

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Bericht über die Abwicklung der Maßnahme „Hamburg als Standort für die Produktion und die Endlinienfertigung des Airbus A380“

I.

Anlass

Mit Senatsantrag Drucksache 16/4734 vom 5. September 2000 hatte der Senat sich verpflichtet, dem Haushaltsausschuss der Bürgerschaft im Laufe des Projektfortgangs regelmäßig halbjährlich über die aktuelle Kostenentwicklung und den Sachstand der Maßnahme „Hamburg als Standort für die Produktion und die Endlinienfertigung des Airbus A380“ zu berichten. Dieser Verpflichtung ist der Senat mit den Drucksachen 16/5991 vom 8. Mai 2001, 17/202 vom 8. Januar 2002, 17/1778 vom 26. November 2002, 17/3641 vom 11. November 2003 sowie 18/1512 vom 21. Dezember 2004 nachgekommen. Auf Grund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 10. April 2003 (Drucksache 17/2424) erfolgt eine jährliche Berichterstattung.

Die Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme Hamburg als Standort für die Produktion und Endlinienfertigung des Airbus A380 sind zum größten Teil abgeschlossen. Bis auf kleinere Restarbeiten und den Ausgleichsmaßnahmen Haseldorfer Marsch, Twielenflether Sand und Hörner Au steht derzeit nur noch die Fertigstellung der weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn nach Süden aus.

Die von der Bürgerschaft für das Projekt zur Verfügung gestellten Budgetmittel sind auskömmlich und zum überwiegenden Teil verausgabt. Auf Grund dieses weit vorgeschrittenen Projektstandes wird ein Resümee über die Maßnahmen zur Umsetzung dieses stadtwirtschaftlich bedeutenden Projekts in Form einer abschließenden Berichterstattung gezogen. Der Senat wird nach Fertigstellung der Verlängerung der Start- und Landebahn nach Süden diesbezüglich einen gesonderten Bericht vorlegen.

II.

Stand des Projektes Airbus A380

1. Entwicklung der Flugzeugfamilie Airbus A380 und des Airbus Werkes in Finkenwerder

Am 27. April 2005 hat der Airbus A380 erfolgreich seinen Jungfernflug absolviert. In umfangreichen Testflügen ist er seitdem auf seine Flugtauglichkeit erprobt worden. Am 8. November 2005 landete der erste Airbus A380 zur Innenausstattung und Lackierung im Airbus Werk in Finkenwerder. Derzeit liegen 159 Bestellungen von 16 Kunden aus aller Welt vor, davon 142 für die Passagierversion und 17 für die Frachtversion. Schon vor der für Herbst 2006 geplanten Auslieferung an den ersten Kunden Singapore Airlines ist damit mehr als die Hälfte der für den sog. Return on Investment erforderlichen Flugzeuge verkauft. Airbus geht nach wie vor davon aus, dass von den insgesamt ca. 1500 erwarteten Verkäufen 20 bis 25 % auf die Frachtversion entfallen. Der Airbus A380 bietet eine einmalige Kabinenauslegung und erfüllt den Bedarf, der sich aus der von Marktforschern vorhergesagten Verdopplung des Luftverkehrs innerhalb der nächsten 15 Jahre ergibt. Neue Technologien erhöhen die Wirtschaftlichkeit um bis zu 20 % und verbessern die Umweltverträglichkeit deutlich.

Während die Airbus Deutschland GmbH (im Folgenden: Airbus) für die Suprastruktur und A380-Produktion und Endmontageanlagen in etwa die gleiche Summe wie die Freie und Hansestadt Hamburg aufgewendet hat, nämlich rund 650 Mio. Euro, hat Airbus seit der Standortentscheidung vom Juni 2000 in Hamburg insgesamt 1,4 Milliarden

Euro für Gebäude und Produktionsanlagen investiert, pro Arbeitstag rund eine Million Euro.

Im Wettbewerb mit Boeing hat das Unternehmen Airbus nicht zuletzt auf Grund des Markterfolges der A380 in den vergangenen Jahren gleichgezogen. Bei den Bestellungen konnte Airbus in 2003 und 2004 Boeing sogar überflügeln. In 2004 verzeichnete Airbus 370 Bestellungen und Boeing 272. Bis November 2005 lagen 687 Bestellungen für Airbusflugzeuge vor. Das zeigt zum einen den Aufschwung in der Luftfahrtindustrie, aber auch die gleichgewichtige Wettbewerbsposition die Airbus gegenüber Boeing heute hat. Boeing hat auf diese Herausforderung inzwischen mit der Produktankündigung der „787“ reagiert – wenngleich in einem anderen Segment. Das entsprechende Airbusprodukt ist der Airbus A350.

2. Wirtschaftspolitische Effekte, Beschäftigungsentwicklung

Die von Senat und Bürgerschaft mit der Maßnahme „Hamburg als Standort für die Produktion und die Endlinienfertigung“ verfolgten struktur- und beschäftigungspolitischen Ziele sind erreicht bzw. übertroffen.

Der Standort Hamburg ist auf Grund des Ausbaus für die A380 Produktion und als Single Aisle Kompetenzzentrum im internationalen Wettbewerb strategisch hervorragend positioniert. Die Rolle des Airbus Werkes in Finkenwerder im europäischen Unternehmen Airbus Industrie ist deutlich gestärkt. Der Standort Hamburg ist maßgeblich an der Entwicklung und Konstruktion aller Airbus Flugzeuge beteiligt. Die Entwicklungsaufgaben umfassen Grundlagenforschung, Technologieeinsatz, Konstruktion, Nachweis, Versuch und Zertifizierung. Auf dem Gebiet der Kabine und Kabinensysteme hat sich das Werk weltweit einen Namen gemacht. In Hamburg befinden sich der Leitungssitz sowie die Entwicklungs-, Design-, und Testzentren des transnationalen Centres of Excellence Cabin Cargo Customisation (CoE CCC), das als voll integriertes Center über fünf Airbus Standorte hinweg alle Kabinen- und Frachtaktivitäten der gesamten Airbus Flotte bündelt. Das Programm Management des CoE CCC in Hamburg steuert den gesamten industriellen Prozess im Hinblick auf Qualität, Zeitpläne und Kosten. Es fungiert als Schnittstelle zum Kunden und verantwortet die Cabin und Cargo Definition im direkten Kontakt mit den Airlines.

Ebenfalls in Hamburg angesiedelt ist die Leitung des Centres of Excellence Forward Aft Fuselage (CoE FAF), ein Verbund spezialisierter Airbus Werke in Hamburg, Bremen, Nordenham und Varel. Das CoE FAF produziert komplett ausgerüstete Rumpfsektionen.

Die Rumpfmontage in Hamburg gliedert sich in die Programmzentren Single Aisle (A320-Familie), Long Range (A330, A340, A350 und A380). Der Standort verfügt über langjährige Erfahrungen in der gesamten Prozesskette von der Strukturmontage über Ausrüstungsmontage bis zu

Endmontage und Lackierung. Zudem werden in umfangreichen Testeinrichtungen unter anderem statische und dynamische Versuche vorgenommen.

Im Endmontagezentrum für die Single Aisle Flugzeuge werden die A318, A319 und A321 endmontiert und an die Kunden aus aller Welt ausgeliefert.

Zusätzlich zu den Aufgaben in Entwicklung und Produktion ist Hamburg an allen Entscheidungen für die verschiedenen Flugzeugprogramme beteiligt. Neben dem nationalen Programmmanagement für die A300, A330, A340, A350 und A380 hat auch die internationale Programmleitung für die A320-Familie ihren Sitz in Hamburg.

