliegen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses haben jedoch weder die Stadt Hamburg noch die Europäische Kommission gestört, die aufgrund des Europäischen Naturschutzrechtes eine Stellungnahme abgeben musste und in dieser das Vorhaben trotz seiner Auswirkungen auf das Mühlenberger Loch für zulässig hielt.

In den Verfahren vor den Hamburger Gerichten spielte das Naturschutzrecht keine Rolle, weil sich die klagenden AnwohnerInnen nur auf ihre eigenen Rechte und nicht auf Verletzungen des Naturschutzrechts stützen konnten. Gerichtliche Entscheidungen mit Bezug auf den Naturschutz gab es jedoch aufgrund einer anderen Problematik: Um den durch das Vorhaben im Mühlenberger Loch verursachten Eingriff in Natur und Landschaft zu kompensieren, was naturschutzrechtlich zwingend vorgeschrieben ist, sollten verschiedene Flächen u.a. in Schleswig-Holstein ökologisch aufgewertet, ihr Zustand verbessert werden. Dabei war bekannt, dass die Kompensationsflächen teilweise bereits als Naturschutzgebiet ausgewiesen sind und als solches bereits ökologisch höchstwertige Flächen darstellen. Auf eine Klage von Umweltverbänden hin hat das VG Schleswig im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes dieses Vorgehen zumindest für eine Fläche für unzulässig erklärt.[14] Das betroffene Gebiet stelle bereits ein höchstwertiges Naturschutzgebiet dar, welches nicht aufwertungsbedürftig und wohl auch nicht aufwertungsfähig und somit zur Kompensation des Eingriffs im Mühlenberger Loch ungeeignet sei.

Dass diese Entscheidung nicht zu einer Einstellung der Bauarbeiten am Mühlenberger Loch geführt hat, zeigt erneut, dass dieses Vorhaben um nahezu jeden Preis, nämlich unter Inkaufnahme offensichtlicher Rechtsverstöße, realisiert werden soll. Wenn die Rechtswidrigkeit der – gesetzlich zwingend vorgeschriebenen – Kompensationsmaßnahmen keinerlei Auswirkungen zeitigt, lässt dies zudem generell erhebliche Zweifel an der Effektivität der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung aufkommen.

Standort vor Umwelt

Die Auffassung der Stadt Hamburg, wonach eine mittelbare und unspezifische Förderung des Allgemeinwohls durch mögliche positive Effekte auf Arbeitsmarkt und Infrastruktur als Rechtfertigung für Eingriffe eines Vorhabens in Rechte Dritter genügt, führt dazu, dass die Grundrechte stets unter einem Abwägungsvorbehalt mit privatwirtschaftlichen Interessen stehen – eine Ansicht, die gut zu der momentanen Orientierung der Politik an Markt, internationalem Wettbewerb und Standortförderung passt. Außerdem zeigt sich, dass bei einer entsprechenden Prioritätensetzung seitens der lokalen Politik auch eine umfassende Ausweisung nach Naturschutzrecht einem Gebiet nichts nützt. Diese unbedingte Orientierung an Wirtschafts- und Standortdenken bis hin zur erbitterten Konkurrenz um Industrieansiedlungen im nationalen und europäischen Bereich lässt alle Absichtserklärungen und Gesetze zum Schutz von Umwelt und Natur als hohle Phrasen erscheinen – Papier ist geduldig, wenn es im Zweifelsfall doch nicht verhindert, dass Umweltschutzinteressen zugunsten von Standortpolitik zurückgestellt werden.

Fortsetzung folgt?

Hinzugefügt sei schließlich, dass eine Fortsetzung der Kontroversen um das Airbus-Werk bevorsteht. Um die Frachtversion des A 380 zu realisieren, muss nämlich die Start- und Landebahn weiter verlängert werden. Diesmal sollen hierfür nicht elb- sondern landseitige Flächen in Anspruch genommen werden. Dumme Nebenfolge: Die Piste würde bis in das Obstdorf Neuenfelde hineinreichen, das zum großen Teil eingeebnet werden müsste.[15] Aber angesichts der angeblichen, nunmehr auch mit dem Segen des Gesetzgebers versehenen Ge meinnützigkeit der Luftfahrtindustrie stellt dies in den Augen des EADS-Konzerns wohl kein großes Hindernis dar. Und wenn die BewohnerInnen von Neuenfelde ihre Grundstücke im Interesse des Allgemeinwohls nicht freiwillig aufgegeben, gibt es schließlich das Instrument der Enteignung. Zumal Hamburg sich auch auf Bundesebene um eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes dahingehend bemüht, dass Enteignungen zugunsten Privater ermöglicht werden. Man darf gespannt sein, wie's weitergeht.

Karin Bieback ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Harburg.

Anmerkungen:

9 Ausführlich hierzu Ramsauer / Bieback, *NVwZ* 2002, 277, 282 ff.

10 *Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt (HmbGVBl.)* v. 28.6.2002, S. 96, http://www.luewu.de/GVBL/2002/19.pdf.

11 Lenz, *NordÖR* 2002, 442, 443.

12 Bull, *NordÖR* 2002, 439, 440.

13 BVerfGE 74, 264, 287; *Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE)* 71, 166, 168.

14 VG Schleswig, Beschluss v. 10.10.2001; bestätigt durch OVG Schleswig, Beschluss v. 12.2.2002, *NordÖR* 2002, 164.

15 Vgl. hierzu Pressemeldungen v. 5. Juni 2002 in der *taz*, der *Welt* und dem *Hamburger Abendblatt*.

Literatur:

Bull, Hans Peter, Der Gesetzgeber als Zauberkünstler – ein Wunder oder ein Flop?, in: *Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland (NordÖR)* 2002, 439.

Lenz, Christofer, Hamburgs verfassungswidriges Airbus-Gesetz, in: *NordÖR* 2002, 442.

Prall, Ursula, Zur Abgrenzung von gemein- und privatnützigen Planfeststellungen, in: *NordÖR* 2001, 187.

Ramsauer, Ulrich / Bieback, Karin, Planfeststellung von privatnützigen Vorhaben, in: *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ)* 2002, 277.