

## B e s c h l u s s v o m 9. A u g u s t 2 0 0 4

2 Bs 300/04  
15 E 2345/04

### G r ü n d e :

I.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene wenden sich mit ihrer Beschwerde gegen einen Beschluss des Verwaltungsgerichts Hamburg vom 28. Juni 2004, mit dem dieses den Antragstellern vorläufigen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss „Airbus Start- und Landebahnverlängerung“ vom 29. April 2004 gewährt hat. Dieser Planfeststellungsbeschluss ermöglicht die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn des Sonderlandeplatzes der Beigeladenen in Hamburg-Finkenwerder um 589 Meter in Richtung Südwesten sowie weitere daraus resultierende Folgemaßnahmen.

In Hamburg-Finkenwerder besteht seit den dreißiger Jahren ein Flugzeugwerk. Zu dem Werk gehört ein Flugplatz für den Werkflugbetrieb. Die Start- und Landebahn verläuft in südwestlicher/nordöstlicher Richtung (Betriebsrichtungen 23/05). Das Flugzeugwerk und der Werkflugplatz erfuhren in den letzten Jahren mehrfach erhebliche Erweiterungen.

Im September 1997 beschloss der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die Voraussetzungen zu schaffen, um den Bau des vom Konzern der Beigeladenen geplanten Großraumflugzeugs A3XX - jetzt A 380 - in Hamburg-Finkenwerder zu ermöglichen. Im Juni 1998 bewarb sich die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Beigeladenen als Standort für die Fertigung des A3XX.

Im Oktober 1998 beantragte die Freie und Hansestadt Hamburg bei der Planfeststellungsbehörde ihrer Wirtschaftsbehörde, Amt Strom- und Hafenausbau – im folgenden als Antragsgegnerin bezeichnet - die wasserrechtliche Planfeststellung eines Plans, mit dem u.a. die Zuschüttung einer etwa 170 ha großen Teilfläche des Mühlenberger Lochs zur Herrichtung einer Baufläche, die Schaffung einer etwa 150 Meter in die Elbe ragenden Halbinsel als Grundfläche für eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Sonderlandeplatzes der Beigeladenen, der Neubau und die Anpassung von Hochwasserschutzanlagen sowie ergänzende Anlagen und Folgemaßnahmen ermöglicht werden sollten. Gleichzeitig beantragte die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH, die unmittelbare Rechtsvorgängerin der Beigeladenen, die Feststellung eines Planes nach dem

Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der u.a. die Verlängerung der Start- und Landebahn um 309 Meter in Richtung Nordosten sowie um 54 Meter Richtung Südwesten auf insgesamt 2.684 Meter unter gleichzeitiger Verbreiterung um 30 Meter auf 75 Meter und Verlegung der nordöstlichen Landeschwelle um 277 Meter in Richtung Nordosten vorsah.

Die Anträge wurden im wesentlichen damit begründet, dass die vorhandenen Betriebsflächen und die vorhandene Start- und Landebahn für den Bau und die Auslieferung des geplanten Großraumflugzeugs A3XX nicht ausreichten. Die Start- und Landebahn müsse im genannten Umfang verlängert und verbreitert werden, um ein sicheres Starten und Landen der Flugzeuge des Typs A3XX in den seinerzeit projektierten Versionen A3XX-100 und A3XX-200 mit einem definierten Abflug- bzw. Landegewicht zu ermöglichen.

Die Antragsgegnerin fasste das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren und das luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG) zusammen und stellte am 8. Mai 2000 den Plan "DA-Erweiterung A3XX" (Amtl. Anz. S. 1609 ff.) fest.

Die Antragsteller haben gegen diesen Planfeststellungsbeschluss Klage (Az. 15 VG 3918/2000, 15 VG 1382/2000 u.a.) erhoben.

Am 22. Juni 2000 entschied der Konzern der Beigeladenen die Standortfrage dergestalt, dass die Montage des projektierten A3XX bis zur Endlinie und Auslieferung auf die Standorte Toulouse und Hamburg aufgeteilt wird. Danach soll in Hamburg die Struktur- und Ausrüstungsmontage kompletter Rumpfsektionen vorgenommen werden. Diese fertiggestellten Rumpfsektionen sollen nach Toulouse transportiert und dort mit anderen Großkomponenten, wie z.B. Flügeln und Leitwerken, zusammengebaut werden. Dort erfolgt auch die Installation und der Test der Basissysteme (Flugsteuerung, Triebwerke, Fahrwerk). Die so fertiggestellten Flugzeuge sollen nach Hamburg geflogen werden, wo der weitere Innenausbau und die Lackierung entsprechend den Kundenwünschen vorgenommen werden soll. Die Auslieferung der fertiggestellten Flugzeuge an die Kunden soll sowohl in Hamburg als auch in Toulouse stattfinden, wobei eine geografische, an den Sitz der Kunden anknüpfende Aufteilung zwischen beiden Auslieferungsorten erfolgen soll. Im Dezember 2000 gab die Beigeladene bekannt, dass die Produktion des A3XX in Form einer nunmehr als A 380-100 bezeichneten Passagierversion aufgenommen werde.

Am 21. Juli 2000 ordnete die Antragsgegnerin die sofortige Vollziehung des wasserrechtlichen Teils des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 sowie am 17. Mai 2002 die sofortige Vollziehung des luftrechtlichen, die Verlängerung der Start- und

Landebahn betreffenden Teils des Planfeststellungsbeschlusses an. Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes blieben vor dem Beschwerdegericht (u.a. z.B. Teilbeschluss vom 19.2.2001 - 2 Bs 370/00, NordÖR 2001, S. 135) und dem Verwaltungsgericht ohne Erfolg (Beschl. v. 2.10.2002 - 15 VG 3906/2002, NordÖR 2002, S. 468; bestätigt durch Beschl. des Beschwerdegerichts v. 3.2.2003 – 2 Bs 376/02).

Auf die Klage des Antragstellers zu 2) und eines weiteren Klägers hob das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 27. August 2002 (Az.: 15 VG 1382/2000, NordÖR 2002, S. 459) den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 auf, weil es an ausreichenden gesetzlichen Grundlagen für das Vorhaben der Beigeladenen fehle. Das Verfahren über die von der Antragsgegnerin und der Beigeladenen eingelegte Berufung ist vor dem Beschwerdegericht noch anhängig (Az.: 2 Bf 345/02). Über die weiteren Klagen von Antragstellern gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat auch das Verwaltungsgericht noch nicht entschieden.

Die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 zugelassenen Baumaßnahmen werden gegenwärtig durchgeführt.

Im April 2002 meldete die Beigeladene bei der Freien und Hansestadt Hamburg Bedarf für eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn an, weil die inzwischen ebenfalls zur Fertigung vorgesehene Frachtversion A 380 F eine solche benötige.

Im Februar 2003 beantragte die Beigeladene die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 8 LuftVG mit dem Begehren,

1. die Verlängerung der Start- und Landebahn um insgesamt 589 Meter nach Südwesten,
2. die Verlegung der im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 festgelegten Landeschwelle für die Landerichtung 23 um 277 Meter in Richtung Südwesten,
3. die dadurch ermöglichte Rückführung des Landegleitwinkels für die Landerichtung 23 von 3,5° auf 3,0°,
4. vergrößerte Sicherheitsflächen entlang und an den Enden der Start- und Landebahn sowie
5. Folgeänderungen an Hochwasserschutz- und Entwässerungsanlagen und Straßen überwiegend außerhalb des Geländes des Sonderlandeplatzes

zu genehmigen.

Die Notwendigkeit für die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn wurde damit begründet, dass „bei den Test- und Übergabeflügen im Produktions- und Auslieferungsprozess der Frachterversion“ ein Start- und Landegewicht von 410 t zugrundegelegt werden müsse, um den internen und kundenseitigen Prüfansprüchen gerecht werden zu können. Diese machten eine Verlängerung um 238 Meter erforderlich. 74 Meter müssten 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 Verlängerung resultierten daraus, dass für jegliche weitere Verlängerung der Start- und Landebahn der Neß-Hauptdeich - richtig 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. Alternativen zur Verlängerung beständen nicht, da eine Verlagerung der Abnahme- und Auslieferungsflüge an einen zweiten Standort in Hamburg aufgrund der dort zu errichtenden Infrastruktur und der zusätzlichen Kosten für Errichtung und Betrieb für die Beigeladene und ihre Kunden nicht akzeptabel sei.

Alle Antragsteller erhoben während der Auslegungsfrist Einwendungen gegen das Vorhaben. Sie sind mit Ausnahme des Antragstellers zu 10), der Pächter entsprechender landwirtschaftlicher Flächen ist, Eigentümer von Flächen, die für das Vorhaben in Anspruch genommen und ggf. enteignet werden müssen. Die Antragsteller zu 5), 6), 9), 11) bis 20) und 24) bis 35) sind dabei nur (Mit-)Eigentümer eines insgesamt 100 m<sup>2</sup> großen Flurstücks, dessen Erwerb im Jahre 2000 eingeleitet wurde. Die Antragsteller zu 2) und 3) wohnen auf einer Hofstelle im streitbefangenen Gelände. Alle anderen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

Während des Verwaltungsverfahrens verabschiedete die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz vom 18. Februar 2004 (GVBl. 2004, S. 95), welches vorsieht, dass der Werkflugverkehr der Beigeladenen dem Allgemeinwohl dient, und das unter weiteren Voraussetzungen die Enteignung sowie die vorzeitige Besitzeinweisung zum Zwecke des Erhalts und der Förderung der Flugzeugproduktion in Hamburg-Finkenwerder zulässt.

Mit dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 (Amtl. Anz. v. 3.5.2004, S. 866) genehmigte die Antragsgegnerin das Vorhaben entsprechend den Antragsunterlagen der Beigeladenen; die Einwendungen der Antragsteller wurden durchweg zurückgewiesen.

Die Antragsteller haben – neben weiteren Klägern – am 5. Mai 2004 gegen diesen Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben. Ferner haben die Antragsteller zu 1) bis 20) am 5. Mai 2004 (Az.: 15 E 2345/04) und die Antragsteller zu 21) bis 35) am 7. Juni 2004 (Az.: 15 E 2865/04) beantragt, die aufschiebende Wirkung dieser Klage anzuordnen.

Die Antragsteller machen im Eilverfahren in beiden Instanzen im Wesentlichen geltend, neben diversen entscheidungserheblichen Verfahrensfehlern des Planfeststellungsverfahrens fehle es an ausreichenden gesetzlichen Grundlagen für ihre nach dem Beschluss bevorstehende Enteignung, weil das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz verfassungswidrig sei. Es fehle ferner an einem Bedarf für die Verlängerung der Start- und Landebahn, da auch die Frachtversion auf der bereits zuvor genehmigten Länge starten und landen könne und selbst wenn dieses nicht der Fall sei, für die von der Beigeladenen bedarfsbegründend angeführten Abnahme- und Auslieferungsflüge der Frachtversion Alternativen an anderen Standorten innerhalb und außerhalb Hamburgs zur Verfügung ständen. Die von einer Enteignung bedrohten Antragsteller seien teilweise existenzgefährdend betroffen, viele seien im übrigen unzumutbaren, durch die Verlängerung weiter verstärkten Lärmimmissionen ausgesetzt. Insgesamt sei die Abwägung mit diesen und weiteren, etwa naturschutzrechtlichen Belangen fehlerhaft erfolgt. Im Hinblick hierauf fehle unter allen denkbaren Gesichtspunkten ein Vollzugsinteresse für den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses.