Beim Bau des Airbus A380 ist der Standort Hamburg für insgesamt vier anspruchsvolle Arbeitspakete verantwortlich:

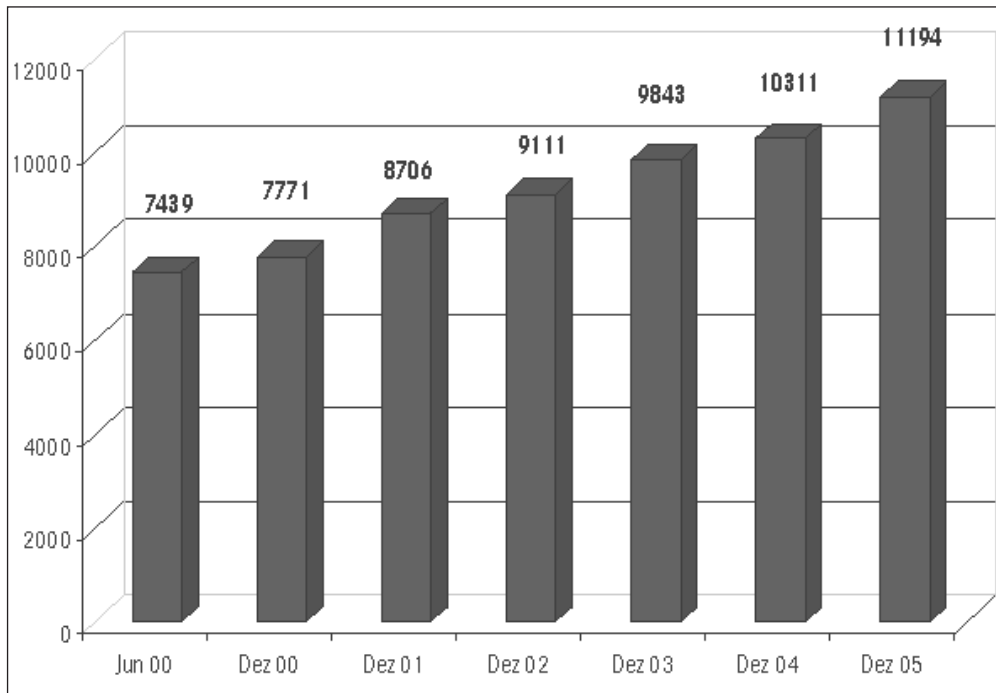
- Struktur- und Ausrüstungsmontage aller vorderen und hinteren A380-Rumpfsektionen,
- Komplette Innenausstattung der Passagierkabine und des Frachtraums aller A380,
- Lackierung aller A380,
- Endabnahme sowie Auslieferung an Kunden in Europa und im mittleren Osten.

Auch der Customer Service von Airbus hat in Hamburg ein elementares Standbein. Airbus Spares Support an Services am Hamburg Airport ist verantwortlich für das weltweite Ersatzteilmanagement der Airbus-Flotte. Im Wartungs-Trainingszentrum für die A320-Familie auf der Rüsshalbinsel gibt es ein umfassendes Trainingsangebot für die Wartungsteams der Airbus Kunden.

Mit der Entscheidung von Senat und Bürgerschaft für die Bewerbung Hamburgs als Standort für die A380-Produktion und Endmontage war neben strukturpolitischen Zielen auch die Erwartung von 4000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in der Hamburger Luftfahrtindustrie verbunden, davon 2000 bei Airbus und 2000 indirekt bei den Zulieferfirmen. Diese Erwartung hat sich nicht nur erfüllt, sie ist sogar deutlich übertroffen worden.

Die Standortentscheidung von Airbus zur Aufteilung der A380-Endmontage zwischen Hamburg und Toulouse im Juni 2000 hatte für die Luftfahrtindustrie in der Metropolregion Hamburg eine sehr starke und nachhaltige Impulswirkung, in deren Folge sich die Luftfahrtindustrie zum wichtigsten industriellen Jobmotor entwickelt hat. Bei Airbus stieg die Zahl der Beschäftigten seit Juni 2000 um 3.755 Mitarbeiter von 7.439 auf 11.194 im Dezember 2005. Im Durchschnitt sind hier seit mehr als fünf Jahren an jedem Arbeitstag 2,6 neue Jobs entstanden. In der A380-Produktion und Endmontage arbeiten heute mehr als 2.300 Mitarbeiter. Die Zahl der statistisch erfassten Beschäftigten in der Hamburger Luftfahrtindustrie stieg von 14.209 im Jahr 2000 auf 21.008 im August 2005. Das ist ein Plus von 6.799 Beschäftigten.

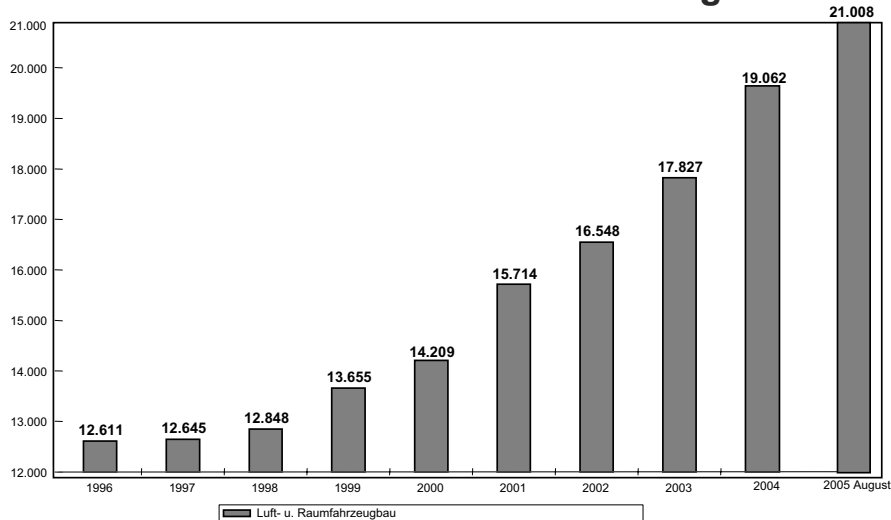
Beschäftigungsentwicklung bei Airbus in Hamburg (seit Juni 2000)



in 2000	332
in 2001	935
in 2002	405
in 2003	732
in 2004	468
in 2005	883
Gesamt	3755

Quelle: Airbus Deutschland GmbH

Luftfahrtindustrie in Hamburg



Von 2000 bis August 2005: + 6.799 Beschäftigte = \bar{o} jährliches Wachstum 8,1 %

Quelle Statistisches Landesamt für Hamburg und Schleswig Holstein; Hamburger Stadtgebiet, Großteil KMU nicht erfasst, exkl. Flughafen

Die Beschäftigungsentwicklung bei Airbus zeigt, dass sich hier nicht nur Produktion und Endmontage der A380 für die Werkentwicklung positiv bemerkbar gemacht haben, sondern auch der mit der Standortentscheidung zugleich beschlossene Ausbau Hamburgs als Single Aisle Kompetenzzentrum. Erst im Dezember 2005 wurde die „neue Fabrik“ in Betrieb genommen, die erste „Fließbandfertigung“ von Single Aisle Rümpfen.

Nicht nur bei Airbus hat es ein deutliches Wachstum gegeben, sondern auch außerhalb des Werkes bei den Zulieferern

um mehr als 3000 Beschäftigte. Das Wachstums- und Beschäftigungspotenzial der Luftfahrtindustrie, das ganz wesentlich mit der A380-Produktion und Endmontage in Finkenwerder angestoßen wurde und von deren weiteren Entwicklung abhängig ist, ist noch nicht erschöpft.

Der Senat hat im Zusammenhang mit der weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn die zukünftigen Beschäftigungspotenziale des Airbus-Werkes untersuchen lassen. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass – optimale Rahmenbedingungen vorausgesetzt – allein die Airbus-

Produktion in Finkenwerder ein weiteres Beschäftigungspotenzial von 2.500–4.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen in der Metropolregion bedeutet.

Der mittelständische Verband Hanse Aerospace e.V. schätzt, dass bei seinen klein- und mittelständischen Mitgliedsunternehmen in den kommenden zwei bis drei Jahren voraussichtlich bis zu 1.500 neue Jobs geschaffen werden. Überwiegend handelt es sich um hoch qualifizierte Arbeitsplätze wie Ingenieure, Mechaniker oder Techniker. Auch die Produktionsausweitung bei den kleineren Airbus-Modellen hat direkte Folgen für die Zulieferer im Bereich der Kabinenausstattung, bei der das Hamburger Airbus-Werk das Kompetenzzentrum des Flugzeugherstellers ist. Die Hanseatic Engineering & Consulting Association, HECAS e.V., mit heute 13 Ingenieurfirmen als Mitglieder, die mehr als 2.000 Mitarbeiter beschäftigen, verzeichnete 2005 ein Wachstum von ca. 40%, bzw. 700 neue Arbeitsplätze. Für die Jahre 2006 bis 2010 erwartet HECAS auf Grund der neuen Airbus-Programme und der Internationalisierung ein mittleres jährliches Wachstum von 15%.

Das von Senat und Bürgerschaft beschlossene SIP-Projekt „Luftfahrtcluster Hamburg/Norddeutschland (Drucksache 18/2925) ist ein weiterer Beitrag, um optimale Rahmenbedingungen herzustellen und die maximalen Beschäftigungseffekte in Höhe von 4.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen realisieren zu können. Der Senat wird der Bürgerschaft im Rahmen der Berichterstattung über den Haushaltsverlauf über wesentliche Ergebnisse und Veränderungen des Projektes berichten.

3. Verpflichtungen aus dem Standortwettbewerb

Im wettbewerblichen Verfahren um den Standort für die Produktion und die Endlinienfertigung des Airbus A 380 hatte sich der Senat gegenüber Airbus Industries verpflichtet, im Rahmen und nach Maßgabe der dafür bestehenden rechtlichen Regelungen alle Schritte für eine ausreichende Verlängerung der Start- und Landebahn zu unternehmen (Drucksachen 16/4734, 16/5991, 17/202, 17/1778 und 17/3641).

