

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Entwurf eines Enteignungsgesetzes für die Erweiterung des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder (Werkflugplatz-Enteignungsgesetz)

I.

Anlass

1. An dem von Airbus Industrie initiierten europaweiten Standortwettbewerb um die Endlinienfertigung des Airbus A380 hatten aus den Ländern Spanien, Frankreich und Deutschland insgesamt fünf Standorte teilgenommen. Im Juni 2000 hatte Airbus Industrie u. a. entschieden, die Montage des Airbus A380 bis zur Endlinienfertigung und Auslieferung auf die dafür besonders qualifizierten Standorte Toulouse und Hamburg aufzuteilen. Im wettbewerblichen Verfahren hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg 1997 und 1999 gegenüber Airbus erklärt, im Rahmen und nach Maßgabe der dafür vorgesehenen rechtlichen Regelungen alle Schritte zu unternehmen, damit zum Zeitpunkt der Vollproduktion des Airbus A380 ab 2006 eine Start- und Landebahn zur Verfügung steht, wie sie heute bereits in Toulouse besteht. Voraussetzung für eine vollständige Umsetzung der Standortentscheidung ist, dass die im wettbewerblichen Verfahren abgegebenen Erklärungen und Zusagen auch hinsichtlich zukünftiger Bedarfe für weitere Airbus A380-Typen eingehalten werden.

Über dieses Verfahren und die Vorgehensweise hat der Senat Öffentlichkeit und Bürgerschaft frühzeitig informiert (Mitteilung der staatlichen Pressestelle vom 28. September 1999; Drucksache 16/4734; Protokoll der öffentlichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses vom 18. Februar 1999 – Ausschussprotokoll 16/09; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg – 16. Wahlperiode, 104. Sitzung am 12. Juli 2001 – Seite 5353). Bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hatte Airbus als Vorhabensträgerin Anfang 1999 darauf hingewiesen, dass für Konfigurationen mit höherem Abfluggewicht (neue A3XX Versionen; extrem große Reichweiten) die Notwendigkeit einer weite-

ren Verlängerung der Startbahn sich ergeben könne. Dies konnte jedoch zum damaligen Zeitpunkt nicht Gegenstand eines Antrages auf Planfeststellung sein, da die hierfür notwendigen technischen Erkenntnisse nicht vorlagen und somit die Planrechtfertigung nicht gegeben wäre. Das deutsche Planungsrecht lässt keine sogenannte Vorratsplanung zu.

2. Airbus Industrie hat auf Grund entsprechender Nachfrage am Markt nunmehr die Entscheidung getroffen, auch eine Frachtversion des Airbus A380 zu bauen. Endmontage und Auslieferung der Frachtversion des Airbus A380 soll wie die der Passagierversion auf dem erweiterten Werksgelände der Airbus Deutschland GmbH in Hamburg-Finkenwerder erfolgen. Da die Frachtversion des Airbus A380 gegenüber den früheren Planungsversionen des Airbus A380 (A 3XX-100 und A 3XX-200) und der gelaunchten Passagierversion A380-800 ein höheres maximales Abfluggewicht hat, reicht die bereits planfestgestellte Erweiterung der Start- und Landebahn auf 2.684 Meter für diesen Typ nicht aus, sodass ein Bedarf nach einer nochmaligen Erweiterung der Start- und Landebahn besteht.
3. Hierzu ist es notwendig, dass die Grundstücke, die für eine Erweiterung der Start- und Landebahn erforderlich sind und im Eigentum Dritter stehen, für dieses Vorhaben beschafft werden können. Es ist vorrangiges Ziel, eine Einigung mit den Eigentümern herbeizuführen, um die erforderlichen Grundstücke freihändig zu erwerben. Da jedoch nicht auszuschließen ist, dass mit einzelnen Eigentümern keine Einigung über den Verkauf der Grundstücke erzielt werden kann, muss im vorliegenden Fall eine gesetzliche Grundlage für die Enteignung dieser Grundstücke geschaffen werden.

II.

Problem

1. Nach Artikel 14 Absatz 3 GG ist eine Enteignung nur dann zulässig, wenn sie dem Wohl der Allgemeinheit dient. Bei einer weiteren Verlängerung der Start- und Landebahn liegt der Gemeinwohlbezug in einem Vorhaben der Zivilluftfahrt, das im Sinne des Artikel 74 Absatz 1 Ziffer 11 GG wesentliche Bedeutung für die Regional- und Wirtschaftsförderung entfaltet. Die Enteignung würde zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg erfolgen, jedoch nur mittelbar dem Gemeinwohl dienen. Denn die Freie und Hansestadt Hamburg ist hier nicht selbst Projektträger, der Gemeinwohlbezug wird vielmehr mittelbar durch die Betreiberin des Werkflugplatzes realisiert. Entsprechend der sog. Boxberg-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts ist eine mittelbar gemeinnützige Enteignung zulässig, wenn der Gesetzgeber selbst den mittelbar verwirklichten Enteignungszweck deutlich umschreibt, die grundlegenden Enteignungsvoraussetzungen und das Verfahren zu ihrer Ermittlung festlegt sowie Vorkehrungen zur Sicherung des verfolgten Gemeinwohlzwecks regelt (BVerfGE 74, 264 ff.).

Ein mittelbarer Gemeinwohlbezug ergibt sich insbesondere dadurch, dass am Standort Hamburg bei Airbus Industrie, bei Zulieferfirmen und sonstigen Unternehmen in der Region eine erhebliche Zahl an qualifizierten Arbeitsplätzen bereits zum heutigen Zeitpunkt entstanden ist bzw. noch entstehen wird. Diese Arbeitsplätze sind nachhaltig und durch die bisherige Entwicklung nachweisbar. So hat die Airbus Deutschland GmbH im Hamburger Werk bis August 2003 bereits 1.000 Beschäftigte für den Airbus A380 eingestellt. In den Zulieferbereichen sind in Hamburg bisher weitere 300 Arbeitsplätze entstanden. Dieser mittelbare Gemeinwohlbezug des Gesamtvorhabens ist bereits im Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftindustriestandortes Hamburg vom 28. Juni 2002 (HmbGVBl. 2002, S. 96) normiert.