Durch Zwischenbeschluss vom 19. Mai 2004 hat das Verwaltungsgericht auf einen entsprechenden Antrag der Antragsteller zu 1) bis 20) die aufschiebende Wirkung der Klage vorläufig bis zur abschließenden Entscheidung über den Antrag angeordnet, soweit der Neuenfelder Hauptdeich vor dem südwestlichen Kopf der Start- und Landebahn der Beigeladenen abgetragen werden soll. Die dagegen gerichteten Beschwerden der Antragsgegnerin und der Beigeladenen hat das Beschwerdegericht mit Beschluss vom 19. Mai 2004 (Az.: 2 Bs 240/02) zurückgewiesen.

Mit Beschluss vom 28. Juni 2004 hat das Verwaltungsgericht beide Verfahren verbunden und die aufschiebende Wirkung der Klage der Antragsteller gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 angeordnet. Zur Begründung hat das Verwaltungsgericht im Wesentlichen ausgeführt:

Im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung gebühre dem Aussetzungsinteresse der Antragsteller der Vorrang gegenüber dem Interesse der Antragsgegnerin und der Beigeladenen am Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses. Das Verfahren sei

dadurch geprägt, dass eine sofortige Vollziehung des Beschlusses oder dessen Nichtvollzug für die jeweils unterliegenden Beteiligten faktisch unumkehrbare Tatsachen schaffe. Der Vorrang der Interessen der Antragsteller beruhe darauf, dass ihr Obsiegen im Hauptsacheverfahren überwiegend wahrscheinlich sei. Die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses unterliege unabhängig von gegenüber diesem geltend gemachten rechtlichen Bedenken ernstlichen Zweifeln schon deshalb, weil er vom Bestand des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 abhängt. Ohne die dort genehmigte Verlängerung der Start- und Landbahn an ihrem südwestlichen Ende könne mit der vorliegend genehmigten weiteren Verlängerung keine durchgehende Start- und Landebahn geschaffen werden. Den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 habe die Kammer jedoch im Urteil vom 27. August 2002 wegen materieller Rechtswidrigkeit aufgehoben. Hieran halte sie fest, selbst wenn die Entscheidung nicht rechtskräftig sei. Die Antragsteller zu 2) bis 4) und 10) wären durch den Verlust der Hofstelle bzw. des Pachtlandes besonders stark betroffen, während die Beigeladene Beschränkungen lediglich bei den Abnahmeflügen des Flugmusters A 380 F unterliege. Diese könnten in Hamburg-Fuhlsbüttel oder Toulouse durchgeführt werden, ohne dass die Schaffung einer größeren Zahl von Arbeitsplätzen in Frage stehe.

Gegen diese Entscheidung haben die Beigeladene am 30. Juni 2004 und die Antragsgegnerin am 2. Juli 2004 Beschwerde eingelegt.

Die Antragsgegnerin trägt zur Beschwerdebegründung im Wesentlichen vor:

Das öffentliche Interesse am Sofortvollzug und das Vollzugsinteresse der Beigeladenen müsse Vorrang erhalten, weil die dringend erforderliche Realisierung des Vorhabens nach Rechtskraft eines Hauptsacheverfahrens voraussichtlich nicht mehr möglich sei und der Planfeststellungsbeschluss jedenfalls nicht offensichtlich rechtswidrig sei. Der streitige Planfeststellungsbeschluss sei völlig unabhängig von jenem aus dem Jahre 2000 zu betrachten; dementsprechend sei die Entscheidung des Verwaltungsgerichts auch inhaltlich fehlerhaft. Mit dem Werkflugplatz-Enteignungsgesetz bestehe eine verfassungsgemäße Rechtsgrundlage für erforderlich werdende Enteignungen. Auch materiell seien die sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden Voraussetzungen für eine Enteignung erfüllt. Der Bedarf für die planfestgestellten Maßnahmen sei ordnungsgemäß dargelegt worden. Auch im weiteren Verfahren habe sie sich mit den dagegen erhobenen Einwendungen auseinandergesetzt. Aus dem Werkflugplatz-Enteignungsgesetz ergebe sich, dass die Enteignung für diesen Bedarf zulässig sei. Die Eigentumsbelange der enteignungsbetroffenen Antragsteller seien deshalb in der fachplanerischen Abwägung rechtsfehlerfrei abgewogen worden. Der Enteignungszweck sei insbesondere nach einem

am 9. Juli 2004 zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Beigeladenen geschlossenen Vertrag dauerhaft gesichert.

Angesichts der besonderen Bedeutung der Luftfahrtindustrie und des Baus des A 380 einschließlich eines Auslieferungszentrums in Hamburg komme der zeitgerechten Fertigstellung der Landebahnverlängerung eine besondere Bedeutung zu, nicht zuletzt auch wegen des Standortwettbewerbs mit dem Standort Toulouse des Konzerns der Beigeladenen. Es bestehe andernfalls die unmittelbare Gefahr, dass die Beigeladene auf den Bau eines Auslieferungszentrums verzichte und auch zukünftige Fortentwicklungen der A 380-Familie nicht in Hamburg ausgeliefert würden; damit würde Hamburg in die „zweite Liga“ der Produktionsstandorte absteigen. Der Auslieferungsvorgang sei auch deshalb von hoher Bedeutung, weil in diesem Zusammenhang jeweils eine namhafte Zahl von Personen aus den Abnahmeländern nach Hamburg kämen und neben den damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteilen das Bemühen der Freien und Hansestadt Hamburg unterstützt werden könne, die Stadt nationalen und internationalen Unternehmen als prosperierenden Standort vorzustellen. Hinsichtlich der Verlegung der nordöstlichen Landeschwelle führe die tatsächliche Entfernung des Neuenfelder Hauptdeiches im Rahmen der Vollziehung allein nicht zwingend zu diesem Bedarf. Für den Fall einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses genieße der Landewinkel von 3,5° vielmehr Bestandsschutz, so dass dieser Landewinkel im Falle eines Rückbaus beibehalten werden könnte.

Die Beigeladene führt zur Begründung ihrer Beschwerde im Wesentlichen aus:

Die Abwägungsentscheidung des Verwaltungsgerichts sei fehlerhaft. Den Antragstellern, die ihre Antragsbefugnis aus dem Miteigentum am 100 m<sup>2</sup> großen „Sperrgrundstück“ herleiteten, fehle diese Befugnis. Auch die Interessen der Antragsteller zu 2) bis 4) an der aufschiebenden Wirkung seien trotz des drohenden Verlustes der Hofstelle zu hoch bewertet. Dem Antragsteller zu 10) sei Ersatzland angeboten worden. Ihre Interessen seien zu gering eingeschätzt worden. Ohne Kundenauslieferungszentrum für die Frachtversion werde der Standort Hamburg nicht mehr gleichwertig neben Toulouse stehen und nicht mehr zur „1.Liga“ gehören, da auch künftige weitere Versionen der A 380-Familie, die eine vergleichbare Startbahn benötigten, in Hamburg nicht abgeliefert werden und damit direkt und indirekt in Verbindung stehende Arbeitsplätze nicht geschaffen werden könnten und weitere positive Folgewirkungen für die Stadt aus Kundenablieferungen nicht einträten. Der Hinweis, dass eine Verlagerung der Auslieferung nach Toulouse vorgenommen werden könne, könne ihr nicht zum Nachteil gereichen, weil dieses nicht Gegenstand im Rahmen des Antrags zu prüfender Alternativen sei; eine Auslieferung an zwei Stellen in Hamburg würden auch die Kunden nicht akzeptieren. Die Anknüpfung des Verwaltungsgerichts an die nicht rechtskräftige Entscheidung vom 27.

August 2002 sei unzutreffend. Die Antragsteller hätten auch im übrigen keine Argumente für eine wenigstens überwiegende Erfolgsaussicht dargelegt. Unzumutbare Lärmimmissionen seien nicht zu befürchten. Die längere Startbahn werde für die Abnahme- und Auslieferungsflüge der Frachtversion benötigt; diese Notwendigkeit habe sich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 ergeben und beruhe auf technischen Veränderungen und Anforderungen der Kundenabnahme. Die Belange der Antragsteller, auch soweit sie mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffen seien, seien unter Berücksichtigung der dem Vorhaben vom Gesetzgeber zuerkannten Gemeinnützigkeit zutreffend abgewogen worden. In Hamburg sollten entsprechend der Produktionsplanung alle A 380-Maschinen industriell endabgenommen werden, da die industrielle Endabnahme am Ort der letzten Fertigungsschritte erfolge. Sie habe ein dringendes Interesse an der unverzüglichen Umsetzung des Planes, da Verzögerungen nicht mehr aufgefangen könnten und Lieferverpflichtungen zum Schaden des Standorts dann nicht eingehalten werden könnten. Falls das gerichtliche Eilverfahren nicht rechtzeitig abgeschlossen werde, bestehe die Gefahr, dass der Bau des Auslieferungszentrums nicht rechtzeitig begonnen werden könne, weil dann nicht hinreichend geklärt sei, ob es nur für die Passagierversion oder auch für die Frachtversion auszulegen sei. Diese Verschiebung würde dazu führen, dass die ersten zur Ablieferung in Hamburg vorgesehenen Flugzeuge in Toulouse ausgeliefert werden müssten und in der Folge der Bau des Auslieferungszentrums in Hamburg konzernintern insgesamt in Frage gestellt werde. Soweit sich im Hauptsacheverfahren herausstellen sollte, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig sei, sei sie bereit, einen Rückbau einschließlich der Wiederherstellung des beseitigten Deiches vorzunehmen, wenn die Antragsgegnerin hierfür die rechtlichen Voraussetzungen schaffe. Bis dahin sei auch die Veränderung des Landegleitwinkels mit den daraus resultierenden Folgen nicht definitiv.

## II.

Die zulässigen Beschwerden der Antragsgegnerin und der Beigeladenen gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts haben nur hinsichtlich eines Teils der Antragsteller Erfolg. Im Ergebnis zu Recht hat das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung der Klage der als Grundeigentümer oder Pächter von einer enteignungsrechtlichen Vorwirkung betroffenen Antragsteller angeordnet (1.). Allerdings können nicht alle Antragsteller geltend machen, von einer enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses betroffen zu sein (2.).

1. Die Beschwerden der Antragsgegnerin und der Beigeladenen bleiben erfolglos, soweit das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklagen der Antragsteller zu 1) bis 4), 7), 8), 10) sowie 21) bis 23) - im folgenden Abschnitt 1. jeweils verkürzt als Antragsteller bezeichnet - angeordnet hat.