In einem ersten Schritt war dies die Erweiterung des Airbus-Werksgeländes um 140 ha durch die Landgewinnung im Mühlenberger Loch sowie die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn für die Passagierversion der A380 um 309 m nach Norden und 54 m nach Süden sowie die damit in Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen und naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen.

In einem zweiten Schritt ist dies die Verlängerung der Start- und Landebahn um 589 m nach Süden, um die Auslieferung der Frachtversion des Airbus A380 von Hamburg aus zu ermöglichen. Die Bauarbeiten haben am 19. April 2006 begonnen.

4. WTO

Die US Regierung hat bei der WTO Klage gegen die Europäische Gemeinschaft wegen unzulässiger Beihilfen an Airbus eingereicht. Die Klage richtet sich gegen Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten. Soweit sie Deutschland betrifft, wird sie neben der Luftfahrtförderung des Bundes und Maßnahmen einzelner Bundesländer auch damit begründet, dass die Freie und Hansestadt Hamburg Airbus durch Bereitstellung der Infrastruktur im Mühlenberger Loch angeblich unzulässige Wettbewerbsvorteile verschafft habe, und das obwohl bekannt ist, dass Airbus für die Flächen eine marktübliche Miete zahlt und Infrastrukturmaßnahmen subventionsrechtlich irrelevant sind.

In dem dem eigentlichen sog. WTO Panelverfahren vorgeschalteten sog. „Annex V Verfahren“, in dem Auskunftsansprüche geltend gemacht werden können, bezieht sich die US Regierung mit umfänglichen Fragen auf die öffentlich in der Parlamentsdatenbank verfügbare jährlich Berichterstattung des Senates an die Bürgerschaft über die Maßnahme „Hamburg als Standort der A380-Produktion und Endlinienfertigung“, die mit dieser Mitteilung abgeschlossen wird. Die EU Kommission hat diese Fragen in Kenntnis der Rechtsauffassung des Senates, dass es sich hierbei um subventionsrechtlich irrelevante Tatbestände handelt, am 18. November 2005 zurückgewiesen.

5. Resümee

Mit dem Abschluss der regelmäßigen Berichterstattung an die Bürgerschaft kann folgendes positives Resümee gegeben werden. Seit der Standortentscheidung sind in dem Airbus-Werk in Hamburg fast 3.800 neue Arbeitsplätze und in der Luftfahrtindustrie der Metropolregion rd. 6.800 neue Arbeitsplätze entstanden. Die Position des Hamburger Airbus-Werkes im Airbus-Konzern ist durch die A380-Produktion und Endmontage umfassend gestärkt und gesichert worden. Hamburg befindet sich auf „gleicher Augenhöhe“ mit Toulouse. Die A380 hat sich am Markt durchgesetzt. Das Monopol von Boeing bei den Großraum-Flugzeugen ist gebrochen. Airbus befindet sich im Ringen mit Boeing um die Führung im weltweiten zivilen Flugzeugbau Kopf an Kopf und wird von der Verdopplung des Luftverkehrs in den nächsten 15 Jahren profitieren. Das gilt insbesondere für die beiden größten europäischen Airbus Standorte Hamburg und Toulouse. Von dieser positiven Entwicklung wird der gesamte Luftfahrtstandort Hamburg profitieren. Er zählt schon heute zu den drei größten weltweit.

Voraussetzung ist allerdings, dass Hamburg mit der weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn um 589 m nach Süden eine entsprechende Entwicklungsperspektive für das Wachstum der A380-Familie in Hamburg bietet. Daneben müssen am Standort die optimalen Rahmenbedingungen für das weitere Wachstum der gesamten Luftfahrtindustrie geschaffen werden. Das von Senat und Bürgerschaft beschlossene Projekt „Luftfahrtcluster Hamburg/Norddeutschland“ im Rahmen des Sonderinvestitionsprogramm „Hamburg – 2010“ stellt diese langfristigen Weichen für den weiteren Ausbau Hamburgs als weltweit drittgrößter Standort für den zivilen Flugzeugbau (Drucksache 18/2925).

III.

Planungsrechtlicher Vollzug des Gesamtprojektes Projektes A380

1. Infrastrukturmaßnahmen im Mühlenberger Loch

Infrastrukturmaßnahmen im Mühlenberger Loch und die Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Norden und Süden sind mit Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 zugelassen worden. Von diesem Beschluss umfasst waren neben der eigentlichen Landgewinnung im Mühlenberger Loch und den Arbeiten an der Start- und Landebahn für die Passagierversion auch weitere Maßnahmen. Darunter vor allem die Verlegung der Zufahrt des Rüschnhafens, die der Landebahnhalbinsel in der Elbe weichen musste, die Erstellung einer neuen Hochwasserschutzanlage um das neu geschaffene Werksgelände, die den Anforderungen an eine Hamburger Hauptdeichlinie entspricht, die Herstellung einer Kaianlage mit einer Roll

on Roll off Anlage für die Produktion des A380, umfassende Entwässerungseinrichtungen für das neu geschaffene Werksgelände sowie die Zulassung des Flugbetriebes mit Maschinen der Klasse des Airbus A380.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 ist am 29. Juni 2005 in der Berufungsinstanz durch das OVG Hamburg bestätigt worden. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtsfragen bezogen auf die mittelbare Gemeinnützigkeit des luftrechtlichen Vorhabens der Airbus Deutschland GmbH hat des OVG jedoch die Revision zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zugelassen.

Das europäische Vogelschutzgebiet Mühlenberger Loch ist als Flora-Fauna-Habitat-Fläche Teil des Netzwerkes NATURA 2000. Die für die A380 Infrastrukturmaßnahmen notwendigen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden separaten Planfeststellungsbeschlüssen vorbehalten. Für diese Ausgleichsmaßnahmen sind Staatsverträge mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein geschlossen worden, da geeignete Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich nur in diesen Bundesländern gefunden werden konnten.

Die Freie und Hansestadt hat die EU-Kommission von Beginn an über die Planungen zur Airbus-Erweiterung im Mühlenberger Loch informiert. Neben Beratungsgesprächen zu Beginn der Planungen und der ausführlichen Darstellung von Eingriff und Ausgleich wurden zusätzlich zu den Planfeststellungsunterlagen speziell für die Kommission jährliche Sachstandsberichte angefertigt, die alle wesentlichen Inhalte zusammenfassen.

Der EU liegen demzufolge die Sachstandsberichte mit Stand vom September 2001, Februar 2002, September 2003 und April 2005 vor. Die Zeitpunkte der Berichtsstände wurden dem Fortschritt des Projektes angepasst. Sie enthalten Angaben zum Stand der Baumaßnahmen und der Produktion der A380, zu den wirtschaftlichen Auswirkungen in der Region einschließlich der Arbeitsplatzentwicklung sowie einen detaillierten Sachstand zu den einzelnen Ausgleichsmaßnahmen mit Angabe des Verfahrensstandes, der Umsetzung und der bereits vorliegenden Monitoring-Ergebnisse (siehe Ziff. IV. 5.).

2. Ausgleichsmaßnahme Hahnöfer Sand

Die Ausgleichsmaßnahme Hahnöfer Sand wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 11. Mai 2000 zugelassen. Der Planfeststellungsbeschluss ist rechtskräftig. Die Ausgleichsfläche Hahnöfer Sand ist fertig. Lediglich kleinere Restarbeiten stehen noch aus.

Durch Rückverlegung der Deichlinie und Bodenabtrag wurden ca. 104 ha Süßwasserwatte und Flachwasserzonen geschaffen, die einen Großteil des Ausgleichs für den Verlust von ca. 1/5 der Gesamtfläche des Mühlenberger Lochs darstellen.

3. Ausgleichsmaßnahme Haseldorfer Marsch/Twielenflether Sand

Zum Gesamtkonzept des naturschutzfachlichen Ausgleichs gehört zudem die Ausgleichsmaßnahme Haseldorfer Marsch. Mit dieser sollen die seit der Flutkatastrophe in den 70er Jahren eingedeichten Ufergebiete aufgewertet werden, indem sie wieder einem kontrollierten Tideinfluss ausgesetzt werden. Dabei soll auf 400 ha ein ökologisch hochwertiger, ästuartypischer Lebensraum hergestellt werden.

Diese Ausgleichsmaßnahme ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 22. Mai 2000 zugelassen worden. Der Planfeststellungsbeschluss ist durch das OVG Schleswig im Februar 2002 im Eilverfahren gestoppt worden. Eine Verhandlung im Hauptsacheverfahren vor dem VG Schleswig steht noch aus.