2. Nach § 28 Absatz 1 Satz 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist die Enteignung zu Zwecken der Zivilluftfahrt zulässig. Gemäß § 28 Absatz 1 Satz 2 LuftVG (BGBl.; Deutscher Bundestag, Drucksache 15/1469, 15/1793) liegt die Gesetzgebungskompetenz für die Enteignung zugunsten von Sonderlandeplätzen bei den Ländern. Im Hamburgischen Enteignungsgesetz in der Fassung vom 11. November 1980 (HmbGVBl. 1980, S. 305; zuletzt geändert am 18. Juli 2001, HmbGVBl. S. 251, 254) ist bislang der Zweck einer nur mittelbar gemeinnützigen Enteignung nicht ausdrücklich beschrieben. Das Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg beinhaltet selbst keine Enteignungsvorschriften, sondern verweist lediglich auf geeignete Maßnahmen zum Erhalt und zur Stärkung der Flugzeugproduktion am Standort Hamburg-Finkenwerder. Damit besteht keine ausreichende landesgesetzliche Grundlage für eventuell erforderliche Enteignungen.

Die vorhandenen und anlässlich des A380 – Projekts bereits geschaffenen Arbeitsplätze können langfristig nur dann am

Luftfahrtstandort Hamburg gesichert und – wie geplant – geschaffen werden, wenn auch für die Weiterentwicklung des Airbus A380 in seiner Frachtversion im Hamburger Werk die notwendigen Standort- und Infrastrukturmaßnahmen verwirklicht werden. Geschieht dies nicht, droht eine wesentliche Kompetenz- und damit einhergehende Arbeitsplatzverlagerung weg vom Standort der Airbus Deutschland GmbH hin zu anderen Standorten der europäischen Airbus Industrie. Mit den dann verbleibenden Anteilen an der Produktion des Airbus A380 würde der Hamburger Standort nachhaltig geschwächt, mittelfristig zurückfallen und in die „zweite Liga“ der Luftfahrtstandorte absteigen. Denn nach den bisherigen Erfahrungen verlagern sich in der Konkurrenz der Länder und Regionen unternehmerische Aktivitäten und mit ihnen die wirtschaftliche Dynamik auf die Standorte, die Expansionsmöglichkeiten und weitere betriebliche Entwicklungsperspektiven bieten.

III.

Lösung

Das Enteignungsgesetz für die Erweiterung des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder schafft die auch vom Bundesverfassungsgericht geforderten Voraussetzungen für eine Enteignung bezüglich der erforderlichen Flächen für die Erweiterung der Start- und Landebahn des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder. Mit dem Gesetz soll eine Enteignung zu Gunsten der Freien und Hansestadt Hamburg ermöglicht werden; die Stadt stellt die benötigten Flächen für luftfahrtindustrielle Zwecke zur Verfügung. Deshalb werden Vorkehrungen für eine dauerhafte Sicherung des Enteignungszwecks durch den gesetzlich vorgeschriebenen Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Betreiberin des Werkflugplatzes getroffen. Zudem werden gesetzlich vorgeschriebene Mindestanforderungen an die Ausgestaltung des erforderlichen öffentlich-rechtlichen Vertrages vorgegeben. Die im bereits bestehenden Hamburgischen Enteignungsgesetz enthaltenen Vorschriften über die Enteignungsvoraussetzungen, über die Enteignungsentschädigung sowie über das Enteignungsverfahren und den gerichtlichen Rechtsschutz werden von diesem Gesetzentwurf nicht berührt und sollen auch für durchzuführende Enteignungen nach diesem neuen Gesetz gelten.

IV.

Alternativen

Beibehaltung der geltenden Gesetzeslage mit dem Risiko, die für die Erweiterung der Start- und Landebahn benötigten Grundstücksflächen nicht zu erlangen und damit eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder nicht zu realisieren.

V.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle das anliegende Gesetz beschließen.

Enteignungsgesetz
für die Erweiterung des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder
(Werkflugplatz-Enteignungsgesetz)

Vom

§ 1

Ziele des Gesetzes

(1) Der zivile Luftverkehr in der Form des Werkflugverkehrs am Standort Hamburg-Finkenwerder dient dem Allgemeinwohl.

(2) Das Gesetz zielt auf die Sicherung und Förderung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg. Es fördert Maßnahmen zum Erhalt und zur Stärkung der Flugzeugproduktion am Standort Hamburg-Finkenwerder, durch die insbesondere dauerhaft

1. die Stellung Hamburgs als bedeutendes Zentrum der europäischen Luftfahrtindustrie gesichert und fortentwickelt und damit ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur in der Metropolregion Hamburg geleistet wird,
2. vorhandene Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg gesichert werden und
3. bei den Unternehmen der Luftfahrtindustrie sowie bei den Zulieferern in erheblichem Umfang neue, technologisch hochwertige und zukunftssichere Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen werden.

§ 2

Enteignung

Zum Zwecke der Verwirklichung der in § 1 genannten Ziele sollen die Produktion und die Auslieferung von Großraumflugzeugen, insbesondere des Airbus A380, in Hamburg-Finkenwerder ermöglicht werden. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Flächenbereitstellung zur Schaffung der erforderlichen Start- und Landebahn einschließlich der Nebeneinrichtungen und Hindernisbegrenzungsflächen. Dafür darf nach Maßgabe dieses Gesetzes zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg enteignet werden.

§ 3

Enteignungsvoraussetzungen

(1) Die Enteignung ist zulässig, wenn für eine Erweiterung der Start- und Landebahn des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder einschließlich ihrer Nebeneinrichtungen und Hindernisbegrenzungsflächen ein Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung vorliegt. Ein festgestellter oder genehmigter Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(2) Die Enteignung darf nur erfolgen, wenn das planfestgestellte oder genehmigte Vorhaben für die Verwirklichung der in § 1 genannten Ziele erhebliche Bedeutung hat und die dauerhafte Sicherung des Enteignungszwecks gemäß § 4 nachgewiesen ist.

(3) Die Enteignung setzt voraus, dass die Freie und Hansestadt Hamburg sich bemüht hat, das betreffende Grundstück und sonstige Rechte im Sinne von § 4 Absatz 1 des Hamburgischen Enteignungsgesetzes in der Fassung vom 11. November 1980 (HmbGVBl. S. 305), zuletzt geändert am 18. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 251, 254), in der jeweils geltenden Fassung zu angemessenen Bedingungen freihändig zu erwerben.