Die im Rahmen einer Entscheidung nach §§ 80 a Abs. 3, 80 Abs. 5 VwGO vom Beschwerdegericht vorzunehmende Interessenabwägung zwischen den rechtlich geschützten Interessen dieser Antragsteller daran, bis zu einer Entscheidung über ihre Klage von negativen Wirkungen der mit dem sofort vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Bauarbeiten verschont zu bleiben, und den Interessen der Antragsgegnerin sowie jenen der Beigeladenen, die insbesondere dahin gehen, unverzüglich mit dem weiteren Ausbau der Start- und Landebahn beginnen zu können, fällt auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens der Antragsgegnerin und der Beigeladenen im Ergebnis zu Gunsten dieser Antragsteller aus.

a) Anders als das Verwaltungsgericht vermag das Beschwerdegericht die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses allerdings nicht daraus herzuleiten, dass der vorangegangene Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 mangels einer hinreichenden Rechtsgrundlage für ein nicht unmittelbar gemeinnütziges Vorhaben keinen Bestand haben werde und der angefochtene Planfeststellungsbeschluss für sich allein keinen Sinn mache.

Das Beschwerdegericht hat vielmehr in dem bei ihm anhängigen Berufungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 (Az.: 2 Bf 345/02) die dortigen Verfahrensbeteiligten – darunter der Antragsteller zu 2) und die Prozessbevollmächtigten aller Antragsteller - mittlerweile darauf hingewiesen, dass voraussichtlich die jenem Planfeststellungsbeschluss zugrundegelegten Rechtsgrundlagen auch eine nur mittelbar gemeinnützige Planfeststellung tragen können und dass dabei im Wege der Abwägung den

davon Betroffenen auch nachteilige (Lärm-)Auswirkungen über die durch das zivile Nachbarrecht gesetzten Grenzen hinaus zugemutet werden können. In dem gerichtlichen Hinweis wird ausgeführt:

„Das Berufungsgericht teilt nicht die die Entscheidung tragende Auffassung des Verwaltungsgerichts, nur unmittelbar gemeinnützige Zwecke eines nach § 8 LuftVG planfeststellungsbedürftigen Vorhabens könnten es rechtfertigen, dass Anwohnern mehr Lärm zugemutet werden dürfe, als sich sonst ohnehin aus § 906 BGB ergeben würde. Ebensowenig folgt das Berufungsgericht dem in diesem Zusammenhang vom Verwaltungsgericht entwickelten Verständnis der Planrechtfertigung.

Was die Gemeinnützigkeit betrifft, so erscheint es seit dem den Beteiligten bekannten Boxberg-Urteil des Bundesverfassungsgerichts geklärt, dass auch mittelbare Folgen eines privatnützigen Vorhabens für die Entstehung von Arbeitsplätzen und die regionale Wirtschaft einen Gemeinwohlbezug und damit eine Bedeutung des Vorhabens für das allgemeine Wohl nach dem Maßstab des Art. 14 GG begründen können. Soweit sich aus älterer Judikatur hierzu etwas anderes ergibt, dürfte dies überholt sein. Die Forderung nach einem dies näher regelnden Gesetz hat das Bundesverfassungsgericht nur wegen Art. 14 Abs. 3 GG für den im vorliegenden Streit nicht gegebenen Fall der Enteignung aufgestellt. Unterhalb dieser Schwelle ist es im Rahmen der Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums eine Frage des einfachen Rechts, dessen Regelungen darauf zu prüfen, was sich aus ihnen zur Bedeutung mittelbar gemeinnütziger Wirkungen ergibt.

Das LuftVG enthält hierzu keine ausdrückliche Regelung, kennt aber in § 8 Abs. 1 das Gebot der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Was die regionale Wirtschaftskraft und die Schaffung von Arbeitsplätzen betrifft, so ist es im allgemeinen Planungsrecht des ROG und des BauGB nicht zweifelhaft, dass diese z.B. in § 2 Abs. 2 Nr. 9 ROG niedergelegten Grundsätze und in § 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB angesprochenen Belange dort zugleich auch öffentliche Belange sind, sie dem allgemeinen Wohl dienen und es in der Abwägung rechtfertigen können, private Belange zurückzustellen. Vor diesem Hintergrund scheint auch für die Zeit vor der kürzlich erfolgten Ergänzung von § 28 LuftVG schwer begründbar, warum dieselben Belange im Fachplanungsrecht und speziell im Luftverkehrsrecht bereits ihrem Wesen nach nicht als öffentliche Belange sollten gewertet werden dürfen.

Bei diesem Verständnis würde sich folgerichtig im Rahmen der Abwägung ergeben, welches Gewicht diese Belange im konkreten Fall haben dürfen und welche Nachteile für Betroffene dadurch gerechtfertigt werden können, so lange die durch das LuftVG allgemein vorgegebenen Grenzen nicht überschritten werden. Dabei würden etwa auch die Fragen nach Zahl oder längerfristigem Bestand der zu erwartenden Arbeitsplätze und ein Zusammenhang zwischen der Intensität der Beeinträchtigungen Dritter und dem Fortbestand der Arbeitsplätze (vgl. den Beschluss des BVerfG vom 11. November 2002 - 1 BvR 218/99) von Bedeutung sein. Es liegt dabei nahe, dass die luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsbehörde eine größere Zahl von Arbeitsplätzen oder eine Stärkung der Wirtschaftskraft an einem bestimmten Standort nicht allein aus eigener Kompetenz als einen gewichtigen Belang ansehen darf, sondern nur in Übereinstimmung mit den für die Raumordnung und evtl. den für die Bauleitplanung zuständigen Stellen. Dies erscheint hier allerdings angesichts der von der Beklagten mit den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein geschlossenen Staatsverträge aus dem November und Dezember 1998 nicht als problematisch.

Was die Planrechtfertigung betrifft, sieht das Berufungsgericht gegenwärtig keinen Anlass, dieses aus den Zwecken des jeweiligen Fachplanungsrecht zu konkretisierende und in diesem Zusammenhang auf eine Vernünftigkeitkontrolle zielende Überprüfungskriterium bei einem luftverkehrsrechtlichen Vorhaben nicht anzuwenden, wenn der unmittelbare Vorhabenszweck ein privatnütziger ist. Wenn das Gesetz auch solche Vorhaben einer

Planfeststellung unterwirft, liegt es nahe, dass auch bei solchen Vorhaben eine Überprüfung anhand der allgemeinen Zielsetzungen des Gesetzes bezogen auf privatnützige Vorhaben möglich und nötig ist. Die Erwägung, dass es bei einem privatnützigen Vorhaben hierauf nicht ankomme, weil es ohnehin nicht in fremde Rechte eingreifen dürfe, trifft - wenn sie nicht ohnehin durch das Boxberg-Urteil überholt sein sollte - jedenfalls auf das Luftverkehrsrecht nicht zu. Denn auch eine ausschließlich privatnützigen Zwecken dienende Planfeststellung für einen Landeplatz hätte ein Recht zum Überfliegen umliegender Grundstücke auch in solchen Höhen zur Folge, in denen sich nicht schon aus dem BGB ergibt, dass deren Eigentümer den Überflug nicht untersagen können. Es liegt nahe, dass eine solche Wirkung nicht durch eine Planfeststellung herbeigeführt werden dürfte, für die es eine Planrechtfertigung nicht gibt, die also vernünftigerweise unterbleiben müsste.

Bei der Heranziehung mittelbar gemeinnütziger Zwecke bei einer Planfeststellung könnte deren Berechtigung dem Grunde nach schon im Rahmen der Planrechtfertigung zu überprüfen sein. U.a. das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Flugplatz Bitburg kann in diese Richtung deuten. Die vorstehenden Erwägungen zur Übereinstimmung mit den Zielen von Raumordnung oder Bauleitplanung wären dann zunächst in diesem Zusammenhang anzustellen.“

Ist danach die Begründung des Verwaltungsgerichts, gegen die seitens der Beschwerdeführer in den Beschwerdebegründungen bereits vor Kenntnis von diesem rechtlichen Hinweis Bedenken hinreichend dargelegt worden waren (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), nicht tragfähig, kann dies allerdings nicht bereits den Erfolg der Beschwerde rechtfertigen. Vielmehr hat das Beschwerdegericht nunmehr im Rahmen des § 80 a Abs. 3, 80 Abs. 5 VwGO das Rechtsschutzbegehren der Beschwerdeführer umfassend zu prüfen (vgl. z.B. OVG Hamburg, Beschl. v. 16.12.2002, NordÖR 2003, S. 67, 69; OVG Weimar, Beschl. v. 17.11.2003 - 2 EO 349/03 – in Juris m.w.N.; Bader in Bader/Funke-Kaiser/Kuntze/v.Albedyll, VwGO, 2. Auflage, § 146 Rn. 35).

Diese Prüfung ergibt, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss aller Voraussicht nach zu Lasten der als Grundeigentümer und Pächter von einer Enteignungsvorwirkung betroffenen Antragsteller rechtswidrig ist, weil der Beschluss hinsichtlich des das Vorhaben der Beigeladenen auslösenden Verlängerungsbedarfs von 312 Metern für die Frachtversion des A 380 eine solche Enteignung in seiner Abwägungsentscheidung nicht hinreichend rechtfertigt und mit hoher Wahrscheinlichkeit im Ergebnis nicht rechtfertigen kann (b), er die Enteignung in der Abwägungsentscheidung auch hinsichtlich der Verlängerung um 277 Meter aufgrund der Rückführung des Landegleitwinkels von 3,5° auf 3,0° nicht hinreichend rechtfertigt (c) und dass vor diesem Hintergrund auch im übrigen eine an den Vollzugsfolgen ausgerichtete Interessenabwägung nicht zur Ablehnung des Antrags führen kann (d). Mögliche Verfahrensfehler und weitere materiellrechtliche Mängel des Planfeststellungsbeschlusses, wie sie von den Antragstellern geltend gemacht werden, können dahinstehen.

b) Der Planfeststellungsbeschluss dürfte sich hinsichtlich des Verlängerungsbedarfs für die Start- und Landebahn für Abnahme- und Auslieferungsflüge der Frachtversion des A 380 als rechtswidrig erweisen, weil in ihm die bestehenden rechtlichen Vorgaben (aa) nicht zutreffend umgesetzt worden sind (bb) und die mit diesem Vorhaben verfolgten öffentlichen Belange im Ergebnis nicht geeignet sein dürften, um sich unter Beachtung von Art. 14 Abs. 3 GG gegenüber den privaten Belangen der Antragsteller durchzusetzen (cc).

aa) Nach § 8 Abs. 1 LuftVG hatte die Antragsgegnerin im Rahmen der Planfeststellung eine Abwägung der von dem konkreten zur Genehmigung gestellten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange vorzunehmen. Die hierbei erforderliche gerechte Abwägung der Belange verlangt u.a. die Ermittlung und Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, die nach Lage der Dinge für die Entscheidung Bedeutung haben oder haben können, eine Abwägung, die die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkennt und einen Ausgleich der Belange, der nicht zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. z.B. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage, § 74 Rn. 53 m.w.N. d. Rspr. d. BVerwG).