4. Hörner Au

Die Maßnahmen zur Extensivierung auf rd. 102 ha landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen wurden bereits 2001 abgeschlossen. Zur Weiterentwicklung des Ausgleichsgebietes werden derzeit von der zuständigen Behörde weitere 118 ha angekauft. Mit der Durchführung von Vernässungsmaßnahmen im so genannten Dreieck Hörner Au kann nach vollständigem Grunderwerb begonnen werden.

5. Sandfeld Delphin

Für die Zuschüttung einer Teilfläche des Mühlenberger Lochs wurde eine Sandmenge von ca. 11 Mio. m³ benötigt. Diese sollte im Wesentlichen durch die Abgrabungen auf Hahnöfer Sand und Unterhaltungsbaggerungen in der Jade gedeckt werden. Da es sich bei diesen beiden Sandquellen aber um Baustellen handelte, die eine unterbrechungsfreie Sandversorgung nicht garantieren konnten, der enge Zeitplan für die Werkserweiterung eine solche aber voraussetzte, wurde eine weitere Sandquelle erschlossen.

Beim Landesbergamt Clausthal-Zellerfeld wurde der Abbau von 8 Mio. m³ Sand im Feld Delphin, das querab Scharhörn in der Nordsee liegt, beantragt. Der entsprechende Planfeststellungsbeschluss vom 1. März 2004 ist seit dem 11. April 2005 bestandskräftig.

6. Airbus Start- und Landebahnverlängerung in Richtung Süden

Nach der Passagierversion des Airbus A380 hat Airbus im Frühjahr 2003 eine Frachtversion dieses Flugzeugtyps gelauncht. Da diese hinsichtlich des maximalen zulässigen Gesamtgewichts schwerer als die Passagierversion ist, muss die Start- und Landebahn um 589 m nach Süden verlängert werden. Nur so kann die Auslieferung dieses Flugzeugtyps und weiterer eventuell größerer und schwererer Passagierversionen auch von Hamburg aus ermöglicht werden (Drucksache 17/3641 vom 11. November 2003 und 18/1512 vom 21. Dezember 2004).

Diese ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 zugelassen worden. Von der Entscheidung wird neben der eigentlichen Bahnverlängerung auch deren Umfahrung durch die Straße in Richtung Cranz, die Verlegung der Hauptdeichlinie auf den im Zuge der Airbus Werkserweiterung geschaffenen neuen Deich, die Umfahrung des Airbus Neßgeländes sowie der Rückbau des Deichkörpers des Neuenfelder-/Neßhauptdeiches umfasst. Außerdem enthält der Beschluss basierend auf gutachterlichen Aussagen folgende Auflagen zum Schutz der Kirche in Neuenfelde:

- „die Anschlusspunkte der Diagonalstreben der Dachkonstruktion sind mit stählernen Zugverankerungen zu verstärken,
- im Turmhelm sind Zuganker zwischen Helm und Mauerwerk anzubringen,
- die vorhandene Verklammerung der Dachdeckung ist zu überprüfen und erforderlichenfalls zu ergänzen.

Diese Ertüchtigungsmaßnahmen bedürfen einer Ausführungsplanung und entsprechender statischer Nachweise, die mit der Kirchengemeinde und dem Nordelbischen Kirchenamt in Kiel abzustimmen sind.“ Die Neuenfelder Kirche und Airbus haben vereinbart, dass Airbus die im Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Maßnahmen in eigener Verantwortung, jedoch in Absprache mit der Gemeinde St. Pankratius durchführt.

Das Obergerverwaltungsgericht Hamburg (OVG Hamburg) hat am 9. August 2004 in letzter Instanz einen Baustopp zugunsten von 10 Antragstellern, die als Grundeigentümer oder Pächter bei einem weiteren Ausbau der Start- und Landebahn enteignet werden müssen, verfügt. Die zahlreichen Rechtsmittel der übrigen Kläger hingegen hatten keinen Erfolg.

Das OVG Hamburg bewertet die Rechte der von einer Enteignung bedrohten Grundeigentümer auf der Basis des Planfeststellungsbeschlusses vom 29. April 2004 als höher-rangig. Eine Start- und Landebahnverlängerung war wegen der damit verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums deshalb ausgeschlossen. Bis Jahresende 2004 konnten dann allerdings die notwendigen Eigentumsgrundstücke zugunsten des Projekts erworben werden. Lediglich Flächen der Kirchengemeinde St. Pankratius, eines Privateigentümers und ein ca. 100 m² großes Sperrgrundstück (Drucksache 18/1512 und 17/3641) konnten nicht erworben werden. Das Sperrgrundstück kann schon nach der Entscheidung des OVG Hamburg vom 9. August 2004 enteignet werden. Um das Projekt ohne weitere Enteignungen realisieren zu können, war allerdings eine Umplanung und damit auch eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich. Durch die Umplanung können die Flächen der Kirchengemeinde und des Privateigentümers aus dem Baugebiet ausgenommen werden.

Die entsprechende Umplanung ist inzwischen durch einen Planänderungsbeschluss vom 30. November 2005 erfolgt. Airbus hatte den Antrag auf Planänderung am 6. April 2005 gestellt. Der Erörterungstermin hat vom 4. August 2005 bis zum 11. August 2005 stattgefunden.

Auf Grund der mit dem OVG-Beschluss vom 9. August 2004 gegebenen gerichtlichen Hinweise sind daneben in einem ergänzenden Verfahren die zugunsten der Start- und Landebahnverlängerung geltend gemachten Interessen vertieft untersucht und erläutert worden. Die Planfeststellungsbehörde hat ergänzendes Abwägungsmaterial herbeigeführt bzw. weiter gehende Ermittlungen angestellt und dabei diejenigen Betroffenen beteiligt, die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 erhoben hatten. Auf der erweiterten Grundlage der ergänzenden Unterlagen und Ermittlungsergebnisse wie auch der vorgebrachten Einwendungen dazu hat die Planfeststellungsbehörde mit dem Planergänzungsbeschluss vom 28. November 2005 erneut die in die Abwägung einzustellenden Belange gegeneinander und untereinander abgewogen.

Mit Beschluss vom 21. November 2005 hatte das Obergerverwaltungsgericht zudem in einem parallelen Rechtschutzverfahren der Umweltverbände vorläufig die Entfernung eines Baumbestandes am nordwestlichen Ende der „Alten Süderelbe“ untersagt, im Übrigen aber auch die Rechtsmittel der Umweltverbände verworfen. Der betroffene Baumbestand könne Fledermäusen, die nach deutschem und europäischem Recht geschützt sind, potenziell als Sommerquartier dienen. Sie hielten sich in Baumhöhlen und Spalten während der Tagesstunden versteckt auf. Ob

die Zerstörung solcher potenzieller Verstecke gerechtfertigt ist, war nach Ansicht des Gerichts im Planfeststellungsverfahren nicht hinreichend geklärt worden. Mit dem Planänderungsbeschluss vom 25. November 2005 wird deshalb die artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung von potenziellen Fledermausquartieren – wie vom Gericht verlangt – auf ein Minimum reduziert. Dies wird dadurch erreicht, dass Airbus die notwendige Sichtbeziehung zwischen Tower und Flugfeld nicht durch Einkappen von Bäumen, sondern durch eine technische Lösung mittels Kameras herstellt. Die erforderlichen Mehrkosten von über 500.000,- Euro trägt Airbus.

Nach Erlass der Planergänzungs- und Planänderungsbeschlüsse hat die Stadt in den jeweiligen Prozessen beantragt, dass das Gericht nunmehr

- im Hinblick auf die Berücksichtigung des europäischen Artenschutzes (1. Planänderungsbeschluss vom 25. November 2005),
- im Hinblick auf die erneute, vertiefte Abwägung der Bedarfssituation und der entgegenstehenden Interessen (Planergänzungsbeschluss vom 28. November 2005) und
- schließlich auch im Hinblick auf die im Wege der Umplanung nunmehr vermiedene Inanspruchnahme irgendeines privaten Grundstücks (2. Planänderungsbeschluss vom 30. November 2005)

die bisherigen Baustopp-Entscheidungen aufhebt und den sofortigen Vollzug des Bauvorhabens gestattet.

Das Verwaltungsgericht Hamburg (VG) hat mit Beschluss vom 3. März 2006 zunächst die Rechtsmittel der Mit-eigentümer des 100 m² großen Sperrgrundstücks zum wiederholten Mal als rechtsmissbräuchlich zurückgewiesen.

