



# Ev.-luth. St. Pankratius-Kirchengemeinde in Hamburg-Neuenfelde

Organistenweg 7 · 21129 Hamburg · Fax (040) 74 52 79 64

---

Der Kirchenvorstand

Hamburg-Neuenfelde, 19. Oktober 2004

## Ergebnisse der Kirchenvorstandssitzung am 18. Oktober 2004

Sehr geehrte Vertreter der Medien,

der Kirchenvorstand der Ev.-luth. St. Pankratius-Kirchengemeinde in Hamburg-Neuenfelde hat auf einer regulären (d.h. seit Jahresbeginn für diesen Tag geplanten) Sitzung am Abend des 18. Oktober 2004 auch die jüngste Entwicklung um die gerichtlich gestoppte Airbus Start- und Landebahnverlängerung eingehend und gewissenhaft beraten.

**A.** Der Kirchenvorstand ist zunächst übereingekommen, zu dieser Frage künftig nichts mehr mündlich zu verlautbaren, sondern sich ausschließlich schriftlich an die Öffentlichkeit zu wenden. Das gilt auch für das Neuenfelder Pastorenehepaar Ulrike und Ralf Jenett, das dem Kirchenvorstand angehört. Nachfragen zu den Äußerungen des Neuenfelder Kirchenvorstands können dem Kirchenvorstand allein schriftlich gestellt werden (per Brief oder Fax, s. Briefkopf), oder den beiden Rechtsanwälten, die den Kirchenvorstand in dieser Sache vertreten (Dr. Peter C. Mohr und Rüdiger Nebelsieck; Telefon 040/30 62 4-235, Fax 30 62 4-222, E-Mail [info@mohrpartner.de](mailto:info@mohrpartner.de)).

**B.** Zweitens gibt der Kirchenvorstand der Öffentlichkeit zu bedenken, warum er sein strittiges Grundstück nicht verkauft:

1. Dass eine Airbus Start- und Landebahnverlängerung nach Neuenfelde allein zahlreiche Arbeitsplätze schüfe oder sicherte, ist eine weit verbreitete Hoffnung, die nüchterner Prüfung bislang nicht standhält. Wenn ohne ein Stück kirchliches Pachtland *nachweislich* viele Menschen aus klarer Sachnotwendigkeit um ihre Arbeitsplätze gebracht würden, wäre es für diese Arbeitsplätze herzugeben.
2. Das Hamburger Oberverwaltungsgericht prüfte alles, was jetzt diskutiert wird, und erkannte: Der Airbuskonzern braucht nach eigenen konkreten Angaben eine längere Start- und Landebahn kaum – überhaupt nicht zum Bau irgendeines A 380, auch nicht zur Auslieferung der Passagierversion (mit einem Anteil von ca. 80% der Regelfall in der A 380-Familie), sondern lediglich zur Auslieferung (bislang zweier) einzelner A 380-Frachtmaschinen. Von der allein könne, sachlich betrachtet, nur ein verschwindend geringer Teil der Hamburger A380-Arbeitsplätze und -Investitionen für Auslieferungszentren u.a. abhängen. Eine spätere Nutzung der längeren Start- und Landebahn für noch größere Flugzeugtypen und viele dadurch neu entstehende

Hamburger Arbeitsplätze sichere Airbus nicht konkret zu. Nach allem, was derzeit verlässlich sei, gelte: Gemeinnützig ist die Verlängerung kaum, normales Grundeigentum ihr nicht zu opfern.

3. Urteile unbestechlicher Richter verdienen im Rechtsstaat Respekt und Beachtung.
4. Die Kirchengemeinde hält sich daran. Sie bittet alle Mitbürger und Verantwortlichen, mit ihr das Urteil und die Urteilsbegründung des Hamburger Oberverwaltungsgerichts zu lesen und ernst zu nehmen.<sup>1</sup> Sie versucht nicht, Politik zu machen, sondern beugt sich in weltlichen Dingen dem Urteil der weltlichen Richter, in ewigen Dingen dem Urteil Gottes.
5. Der Kirchenvorstand ist gerne bereit, mit dem Ersten Bürgermeister ein klärendes Gespräch zu führen.