Kommt im Rahmen einer Planfeststellung mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung auch die Enteignung vom Vorhaben betroffener Grundeigentümer in Betracht, ist der rechtliche Maßstab für die fachplanerische Abwägung auch stets verfassungsrechtlicher Natur (vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 18.3.1983, BVerwGE Bd. 67, S. 74, 76; Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 72 Rn. 39 m.w.N. d. Rspr. d. BVerwG). Denn ob ein Vorhaben dem Allgemeinwohl dient, ist, selbst wenn der einfache Gesetzgeber die Gemeinwohlklausel des Grundgesetzes in einfaches (Fachplanungs-)Recht übernimmt, eine Frage spezifischen Verfassungsrechts. Der einfache Gesetzgeber kann die materiellen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine Enteignung allenfalls verschärfen, darf jedoch nicht dahinter zurückbleiben (vgl. z.B. Papier in: Maunz/Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz, Kommentar, Stand 2003, - im folgenden M/D/H/S -, Art. 14 Rn. 573 m.w.N.). Ob dem Gemeinwohlerfordernis Genüge getan ist, bedarf selbst in Fällen, in denen in einem Enteignungsgesetz bestimmte Maßnahmen generell als dem Allgemeinwohl dienend bezeichnet werden, stets der Einzelfallprüfung (vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 10.4.1997, BVerwGE Bd. 104, S. 236, 249 f.; Papier in: M/D/H/S, Art. 14 Rn. 574 m.w.N.). Hierzu gehört als wesentlicher Gesichtspunkt, dass jede dem Allgemeinwohl dienende Enteignung nicht gegen das rechtsstaatliche Übermaßverbot verstoßen darf; dies bedeutet, dass ein Eigentumseingriff neben den Schranken von Eignung und Erforderlichkeit auch im engeren Sinne verhältnismäßig sein muss, also keine Disproportionalität zwischen dem mit der Enteignung verfolgten Nutzen für das Allgemeinwohl und Schwere und Ausmaß des Schadens für den Enteignungsbetroffenen besteht (vgl. z.B. Papier in: M/D/H/S, Art. 14 Rn. 589, 590 m.w.N.; Depenheuer in: v.Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Kommentar, 4. Auflage, Art. 14 Rn. 433 m.w.N.).

Insbesondere für Enteignungen zu Gunsten Privater, bei denen – wie vorliegend – der Nutzen für das allgemeine Wohl lediglich mittelbare Folge der Unternehmenstätigkeit ist, treten zusätzliche Anforderungen hinzu und machen es zusätzlich erforderlich, die grundlegenden Enteignungsvoraussetzungen, das Verfahren zu ihrer Ermittlung sowie Vorkehrungen zur Sicherung des verfolgten Gemeinwohlziels gesetzlich zu regeln (vgl. BVerfGE Bd. 74, S. 264, 287 ff.; Papier in: M/D/H/S, Art. 14 Rn. 584). Vieles spricht dafür, dass im Rahmen der erforderlichen Bestimmung der öffentlichen Interessen für eine Enteignung, die durch den mittelbaren Gemeinwohlbezug verwirklicht werden sollen, ein besonders gewichtiges, dringendes öffentliches Interesse erforderlich ist, um eine Enteignung zu Gunsten Privater zu rechtfertigen (so z.B. Papier in M/D/H/S, Art. 14 Rn. 585). Enteignungen zur Umverteilung von Rechtspositionen zwischen Privaten, die nicht der Verwirklichung von jedenfalls mittelbaren Gemeinwohlbelangen dienen, sind unzulässig (vgl. z.B. Papier in: M/D/H/S, Art. 14 Rn. 577; Depenheuer in: v.Mangoldt/Klein/Starck, Art. 14 Rn. 435).

Auch für die luftrechtliche Planfeststellung ist dieser verfassungsrechtliche Maßstab im Abwägungsgebot des § 8 Abs. 1 LuftVG enthalten. Im vorliegenden Fall entbindet das hamburgische Werkflugplatz-Enteignungsgesetz die Planfeststellungsbehörde hiervon ebenfalls nicht.

Das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz folgt hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Planfeststellungsbeschluss und dem ggf. nachfolgend erforderlichen Enteignungsverfahren keinen anderen Grundsätzen als dies bei den meisten anderen Fachplanungsgesetzen der Fall ist. Einwendungen gegen den die Enteignung auslösenden Planfeststellungsbeschluss und die inhaltliche Rechtfertigung der Enteignung sind danach im Enteignungsverfahren nicht mehr möglich (vgl. zu jenen z.B. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 12 f.). Auch § 3 Abs. 1 Satz 2 dieses Gesetzes bestimmt, dass ein festgestellter oder genehmigter Plan im Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist; die Gesetzesbegründung verweist insoweit auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung der jeweiligen planrechtlichen Zulassung (vgl. Bürgerschaftsdrucksache 17/3920, S. 7). Danach muss auch der vorliegende Planfeststellungsbeschluss jenen Anforderungen vollen Umfangs genügen, die für Planfeststellungsbeschlüsse mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung auf der Basis der entsprechenden bundesrechtlichen Normen der Fachplanungsgesetze, etwa § 28 LuftVG, bestehen.

Zwar gab das streitige Vorhaben den Anlass zum Erlass des Werkflugplatz-Enteignungsgesetzes, weil es zuvor bereits dem Grunde nach an einer landesgesetzlichen Grundlage für Vorhaben der Beigeladenen fehlte, die ggf. eine Enteignung erfordern. Das

Gesetz nimmt jedoch weder eine Legalenteignung vor noch lässt die Gesetzesstruktur erkennen, dass der Gesetzgeber in den Regelungen der § 1 bis 3 des Gesetzes für dieses Vorhaben bereits eine konkrete und abschließende Regelung dahin getroffen hat, dass dieses wie jedes andere denkbare Vorhaben der Beigeladenen mit möglichen Auswirkungen auf die erforderliche Länge der Start- und Landebahn per se von solcher Bedeutung für das Allgemeinwohl ist, dass die Enteignung hiervon betroffener privater Grundeigentümer ohne weitere Prüfung stets zulässig ist. Vielmehr beschreibt § 1 Abs. 2 des Gesetzes die Merkmale, die nach dem Willen des Gesetzgebers abstrakt dazu führen, dass ein Produktionsvorhaben der Beigeladenen und der damit verbundene Werkflugverkehr am Standort Hamburg-Finkenwerder mittelbar auch dem Gemeinwohl im Sinne des Art. 14 Abs. 3 GG dient, wie dies in § 1 Abs. 1 ausgedrückt werden soll. § 2 enthält hierzu eine Konkretisierung, welche Produktionsvorhaben der Beigeladenen allgemein zur Verwirklichung dieser Ziele beitragen und welche in diesem Zusammenhang erforderlichen Baumaßnahmen einen Enteignungsbedarf auslösen können. § 3 regelt die Voraussetzungen von Enteignungen und stellt hierbei nicht auf einen konkreten Planfeststellungsbeschluss, sondern abstrakt auf die nach § 8 Abs. 1 und 2 LuftVG möglichen Entscheidungsformen des Planfeststellungsbeschlusses und der Plangenehmigung ab. Dass die Vorschriften, insbesondere § 2, bereits eine abschließende Bewertung – insbesondere - des konkreten Ausbauvorhabens im Hinblick auf die konkreten entgegenstehende Rechte Enteignungsbetroffener vornehmen, ist deshalb weder dem Gesetzestext noch der Gesetzesbegründung (vgl. Bürgerschaftsdrucksache 17/3920, S. 7) zu entnehmen. Solches ergibt sich auch nicht aus den parlamentarischen Beratungen. Vielmehr haben die befassten Ausschüsse als Ergebnis eine Ergänzung der Gesetzesbegründung an verschiedenen Punkten vorgeschlagen, die ebenfalls zeigt, dass auch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen hat, inwieweit die Maßstäbe des Gesetzes – aber auch die dahinter stehenden materiellen Vorgaben des Art. 14 Abs. 3 GG – eingehalten sind. So sollte der Begründung des Gesetzes zu § 1 Abs. 1 zum Gemeinwohlbezug des Werkflugverkehrs der Zusatz beigefügt werden (vgl. Bericht des Wirtschafts- und des Rechtsausschusses, Bürgerschaftsdrucksache 17/4129 S. 2) „Ob und in welchem Umfang privates Eigentum bei einer Verlängerung der Start- und Landebahn in Anspruch genommen werden muss, bleibt der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren vorbehalten“.

Andererseits lässt sich dem Gesetz nicht hinreichend sicher entnehmen, dass der hamburgische Gesetzgeber mit § 3 Abs. 2 1. Halbsatz Werkflugplatz-Enteignungsgesetz, der vorsieht, dass eine Enteignung nur erfolgen darf, „wenn das planfestgestellte oder genehmigte Vorhaben für die Verwirklichung der in § 1 genannten Ziele erhebliche Bedeutung“ hat, gegenüber verfassungsrechtlichen (Mindest-)Anforderungen einen – zulässigen – strengeren Maßstab anlegen wollte, der auch im Rahmen der

enteignungsrechtlichen Vorwirkung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen wäre. Eine eindeutige Auslegung der Vorschrift erscheint insoweit z.Zt. nicht möglich. Denn die Begründung des Gesetzentwurfs (Bürgerschaftsdrucksache 17/3920, S. 7 f.) gibt für die Auslegung nichts her, da sie sich auf die Feststellung beschränkt, dass „der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift den Maßstab für die Prüfung des Vorliegens der Enteignungsvoraussetzungen“ festlege. Wie bereits ausgeführt, ist der Landesgesetzgeber nicht in der Lage, die Voraussetzungen für eine Enteignung gegenüber den verfassungsrechtlichen Vorgaben aus Art. 14 Abs. 3 GG abzumildern. Die Wahl dieser gegenüber vergleichbaren anderen Enteignungsnormen in Fachplanungsgesetzen abweichenden Formulierung kann in verschiedener Weise verstanden werden, ohne dass eine Auslegung des Gesetzes gegenwärtig hinreichende Klarheit gibt.

Sie kann lediglich redaktionell gemeint sein, weil der Gesetzgeber deutlich machen wollte, dass hier eine Sonderkonstellation der Enteignung vorliegt, bei der eine unreflektierte Übernahme der Maßstäbe für eine Enteignung aus Gründen des unmittelbaren Allgemeinwohls nicht möglich ist, sondern im Hinblick auf die betroffenen mittelbaren Gemeinwohlbelange ein modifizierter verfassungsrechtlicher Maßstab gilt. Sie kann allerdings auch als eine einfachgesetzliche Beschreibung strengerer Enteignungsvoraussetzungen gemeint sein, bei der es insoweit dann allerdings der Auslegung des Rechtsanwenders bedarf, in welchem Umfang das Tatbestandsmerkmal der „erheblichen Bedeutung“ des Vorhabens für die in § 1 niedergelegten mittelbaren Gemeinwohlziele zusätzliche einfachgesetzliche Anforderungen gegenüber den Maßstäben des Art. 14 Abs. 3 GG statuieren soll.

Sie wurde in einer Anhörung von Auskunftspersonen vor der Hamburgischen Bürgerschaft allerdings, nach Auffassung des Beschwerdegerichts unter Abweichung von der einschlägigen Begründung des Gesetzentwurfs, dahin verstanden, dass die Regelung kein Maßstab für die Prüfung der Planfeststellungsbehörde sei, ob das zur Beurteilung stehende Vorhaben in concreto eine Enteignung rechtfertige – solches solle am Maßstab von §§ 1 und 2 des Gesetzes beurteilt werde - , sondern lediglich der Enteignungsbehörde aufgegeben werde, im Falle der Enteignungsentscheidung zu überprüfen, ob die im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung zugrundegelegten Voraussetzungen im Zeitpunkt der Enteignungsentscheidung noch vorliegen (so RA de Witt in der Anhörung in der öffentlichen gemeinsamen Sitzung von Wirtschaftsausschuss und Rechtsausschuss vom 21. Januar 2004, Drucksache des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft 17/20, S. 33; anscheinend auch Prof. Dr. Battis a.a.O. S. 21, 34). Sie wird auch dahin verstanden, dass mit der Formulierung beschrieben werden solle, dass die Enteignung nur als letztes Mittel zulässig sein und insbesondere die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme sichergestellt werden solle (so RA Dr. Hüting a.a.O. S. 19).