Auch das OVG hat inzwischen mit einem weit reichenden Beschluss vom 8. März 2006 das letzte Rechtsmittel einer Klägergruppe von 184 Nachbarn zurückgewiesen, die sich im Eilrechtsschutzverfahren gegen eine Verlängerung der Start- und Landebahn gerichtet hatten. Unter Hinweis auf vorangegangene Entscheidungen in dieser Sache wiederholte das OVG, dass das behördliche Planfeststellungsverfahren nicht zu beanstanden sei, und dass an der Bedarfsbegründung für die Start- und Landebahnverlängerung kein Zweifel bestehe. Selbst die unmittelbaren Nachbarn aus Neuenfelde und vom gegenüber liegenden Elbufer sind nach Ansicht des Gerichts weder durch Lärm (Baulärm, Fluglärm, Verkehrslärm) noch durch den eigentlichen Flugbetrieb (Flugsicherheit, Wirbelschleppen) in ihren Rechten verletzt. Auch das mit der Startbahnverlängerung einher gehende neue Hochwasserschutzkonzept für Finkenwerder, wie es der Senat bereits im Vorfeld des Planfeststellungsbeschlusses beschlossen hatte, wurde nicht beanstandet. Das OVG berücksichtigte bei seiner Entscheidung bereits die zwischenzeitliche Planänderung vom 30. November 2005, die eine Inanspruchnahme der verbliebenen Grundstücke der örtlichen Kirchengemeinde und eines weiteren Klägers verzichtbar macht.

Mit Beschluss vom 14. März 2006 hat das VG dann auch den Baustopp zugunsten der Naturschutzverbände, der zuvor aus artenschutzrechtlichen Gründen ausgesprochen worden war, im Hinblick auf den zwischenzeitlich verfügbaren 1. Planänderungsbeschluss wieder aufgehoben.

Schließlich hat das VG Hamburg mit Beschluss vom 27. März 2006 erwartungsgemäß auch die Rechtsmittel in

dem letzten Eilrechtsschutzverfahren der Kirchengemeinde und des verbliebenen Grundeigentümers verworfen. Die Entscheidung fußt maßgeblich darauf, dass privates Grundeigentum infolge der Planänderung nicht länger benötigt werde und dass die verbliebenen nachbarlichen Belange sich nicht gegen das Vorhabensinteresse durchsetzen können. Insoweit sei durch die Abwägung in den Planfeststellungsbeschlüssen keinerlei subjektives Recht verletzt.

Damit kann der Planfeststellungsbeschluss vom 29. April 2004 zur Airbus Start- und Landebahnverlängerung (in der Gestalt, die er durch den Ergänzungs- und durch die Planänderungsbeschlüsse erfahren hat) vollzogen werden. Die Bauarbeiten wurden am 19. April 2006 aufgenommen.

Hinsichtlich eines 100 m² großen Sperrgrundstücks ist jetzt das Enteignungsverfahren mit sofortiger Besitzweisung eingeleitet worden. Hier hatte OVG bereits in seinem Eilbeschluss vom 9. August 2004 den Antrag der Eigentümer dieses Grundstückes auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung mit dem Hinweis zurückgewiesen, dass dieses Grundstück einem Vollzug nicht entgegen steht (Gesichtspunkt der unzulässigen Rechtausübung des Eigentumsrechts).

IV.

Stand der Baumaßnahmen

1. Landgewinnung Mühlenberger Loch

Die Herstellung der 140 ha großen Erweiterungsfläche des Werksgeländes in Hamburg Finkenwerder ist im August 2004 abgeschlossen worden. Dazu wurden seit Ende 2002 ca. 11 Mio. m³ auf die vorhandenen Schlickschichten des Mühlenberger Lochs mit technisch hoch aufwändigen Verfahren aufgetragen. Durch Sandauflast und weitere beschleunigende Maßnahmen wurden Setzungen dieses neu geschaffenen Geländes erreicht, die es bei der sukzessiven Übergabe an Airbus zur Miete und Bebauung erlauben, Setzungsgarantien mit sehr geringen Bandbreiten abzugeben, die eingehalten werden.

Airbus hat die entsprechenden Flächen sukzessive zur Miete übernommen und sie mit Produktionsanlagen und Rollwegen bebaut. Dieser Prozess dauert noch an und wird voraussichtlich im Jahr 2009 abgeschlossen sein.

2. Rüschnhalbinsel

Wegen der Verlängerung der Start- und Landebahn um 309 m in Richtung Norden, die zum Teil auf einer neu geschaffenen Landebahnhalbinsel in der Elbe realisiert wird, musste die Zufahrt zum Rüschnhafen, einem beliebten Seglerhafen an der Elbe, verlegt werden. Damit einher ging die umfangreiche Verlegung der ortsansässigen Seglervereine. Besondere bautechnische Schwierigkeiten bereitete bei dieser Baumaßnahme ein U-Bootbunker aus dem Zweiten Weltkrieg, um den herum die neue Zufahrt gelegt werden musste. Durch die Verlagerung der Segler wurde auch der bestehende Rüschnpark in Anspruch genommen, so dass dessen Wiederherstellung und Aufwertung als Naherholungsgebiet für Finkenwerder ebenfalls Bestandteil der Maßnahme war.

Die Verlegung der Zufahrt sowie die Verlagerung der Segler sind seit Ende 2004 abgeschlossen. Die Neugestaltung des Rüschnparks wird voraussichtlich Anfang 2006 abgeschlossen werden.

3. Hochwasserschutz

Im Zuge der Herstellung der Werkserweiterungsfläche wurde es notwendig, diese vor den Hochwassergefahren der Elbe zu schützen. Dazu wurde eine neue ca. 4,3 km lange Hochwasserschutzanlage, die den Anforderungen an eine Hamburger Hauptdeichlinie entspricht, um das neue Werksgelände gelegt. Der bestehende Finkenwerder Vordeich wurde teilweise abgetragen. An der neu hergestellten Kaianlage wurde ein Hub-/Senktor errichtet.

Im Zuge der Planfeststellung zur Airbus Start- und Landebahnverlängerung wurde diese neu geschaffene Hochwasserschutzanlage als Finkenwerder Hauptdeich West zur Hauptdeichlinie erklärt. Sie soll zukünftig die bisherige Hauptdeichlinie Neß-/Neuenfelder Hauptdeich ablösen.

Die Arbeiten zur Errichtung der Hochwasserschutzanlage sind bis auf Restarbeiten an dem Hochwasserschutztor fertig gestellt und an die zuständigen Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg übergeben worden.

4. Spezielle Infrastruktur

Im Rahmen der Werkserweiterung für die Produktion und Endlinienfertigung des Airbus A380 in Hamburg hat die Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG die Mietfläche als Infrastrukturmaßnahme hergestellt, Airbus als Mieter errichtet auf dieser die Suprastruktur in Form von Hallen und Rollwegen.

Daneben hat die Stadt durch die Projektierungsgesellschaft aber auch Einrichtungen errichten lassen, die für den reibungslosen Betrieb des neuen Werksgeländes notwendig sind. Auch diese so genannte spezielle Infrastruktur wird von Airbus für 20 Jahren angemietet. Durch den Mietzins werden die Investitionskosten vollständig amortisiert.

Bei diesen speziellen Infrastruktureinrichtungen handelt es sich um die verlängerte Start- und Landebahn mit den zugehörigen Nebenanlagen, die Kaianlage mit RoRo Anlage, die Entwässerungseinrichtungen für das neue Werksgelände (Entwässerungsgraben, Siel- und Pumpenbauwerk), sowie eine so genannte Wirbelschleppenwarnanlage, mit der die Elbschiffahrt vor den Luftverwirbelungen des Airbus A380 gewarnt wird.

Die Einrichtungen der speziellen Infrastruktur sind im Wesentlichen seit 2004 fertig gestellt und an Airbus im Rahmen der abgeschlossenen Mietverträge zur Nutzung übergeben worden. Die Wirbelschleppenwarnanlage ist Ende 2005 realisiert worden.

5. Ausgleichsmaßnahme Hahnöfer Sand

Auf der Elbinsel Hahnöfer Sand wurden insgesamt 104 ha neue Wattflächen geschaffen. Die bisherige Hauptdeichlinie wurde sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite der Insel zurückverlegt. Die entsprechenden Flächen wurden abgebagert und dadurch dem Tideeinfluss ausgesetzt. Der Rückbau des Altdeiches West ist abgeschlossen, die westliche Wattfläche ist hergestellt.

Die neue Deichlinie Ost ist im August 2004 fertig gestellt worden, so dass im September 2004 auch die Wattfläche Ost erstmalig für den Tideeinfluss geöffnet werden konnte. Damit unterliegen seitdem weitere ca. 30 ha Wattfläche der natürlichen Entwicklung. Der Rückbau des restlichen, alten Deiches wurde ebenso wie die Herstellung des Leitdammes Ost im Dezember 2005 fertig gestellt. Ab Anfang

2006 steht die insgesamt ca. 104 ha große Ästuarfläche Hahnöfer Sand vollständig der Natur zur Verfügung.

Der Erfolg dieser naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen wird durch ein kontinuierliches Monitoring begleitet. Dieses betrachtet neben den Ausgleichsmaßnahmen auch die Auswirkungen der Gesamtmaßnahme auf das Mühlenberger Loch.