§ 4

Sicherung des Enteignungszwecks

(1) Zur dauerhaften Sicherung des Enteignungszwecks ist es erforderlich, dass die Freie und Hansestadt Hamburg mit der Betreiberin des Werkflugplatzes einen öffentlich-rechtlichen Vertrag schließt, in dem die Betreiberin des Werkflugplatzes zu verpflichten ist, sämtliche Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Produktion und die Auslieferung von Großraumflugzeugen wie dem Airbus A380, die Anlass zur jeweiligen Erweiterung gegeben haben, in Hamburg-Finkenwerder erfolgt.

(2) In dem in Absatz 1 genannten Vertrag ist die Betreiberin des Werkflugplatzes insbesondere zu verpflichten, einen Mietvertrag über die zur Erreichung des Enteignungszwecks erforderlichen Flächen zu schließen, der zugunsten der Eigentümerin der Flächen ein Kündigungsrecht für den Fall der Nichterfüllung der Verpflichtungen aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag nach Absatz 1 vorsieht. Für den Fall der Kündigung ist die Betreiberin des Werkflugplatzes zu verpflichten, die entsprechenden Flächen zu rekultivieren. Die Erfüllung des Enteignungszwecks ist der Freien und Hansestadt Hamburg jährlich darzulegen. Im Falle der Nichterfüllung der Verpflichtung aus dem öffentlich-rechtlichen Vertrag nach Absatz 1 ist von der Betreiberin des Werkflugplatzes Ersatz für die Nichterreichung des Enteignungszwecks zu leisten.

(3) Die zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg enteigneten Grundstücke dürfen nicht an Dritte übertragen werden. Gleiches gilt für Grundstücke, auf denen dingliche oder persönliche Rechte, die zum Besitz oder zur Nutzung berechtigen, entzogen worden sind. Ausgenommen ist die Übertragung an städtische Gesellschaften, die für die Freie und Hansestadt Hamburg öffentliche Aufgaben wahrnehmen und deren Anteile vollständig der Freien und Hansestadt Hamburg zustehen.

§ 5

Enteignungsschädigung

Für die Enteignung ist von der Freien und Hansestadt Hamburg Entschädigung zu leisten.

§ 6

Rückenteignung

Wird der Enteignungszweck nicht erreicht, so kann die Rückenteignung gemäß § 5 des Hamburgischen Enteignungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit §§ 102 und 103 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. 1997 I S. 2142, 1998 I S. 137), zuletzt geändert am 23. Juli 2002 (BGBl. I S. 2850, 2852), in der jeweils geltenden Fassung verlangt werden.

§ 7

Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich die Eigentümerin oder die Besitzerin beziehungsweise der Eigentümer oder der Besitzer, den Besitz eines für den Bau der Erweiterung der Start- und Landebahn des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder oder ihrer Nebenein-

richtungen und Hindernisbegrenzungsflächen benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde die Freie und Hansestadt Hamburg auf Antrag nach Feststellung des Plans oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens vier Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind die Freie und Hansestadt Hamburg und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, dass auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch eine Sachverständige beziehungsweise einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluss über die Besitzeinweisung ist der Freien und Hansestadt Hamburg und den Betroffenen unverzüglich nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an die unmittelbare Besitzerin beziehungsweise den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden.

Durch die Besitzeinweisung wird der Besitzerin beziehungsweise dem Besitzer der Besitz entzogen und die Freie und Hansestadt Hamburg Besitzerin. Auf dem Grundstück dürfen das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchgeführt und die dafür erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

(5) Die Freie und Hansestadt Hamburg hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluss festzusetzen.

(6) Wird der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung rechtskräftig aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und die vorherige Besitzerin beziehungsweise der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

§ 8

Geltung des Hamburgischen Enteignungsgesetzes

Im Übrigen gelten die Vorschriften des Hamburgischen Enteignungsgesetzes.

Begründung

A.

Allgemeines

1. Eine Erweiterung der Start- und Landebahn des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder kann die Beschaffung von Grundstücken, die sich in Privateigentum befinden oder längerfristig verpachtet sind, erforderlich machen. Für den Fall, dass nicht alle Eigentümer bzw. Pächter benötigter Grundstücke bereit sind, diese freiwillig für eine Erweiterung des Werkflugplatzes zur Verfügung zu stellen, soll dieses Gesetz die Möglichkeit schaffen, benötigte Grundstücke zu enteignen.

Enteignungen im Interesse eines Privatunternehmens verfolgen nicht unmittelbar Ziele des Gemeinwohls, wie sie nach Artikel 14 Absatz 3 GG Voraussetzung für Enteignungen sind. Der Nutzen für das Gemeinwohl im Sinne des Grundgesetzes ergibt sich jedoch aus den mittelbaren Effekten der unternehmerischen Tätigkeit der Betreiberin des Werkflugplatzes. Die Produktion von Großraumflugzeugen wie dem Airbus A380 verbessert die regionale Wirtschaftsstruktur, sichert vorhandene Arbeitsplätze und schafft neue.

Die Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur sowie der Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen können nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 74, 264, 287 ff.) Gründe des Gemeinwohls darstellen und so eine Enteignung, die nur mittelbar dem Gemeinwohl dient, rechtfertigen.

Die bisher geltenden bundes- und landesrechtlichen Regelungen genügen den durch das Bundesverfassungsgericht gestellten Voraussetzungen nicht. So regelt das Hamburgische Enteignungsgesetz in Verbindung mit Vorschriften des Baugesetzbuchs lediglich die allgemeinen Enteignungsvoraussetzungen und das Verfahren zu ihrer Ermittlung. Daneben lässt sich zwar der mögliche Enteignungszweck dem § 1 des Gesetzes zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg vom 28. Juni 2002 (HmbGVBl. 2002, S. 96) entnehmen. Dieses Gesetz beinhaltet in seiner geltenden Fassung jedoch keine enteignungsrechtlichen Vorschriften. Es verweist in § 2 Absatz 1 lediglich darauf, dass die Freie und Hansestadt Hamburg geeignete Maßnahmen trifft, um die Flugzeugproduktion am Standort Hamburg-Finkenwerder zu erhalten und zu erweitern und erklärt in diesem Zusammenhang die für gemeinnützige Vorhaben geltenden Vorschriften für anwendbar. Zu diesen Maßnahmen gehört ausdrücklich auch die Bereitstellung von Grundstücken.