Gegen eine sinnverfälschende Darstellung oder Umdeutung dieser Aussagen in der Öffentlichkeit behält sich der Kirchenvorstand rechtliche Schritte vor.

Sie, sehr verehrte Vertreter der Presse, bitte ich um Ihr Verständnis, dass auch ich mich an die unter A. getroffene Regelung halte und Ihnen deshalb bis auf weiteres empfehle, von Anrufen und Hausbesuchen im Pastorat abzusehen. Meine Frau und ich werden keine Interviews geben, auch nicht für Film- oder Fotoaufnahmen zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Ralf Jenett (Pastor),  
Vorsitzender des Kirchenvorstands

Anlage  
Auszüge aus dem OVG-Urteil vom 9.8.2004

---

<sup>1</sup> Der Kirchenvorstand stellt Ihnen im Anhang einen Auszug aus dem OVG-Urteil vom 9. August 2004 (Az. 2 Bs 300/04) mit den hier relevanten Passagen zur Verfügung. Wichtige Abschnitte sind darin sekundär zur schnelleren Orientierung hervorgehoben.

## Auszug aus dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 9. August 2004

2 Bs 300/04, S. 21-24. Wichtige Worte und Passagen sind zur schnelleren Orientierung sekundär hervorgehoben.

»Diese [der Planfeststellungsbehörde obliegende] **Prüfung führt hinsichtlich des konkreten Vorhabens dazu, dass auf der Basis der dem Beschwerdegericht [OVG Hamburg] bekannten Umstände derzeit kein Bedarf für das Vorhaben erkennbar ist, der ein Enteignungen rechtfertigendes Gewicht aufweist.** Dabei unterstellt [!] das Gericht zu Gunsten der Beigeladenen [Airbus Deutschland], dass Flüge für die industrielle Abnahme und Kundenauslieferungsflüge der Frachtversion des A 380 ohne eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Standort Hamburg-Finkenwerder nicht möglich sind und der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel im Ergebnis keine der Beigeladenen zumutbare Alternative für diese Flüge darstellt. Eine objektive Alternative für diese Flüge besteht jedoch im Rahmen des Konzerns, zu dem die Beigeladene gehört und in dem die Flugzeuge arbeitsteilig produziert werden, am Standort Toulouse, an dem für die Passagierversion des A 380 nach den Ausführungen der Beigeladenen ohnehin ebenfalls ein jenem in Hamburg gleichwertiges Auslieferungszentrum errichtet werden soll, um im Rahmen der gleichberechtigten Stellung beider Standorte dort die z.Zt. produzierte Passagierversion des A 380 sowie die Frachtversion ausliefern zu können. Es ist zu keinem Zeitpunkt geltend gemacht worden und auch nicht ersichtlich, dass die Abnahme Flüge und die Auslieferung dort organisatorisch oder wirtschaftlich nicht sinnvoll möglich wären. Die nach geografischen Gesichtspunkten vorgenommene Verteilung der Kundenauslieferungen auf die Standorte Toulouse und Hamburg setzt eine gleichwertige Kompetenz beider Standorte voraus und ist | aufgrund des Anknüpfungsmerkmals für die Auslieferungszuständigkeit aber zugleich systembedingt Unsicherheiten beim jeweiligen Umfang der Aufgaben ausgesetzt. Dies zeigt nicht zuletzt der Umstand, dass **nach der gegenwärtigen Auftragslage** und der bestehenden geografischen Auslieferungsverteilung **von den bereits bestellten 17 Frachtflugzeugen lediglich 2 in Hamburg ausgeliefert** werden sollen. Ob solche Ungleichgewichtigkeiten der Kapazitätsauslastung der Auslieferungszentren nicht ohnehin Anlass zu konzerninternen Steuerungsmaßnahmen geben, kann dahinstehen.