Weder die Ausschüsse noch die Hamburgische Bürgerschaft haben in der Folge, anders als bei anderen Vorschriften des Gesetzes (vgl. Bürgerschaftsdrucksache 17/4129), allerdings eine Änderung der Vorschrift oder Ergänzung der Begründung zu § 3 des Gesetzes beschlossen, um eine Konkretisierung der Reichweite der Vorschrift vorzunehmen. Unter diesen Voraussetzungen kann ihr jedenfalls nicht entnommen werden, dass sie gegenüber den zwingenden verfassungsrechtlichen Anforderungen andere materielle Voraussetzungen für eine Enteignung aufstellen wollte, die im Rahmen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung zu berücksichtigen waren.

Damit oblag der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung über den Antrag der Beigeladenen die Prüfung, ob das begehrte konkrete Vorhaben nach Maßgabe der im Werkflugplatz-Enteignungsgesetz niedergelegten Gemeinwohlbelange den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG für zur Verwirklichung des Vorhabens erforderliche Enteignungen genügt.

bb) Die Antragsgegnerin hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die fachplanerische Abwägung nicht rechtsfehlerfrei durchgeführt. Der Abwägungsvorgang - wie er in den vorgelegten Unterlagen und im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert ist - war sowohl hinsichtlich der Vollständigkeit des Abwägungsmaterials als auch bei der Erfassung der Bedeutung der betroffenen Belange fehlerbehaftet.

Zum erforderlichen Abwägungsmaterial gehörte hinsichtlich der für das konkrete Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange auch die Prüfung, welche Folgen von der Verwirklichung oder Nichtverwirklichung des Vorhabens für die privaten Unternehmensinteressen auf Seiten der Beigeladenen und für die als mittelbar gemeinnützige Belange verfolgten Ziele der Schaffung und des Erhalts von Arbeitsplätzen und der Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur ausgehen. Diese Prüfung hat nur unvollständig stattgefunden.

Gegenstand dieser Prüfung hatte nach § 8 Abs. 1 LuftVG hier das konkrete, vom Vorhabenträger im Planfeststellungsantrag beschriebene Vorhaben sowie der dadurch - mit Blick auf die Überwindung der (Eigentums-)Rechte Dritter - verbundene (mittelbare) Gemeinwohlbezug zu sein. Der Zweck des Vorhabens besteht primär darin, die Start- und Landebahn des Sonderlandeplatzes der Beigeladenen (einschließlich einer Entwicklungsreserve von 74 Meter) um 312 Meter zu verlängern, um den Start und die Landung der Frachtversion des von der Beigeladenen produzierten Baumusters A 380 F, der Frachtversion des Großraumflugzeugs A 380, mit einem Gewicht von jedenfalls 66 v.H. (entsprechend 410 t) seines geplanten maximalen Startgewichts von 620 t auf dem

Landeplatz zu ermöglichen, um auf diese Weise die Auslieferung dieses Flugzeugs über den Landeplatz durchführen zu können (Zif. 3.4.1 der Bedarfsbegründung). Alle weiteren beabsichtigten Maßnahmen, wie die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn um nochmals 277 Meter wegen einer Verringerung des Gleitwinkels bei Landungen aus Richtung Nordosten von 3,5° auf 3° (dazu unten c)), sowie alle weiteren erforderlichen Baumaßnahmen im Bereich der öffentlichen Straßen und der Gewässer sowie der Hochwasserschutzanlagen stellen demgegenüber Folgemaßnahmen dar, die das Vorhaben ihrerseits nicht rechtfertigen sollen.

Nähere konkrete Angaben zur Quantifizierung und Qualifizierung dieses Verlängerungsbedarfs im Hinblick auf die Zahl der Frachtflugzeuge oder zu konkreten, den mittelbaren Gemeinwohlcharakter des zur Genehmigung gestellten Vorhabens aus der Sicht der Beigeladenen rechtfertigender Auswirkungen etwa auf die Arbeitsplätze enthält der Antrag (nur) insoweit, als die Beigeladene insgesamt einen Bedarf für dieses Flugzeugmuster von ca. 300 Flugzeugen sieht und zum Antragszeitraum 17 Bestellungen vorlagen (Zif. 3.3). Im übrigen wird das Bedürfnis lediglich unter Berufung auf die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung des Werks der Beigeladenen für Hamburg und mit der Zusage der politisch Verantwortlichen der Freien und Hansestadt Hamburg gerechtfertigt, „im Rahmen und nach Maßgabe der rechtlichen Regelungen alle Schritte zu unternehmen, damit Airbus ab 2006 eine Start- und Landebahn zur Verfügung steht, wie sie von Toulouse zur Verfügung gestellt wird“ (Zif. 3.3 der Bedarfsbegründung a.E.). Die Möglichkeit einer Alternative, für die betroffenen Flüge auf einen anderen Hamburger Flughafen auszuweichen, wurde im Hinblick auf die hierfür erforderliche Infrastruktur, die damit verbundenen Kosten und die fehlende Akzeptanz bei den Kunden der Beigeladenen verneint (Zif. 3.5 d. Bedarfsbegründung). Im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens hat die Beigeladene diesen Bedarf im Hinblick auf Einwendungen der Antragsteller und anderer Einwender insoweit zusätzlich beschrieben, als sie ausgeführt hat, dass alle Frachtflugzeuge in Hamburg industriell abgenommen werden sollen und lediglich die Kundenauslieferung für Kunden, die nicht aus Europa und dem mittleren Osten stammten, in Toulouse vorgenommen werden solle. Eine generelle Kundenauslieferung der Frachtversion in Toulouse oder in Rostock sei aufgrund des erforderlichen Transfers von Belegschaftsmitgliedern und Produktionsmitteln und vermeidbarer Belastungen der Umwelt durch zusätzliche Überführungsflüge nicht akzeptabel, und ein Verzicht auf die Endabnahme und Auslieferung an die Kunden sei für Airbus Deutschland nicht zumutbar; eine Veränderung der Arbeitsteilung zwischen Hamburg und Toulouse stehe nicht zur Diskussion (zu Einwendungen SD 211 bis 214, 221).

Die Antragsgegnerin hat diese Begründung übernommen und keinen Anlass gesehen, diese Ausführungen zur Bedarfsbegründung zu hinterfragen oder die Beigeladene zu einer

Ergänzung aufzufordern. Hierzu hätte allerdings im Hinblick auf eine widerspruchsfreie Zusammenstellung des erforderlichen Tatsachenmaterials für die Abwägung der einander gegenüberstehenden Belange der Beigeladenen sowie öffentlicher Belange und jener der Enteignungsbetroffenen Anlass bestanden, um einen hinreichend eindeutigen (und widerspruchsfreien) Antrags Sachverhalt und insbesondere das tatsächliche Gewicht des Vorhabens im Hinblick auf die gemeinnützigen Belange als Voraussetzung einer fehlerfreien Abwägung festzustellen. Denn zum einen ließen die Darstellungen der Beigeladenen nicht erkennen, in welcher Weise die industrielle Abnahme von einer Bahnverlängerung abhängig war und welche Bedeutung der industriellen Abnahme der Flugzeuge im Verhältnis zur Abnahme und Auslieferung an die Kunden zukommt, und zum anderen ließen sie im Unklaren, welche konkreten Auswirkungen ein Verzicht auf die Durchführung der industriellen Abnahme sowie der Kundenauslieferung der Frachtversion des A 380 am Standort Hamburg-Finkenwerder für die Beigeladene und die Verwirklichung der gemeinnützigen Belange hätte.

Die industrielle Endabnahme aller Frachtmaschinen – wie im übrigen auch der Passagierversion des A 380 – war hierbei bis zur knappen Feststellung der Beigeladenen auf die Einwendungen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht als bedeutsames Element der Fertigungsplanung hervorgetreten. Auf der Basis der in Bürgerschaftsdrucksachen niedergelegten Äußerungen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg zur – gegenüber dem Antrag zum Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 geänderten - Produktionsaufteilung in den Werken des Konzerns der Beigeladenen sowie vom Beschwerdegericht als verbindlich angesehenen Ausführungen von Vertretern der Beigeladenen im gerichtlichen Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 bestanden insoweit Unklarheiten bzw. Differenzen von Gewicht, die die Bedeutung des Verlängerungsbedarfs in Bezug auf das Frachtflugzeug A 380 F in Frage stellen oder relativieren. Die entsprechenden Ausführungen vermittelten jeweils den Eindruck, die Flugzeuge vom Typ A 380 würden nur insoweit am Standort Hamburg-Finkenwerder abgenommen, als sie dort auch ausgeliefert würden, bzw. widersprachen dem nicht (vgl. z.B. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 5. September 2000, Bürgerschaftsdrucksache 16/4734, S. 2; Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 11.11.2003, Bürgerschaftsdrucksache 17/3641, S. 1 f.; Drucksache des Wirtschaftsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft 17/20, Ausführungen von Herrn Puttfarcken, insbesondere S. 47, 53 f.).

Vor allem hat die Antragsgegnerin jedoch bereits keine ausreichenden Feststellungen dahin getroffen, ob und welche Folgen für die gemeinnützigen Zielsetzungen eintreten würden, wenn die einen Verlängerungsbedarf auslösenden Produktionsschritte nicht am Standort Hamburg-Finkenwerder, sondern an anderer Stelle vorgenommen werden müssten und ob

mit Blick auf die Gemeinwohlbelange solche Alternativen zur Verfügung ständen. Sie hat sich vielmehr die Auffassung der Beigeladenen vollen Umfangs zu eigen gemacht und unter Hinweis darauf, dass nach dem Antrag und dem Willen der Beigeladenen eine Verlagerung von „Arbeitspaketen“ nicht erfolgen solle, von weiteren Feststellungen und Prüfungen abgesehen. Dies ließ eine hinreichende fachplanerische Abwägung der Belange unter Berücksichtigung ihres Gewichts nicht zu, da eine konkrete vorhabensbezogene Bewertung der die mittelbare Gemeinnützigkeit auslösenden Belange unter Berücksichtigung der fachplanerischen Alternativenprüfung und des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots für die Abwägung mit den Belangen der durch das Vorhaben Enteignungsbetroffenen nicht hinreichend möglich war.