Die Vogelzählungen bis September 2005 dokumentieren, dass das Mühlenberger Loch trotz der Beeinflussung durch die Werkerweiterung weiterhin wesentliche Funktionen als Rast- und Nahrungsraum für Rastvögel erfüllt und die RAMSAR-Schwellenwerte übertroffen werden. Dies gilt insbesondere für die Krickente und die Brandgans, deren Bestände auch in 2005 über dem langjährigen Mittel auftraten. Demgegenüber haben sich die Bestandszahlen der Löffelente auf einem niedrigeren Niveau, ca. der Hälfte des Bestandes vor Baubeginn, stabilisiert. Der Schwellenwert für Vorkommen von internationaler Bedeutung (400 Löffelenten – „RAMSAR Schwellenwert“) wurde auch in 2005 überschritten.

Die bisherigen Monitoring-Ergebnisse für das Mühlenberger Loch verdeutlichen, dass hier nach wie vor bedeutende Funktionen als Rast- und Nahrungsbiotop für Zugvögel zur Verfügung stehen, für viele Arten keine Einbußen auf Grund der Teilverfüllung nachzuweisen sind und einzelne Arten sogar Bestandszuwächse verzeichnen.

Zum Nachweis der Funktionsfähigkeit der Ausgleichsflächen Hahnöfer Sand wird seit Anfang 2004 ein Monitoring durchgeführt, um die Entwicklung des Ausgleichsgebietes zu dokumentieren. Die Ergebnisse bestätigen die sehr positive Entwicklung der Ausgleichsfläche. Beispielsweise wurden bei den Kartierungen der Vegetation bereits über 300 Individuen der FFH – Art Schierlings-Wasserfenchel beobachtet. Daneben sind zahlreiche typische und zum Teil sehr seltene und gefährdete Pflanzenarten des Ästuars anzutreffen.

Die Erfassung der Fischarten bestätigt den stetigen Zuwachs der Einwanderung von Arten wie Finte, Flussneunauge, Rapfen und Schnäpel in die neu geschaffenen Wattflächen. Drei Jahre nach Öffnung können bereits über die Hälfte der im Mühlenberger Loch nachgewiesenen Fischarten in dem Ausgleichsgebiet Hahnöfer Sand nachgewiesen werden.

Die Entwicklung der Ästuarflächen auf Hahnöfer Sand verbessert kontinuierlich die Nahrungsbedingungen für die Vogelwelt. Insbesondere für Krickente und Brandgans konnte eine deutliche Bestandszunahme festgestellt werden. Die westliche Wattfläche hat inzwischen sowohl zur Heim- als auch zur Wegzugzeit dieser Arten neben dem Mühlenberger Loch eine hohe Bedeutung als Rastgebiet. Trotz der noch andauernden Bautätigkeiten wurde der „RAMSAR Schwellenwert“ für die Krickente bereits mehrmals erreicht. Hahnöfer Sand erfüllt damit noch während der Umsetzungsphase das Kriterium für ein Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung. Auch die Löffelente nutzt das Gebiet in stetig ansteigender Anzahl.

Die EU Kommission wird regelmäßig über den Stand der Ausgleichsmaßnahmen und die Ergebnisse des Monitorings informiert, zuletzt am 26. Mai 2005 (s.o. Ziff. III. 1.). Die Transparenz der Information hat bei der EU zu einer positiven Bewertung des gesamten Vorgehens im Rahmen des Projektes geführt.

6. Haseldorfer Marsch

Die Maßnahme kann auf Grund des gerichtlichen Stopps derzeit nicht umgesetzt werden. Ein erneutes Beschwerdeverfahren anerkannter Naturschutzverbände gegen die bisher nicht erfolgte Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen in der Haseldorfer Marsch liegt der EU Kommission vor. Diese hat der Stadt ihre Vermittlung bei den Verbänden angeboten.

V.

Finanzierung und Kostenentwicklung

1. Kostenstruktur

Nach derzeitigem Stand wird davon ausgegangen, dass das Gesamtvolumen einschließlich Hochwasserschutz (HWS) in Höhe von 693,7 Mio. Euro eingehalten werden kann (Drucksachen 17/1778, 17/3641 und 18/1512).

Die in der Drucksache 18/1512 dargestellte Kostenstruktur wird in Anlage 1 fortgeschrieben. Die teilprojektbezogenen Veränderungen sind unter Ziffer V.2. im Kostenverlauf erläutert; die für HWS-Maßnahmen einzusetzenden Mittel sind entsprechend der Landeshaushaltsordnung der Freien und Hansestadt Hamburg im Einzelnen dargestellt.

2. Kostenverlauf

Vom Gesamtbudget in Höhe von 693,7 Mio. Euro sind einschließlich der Mittel für HWS bisher ca. 89 % durch rechtsverbindliche Aufträge gebunden, 87 % der budgetierten Mittel sind bis Ende August 2005 abgerechnet (vgl. Anlage 2). Dieses Budget setzt sich zusammen aus den durch die Bürgerschaft bewilligten Mitteln in Höhe von 664,7 Mio. Euro und 29 Mio. Euro Mieteinnahmen der Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG (ProFi) aus den Jahren 2003 bis 2007 (Drucksache 18/1512).

2.1 Budgetveränderungen

Gegenüber dem Stand der Drucksache 18/1512 ergeben sich Budgetveränderungen durch Umschichtungen in und zwischen den Teilprojekten aus folgenden Gründen:

– Mühlenberger Loch

Die Arbeiten zur Aufhöhung der Fläche wurden abgeschlossen und schlussgerechnet. Dabei konnten weitere Einsparungen realisiert werden, die vor allem mit dem günstigen Setzungsverlauf zusammenhängen.

– Rüsshalbinsel

Die Arbeiten zur Herstellung der Landbahn-Halbinsel wurden kostengünstiger als budgetiert schlussgerechnet. Kleinere Restarbeiten am Bunker sowie die laufenden Arbeiten im Rüscharm sollen noch Anfang dieses Jahres innerhalb des veranschlagten Budgets fertig gestellt werden.

– Hahnöfer Sand

Ein Großteil des vorsorglich eingestellten Risikobudgets für kontaminierte Böden konnte nach Beendigung der Herstellung der Ostfläche wieder freigegeben werden, da auch der Rückbau des Altdeiches Ost erheblich kostengünstiger realisiert wird.

– Haseldorfer Marsch

Das Budget bleibt vorläufig unverändert bestehen. Auf Grund der Entscheidung des zuständigen Gerichts wer-

den Alternativplanungen vorgenommen, die in dem Budget jedoch keinen Niederschlag gefunden haben.

- Weitere Verlängerung der Startbahn nach Süden

Der erhebliche Kostenanstieg resultiert aus den geschlossenen Grundstückskaufverträgen mit den Eigentümern der Flächen, die für die Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig sind. Dabei bleibt das Gesamtbudget jedoch unverändert, was auf die Einsparungen in den anderen Teilprojekten sowie auf eine erhebliche Reduzierung des Unvorhergesehenen zurückzuführen ist.

- Unvorhergesehenes

Neben den noch nicht für rechtsverbindliche Aufträge gebundenen Mitteln stehen nach Vornahme der oben dargestellten Budgetveränderungen Stand August 2005 nunmehr für Unvorhergesehenes Mittel in Höhe von ca. 5,0 Mio. Euro zur Verfügung.

- Hochwasserschutz

Auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes wurde das Gesamtkostenvolumen für Hochwasserschutzmaßnahmen nunmehr mit einer Höhe von 38,5 Mio. Euro (bisherige Annahme 41,6 Mio. Euro) ermittelt. Maßnahmen in Höhe von 3,1 Mio. Euro sind der Gewerbeerschließung und somit dem vorsteuerabzugsberechtigten Bereich zugeordnet worden. Die interne Verschiebung von Finanzmitteln des HWS auf die Gewerbeflächenherstellung ist auf Grund der gegebenen Deckungsfähigkeit im Haushalt zulässig. Die Neubewertung der Leistungen für HWS führt zu einer haushaltsneutralen Verschiebung von Finanzmitteln.

3. Flächenmietvertrag und Verträge über die spezielle Infrastruktur

Die Mietkonditionen zur Vermietung der Flächen und der speziellen Infrastruktur an die Airbus Deutschland GmbH sind vom Gutachterausschuss geprüft und als marktüblich bewertet worden.

Für das Maßnahmenpaket der speziellen Infrastruktur im Zusammenhang mit der Verlängerung der Start- und Landebahn nach Norden wurden die bestehenden Nutzungsvereinbarungen per 1. Januar 2005 durch einen Mietvertrag abgelöst.