Das Enteignungsgesetz für die Erweiterung des Werkflugplatzes in Hamburg Finkenwerder schließt diese Regelungslücke. Es lässt die übrigen materiellen Regelungen des Hamburgischen Enteignungsgesetzes unberührt und erklärt sie für anwendbar.

2. Nach Auffassung des Bundesverfassungsgerichts gebietet Artikel 14 Absatz 3 Satz 2 GG bei Vorhaben, die nur mittelbar gemeinnützig sind, eine so genaue gesetzliche Beschreibung des Enteignungszwecks, dass die Entscheidung über die Zulässigkeit der Enteignung nicht in die Hand der Verwaltung gegeben wird (BVerfGE 74, 264, 286). Das Bundesverfassungsgericht eröffnet dazu auch den Weg eines projektbezogenen Enteignungsgesetzes (BVerfGE 74, 264, 297).
3. Die Beschreibung der durch den Bau von Großraumflugzeugen wie den Airbus A380 verwirklichten mittelbaren

Enteignungszwecke kann nicht durch die Ergänzung des Hamburgischen Enteignungsgesetzes erfolgen, weil in diesem für eine Vielzahl von Enteignungstatbeständen geltenden Gesetz kein Platz für die auf ein Projekt bezogenen Aussagen verbleibt. Das Enteignungsgesetz für die Erweiterung des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder stellt das erforderliche Maßnahmegesetz dar, das die Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts erfüllt.

4. Der hamburgische Gesetzgeber ist für den Erlass dieses Gesetzes zuständig. Der Bundesgesetzgeber hat im Regelungsbereich des Luftverkehrs die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 14 GG i.V.m. Artikel 73 Nummer 6 GG. Jedoch hat der Bund bisher von der Kompetenz, die Enteignung im Interesse eines Unternehmens der Luftfahrtindustrie, welches wirtschaftliche Ziele verfolgt und nur mittelbar dem Allgemeinwohl dient, zu regeln, keinen Gebrauch gemacht. Allein in § 28 Absatz 1 Satz 1 LuftVG erklärt der Bundesgesetzgeber die Enteignung zum Zwecke der Zivilluftfahrt, zu denen grundsätzlich auch der Betrieb eines Werkflugplatzes zählt, für zulässig. Wie in der klarstellenden Regelung des § 28 Absatz 1 Satz 2 LuftVG festgelegt wird, haben die Länder die Gesetzgebungskompetenz für Enteignungen zugunsten von Sonderlandeplätzen. Da ein Sonderlandeplatz sich u. a. dadurch auszeichnet, dass er nicht dem allgemeinen Luftverkehr dient, handelt es sich bei dem Werkflugplatz in Hamburg-Finkenwerder um einen Sonderlandeplatz im Sinne des § 28 Absatz 1 Satz 2 LuftVG. Die Gesetzgebungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg für das Gesetz ergibt sich mithin aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 14 GG i.V.m. Artikel 73 Nummer 6 GG i.V.m. § 28 Absatz 1 Satz 2 LuftVG.

Die Gesetzgebungskompetenz der Freien und Hansestadt Hamburg für das Recht der Wirtschaft ergibt sich aus Artikel 72 Absatz 1 GG in Verbindung mit Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG.

B.

Einzelvorschriften des Gesetzes

I.

§ 1

Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 GG lässt die Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zu. Das Bundesverfassungsgericht fordert bei nur mittelbar gemeinnützigen Enteignungen, dass der Enteignungszweck gesetzlich klar umschrieben ist (BVerfGE 74, 264, 285).

II.

§ 1 Absatz 1

Für die Luftfahrtindustrie am Standort Hamburg-Finkenwerder ist es erforderlich, dass in unmittelbarem örtlichen und funktionalen Zusammenhang zu den Produktionsanlagen Luftverkehr in Form des Werkflugverkehrs stattfinden kann.

Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass die Produktion und die Auslieferung an einem Standort, der Endlinienkompetenz besitzt, eng miteinander verzahnt sind. Nur die gesamte Endlinienkompetenz gewährt eine dauerhafte Teilnahme als Kompetenzzentrum an dem Wachstumsmarkt Luftverkehr.

Auslieferung bedeutet im Rahmen der Flugzeugproduktion nicht nur die Übergabe an den Kunden, sondern einen länge-

ren Prozess von Übernahmeflügen, bei denen noch der Produktion unmittelbar nachfolgende Arbeiten erfolgen und weitere Kundenwünsche umgesetzt werden. Dazu ist ein Auslieferungszentrum notwendig.

Dies setzt einerseits die dazu notwendigen baulichen Anlagen, andererseits aber auch das entsprechende qualifizierte Personal voraus. Darüber hinaus ist eine Start- und Landebahn erforderlich, die Starts und Landungen mit den für Übergabeflüge üblichen oder mit den Kunden vereinbarten Start- und Landegewichten zulässt. Wegen der erforderlichen Nacharbeiten ist ihre Nutzung dabei in engem örtlichen Zusammenhang mit dem Produktionsgelände unabdingbar; die Nutzung eines allgemeinen Verkehrsflughafens für die Auslieferung ist in diesem Sachzusammenhang nicht möglich.

Alle notwendigen Funktionen können am bestehenden und auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Mai 2000 aktuell in Erweiterung befindlichen Produktionsstandort in Hamburg-Finkenwerder umgesetzt werden. Alternativen hierzu bestehen nicht; dieser Industriezweig kann nur an diesem konkreten Standort erfolgreich arbeiten.