Dementsprechend hat in der Folge keine den fachplanerischen und den verfassungsrechtlichen Anforderungen entsprechende Abwägung zwischen den öffentlichen Belangen und Unternehmensbelangen der Beigeladenen einerseits und den Belangen der enteignungsbetroffenen Antragsteller im Planfeststellungsbeschluss stattgefunden. Denn der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit (PFB S. 249 bis 251) auf die knappen Erwägungen, dass eine Enteignung vorliegend durch § 28 LuftVG nicht bundesrechtlich ausgeschlossen sei und das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit i.S. von § 1 des Gesetzes zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtstandortes Hamburg (Gesetz vom 18. Juni 2002, GVBl. S. 96) diene, weil alle Maßnahmen zum Erhalt und zur Erweiterung der Flugzeugproduktion am Standort Finkenwerder und damit auch die Verlängerung der Start- und Landebahn den Luftindustriestandort Hamburg sicherten, deshalb die Enteignung nach § 2 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz zulässig sei und in der Folge die privaten Interessen der enteignungsbetroffenen Antragsteller zurückzustehen hätten. Eine nähere Auseinandersetzung mit dem tatsächlichen Gewicht des beantragten Vorhabens und der Betroffenheit der Enteignungsbetroffenen fehlt.

Der Planfeststellungsbeschluss nimmt auf diese Weise die spezifische Bedeutung des konkreten Vorhabens für die zu verwirklichenden mittelbaren Gemeinwohlziele nicht bzw. unzureichend in den Blick und schließt auf diese Weise eine einzelfallorientierte, den Anforderungen des Übermaßverbots genügende Abwägung sowohl auf der einfachgesetzlichen fachplanungsrechtlichen Ebene als auch unter Berücksichtigung von Art. 14 Abs. 3 GG aus. Die Begründung des Planfeststellungsbeschlusses hat zur Konsequenz, dass jede begehrte Ausbaumaßnahme der Beigeladenen ungeachtet ihres konkreten Gewichts und ihrer Auswirkungen auf Enteignungsbetroffene Vorrang vor deren subjektiven Rechten genießen würde und eine Berücksichtigung und Bewertung des Inhalts des konkreten Vorhabens praktisch unterbliebe. Dies wird nicht nur nicht den allgemeinen Vorgaben für eine Enteignung aus unmittelbaren Gründen des Allgemeinwohls gerecht,

sondern erst recht nicht jenen, die für eine Enteignung bestehen, die für mittelbare Ziele des Gemeinwohls erfolgen soll.

cc) Die dargelegten Mängel sind auch mit Blick auf § 10 Abs. 8 LuftVG nicht unerheblich. Sie sind vielmehr für den Abwägungsvorgang und das Abwägungsergebnis erheblich gewesen, denn sie betreffen den Kern der der Antragsgegnerin obliegenden fachplanerischen Abwägung und die verfassungsrechtliche Rechtfertigung der Folgen des Vorhabens gegenüber den durch das Vorhaben am stärksten betroffenen Trägern privater Belange. Bereits dies müsste im Klageverfahren dazu führen, die Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses festzustellen, solange die Mängel nicht behoben sind.

Vieles spricht jedoch dafür, dass der Planfeststellungsbeschluss in einem Hauptsacheverfahren auch aufzuheben sein wird, weil das Abwägungsergebnis selbst fehlerhaft sein dürfte und die Mängel der Abwägung deshalb nicht zu beheben sein werden. Nach den gegenwärtig erkennbaren Umständen wird das Gewicht der für das konkrete Vorhaben sprechenden Belange auch unter Berücksichtigung der von der Antragsgegnerin und der Beigeladenen im vorliegenden Verfahren (zusätzlich) geltend gemachten Umstände des Vorhabens voraussichtlich nicht ausreichen, um eine Enteignung nach dem Maßstab des Art. 14 Abs. 3 GG zu rechtfertigen. Hierbei sind folgende Erwägungen von erheblicher Bedeutung:

Bei einer unmittelbar privatnützigen und – ungeachtet der Festlegungen des Hamburgischen Landesgesetzgebers in § 1 des Gesetzes zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtstandortes Hamburg und § 1 Abs. 1 Werkflugplatz-Enteignungsgesetz – verfassungsrechtlich im Rahmen von Art. 14 Abs. 3 GG nur mittelbar dem Gemeinwohl dienenden Enteignung kommt auch dem objektiven Gewicht der privatnützigen Interessen eine entscheidende Bedeutung zu.

Dies wird in besonderem Maße deutlich, wenn der mittelbar gemeinnützige Zweck des Vorhabens im Wesentlichen darauf gerichtet ist, die Arbeitsplätze am Standort zu erhalten und die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes auch für die Zukunft zu sichern oder zu fördern. Wäre in diesem Falle keine inhaltliche Prüfung des konkreten Bedarfs auf seine objektive Bedeutung möglich und erforderlich, wäre es einem Großunternehmen mit einem unmittelbar privatnützigen Vorhaben möglich, sein Interesse an einer Betriebserweiterung gegenüber umliegenden Grundstückseigentümern - mit staatlicher Unterstützung - im Wege der Enteignung allein dadurch durchzusetzen, dass es erklärt, dass es andernfalls Arbeitsplätze am Standort abbauen müsse oder den Standort durch Wegzug aufgebe.

Solches wäre mit Art. 14 Abs. 3 GG, wie bereits ausgeführt, schlechterdings unvereinbar. Art. 14 Abs. 3 GG lässt in erster Linie nur eine Enteignung aus unmittelbar gemeinnützigen und damit (uneingeschränkt) dem Allgemeinwohl dienenden Gründen zu. Selbst in jenen Fällen, etwa wenn bei Verkehrsvorhaben ein Bedarf für ein Vorhaben ggf. sogar gesetzlich festgeschrieben ist, ist insbesondere bei einer enteignungsrechtlichen Vorwirkung im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch zu prüfen, ob aufgrund entgegenstehender Belange und ihres Gewichts auf die Realisierung eines Vorhabens gänzlich verzichtet werden muss (vgl. z.B. BVerwG Urt. v. 10.4.1997, BVerwGE Bd. 104, S. 236, 249 f.; Urt. v. 15.1.2004, 4 A 11/02 in juris). Es würde dieses Verhältnis grundlegend verändern, wenn im Falle einer bevorstehenden Enteignung, die aufgrund ihres nur mittelbaren Gemeinwohlbezugs nur unter zusätzlichen Voraussetzungen zulässig ist, ein Unternehmen in der Lage wäre, diese zu seinen Gunsten ohne eine solche eingehende Bedarfsprüfung seines konkreten unternehmerischen Vorhabens durchzusetzen. Dabei kann auf das objektive Gewicht eines Bedarfs wegen der bei großen Unternehmen mit mehreren Standorten bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten nicht ohne weiteres daraus geschlossen werden, welche nachteiligen Folgen nach den Angaben des Unternehmens ohne eine antragsgemäße Verwirklichung des Vorhabens eintreten würden. Es bedarf vielmehr der Prüfung, ob sie auch bei einer den Standort grundsätzlich fördernden Unternehmensführung aus sachlich plausiblen Gründen zu befürchten wären. Diese Prüfung oblag und obliegt hier der Antragsgegnerin als Planfeststellungsbehörde.

Diese Prüfung führt hinsichtlich des konkreten Vorhabens dazu, dass auf der Basis der dem Beschwerdegericht bekannten Umstände derzeit kein Bedarf für das Vorhaben erkennbar ist, der ein Enteignungen rechtfertigendes Gewicht aufweist. Dabei unterstellt das Gericht zu Gunsten der Beigeladenen, 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 Abnahmeflüge 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 Überflugsflugs von Toulouse nach Hamburg ermittelten Daten solche erforderlich machen. Lediglich der technische Abnahmeflug zur abschließenden Feststellung der zugesagten technischer 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 zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Enteignung zu rechtfertigen.

Eine andere Beurteilung ist auch nicht gerechtfertigt, wenn man die Erwägungen von Antragsgegnerin 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.

c) Soweit der Planfeststellungsbeschluss als Folge der Notwendigkeit einer Bahnverlängerung um 312 Meter eine zusätzliche Verlängerung der Startbahn um weitere 277 Meter zur Wiederherstellung eines Gleitwinkels von 3° für Landungen in Richtung Südwesten (Landerichtung 23) für hinreichend erforderlich hält, um auch dafür Grundflächen der Antragsteller zu enteignen, lassen die vorangehenden Ausführungen auch die Rechtfertigung für die durch die Veränderung des Gleitwinkels bedingte Verlängerung entfallen. Denn diese Veränderung wird im Planfeststellungsbeschluss ausschließlich damit gerechtfertigt, dass der durch die Ausgangsverlängerung bedingte Wegfall des Neuenfelder Hauptdeiches als Luftfahrthindernis zugleich diese Folgewirkungen auslöse.

Zusätzlich bestehen allerdings einerseits ernstliche rechtliche Bedenken dagegen, dass die Antragsgegnerin eine solche Folgewirkung als gesichert angenommen hat (aa), und würde andererseits die Widerlegung dieser Bedenken zugleich bedeuten, dass die Risiken einer Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses vor seiner abschließenden Überprüfung im Klageverfahren der Hauptsache zu Lasten der enteignungsbetroffenen Antragsteller erheblich gesteigert würden (bb). Beide Gesichtspunkte würden für sich genommen ebenfalls bereits die Anordnung der aufschiebenden Wirkung gegen den gesamten Planfeststellungsbeschluss rechtfertigen.

aa) Auch bezüglich der Verlängerung um weitere 277 Meter gelten die zuvor dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen und fehlt es bereits an einer vollständigen Ermittlung des für eine rechtsfehlerfreie Abwägung erforderlichen Abwägungsmaterials. Denn die Antragsgegnerin hat es versäumt, hinreichend der Frage nachzugehen, ob der Wegfall des Luftfahrthindernisses „Neuenfelder Hauptdeich“ am Ende der bisherigen Start- und Landebahn tatsächlich notwendig dazu führt, dass eine Rückführung des mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 auf 3,5° erhöhten Gleitwinkels erforderlich ist.

Die Antragsgegnerin hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) um Stellungnahme gebeten, ob ein Landegleitwinkel von 3° ihren Anforderungen entspreche. In deren Stellungnahme vom 15. Januar 2004 ist ausgeführt, dass nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr der Gleitwinkel grundsätzlich auf 3,0° festgelegt bzw. festzulegen sei, auch wenn die geltenden internationalen Vorschriften der ICAO eine Bandbreite von 2,5° bis 3,5° zuließen, und dass die DFS für neu zu genehmigende Anlagen grundsätzlich einen Gleitwinkel von 3,0° fordere. Die Antragsgegnerin hat jedoch weder bei der DFS noch bei dem für die für die Erteilung von Ausnahmen zuständigen Bundesminister für Verkehr auch nur nachgefragt, ob in Anbetracht der besonderen verkehrlichen Verhältnisse am Sonderlandeplatz der Beigeladenen und zur Vermeidung einer andernfalls erforderlichen Enteignung benachbarter Grundeigentümer die Beibehaltung des bereits zugelassenen Gleitwinkels von 3,5° nach Wegfall des Luftfahrthindernisses auch für eine um 312 Meter verlängerte Start- und Landebahn in Betracht käme. Eine solche Nachfrage lag auf der Hand, da neue sicherheitsrelevante Bedenken, die einer Fortgeltung bzw. erneuten Erteilung einer solchen Ausnahme entgegenstehen können, jedenfalls nicht offensichtlich waren. Auch die DFS hatte in ihrer Antwort ausdrücklich auf die Möglichkeit solcher Ausnahmen und die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr hingewiesen.