Der unmittelbare **Nachteil** für die Beigeladene als deutsche Tochtergesellschaft des Konzerns, ihren Standort in Hamburg-Finkenwerder und für die mittelbar gemeinwohlbegründenden Belange **beschränkt sich bei einem Verzicht auf die Verlängerung der Start- und Landebahn auf den Wegfall der (vollständigen) industriellen Abnahme oder der dazu erforderlichen Abnahme Flüge und die anteilig vorgesehenen Auslieferungen der Frachtversion des A 380.** Auf der Basis der im Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 sowie in den zitierten Parlamentsunterlagen abgegebenen Erklärungen und auch nach dem Vorbringen der Beigeladenen in diesem Beschwerdeverfahren bleiben **Abnahme und Auslieferung der produzierten Passagierversion hiervon unberührt.**

Nach der **Absatzprognose** der Beigeladenen für Frachtflugzeuge im Rahmen des bisher erkennbaren Gesamtbedarfs der zur Zeit zur Fertigung vorgesehenen Typen des A 380 handelt es sich hierbei um einen vergleichsweise geringen Anteil des Gesamtvolumens aller abzuliefernden Maschinen; die Beigeladene geht in ihren Ausführungen davon aus, dass **20 v.H. des derzeit erkennbaren Bedarfs** an Großraumflugzeugen auf **Frachtmaschinen** entfallen wird. Hiervon soll statistisch höchstens die Hälfte von den Kunden in Hamburg abgenommen und an diese ausgeliefert werden.

**Dass vor diesem Hintergrund allein die Abnahme und Auslieferung der Frachtversion des A 380 am Standort Hamburg-Finkenwerder eine nicht nur unerhebliche Zahl zusätzlicher Arbeitsplätze bei der Beigeladenen schafft oder ein Verzicht zum Wegfall einer nicht unerheblichen Zahl bereits geschaffener Arbeitsplätze führt, ist weder geltend gemacht worden [!] noch sonst offensichtlich. Gleiches gilt für die Frage, ob allein mit Blick auf diesen Anteil deshalb Investitionen von erheblicher und dauerhafter Bedeutung unterbleiben. Genauso wenig ist angesichts des Anteils der Frachtmaschinen an der Gesamtproduktion offenbar, dass der Luftfahrtstandort Hamburg-Finkenwerder Kompetenzen von Gewicht allein deshalb verliert, wenn die Abnahme und Auslieferung**

**der Frachtversion des A 380 in Hamburg nicht möglich sein sollte.** Dass diese Variante des A 380 technologische Unterschiede zur Passagierversion aufweist, die zu maßgeblichen Wissens- oder Kompetenzverlusten dieses Standorts führen, lässt sich keinen Ausführungen entnehmen. | **Denn nicht in Frage steht, dass auch die Frachtversion des A 380 am Standort Hamburg-Finkenwerder landen und starten kann, um hier im Bereich der Innenausstattung und Lackierung, wie nach der Produktionsaufteilung vorgesehen, fertiggestellt zu werden. Auch die industrielle Endabnahme dieser und weiterer Fertigungsabschnitte ist am Standort Hamburg-Finkenwerder möglich. Gleiches gilt für etwaige Nacharbeiten,** soweit die während des Überflugs von Toulouse nach Hamburg ermittelten Daten solche erforderlich machen. **Lediglich der technische Abnahmeflug zur abschließenden Feststellung der zugesagten technischen Leistungsdaten vor dem Beginn der Kundenauslieferung und diese selbst,** soweit sie nach der generellen geografischen Aufteilung der Kundenauslieferungen in Hamburg stattfinden sollen, **sind** auch unter Berücksichtigung des Schriftsatzes der Beigeladenen vom 29. Juli 2004 **von einer fehlenden Verlängerung der Start- und Landebahn zwingend betroffen. Hierbei handelt es sich jedenfalls im Rahmen der industriellen Abnahme um einen vergleichsweise kleinen Arbeitsanteil.**