Dies ergibt sich aus einer Vielzahl von Einzelaspekten:

An diesem Standort ist mit Beginn der 1930er Jahre kontinuierlich der Aufbau einer Flugzeugproduktionsstätte erfolgt. Insbesondere nach Gründung der Europäischen Airbus Industrie im Dezember 1970 haben das Unternehmen, Senat und Bürgerschaft konsequent den Auf- und Ausbau zu einem Standort der Luftfahrtindustrie mit vollständiger Systemkompetenz betrieben. Dieser Ausbau ist auch vor dem Hintergrund erfolgt, dass die Europäische Kommission die europäische Luftfahrtindustrie zu einem Schlüsselfeld erklärt hat („Die Europäische Luftfahrtindustrie: Bestandsaufnahme und mögliche Gemeinschaftsaktionen“, KOM (92) 194; „Die Europäische Luft- und Raumfahrtindustrie – Antworten auf die globalen Herausforderungen“ KOM (97) 466). Den Ausbau des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg-Finkenwerder haben auch die norddeutschen Parlamente und Regierungen durch Abschluss von Staatsverträgen ermöglicht (Drucksachen 16/1502; 16/1714; 16/4734).

Andere Standorte, die die Anforderungen der Flugsicherheit an die Hindernisfreiheit in der Umgebung einer Start- und Landebahn erfüllen, sind auf Hamburgischen Staatsgebiet sonst nicht vorhanden.

Im Rahmen der Produktion des Airbus A380 müssen im Verbund der einzelnen Airbus-Standorte sehr große Bauteile (insbesondere Rumpfsektionen) befördert werden. Dies kann mit derzeitig zur Verfügung stehenden Transportmitteln nur per Schiff geleistet werden. Für diesen Transportweg kann der Standort Hamburg-Finkenwerder den direkten Zugang zur Verkehrswasserstraße Elbe mit einer neu geschaffenen und auf die Bedürfnisse des Produktionsbetriebes ausgerichteten Roll On Roll Off Anlage bieten. Eine solch enge Verknüpfung kann an anderen Standorten in Hamburg nicht realisiert werden.

Diese besonderen Standortbedingungen waren auch maßgebliche Gründe für die Standortentscheidung von Airbus Industrie für die Produktion des Airbus A380 (Öffentliche Unternehmensmitteilung der Airbus Industrie vom 23. Juni 2000).

Auf dieser Grundlage und dem Planfeststellungsbeschluss vom 8. Mai 2000 investiert die Freie und Hansestadt Hamburg an diesem Standort 664 Mio. Euro für die Herstellung von Infrastruktur und das Unternehmen Airbus eine Summe in ähnlicher Höhe für die Suprastrukturmaßnahmen.

Folgerichtig ist das Werksgelände auch im Flächennutzungsplan als Industriegebiet ausgewiesen und im Landschaftsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg als Gewerbe- / Industrie- / Fläche mit Flugplatz gekennzeichnet.

Der Werkflugverkehr an diesem Standort dient aus den vorgenannten Gründen dem Allgemeinwohl.

Mit dieser gesetzgeberischen Wertung wird auch auf die grundsätzliche Wertung des § 28 Luftverkehrsgesetzes zurückgegriffen. Nach diesem ist die Enteignung „für Zwecke der Zivilluftfahrt“ zulässig, sodass deren Gemeinwohlbezug festgeschrieben ist. Ein Sonderflugplatz auch in Form des Werkflugplatzes mit dem zugehörigen Werkflugverkehr dient den „Zwecken der Zivilluftfahrt“, da auf ihm, in Abgrenzung zum militärischen, ziviler Luftverkehr stattfindet. Der Enteignungen grundsätzlich rechtfertigende Gemeinwohlbezug auch des Werkflugverkehrs ergibt sich schon aus seiner Einordnung als ziviler Luftverkehr im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Die Gemeinwohlbelange, die durch die Spezialform des Werkflugverkehrs begründet und in Absatz 2 beschrieben werden, verstärken diese Zuordnung.

III.

§ 1 Absatz 2

Das in Absatz 2 Satz 1 beschriebene Ziel der Sicherung und Förderung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg dient dem Allgemeinwohl. Die durch die Erreichung des Zieles bewirkten Effekte, die in § 1 Absatz 2 Satz 2 beschrieben werden, bedeuten für das Gemeinwesen der Freien und Hansestadt Hamburg eine überaus positive Entwicklung auf den Gebieten der nachhaltigen und zukunftsorientierten Strukturentwicklung und der Beschäftigung. Aus diesen Gründen hat der Senat in den letzten 20 Jahren den Auf- und Ausbau des Werkes Finkenwerder zum Standort mit voller Endlinienkompetenz systematisch als wirtschaftspolitisch prioritär begründete Maßnahme vorangetrieben (Drucksache 17/3641).

Neben der Hafenwirtschaft und der Medien- und Kommunikationsbranche gehört die Luftfahrtindustrie zu den Stärken der Metropolregion Hamburg im internationalen Wettbewerb. Sie bildet in direkter Nachfolge der Wertindustrie des 19. und 20. Jahrhunderts das wichtigste industrielle Standbein der Stadt.

In den drei Unternehmen Airbus Deutschland GmbH, Lufthansa-Technik AG und Flughafen Hamburg GmbH sowie in ca. 300 weiteren kleineren und mittleren Betrieben der Luft- und Raumfahrt arbeiten derzeit insgesamt rund 30.000 zumeist hochqualifizierte Beschäftigte.

Die Luftfahrtbranche stellt seit 2001 das größte industrielle Segment der Freien und Hansestadt Hamburg dar. Im Jahr 2002 hat die Luftfahrtindustrie mit einem Anteil von rund 17,5 % aller industriell Beschäftigten den Maschinenbau (15,2 %), die Ernährungs- und Tabakindustrie (10,8 %) und das Druck- und Verlagswesen (10,6 %) hinter sich gelassen.

65,4 % des Beschäftigungszuwachses im verarbeitenden Gewerbe Hamburgs von 2001 bis 2002 sind der Luftfahrtbranche zuzurechnen (Drucksache 17/1778).