Für die flugbetrieblichen Errichtungen von Windböen-Warnschildern soll nach Abschluss der Arbeiten, voraussichtlich Anfang 2006, ein weiterer Nachtrag zum Flächenmietvertrag geschlossen werden.

Nach der Herstellung der Start- und Landebahnverlängerung nach Süden wird auch diese Baumaßnahme in die mietvertraglichen Regelungen miteinbezogen werden.

4. Liegenschaftsangelegenheiten

Nach Herstellung der katasterlichen Unterlagen für die Grundstücke der Erweiterungsfläche Mühlenberger Sand konnte deren Auflassung wegen einiger grundbuchlich noch nicht gebuchter Flurstücke der Freien und Hansestadt Hamburg noch nicht vollzogen werden. Die jeweiligen Einbuchungen werden derzeit bearbeitet.

Die Grundstücke auf Hahnöfer Sand wurden dagegen zwischenzeitlich aufgelassen und in das Grundbuch der Gemarkung Borstel übertragen. Zur Eigentumsumschreibung wurden die Unterlagen dem Amtsgericht Buxtehude eingereicht.

5. Kostenrisiken

5.1 Ausgleichsmaßnahme Haseldorfer Marsch

Der im gerichtlichen Eilverfahren verfügte Baustopp verhindert weiterhin einen Baubeginn. Vom Ausgang des Hauptsacheverfahrens hängt es demnach ab, ob und wie die Freie und Hansestadt Hamburg der Verpflichtung zur Herstellung von naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen für die Werkserweiterung im Mühlenberger Loch nachkommen kann. Hieraus ergeben sich derzeit nicht näher bezifferbare Zeit- und Kostenrisiken.

5.2 Steuerliche Bewertung einzelner Baumaßnahmen

Noch nicht abschließend geklärt ist, ob die noch durchzuführende Baumaßnahme in der Haseldorfer Marsch einer Umsatzbesteuerung unterliegt.

Darüber hinaus wird die Projektierungsgesellschaft Finkenwerder für die Geschäftsjahre 2000–2004 einer steuerlichen Betriebsprüfung unterzogen.

5.3 Sandmengen

Die Baumaßnahmen im Mühlenberger Loch sind abgeschlossen. Die Setzungen verlaufen überwiegend günstiger als prognostiziert. Die mit Airbus vereinbarten mietvertraglichen Regelungen sehen die Übergabe einzelner Flächen bis in das Jahr 2009 vor. Nach wie vor bestehen demnach Kostenrisiken in Form von ggf. zusätzlich abzutragenden Sandmengen.

VI.

Stand der Maßnahmen zur weiteren Verlängerung der Airbus Start- und Landebahn nach Süden

Mit den Bauarbeiten konnte am 19. April 2006 begonnen werden. Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich ein- bis zwei Jahre dauern.

1. Grunderwerb, Liegenschaftsangelegenheiten

Die für die weitere Verlängerung der Start- und Landebahn im Rosengarten benötigten Grundstücke stehen bis auf das so genannte Sperrgrundstück für die Baumaßnahme auf Grundlage des Planänderungsantrages der Airbus Deutschland GmbH vom 6. April 2005 zur Verfügung.

Die verfügbaren Grundstücke stehen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg, der Projektierungsgesellschaft Finkenwerder und der Airbus Deutschland GmbH. Diese können somit für die Realisierung der Maßnahme herangezogen werden.

Lediglich das 100 m² große sog. Sperrgrundstück, das mittig im zukünftigen Baufeld liegt, steht auch weiterhin nicht zur Verfügung. Das letzte Angebot der Freien und Hansestadt Hamburg wurde nicht angenommen. Nach dem Planfeststellungsbeschluss zur Änderungsplanung ist das Enteignungsverfahren eingeleitet worden (s.o. Ziff. III. 6.).

2. Wurten und Rosengartendeich

Durch die Airbus Start- und Landebahnverlängerung wurden entlang des historischen Rosengartendeiches bodenkmalgeschützte Wurten berührt, die deswegen archäologisch gesichert werden sollten. Dazu wurde eine der Wurten ausgegraben, die übrigen werden überdeckt. Die archäologische Ausgrabung der Hofwurt Rosengarten 42 wurde am 31. Juli 2004 abgeschlossen. Insgesamt ließen sich im Wurtbereich auf einer Fläche von 620 m² fünf auf-

einander folgende Bauhorizonte des 14. bis 20. Jahrhunderts mit giebelständiger Ausrichtung der Häuser zum Deich hin nachweisen.

Die unterhalb der Wurt erfassten verschiedenen Grabenverläufe lassen sich in das Hochmittelalter, vornehmlich in das 12. Jahrhundert datieren und dürften somit im Zuge der Elbmarschenkolonisation durch die Holländer entstanden sein. Der stete Wechsel von Bauhorizonten mit Aufhöhungsschichten von anfangs durchschnittlich 1,00 mNN auf 3,66 mNN ist eine Folge der ständigen Bedrohung durch höher auflaufende Sturmfluten, die die Bewohner trotz der vorhandenen Deichsicherung zwingen, ihre Wurt zu erhöhen. Inwieweit sich diese Prozesse mit bekannten Daten schwerer Sturmfluten des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit in Übereinstimmung bringen lassen, muss im Hinblick auf die noch ausstehende Fundauswertung abgewartet werden.

Infolge der reinen Verwendung von Klei zum Aufbau der Wurt sind die Erhaltungsbedingungen für organische Materialien, wie z. B. Bauhölzer, Pflanzenreste, Textilien oder Leder, sehr schlecht.

Die bisherige Zeitstellung des 1456 erstmals urkundlich genannten Rosengartendeichs, der als ältester erhaltener Ringdeich Hamburgs gilt, muss anhand von Wurtschichten aus dem ersten Drittel des 14. Jahrhunderts, die den Deichfuß überziehen, korrigiert werden. Danach ist der späteste Baubeginn für den Deich um 1300 anzusetzen. Die bisher angenommene „sächsische“ Zeitstellung (10./11. Jahrhundert) des Ringdeiches Rosengarten lässt sich durch die Ausgrabung nicht bestätigen. Inwieweit eine mögliche Verbindung zum ersten Deichbau an dieser Stelle hergestellt werden kann, ist erst nach Anlage eines Deichprofils, das den Rosengartendeich mit der Wurt verbindet, zu beantworten. Ein solches Deichprofil wird im Rahmen der Bauarbeiten erstellt und durch die Bodenkenmalpflege gesichert werden.

3. Obstbau und Kulturlandschaft

Der Hamburger Süderelberaum mit seinem Obstgürtel ist Bestandteil des Alten Landes, das überregional bedeutendste, größte geschlossene Obstbaugesamt Deutschlands. Er

hat sich im Laufe von Generationen zu einem leistungsstarken, hoch spezialisierten, wettbewerbsfähigen Obstbaugesamt entwickelt. In der Landschaftsachse Westliche Elbtalachse gelegen ist der Kulturlandschaftsraum Süderelbe zudem ein bedeutendes stadtnahes Naherholungsgebiet mit hoher touristischer Attraktivität und hoher Bedeutung für Natur und Landschaft.

Als ein Ergebnis des Landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes für den Süderelberaum (LEK) und der parallel erstellten Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Süderelbe (AEP) hat der Senat in 2005 ein Gemeinsames Leitbild LEK/AEP mit dem Ziel beschlossen, den Kulturlandschaftsraum Süderelbe mit seinen vorhandenen Werten für den Obstanbau, die Erholungsnutzung und den Erhalt natürlicher Ressourcen im Sinne des Gemeinsamen Leitbildes zu stabilisieren und zu entwickeln. Das Gemeinsame Leitbild LEK/AEP soll als Orientierung für konkrete Planungen dienen und wird je nach Planvorhaben in unterschiedlichem Maße umsetzbar sein.

Für den Obstbau im Kulturlandschaftsraum Süderelbe soll unter Berücksichtigung der genannten Planungskonzepte und des Gemeinsamen Leitbildes LEK/AEP ein Maßnahmenpaket als Obstbauliches Entwicklungskonzept (OEK) entwickelt werden. Mit dem Maßnahmenkonzept OEK sollen Lösungsansätze entwickelt werden, damit die Entwicklung des Obstbaues insgesamt gesichert werden kann.

Das Flächenmanagement für die Start- und Landbahnverlängerung wurde erfolgreich abgeschlossen. Für einzelne Flächen im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg ist die landwirtschaftliche Folgenutzung noch nicht abschließend geregelt. Sie stehen somit für das laufende Flächenmanagement zur Behebung betrieblicher Betroffenheiten durch den Bau der Umgehungsstraße Finkenwerder und der erforderlichen Südverlagerung des Hakengrabens zur Verfügung.

VII.

Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von dem in der Drucksache vorgelegten Bericht Kenntnis nehmen.