Dass auf diese Weise den von der Beigeladenen hervorgehobenen **Kundenwünschen** nicht Rechnung getragen werden kann, ist gegenwärtig nicht ersichtlich. Denn auch gegenwärtig werden Flugzeuge vom Konzern der Beigeladenen an beiden Standorten an die Kunden ausgeliefert und hängt der Auslieferungsort für die Fluggesellschaften vom Typ des jeweiligen bestellten Flugzeugs ab, so dass Fluggesellschaften, die mehrere Typen beziehen, je nach Typ an beiden Standorten Flugzeuge übernehmen. Auch für die von der Beigeladenen in ihrer Stellungnahme hervorgehobenen **wirtschaftlichen Vorteile** der Kundenauslieferungen des A 380 **für andere Betriebe in der Region Hamburg und das wirtschaftliche Ansehen der Region in den Abnehmerländern** gilt nichts anderes. Sie sind **unmittelbar abhängig** von der Zahl der Auslieferungen von Flugzeugen des Typs A 380 (und anderer Modelle) am Standort, im Prinzip aber **nicht davon, ob am Standort auch Frachtmaschinen des A 380 ausgeliefert werden.**

Soweit insbesondere die Beigeladene darauf verweist, dass auch **weitere Muster** der sich entwickelnden **A 380-Familie noch länger und schwerer** werden könnten und deshalb eine Verlängerung der Start- und Landebahn erforderten, ist **ein derartiger Bedarf**, der nicht Gegenstand der Bedarfsbegründung war, **nicht hinreichend konkret**, um dem Grunde nach oder in quantitativer Hinsicht beurteilt zu werden und mit Blick auf die zwingenden Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG [Grundgesetzlicher Schutz des Eigentums] zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Enteignung zu rechtfertigen.

Eine andere Beurteilung ist auch nicht gerechtfertigt, wenn man die Erwägungen von Antragsgegnerin [Freie und Hansestadt Hamburg] und Beigeladener im Beschwerdeverfahren heranzieht, **(nur) die Verlängerung der Start- und Landebahn eröffne dem Standort Hamburg-Finkenwerder eine hinreichende Entwicklungsmöglichkeit.** Diesen Gesichtspunkt, der in der Bedarfsbegründung der Beigeladenen mit dem Verweis auf eine Erklärung seitens des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg angesprochen worden ist, „im Rahmen und nach Maßgabe der rechtlichen Regelungen alle Schritte zu unternehmen, damit der Beigeladenen ab 2006 eine Start- und Landebahn zur Verfügung steht, wie sie von Toulouse zur Verfügung gestellt wird“, hat der angefochtene Planfeststellungsbeschluss nicht als bedarfsbegründend aufgenommen. Er wäre als solcher allerdings genauso **wenig geeignet, um eine Enteignung zu rechtfertigen, wie die** vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und der Beigeladenen geäußerte **Befürchtung, der Standort Hamburg-Finkenwerder werde im Rahmen des Konzerns der Beigeladenen wegen seiner kürzeren Start- und Landebahn einen Konkurrenznachteil gegenüber dem Standort in Toulouse erleiden und könne zukünftig zu einem Standort „zweiter Klasse“ werden, der an künftigen Innovationen nicht mehr teilhabe. Derartige Überlegungen trennen nicht hinreichend zwischen nachteiligen Wirkungen, die aus sachlichen Gründen plausibel sind, und Entwicklungen, die durch konzerninterne Vorgaben unabhängig von sachlichen Notwendigkeiten gesteuert werden können.** Die Freie und Hansestadt Hamburg hat der Beigeladenen im Hinblick auf die strukturpolitische Bedeutung des Unternehmens für Arbeitsplätze und Wirtschaftsstruktur durch

die Entscheidungen des hamburgischen Gesetzgebers eine Stellung eingeräumt, die über jene anderer Wirtschaftsunternehmen hinausgeht, die jedoch die Maßstäbe und Grenzen des Art. 14 Abs. 3 GG nicht verändert und nicht verändern kann.«