Von Juli 2002 bis Juli 2003 stieg die Zahl der Beschäftigten im Kernbereich des Flugzeugbaus (Airbus und Lufthansa Technik) von 16.548 auf 17.852 und damit um 9,3 % (Drucksache 17/3641)

Die Luftfahrt ist weltweit der wachstumsstärkste Markt mit zugleich den größten regionalwirtschaftlichen Effekten. Experten prognostizieren für die nächsten 20 Jahre ein jährliches Wachstum von 5 % p.a. im weltweiten Passagier- und über 6 %

p.a. im Frachtverkehr. Auf diesen Umstand haben die europäischen Regierungen und die Institutionen der Europäischen Union seit Beginn der 1970er Jahre hingewiesen. Die damit verbundenen regionalwirtschaftlichen Möglichkeiten und Chancen haben dazu geführt, dass die europäischen Industrienationen sich um die Integration ihrer Luftfahrtindustriellen Strukturen im Rahmen der Airbus-Gruppe bemüht haben.

Luftfahrtindustrie kombiniert globale Marktstellung mit regionalwirtschaftlicher Vernetzung und Verdichtung. Dies zeigt sich an notwendigerweise ortsnahen und sehr umfangreichen Kapazitäten für Forschung und Entwicklung. Branchentypisch ist auch eine hohe Quote von Komponenten-Zulieferern und technischen Dienstleistern, die sich möglichst in direkter räumlicher und operativer Beziehung zum Werksbetrieb ansiedeln.

Auf diesen Wachstumsaussichten und den speziellen Anforderungen der Luftfahrtindustrie gründen sich die Prognosen, die sich in den erwarteten Effekten durch die Erreichung des beschriebenen Ziels widerspiegeln. Die Teilnahme der Freien und Hansestadt Hamburg an dem Wachstumsmarkt Luftverkehr insbesondere mit dem neuen, schon jetzt mit über 120 festen Bestellungen erfolgreichen Produkt des Airbus A380 wird zu einer Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der gesamten Stadt führen, und es wird eine Vielzahl von Arbeitsplätzen entstehen.

Das Voranschreiten der Umsetzung dieses Projekts in Hamburg und die gleichzeitige Realisierung der Prognosen werden dokumentiert durch die Bürgerschaftsdrucksachen, die in einem jährlichen Rhythmus über den Fortgang des Projektes berichten (Drucksachen 16/5991, 17/202, 17/1778, 17/3641). Mit diesen Berichten wird aufgezeigt, welche weiteren Anstrengungen die Freie und Hansestadt Hamburg unternimmt, um eine nachhaltige Teilhabe an dem Wachstumsmarkt Luftfahrtindustrie zu gewährleisten. Diese Anstrengungen werden unter dem Stichwort Luftfahrtcluster Hamburg gebündelt und haben bereits ein Vielzahl von Effekten erzielt (Drucksachen 16/5991, 17/202; 17/1778, 17/3641).

Bei Airbus sind bis Ende des dritten Quartals 2003 über 1000 Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem Projekt des Airbus A380 geschaffen worden. Darüber hinaus arbeiten schon mehr als 100 Zulieferbetriebe an dem Bau des Airbus A380 (Drucksache 17/3641).

In seinem Leitbild „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg darüber hinaus beschlossen,

- durch Einrichtung des universitären Fachbereichs „Cabin Systems“ einen strategischen Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt in einem identifizierten Wachstumssegment des Flugzeugbaus zu etablieren,
- flankierend Initiativen für unternehmens- und institutionen übergreifende Aus- und Weiterbildung zu ergreifen,
- die wirtschaftlichen und flächenmäßigen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Zulieferern zu verbessern,
- für die Sicherung und den Ausbau des Luftfahrtstandorts Hamburg die Zusammenarbeit mit den norddeutschen Nachbarn zu intensivieren.

Auch diese Maßnahmen zielen auf eine nachhaltige Teilnahme am Wachstumsmarkt Luftfahrtindustrie und ergänzen die Anstrengungen im Zusammenhang mit dem Luftfahrtcluster Hamburg.

Gegen die beschriebenen Gemeinwohltaktualisierungen müssen im begründeten Einzelfall bei Vorliegen der weiteren

Voraussetzungen dieses Gesetzes die Interessen Einzelner zurückstehen.

IV.

§ 2

§ 2 Satz 1 beschreibt den konkreten Enteignungszweck, die Produktion und die Auslieferung von Großraumflugzeugen in Hamburg-Finkenwerder zu ermöglichen.

Vorrangiges Mittel zur Ermöglichung der Produktion und der Auslieferung ist am Standort Hamburg-Finkenwerder nach § 2 Satz 2 die Flächenbereitstellung für die Start- und Landebahn und die erforderlichen Nebeneinrichtungen und Hindernisbegrenzungsflächen. Die Notwendigkeit gerade einer Start- und Landebahn ergibt sich aus dem bereits beschriebenen funktionalen und örtlichen Zusammenhang zwischen ihr und dem eigentlichen Produktionsgelände für Großraumflugzeuge.

Bei den Nebeneinrichtungen handelt es sich um die für eine benötigte Start- und Landebahn erforderlichen technischen Einrichtungen wie z. B. Befeuern und Anlagen zur Ermöglichung der Instrumentenlandung (ILS). Bei den Hindernisbegrenzungsflächen handelt es sich um solche Flächen, die zum sonstigen Flugfeld gehören und dem Interesse an der Sicherheit des Flugverkehrs dienen werden. Diese umfassen insbesondere die regelkonformen Sicherheits- und Schutzstreifen, sodass die Start- und Landebahn den internationalen (Sicherheits-) Standards entspricht.

Für die beschriebenen Maßnahmen ist nach § 2 Satz 3 eine Enteignung zugunsten der Freien und Hansestadt Hamburg durchführbar. Sie stellt dann die benötigten Flächen für luftfahrtindustrielle Zwecke zur Verfügung.

V.

§ 3

§ 3 gibt die Voraussetzungen vor, unter denen die Enteignung im konkreten Einzelfall erfolgen kann. Darüber hinaus enthält er die enteignungsrechtliche Vorwirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bzw. einer Plangenehmigung.

VI.

§ 3 Absatz 1

§ 3 Absatz 1 Satz 1 regelt die Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine Enteignung. Danach kann eine Enteignung erfolgen, wenn ein Planfeststellungsbeschluss bzw. eine Plangenehmigung vorliegen, die eine Enteignung zugunsten eines bestimmten Vorhabens zulassen.