Kostenstruktur

Anlage 1

Kostenstruktur aktuell		Budget	Budget
Teilprojekt	Titel	Stand: 31.08.2005	gem. Drs. 18/1512 2004 (einschl. Anlagen)
		1	2
		T EURO	T EURO
Mühlenberger Loch			
	Kosten für Bauleistungen der Polderumschließung (Los 1); Flächenaufhöhung (Los 2, Teil 1 und Teil 2); Kaianlage; Hochwasserschutz Kaianlage (Anteil ProFi); Siel- und Pumpbauwerk (Anteil ProFi); Rückbau Vordeich; Finkenwerder Süd; Kampfmittelsondierung- und räumung; Entsorgung Drainagen-, /Baugrubenwasser; Zusatzkosten Sandentnahme; Sonstige Kleinleistungen; Spezielle Infrastruktur	366.457	374.089
	Kosten für externe Dienstleistungen; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Steuern und Sonstiges	32.032	30.798
	Summe ML:	398.489	404.887
Rüschkanal			
	Kosten für Bauleistungen der Neuen Zufahrt / Landebahnhalbinsel; Grünflächen (Ersatz Rüschpark etc.); Erschließung Erdbau/ Hochbau; Anleger und Aussichtsplattform Rüschhalbinsel; Kampfmittelsondierung- und räumung; Sonstige Kleinleistungen; Spezielle Infrastruktur	73.447	75.424
	Kosten für externe Dienstleistungen; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Steuern und Sonstiges	12.340	13.739
	Summe RÜ:	85.787	89.163
Hahnöfersand			
	Kosten für Bauleistungen der Vorbereitung Rodung, Vorbereitende Maßnahmen Westfläche; Verwertung der Böden Westfläche; Deichbau Westfläche; Deichbau Ostfläche; Bodenabtrag Ostbecken; Verwertung der Böden Ostfläche; Deichrückbau und Leitdamm Ost; Kleiankauf; Elt. Versorgung JVA; Objektschutz JVA; Gasversorgung JVA; Trinkwasserversorgung , Telekom JVA; Kampfmittelsondierung- und räumung; Sonstige Kleinleistungen	52.956	58.342
	Kosten für externe Dienstleistungen; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Steuern und Sonstiges	10.289	11.695
	Summe HS:	63.245	70.037
Haseldorfer Marsch			
	Kosten für Bauleistungen des Öffnungsbauwerkes; Naßbaggerarbeiten Rinne Süd; Bodenabfuhr- und Entsorgung, Hörner Au; Sonstige Kleinleistungen	16.791	16.888
	Kosten für externe Dienstleistungen; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Steuern und Sonstiges	2.890	2.793
	Summe HM:	19.681	19.681

Kostenstruktur

Anlage 1

Kostenstruktur aktuell		Budget	Budget
Teilprojekt	Titel	Stand: 31.08.2005	gem. Drs. 18/1512 2004 (einschl. Anlagen)
		1	2
		T EURO	T EURO
Verlängerung Start- und Landebahn Süd			
	Deich- und Straßenrückbau; Kosten für Bauleistungen der Flächenrodung, Kampfmittelondierung- und räumung; Verlegung Ver- und Entsorgungstrassen; Straßenbau, Wasserwirtschaft; Luftseitige Anlagen; Sonstige Kleinleistungen; Kosten für externe Dienstleister; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Grunderwerb; Kosten für Steuern und Sonstiges	75.270	49.079
	Kosten für externe Dienstleistungen; Umlage Verwaltungskosten ReGe und Baunebenkosten; Kosten für Steuern und Sonstiges	7.730	6.921
		83.000	56.000
Mittel für Unvorhergesehenes			
	Mittel für Unvorhergesehenes	4.966	12.300
	Summe UV:	4.966	12.300
	Gesamtsummen:	655.168	652.068
		Budget	Budget
		gem. HU Bau § 24 LHO 2004	gem. HU Bau § 24 LHO 2004
		1	1
		T EURO	T EURO
Hochwasserschutz			
VE 420	anteilig Hochwasserschutzmaßnahmen - Polderumschließung	15.733	16.537
VE 430	anteilig Hochwasserschutzmaßnahmen - Flächenaufhöhung	0	0
VE 441	anteilig Hochwasserschutzmaßnahmen - Kaianlage	1.165	1.200
VE 443	Hochwasserschutztor Kaianlage	3.700	3.200
VE 461	Siel- und Pumpbauwerk	900	900
VE 450	Deichgraben	0	0
VE 481	Rückbau Vordeich	0	0
VE 490	anteilig Hochwasserschutzmaßnahmen - Finkenwerder Vordeich	3.771	3.839
VE 530/ 540	anteilig Hochwasserschutzmaßnahmen - Rüschanal	2.836	2.820
VE 1110	Anpassung Nordteil Finkenwerder Vordeich (HWS-Wand)	1.092	2.500
KG 4900	Kleilieferungen	0	300
KG 4999	Unvorhergesehenes HWS	102	1.000
	Kosten für Bauleistungen	29.299	32.296
	Kosten für externe Dienstleistungen, Baunebenkosten und Bauherrenaufgaben	3.900	2.729
	Kosten für Grunderwerb	0	982
	Kosten für Steuern und Sonstiges	5.312	5.604
	Summe HWS:	38.511	41.611
	Gesamtsumme	693.679	693.679
	Rückflüsse aus Mieten bis 2007	-29.000	-29.000
	Gesamtsumme	664.679	664.679

Auftrags- und Abrechnungsstand**Anlage 2**

Projekt	Auftragsstand % Budgetwert (gerundet)	Abrechnungs- stand % Budgetwert (gerundet)
Mühlenberger Loch	99%	99%
Rüschkanal	98%	97%
Hahnöfersand	87%	81%
Haseldorfer Marsch *	1%	1%
Verlängerung Start- und Landebahn Süd	58%	45%
Mittel für Unvorhergesehenes	0%	0%
Summe Gewerbefläche und Ausgleichsmaßnahmen	89%	87%
Hochwasserschutz	98%	98%
Gesamtsumme aus Gewerbefläche, Ausgleichsmaßnahmen und Hochwasserschutz	89%	87%

* Technische Vorplanung und Eigenkosten der ReGe Hamburg

Stand: 31.08.2005

	BUDGET				AUFTRAGSKOSTEN				Zahlungen					
	Zuordnung	RÜ	ML	Teilen	Anteil RÜ	Anteil ML	RÜ	ML	Anteil RÜ	Anteil ML	RÜ	ML	Anteil RÜ	Anteil ML
KG 900	0 Teilen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VE 901	4.252 RÜ	4.252	0	0	0	0	4.252	4.252	0	0	4.252	4.252	0	0
VE 902	483 RÜ	483	0	0	0	0	483	483	0	0	483	483	0	0
VE 903	19.091 RÜ	19.091	0	0	0	0	19.044	19.044	0	0	18.821	18.821	0	0
VE 904	3.952 RÜ	3.952	0	0	0	0	3.944	3.944	0	0	3.705	3.705	0	0
VE 905	6.608 RÜ	6.608	0	0	0	0	6.608	6.608	0	0	6.608	6.608	0	0
VE 920	1.426 ML	0	1.426	0	0	0	1.426	0	1.426	0	1.426	0	1.426	0
VE 941	5.475 ML	0	5.475	0	0	0	5.475	0	5.475	0	5.475	0	5.475	0
VE 942	9.457 ML	0	9.457	0	0	0	9.460	0	9.460	0	9.457	0	9.457	0
VE 943	314 ML	0	314	0	0	0	282	0	282	0	240	0	240	0
VE 961	1.271 ML	0	1.271	0	0	0	1.271	0	1.271	0	1.271	0	1.271	0
VE 962	944 ML	0	944	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0	0
VE 990	808 ML	0	808	0	0	0	808	0	808	0	808	0	808	0
Bauleistung	54.081	34.386	19.695	0	0	0	53.064	34.331	18.733	0	52.546	33.869	18.677	0
externe DL	5.019 Teilen	0	0	5.019	3.191	1.828	4.867	0	0	3.149	1.718	0	1.721	0
Umlage	2.633 Teilen	0	0	2.633	1.674	959	2.633	0	0	1.703	930	0	936	0
	61.733	34.386	19.695	7.652	4.865	2.787	60.564	34.331	18.733	4.852	60.020	33.869	18.677	2.657
Zusammenstellung Budget		RÜ	ML				RÜ	ML			Zusammenstellung Zahlungen	RÜ	ML	
Bauleistung		34.386	19.695				34.331	18.733			33.869	18.677		
Dienstleister / Umlage		4.865	2.787				4.852	2.648			4.817	2.657		
Summe		39.251	22.482	61.733			39.183	21.381	60.564		38.686	21.334	60.020	
Kontrollsumme			61.733					60.566					60.021	
Differenz			0					-2						-1