Dass eine solche Ausnahme auch keineswegs von vornherein ausgeschlossen war und ist, lassen auch die Antworten der Antragsgegnerin auf die gerichtliche Verfügung vom 1. Juli 2004 erkennen. Die Antragsgegnerin trägt insoweit vor, der Gleitwinkel von 3,5° werde im Wege der Ausnahme auch nach Entfernung des Luftfahrthindernisses beibehalten werden können, wenn der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des für die Frachtversion des A 380 anerkannten Bedarfs für eine Bahnverlängerung rechtswidrig sein sollte und im Klageverfahren aufgehoben würde. Dies zeigt, dass nach dem Verständnis der Antragsgegnerin der tatsächliche Wegfall des Luftfahrthindernisses selbst noch keine Rückkehr zum Gleitwinkel von 3° erzwingt, sondern allenfalls Anlass geben kann, die Frage nach dem Gleitwinkel für die zu verlängernde Start- und Landebahn neu zu prüfen. Es ist nicht erkennbar, warum dabei nicht als für die Beibehaltung des Gleitwinkels von 3,5° sprechender Gesichtspunkt auch von Bedeutung sein könnte, dass allein zur Schaffung

eines Gleitwinkels von 3° Enteignungen für eine weitere Bahnverlängerung von 277 Meter nötig würden.

Da die Antragsgegnerin in die Abwägung der für das Vorhaben streitenden Belange und jener der Enteignungsbetroffenen insoweit bereits wesentliche Gesichtspunkte nicht eingestellt hat, die den Bedarf für die Verlängerung um 277 Meter entfallen lassen können, erweist sich auch der Abwägungsvorgang als fehlerhaft. Hinzu tritt, dass die Antragsgegnerin in der niedergelegten fachplanerischen Abwägung gegenüber den Belangen der enteignungsbetroffenen Antragssteller gänzlich unbeachtet gelassen hat, dass dieser Verlängerungsbedarf nicht durch das Produktionsvorhaben der Beigeladenen, sondern maßgeblich durch die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Gestaltung von Anflugverfahren ausgelöst wird. Im Hinblick darauf, dass die Fehler in der Abwägung den Kern des Bedarfs und der abzuwägenden Belange betreffen, sind diese Fehler i.S. des § 10 Abs. 8 LuftVG auch nicht für das Abwägungsergebnis unerheblich.

Dieser Mangel rechtfertigt bereits für sich die Anordnung der aufschiebenden Wirkung in vollem Umfang. Eine Beschränkung der Anordnung auf einen Verlängerungsabschnitt von 277 Meter wäre schon deshalb nicht in Betracht gekommen, weil eine solche Verkürzung tief in das Regelungsgeflecht des Planfeststellungsbeschlusses zu den Folgemaßnahmen, etwa den Straßenverlegungen eingegriffen hätte.

bb) Sollte allerdings ernstlich in Betracht kommen, dass entgegen den vorstehenden Ausführungen allein die tatsächliche Entfernung des Luftfahrthindernisses „Neuenfelder Hauptdeich“ aus Anlass der Vollziehung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses zur Verlängerung der Start- und Landebahn dem zur Zeit im Ausnahmewege zugelassenen Gleitwinkel von 3,5° die Grundlage endgültig entzieht, würde auch dies bereits für sich die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage rechtfertigen. Dann würde nämlich die von der Beigeladenen bei Erfolg ihrer Beschwerde alsbald beabsichtigte Entfernung dieses Deichabschnitts die Grundlage dafür entfallen lassen, die im Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 in Richtung Nordosten zugelassenen Verlängerungsstrecke für Landungen in Richtung Südwesten (Landerichtung 23) zu nutzen, die nur bei einem Landegleitwinkel von 3,5° genutzt werden kann. Dies hätte zur Folge, dass ohne die hier streitige Verlängerung die verbleibende Bahnlänge auch für die Passagierversion des A 380 nicht mehr ausreichen würde und sich deswegen ein Bedarf für eine Verlängerung um 277 Meter in Richtung Südwesten ergeben würde, um auch nur die Ziele der Planfeststellung vom 8. Mai 2000 nicht zu gefährden. Die Deckung dieses Bedarfs, der gegenüber dem hier zu beurteilenden Bedarf für die Frachtversion deutlich gewichtiger wäre, würde in gleicher Weise Enteignungen auf Antragstellerseite im Bereich des ersten Teils der Verlängerungsstrecke erforderlich machen.

Auf diese Weise hätte dann gerade der Vollzug des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses einen selbständigen Bedarf für den Fall geschaffen, dass er selbst im Klageverfahren keinen Bestand haben sollte. Unter solchen Umständen hätte der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nur abgelehnt werden können, wenn die Klage im Verfahren der Hauptsache mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit erfolglos bleiben müsste. Davon kann nach den vorstehenden Ausführungen jedoch gerade nicht die Rede sein.

d) Selbst wenn man diese mögliche Gefahr der Entstehung eines selbständigen Enteignungsbedarfs als Folge des Sofortvollzugs außer Acht lässt, würde eine Abwägung zwischen den Interessen der Beigeladenen und der Antragsgegnerin an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses einerseits und den Interessen der enteignungsbetroffenen Antragsteller andererseits es nicht rechtfertigen können, trotz der dargestellten Erfolgsaussichten der Klagen den Interessen der Beigeladenen und der Antragsgegnerin den Vorrang einzuräumen. Die Vollziehung würde weitgehend vollendete Tatsachen schaffen, die nur schwer wieder rückgängig zu machen wären. Sie würde darüber hinaus für den Antragsteller zu 2) im Ergebnis die Vollzugsfolgen des von ihm noch angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 von einer Lärmbetroffenheit bis zum – jedenfalls zeitweiligen - Verlust und zur völligen Veränderung seines Wohngrundstücks steigern.

2. Die Beschwerden der Antragsgegnerin und der Beigeladenen haben Erfolg, soweit das Verwaltungsgericht die aufschiebende Wirkung der Klagen der Antragsteller zu 5), 6), 9), 11) bis 20), und 24) bis 35) angeordnet hat.

Die Antragsgegnerin und die Beigeladene machen mit ihren Beschwerden zu Recht geltend, dass diese Klagen voraussichtlich erfolglos bleiben werden, weil diese Antragsteller nicht berechtigt seien, eine enteignungsrechtliche Vorwirkung geltend zu machen und andere subjektive Rechte nicht verletzt seien.

a) Die Antragsteller zu 5), 6), 9), 11) bis 20), und 24) bis 35) leiten ihre Betroffenheit durch den Planfeststellungsbeschluss vornehmlich aus ihrer Stellung als (Mit-)Eigentümer des 100 m<sup>2</sup> großen Flurstücks 2999 her, das für das genehmigte Vorhaben in Anspruch genommen werden und ggf. enteignet werden muss, wenn das Vorhaben verwirklicht wird. Gegen Klage und Antrag greift insoweit der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung durch (vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, BVerwGE Bd. 112, S. 135, 137; Gerichtsbescheid v. 16.3.1998, Buchholz § 73 VwVfG Nr. 27), wie dies das

Beschwerdegericht bereits in seinem Teilbeschluss vom 19. Februar 2001 (2 Bs 370/00) hinsichtlich des Antragstellers zu 14) erwogen hat.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der das Beschwerdegericht folgt, ist es zwar für die Klagebefugnis grundsätzlich unerheblich, aus welchen Gründen ein Eigentümer das Eigentum erworben hat und gehört es zu den von der Rechtsordnung gebilligten Zielen, ein Grundstück für Zwecke des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu erhalten und gegen konkurrierende Nutzungsansprüche zu verteidigen. Eine andere rechtliche Beurteilung ist danach aber dann geboten, wenn die geltend gemachte Rechtsposition nicht schutzwürdig und rechtsmissbräuchlich begründet worden ist, etwa wenn das Eigentum nicht erworben worden ist, um die mit ihm verbundenen Gebrauchsmöglichkeiten zu nutzen, sondern nur als Mittel dafür dient, die formalen Voraussetzungen für eine Prozessführung zu schaffen, die nach der Rechtsprechung dem Eigentümer vorbehalten ist. So liegt es hier.

Der Eigentumserwerb dieser Antragsteller ist bereits in seinem Ansatz zeitparallel mit den gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 eingelegten Rechtsmitteln erfolgt, um im dortigen wie nunmehr im vorliegenden Rechtsstreit eine Verletzung eigener Rechte geltend machen zu können. Das Ausgangsgrundstück (Flurstück 345) in einer Größe von 11372 m<sup>2</sup> ist mit notariellem Vertrag vom 16. Juni 2000 vom Antragsteller zu 2) im Rahmen der vorweggenommenen Erbfolge unentgeltlich an seine Töchter, die Antragstellerinnen zu 3) und 4), mit der Auflage veräußert worden, aus dem Grundstück ein Trennstück von 100 m<sup>2</sup> herausmessen zu lassen und u.a. den Antragstellern zu 5), 6), 9), 11) bis 20) und 24) bis 32) sowie dem Erblasser der Antragsteller zu 33) bis 35) das Angebot zur unentgeltlichen Übertragung eines ideellen Miteigentumsanteils von je 1/100 und dem Antragsteller zu 14) eines solchen von 72/100 zu machen (vgl. Tatbestand des Beschlusses des Amtsgerichts Hamburg-Harburg – Landwirtschaftsgericht – vom 29.6.2001, Bl. 950 ff. d.A.). Dieses ist in der Folge geschehen. Diese Antragsteller sind aufgrund einer Auflassung vom September 2002 im April 2004 als (Mit-)Eigentümer des Flurstücks 2999 im Grundbuch eingetragen worden, nachdem zuvor Versuche der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg gescheitert waren, die Genehmigung des Übergabevertrages an die Antragstellerinnen zu 3) und 4) zu versagen (Beschluss des Amtsgerichts Hamburg-Harburg – Landwirtschaftsgericht – vom 29.6.2001, 610 b LwH 9/00; Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 20.3.2002, 9 LwW 2/01).

Für den Antragsteller zu 14) als eingetragener Verein und eine größere Anzahl dieser Antragsteller aufgrund ihres Wohnortes war und ist dieses die einzige Möglichkeit, eine Betroffenheit durch das Ausbavorhaben der Beigeladenen zu begründen und dieses nach

Möglichkeit zu verhindern. Dieses war und ist nach allen erkennbaren Umständen auch maßgebliches Ziel der Eigentumsübertragung. Insbesondere die Antragsteller zu 5), 9), 15) bis 20) und 25) bis 35) leben in einer solchen Entfernung vom Vorhabensbereich der Werkserweiterung, dass rechtlich beachtliche Beeinträchtigungen subjektiver Rechte dieser Antragsteller aus dem Flugverkehr auf dem Sonderlandeplatz der Beigeladenen bereits im Ansatz nicht ersichtlich sind.