Gleichzeitig wird klargestellt, dass es sich bei den zu enteignenden Flächen nicht nur um solche handelt, die unmittelbar für die Piste der Start- und Landebahn gebraucht werden. Möglich ist auch die Enteignung solcher Flächen, die zum sonstigen Flugfeld gehören und dem Interesse an der Sicherheit des Flugverkehrs dienen werden. Diese umfassen insbesondere die regelkonformen Sicherheits- und Schutzstreifen, sodass die Start- und Landebahn den internationalen (Sicherheits-) Standards entspricht, sowie die erforderlichen technischen Einrichtungen.

Satz 2 enthält die enteignungsrechtliche Vorwirkung der jeweiligen planrechtlichen Zulassung.

VII.

§ 3 Absatz 2

Mit der Formulierung des § 3 Absatz 2 erster Halbsatz legt der Gesetzgeber den Maßstab für die Prüfung des Vorliegens der Enteignungsvoraussetzungen fest. Die Enteignung darf nur

erfolgen, wenn das planfestgestellte oder genehmigte Vorhaben für die Verwirklichung der Ziele des § 1 erhebliche Bedeutung hat.

§ 3 Absatz 2 zweiter Halbsatz greift die besonderen Anforderungen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 1987 (BVerfGE 74, 264 ff.) auf, die dort an eine Enteignung zugunsten von Privaten gestellt werden. In dieser für entsprechende Fallkonstellationen bisher einzigen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts wird eine „gesetzlich vorgesehene effektive rechtliche Bindung des begünstigten Privaten an das Gemeinwohlziel“ verlangt, die in einem Enteignungsgesetz vorzusehen ist (BVerfGE 74, 264, 286). Dies soll durch eine dauerhafte Sicherung des Enteignungszwecks erfolgen (BVerfGE 74, 264, 295). Für jede konkrete Enteignung muss dies gegenüber der Enteignungsbehörde nachgewiesen werden.

VIII.

§ 3 Absatz 3

Die Freie und Hansestadt Hamburg muss sich nachweislich und ernsthaft bemühen, das betreffende Grundstück und sonstige Rechte im Sinne von § 4 Absatz 1 des Hamburgischen Enteignungsgesetzes, welche jeweils enteignet werden sollen, zu angemessenen Bedingungen freihändig zu erwerben. Dazu gehören im Besonderen auch Pachtverhältnisse.

Die Bemühung, freihändig zu angemessenen Bedingungen zu erwerben, setzt voraus, dass insbesondere ein vorbehaltloses, vollständiges und angemessenes Angebot unterbreitet werden muss. Zur Vollständigkeit sind alle entschädigungsrelevanten Positionen (auch Aufwuchsentzündung und Steuernachteile) dem Grunde und der Höhe nach aufzunehmen. Es muss bei Abgabe dieses letzten Angebotes unmissverständlich zum Ausdruck kommen, dass bei Nichtannahme oder Nichttäufelung das Enteignungsverfahren betrieben werden wird.

IX.

§ 4

Bei nur mittelbar gemeinnützigen Enteignungen zugunsten Privater fordert das Bundesverfassungsgericht eine gesetzlich vorgesehene dauerhafte rechtliche Bindung des Privaten an das Gemeinwohlziel (BVerfGE 74, 264, 286, 295). Auch für den in diesem Gesetz geregelten Fall einer Enteignung auf die Freie und Hansestadt Hamburg, welche die enteigneten Grundstücke der Betreiberin des Werkflugplatzes zur Verfügung stellt, muss diese Voraussetzung erfüllt sein. Denn ein allein auf Gewinnerzielung ausgerichtetes unternehmerisches Handeln der Betreiberin eines Werkflugplatzes ist rechtlich nicht unmittelbar dem Gemeinwohl zu dienen geeignet.

X.

§ 4 Absatz 1

§ 4 Absatz 1 legt gesetzlich fest, wie der Enteignungszweck dauerhaft zu sichern ist. Als Mittel ist der Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Betreiberin des Werkflugplatzes vorgeschrieben. Das Bundesverfassungsgericht hat eine vertragliche Sicherung des Enteignungszwecks grundsätzlich für zulässig erachtet, wenn sie gesetzlich vorgesehen ist (BVerfGE 74, 264, 296). Dies setzt voraus, dass die Mindestanforderungen, die an einen solchen Vertrag zu stellen sind, bereits vom Gesetzgeber formuliert und vorgegeben werden (BVerfG a.a.O.). Diese Verpflichtung zur Festlegung von Mindestanforderungen ergibt sich zudem daraus, dass die Entscheidung über die Zulässigkeit der Enteignung unter der Maßgabe des

Artikel 14 Absatz 3 GG nicht in die Hand der Verwaltung gegeben werden darf (BVerfGE 74, 264, 286).

Eine vertragliche Absicherung ist auch erforderlich, weil die Freie und Hansestadt Hamburg keinen Einfluss auf die Produktion und die Auslieferung von Großraumflugzeugen wie insbesondere dem Airbus A 380 durch die Betreiberin des Werkflugplatzes in Hamburg-Finkenwerder hat und somit den Gemeinwohlbezug nicht herstellen kann. Die Realisierung des Enteignungszwecks obliegt allein der Betreiberin des Werkflugplatzes.

Mit dieser Verpflichtung wird bei den Teilbereichen der unternehmerischen Tätigkeit angesetzt, die allein die in § 1 Absatz 2 genannten Gemeinwohlinteressen realisieren können, nämlich die Produktion und die Auslieferung. Mit diesem Ansatz wird der verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung Rechnung getragen, welche eine dauerhafte Sicherung des Gemeinwohlzwecks der Maßnahme nicht allein in der bloßen Verwirklichung des Vorhabens sieht (BVerfGE 74, 264, 295f.). Die zu schaffenden Voraussetzungen umfassen insbesondere die unternehmerische Entscheidung, die Produktion und die Auslieferung von Großraumflugzeugen wie dem Airbus A380 am Standort Hamburg-Finkenwerder durchzuführen, die Investitionen für Hallen zur Strukturmontage und Endlinienfertigung, für Lackierhallen mit den notwendigen Nebeneinrichtungen sowie für ein Auslieferungszentrum mit Abstellplätzen, die Schaffung der für die Produktion und die Auslieferung notwendigen Arbeitsplätze sowie den Abschluss des in Absatz 2 aufgeführten Mietvertrages über die benötigten Flächen mit einer der Sicherung des Enteignungszwecks Rechnung tragenden Mietdauer.

XI.

§ 4 Absatz 2

Der Mietvertrag über die erforderlichen Flächen ist ein wesentliches Instrument zur Sicherung des Enteignungszwecks. Zum einen wird durch diesen Mietvertrag klaggestellt, dass die Betreiberin des Werkflugplatzes nicht Eigentümerin der Flächen wird. Zum anderen wird durch diesen Vertrag die zweckentsprechende Nutzung der Flächen, deren Mietdauer mindestens 20 Jahre beträgt, festgeschrieben. Das vorgeschriebene Kündigungsrecht geht über die enteignungsrechtlichen Regelungen des Rechtes auf Rückenteignung hinaus, das nur dem jeweils Enteignungsbetroffenen zusteht und die Rückenteignung zu seinen Gunsten nur dann bewirkt, wenn er seinen Anspruch geltend macht. Mit der Kündigung kann unabhängig von der Geltendgeltendmachung des Rückenteignungsanspruchs bei Nichterreichung des Enteignungszwecks der Betreiberin des Werkflugplatzes die Nutzung der enteigneten Flächen entzogen werden.

Satz 2 sieht die Verpflichtung der Betreiberin des Werkflugplatzes vor, die Mietflächen nach der Kündigung zu rekultivieren.

Nach Satz 3 hat die Betreiberin des Werkflugplatzes jährlich die Erreichung des Enteignungszwecks darzulegen. Diese Dokumentation erfolgt insbesondere durch die Aufzeichnung der jährlichen Flugbewegungen. Darüber hinaus ist der Freien und Hansestadt Hamburg ein Auskunftsrecht zu Fragen der Erfüllung des Enteignungszwecks einzuräumen. Dabei kann die Einsicht in Unterlagen und Bücher auf Personen der Freien und Hansestadt Hamburg beschränkt werden, die beruflich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind.

Satz 4 sichert die vertraglichen Pflichten ab, indem für den Fall der Nichterreichung des Enteignungszwecks von der Betreiberin des Werkflugplatzes Ersatz zu leisten ist. Diese Ersatzleistung hat sich an den volkswirtschaftlichen Effekten

der Produktion und der Auslieferung von Großraumflugzeugen, insbesondere der Typen des Airbus A 380, die Anlass zu der jeweiligen Erweiterung gegeben haben, zu orientieren.

XII.

§ 4 Absatz 3

Das in § 4 Absatz 3 Satz 1 vorgesehene Übertragungsverbot ist zur Gewährleistung der Sicherung des Enteignungszwecks erforderlich. Das Grundeigentum verschafft der Freien und Hansestadt Hamburg ein dingliches Recht an den enteigneten Grundstücken. Eine Eigentümerstellung der Freien und Hansestadt Hamburg stellt damit eine Position dar, die eine Durchsetzung der von der Betreiberin des Werkflugplatzes auf Grund von Absatz 1 und 2 einzugehenden vertraglichen Verpflichtungen wesentlich erleichtert und damit einen Beitrag zur Sicherung des Enteignungszwecks leistet.

Gleiches gilt gemäß Satz 2 für Grundstücke, auf denen dingliche oder persönliche Rechte, die zum Besitz oder zur Nutzung berechtigten, entzogen worden sind.

Die öffentliche Hand bedient sich vermehrt privater Rechtsträger zur Erfüllung ihrer Aufgaben. Um diese Aufgabenerfüllung auch im Rahmen dieses Gesetzes zu gewährleisten, sieht Absatz 2 Satz 3 eine Ausnahme von der Regel des Satzes 1 vor. Vor dem Hintergrund der Erforderlichkeit des Übertragungsverbot im Sinne der Sicherung des Enteignungszwecks kann eine Weiterübertragung des Eigentums an enteigneten Grundstücken bzw. von Besitz- und Nutzungsrechten nur an solche Gesellschaften erfolgen, die für die Freie und Hansestadt Hamburg öffentliche Aufgaben wahrnehmen und deren Anteile vollständig der Freien und Hansestadt Hamburg zustehen. Aufgrund einer derart beherrschenden Stellung kann die Freie und Hansestadt Hamburg durch die Ausübung ihrer Stimmrechte bzw. durch Einflussnahme auf die Geschäftsführung dieser Gesellschaften das wirtschaftspolitische Ziel einer Sicherung und Erweiterung des Luftfahrtindustriestandortes Hamburg insgesamt in einer vergleichbaren Weise durchsetzen wie bei einer unmittelbaren Eigentümerstellung.

XIII.

§ 5

§ 5 legt das verfassungsrechtlich gebotene Junktim zwischen Enteignung und Entschädigung fest.

XIV.

§ 6

Wenn der Enteignungszweck nicht erreicht wird, hat der Enteignete einen Anspruch auf Rückenteignung. Die näheren Regelungen finden sich im Hamburgischen Enteignungsgesetz, das seinerseits auf das Baugesetzbuch verweist.

XV.

§ 7

Die Vorschrift regelt das Verfahren der vorzeitigen Besitzeinweisung. Auch die vorzeitige Besitzeinweisung erfolgt wie die Enteignung selbst allein zum Wohle der Allgemeinheit. Dies wird durch die Anforderungen des Enteignungsverfahrens sichergestellt (vgl. § 3).

XVI.

§ 8

Für die Gegenstände der Enteignung, für das Enteignungsverfahren, den gerichtlichen Rechtsschutz, die Art und Höhe der Entschädigung sowie für die Ermittlung der Entschädigung wird in § 8 auf die Vorschriften des Hamburgischen Enteignungsgesetzes verwiesen.

Durch die in § 8 vorgesehene Verweisung auf § 4 Absatz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz ist sichergestellt, dass ein Entzug von dinglichen und persönlichen Rechten, die zum Besitz oder zur Nutzung von Grundstücken berechtigten, zulässig ist, sofern dies der Enteignungszweck erfordert.

Ebenfalls von der Verweisung des § 8 erfasst sind über § 5 Absatz 2 Hamburgisches Enteignungsgesetz die Regelungen der §§ 93 ff. Baugesetzbuch zur Entschädigung.