Dieser Eindruck wird dadurch bestärkt, dass zum Zeitpunkt der Einleitung der Übertragung auf die Antragsteller keine konkrete weitergehende Zielsetzung für die Nutzung durch diese erkennbar war. Ein eigenständiger Beitrag zum Erhalt eines Landschaftstyps ist schon aufgrund der geringen Größe des Grundstücks nicht erkennbar. Das Landwirtschaftsgericht Hamburg-Harburg hat in seinem Beschluss vom Juni 2001 bereits im Tatbestand ausgeführt:

„Die möglichen (Mit-)Erwerber des Grundstückes wollen über die Eigentümerstellung im Falle der Planung einer Erweiterung der Start- und Landebahn ihrer Auffassung dazu Nachdruck verleihen. Die Fläche von 100 qm steht weiterhin uneingeschränkt der bisherigen Nutzung zur Verfügung, die Erwerber planen auch nicht, für sich Früchte zu ziehen.“

Es ist nicht ersichtlich, dass diese Feststellungen des Gerichts im Widerspruch zu den Ausführungen der beteiligten Antragsteller im seinerzeitigen Verfahren stehen. Auch in der Begründung der Entscheidung stellt das Gericht für fehlende negative Auswirkungen auf die Agrarstruktur hierauf ab und hat ausgeführt:

„Eine Veräußerung der Teilfläche von 100 qm an die im Vertrag genannten potentiellen Übernehmer hat für die örtliche Agrarstruktur keinerlei negative Auswirkungen. – Mit der Übertragung ist keinerlei Änderung der Nutzung der Teilfläche verbunden. Das Teilstück ist als Bestandteil des Flurstücks 345 noch 6 Jahre an den benachbarten Landwirt verpachtet. Für den Fall des Erwerbs durch die im Vertrag genannten Übernehmer wird das Grundstück auch in der Zeit danach gemeinsam mit dem Ausgangsflurstück bewirtschaftet werden. – Zweck der Übernahme ist allein die Schaffung eines „Sperrgrundstücks“ für den Fall einer weiteren Erweiterung der Start- und Landebahn der EADS-GmbH. Dies soll dem alleinigen Ziel des Erhalts der bisherige Agrarstruktur, d.h. des Obstbaus an dieser Stelle dienen. ... – Auch die über den Verein hinaus weiteren Übernehmer beabsichtigen keinerlei Einflussnahme auf die bisherige Nutzung des Teilstückes. Ihnen, die teilweise selbst Obstbau betreiben oder in landwirtschaftlichen Interessenverbänden tätig sind oder nördlich der Elbe leben, geht es offensichtlich allein darum, im Falle einer beabsichtigten Erweiterung der Start- und Landebahn ihre Eigentümerposition im Bereich der Erweiterung zu nutzen. – Sämtlichen möglichen Übernehmern geht es damit allein um die formale Eigentümerposition an dem Teilstück. Es gibt auch keinerlei erkennbare wirtschaftliche Interessen an einem Grundstücksanteil zwischen 1 qm und 72 qm Obstbauland.“

Soweit die betreffenden Antragsteller im vorliegenden Verfahren nunmehr (erstmalig) geltend machen, es sei von Anfang an geplant gewesen, das Grundstück für ein Messprogramm zu nutzen, mit dem etwaige Veränderungen in der Belastung der Umgebung des Landeplatzes der Beigeladenen durch Luftschadstoffe und negative klimatische

Veränderungen insbesondere nach Ausweitung des Flugbetriebs durch den A 380 geprüft werden sollten, ist nicht glaubhaft, dass dies ein maßgeblicher Grund für die Bildung und die Übernahme des Grundstücks(-anteils) war und ist. Die diesbezügliche Vereinbarung der Eigentümer vom Januar 2004 ist ersichtlich unter dem Eindruck des laufenden Planfeststellungsverfahrens und den bevorstehenden gerichtlichen Auseinandersetzungen geschlossen worden. Denn aus der Sicht dieser Antragsteller war bereits im Jahre 2000 bei Einleitung des Übertragungsverfahrens klar, dass dieses Grundstück nach seiner Lage als dauerhaftes Referenzgrundstück für die Beobachtung von Veränderungen im Pflanzenbereich aufgrund von Schadstoffbelastungen ungeeignet sein würde. Denn für vergleichende Messungen der Schadstoffbelastung war es auch aus damaliger Sicht nur geeignet, wenn es zu dem jetzt streitigen Ausbau der Start- und Landebahn nicht kommen würde. Davon war jedoch aus der Sicht der Antragsteller nicht auszugehen. Vielmehr hat eine Reihe dieser Antragsteller bereits gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 ein Eilverfahren vor dem Beschwerdegericht betrieben (z.B. die Antragsteller zu 11), 14), 18), 29) und 31)) und in diesem Zusammenhang gegenüber jenem Planfeststellungsbeschluss geltend gemacht, er sei rechtswidrig, weil in Wirklichkeit bereits eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf das nunmehr planfestgestellte Maß beschlossen sei. Dass das Flurstück 2999 in einem solchen Fall für die Verlängerung in Anspruch genommen werden müsste, lag zwingend auf der Hand und stand seiner Eignung als repräsentatives Messgrundstück von vornherein entgegen. Demgegenüber war es folgerichtig, den streitigen Teil des Flurstücks 345 abzutrennen, um eine Enteignungsbetroffenheit reklamieren zu können, und nicht etwa einen anderen nördlicheren Teil des Flurstücks, der schon aus damaliger Sicht nicht unbedingt für das Vorhaben in Anspruch genommen werden musste und der deshalb eine voraussichtlich realisierbare Gelegenheit geboten hätte, vergleichende Messungen vor und nach einer Erweiterung des Landeplatzes der Beigeladenen und der wesentlichen Erhöhung der Flugbewegungen durchzuführen.

b) Soweit ein Teil dieser Antragsteller, die Antragsteller zu 6) und 11) bis 14), auch in einem näheren Umkreis um den Verlängerungsbereich der Start- und Landebahn wohnt und ergänzend geltend macht, in unzumutbarer Weise zusätzlichen Immissionen durch Lärm und Abgase ausgesetzt zu sein, ist eine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte nicht ersichtlich und wird die erhobene Anfechtungsklage dieser Antragsteller auch insoweit keinen Erfolg haben. Gegenstand der Beurteilung ist insoweit, ob diesen Antragstellern durch den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 zusätzliche Belastungen mit der Folge einer Verletzung ihrer subjektiv-öffentlichen Rechte zugemutet werden. Solches haben die Antragsteller im vorliegenden Verfahren nicht dargelegt und ist auch im übrigen gegenwärtig nicht erkennbar. Denn durch die weitere Verlängerung der Start- und

Landebahn in Richtung Südwesten wäre eine zusätzliche Lärmbelastung von Gewicht schon nach der Struktur der genehmigten Maßnahme nicht zu erwarten.

Soweit Flugzeuge von Südwesten landen (Landerichtung 05), würde die Landeschwelle, vor der die Flugzeuge bei einem regelhaften Anflug nicht landen, gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 lediglich um 90 Meter nach Südwesten verlegt. Dies hätte zur Folge, dass sich die Flughöhe dieser Flugzeuge im Bereich der Grundstücke der Antragsteller in einer Größenordnung von unter 5 Metern verringerte; eine bedeutsame Veränderung der Belastung durch Immissionen von Lärm und Schadstoffen wäre hierbei nicht zu erkennen. Gleiches gilt, soweit Startvorgänge in Richtung Südwesten erfolgen. Hier würde die Frachtversion des A 380 bei den für die Verlängerung der Start- und Landebahn relevanten Starts zwar eine etwas längere Startrollstrecke benötigen, auch dies führte jedoch ebenfalls nicht dazu, dass sich diese Flugzeuge im Bereich der Grundstücke der Antragsteller in einer wesentlich niedrigeren Flughöhe als ohne Verlängerung befänden. Denn auch hierfür wäre die genehmigte Verlängerung nicht von wesentlicher Bedeutung, da die Verlängerung nur für eine ausreichende Startabbruchlänge erforderlich wäre und dieses nur im Umfang von 48 Metern. Maßgeblich für den Umfang der begehrten Verlängerung wären vielmehr Landungen von Nordosten (Landerichtung 23) und die Rückverlegung der nordöstlichen Landeschwelle. Dass derartige Landungen sowie Starts in Richtung Nordosten für die genannten Antragsteller nunmehr zu einer nennenswerten Erhöhung der Immissionsbelastung führen würden, ist nicht erkennbar. Dementsprechend ist es für das Beschwerdegericht nachvollziehbar, dass die Antragsgegnerin im Planfeststellungsbeschluss davon ausgegangen ist, dass die Antragsteller keinen nennenswerten weiteren Immissionsbelastungen gegenüber den mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 zugelassenen ausgesetzt wären. Solches machen die Antragsteller letztlich auch nicht geltend, da sie sich insbesondere für die Höhe der zu erwartenden Lärmimmissionen praktisch ausschließlich darauf berufen, dass die in jenem Planfeststellungsverfahren prognostizierten Immissionsbelastungen erheblich zu niedrig angesetzt worden seien.

Auch dieser Umstand gäbe dem Beschwerdegericht im Ergebnis keinen Anlass zu einer veränderten Entscheidung im vorliegenden Verfahren. Insoweit besteht jedenfalls kein Anlass zu einer gegenüber dem Teilbeschluss vom 19. Februar 2001 (2 Bs 370/00) und gegenüber dem Beschluss vom 3. Februar 2003 (2 Bs 376/02) veränderten Interessenabwägung zwischen den Sofortvollzugsinteressen der Antragsgegnerin und der Beigeladenen und den Interessen dieser Antragsteller.

c) Die Antragsteller zu 5), 9), 15) bis 20) und 24) bis 35) wohnen in einer derart großen Entfernung zum Vorhaben, dass die Verletzung ihnen zustehender subjektiver Rechte

aufgrund der im vorliegenden Verfahren erhobenen Rügen nicht ersichtlich ist und die Interessenabwägung zwischen den öffentlichen Interessen und den Interessen der Beigeladenen am Sofortvollzug und ihrem Aussetzungsinteresse schon von daher zu ihren Lasten ausfallen muss.

### III.

Bei der auf den §§ 20 Abs. 3, 13 Abs. 1 a.F. GKG beruhenden Streitwertfestsetzung folgt das Beschwerdegericht der von den Beteiligten nicht kritisierten Entscheidung des Verwaltungsgerichts.

Für die auf den §§ 155 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO beruhende Kostenverteilung ist berücksichtigt, dass der auf die unterlegenen Antragsteller entfallende Anteil mit dem ihrem Miteigentumsanteil am Sperrgrundstück entsprechenden Flächenwert nicht angemessen erfasst ist. Diese Antragsteller machen entweder zusätzlich eine tatsächliche Beeinträchtigung ausdrücklich geltend und sehen sich jedenfalls hinreichend beeinträchtigt oder aus ihrem Verbandsinteresse befugt, um mit Hilfe des formalen Rechts am Sperrgrundstück dem Vorhaben entgegenzutreten zu wollen. Diese Abwehrinteressen rechtfertigen einen Kostenanteil in einer Größenordnung, wie er sich bei Zugrundelegung des Auffangwertes nach § 13 Abs. 1 Satz 2 a.F. GKG für das Verfahren der Hauptsache hätte ergeben können. Auf die unterlegenen Antragsteller ist daher ein 1/5 der Kosten des gesamten Verfahrens nach gleichen Anteilen zu verteilen, während die verbleibenden Kosten nach gleichen Anteilen der Antragsgegnerin und der Beigeladenen aufzuerlegen sind.