

**Recherche  
zur  
Voraussetzung und wirtschaftlichen Wirkung der Zuschüttung des Mühlenberger Lochs,  
der Verlängerung der Landebahn auf Finkenwerder  
und der Enteignung in Neuenfelde  
zwecks Verlängerung der verlängerten Landebahn**

- 0 Das Gesetz zur Enteignung in Neuenfelde soll nur erforderlich sein, um den flugfertigen Airbus A 380 auf Finkenwerder landen/starten zu lassen.

Der Airbus A 380 muss dort landen/starten, um lackiert, eingerichtet und teilweise ausgeliefert zu werden. ‚Teilweise‘ heißt, dass etwa die Hälfte der A 380 hier ausgeliefert werden sollen.

Es geht also bei allen Abwägungen allein um die Frage, ob Lackierung, Einrichtung und teilweise Auslieferung des A 380 die Eingriffe in Grundrechte der Bürger, die Milliarden-Investition der Stadt und die Zerstörung von Naturschutzgebieten rechtfertigen.

Die Entwicklung und Montage von zwei Rumpfsektionen darf in die Abwägung nicht einbezogen werden. Sie ist von den genannten Maßnahmen völlig unabhängig. Flächen standen dafür schon vorher zur Verfügung. Die Rumpfsektionen werden per Schiff auf den Weg gebracht.

Einschlägig interessierte Kreise versuchen, die Arbeitsplätze für die Rumpfsektionen zu den Arbeitsplätzen zu addieren, die von Zuschüttung, Landebahnverlängerung und angeblich auch von der Enteignung abhängen.

Wer wissentlich auch vorgenannte Arbeitsplätze als Folge der genannten Maßnahmen bezeichnet, täuscht bewußt Öffentlichkeit und Politik über die Effizienz der Maßnahmen.

Die durch die Gesetzesvorlage angestrebte Enteignung und Startbahnverlängerung soll laut Begründung der Vorlagen nur ermöglichen, daß eine besondere Version des A 380, die Frachtversion, dort mit 2/3 Maximalgewicht landen und starten kann.

**1.0. Notwendigkeit einer Landebahnverlängerung für die Frachtversion?**

- 1.1.** Der A 380 ‚Program Manager‘ North America Holdings Inc. gibt am 17. Juni 2003 auf dem ACI-NA Technical Meeting, Boston, MA, bekannt: „The A 380 will not drive runway extensions.“ und zur Landing performance:

A 380 – 800 (Passagierversion) 6.890 ft

A 380 - 800 F (Frachtversion) 6.750 ft

D. h. die Frachtversion braucht 140 ft weniger! Das wird als Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Boeing 747 Jumbo herausgestellt.

**(vgl. Anlage 1, Airbus-eigene Information)**

- 1.2.** In der von Airbus im September 2003 herausgegebenen ‚A 380 Airplane Characteristics For Airport Planning AC‘ werden unter Ziff. 3-4-1 Page 1 + 2 die Landebahnlängen für A 380 – 800 und A 380 – 800 F mit identischen Kurven dargestellt. Dasselbe gilt für die ‚final approach speed‘. Für beide Versionen identisch (s. Ziff. 3.5).

**(vgl. Anlage 2, Airbus-eigene Information)**

- 1.3.** Der Airbus Ingenieur Franz-Rudolph Brühl stellt in einer Airbus internen Besprechung fest, der Frachter brauche keine längere Startbahn als die Passagierversion (SPIEGEL Heft 42/2003, ohne Dementi!)

- 1.4.** Am 9.9.2003 schrieb die Hamburger Morgenpost, ihr läge ein Gutachten von Fachleuten der Luftfahrttechnik vor, das besage, nach allen bekannten flugtechnischen Vorgaben brauche ein A 380 F mit 2/3 Maximalgewicht keine längere Bahn als der A 380 Passagierversion.

Es bestehen also erhebliche Zweifel, ob die Frachtversion des A 380 F eine Landebahnverlängerung notwendig macht. Diese Zweifel können m. E. nur ausgeräumt werden, wenn ein neutrales Gutachten, das nicht auf Vorgaben von interessierter Seite beruht, verlässliche Auskunft gibt.

- 2.0.** Besteht ohne Enteignung/Landebahnverlängerung und ohne die Frachtversion A 380 F eine Gefahr für das ganze 380 Programm in Hamburg?

Dazu vorweg die Aussage des Chefjustitiars von Airbus Deutschland, Herrn Thulke, vor dem Hamburgischen Verwaltungsgericht am 27.08.2002:

*Auch für den Fall, dass die Start/Landebahn nicht wie angemeldet über den Deich hinaus verlängert werden sollte, wird das Projekt seitens der Beigeladenen durchgeführt werden. Die Passagierversion wird wie „gelauncht“ gefertigt werden und die getätigten Investitionen werden durchgeführt werden.“*

- 2.1.** Man unterstelle einmal, der A 380 F (Frachtversion) würde tatsächlich 3.273 m brauchen, dann muss bei Erwägung der Gesetzesvorlage hinterfragt werden, ob von Start und Landung dieser einen Version die Arbeitsplätze für alle A 380 abhängen.

Dazu wieder Airbus-Information ([www.airbus.com-mediacyber-pressreleases](http://www.airbus.com-mediacyber-pressreleases)):

Bis 2012 sind heute 129 Maschinen bestellt, davon 17 Frachter.

Von 2006 bis 2012 werden also bis jetzt weniger als 3 Frachter pro Jahr auf Finkenwerder lackiert und eingerichtet.

Von den erwähnten 17 Frachtern werden aber nur 2 (zwei!) in Hamburg ausgeliefert, bislang 2 Frachter für 6 Jahre! Die anderen 15 werden in Toulouse übergeben.

Es muss für die Tochter Airbus Deutschland und für die Tochter Airbus France und die Muttergesellschaft Airbus selbstverständlich sein, dass die 15 Frachter, die in Toulouse ausgeliefert werden, auch dort ihre Probeflüge mit 2/3 Maximalgewicht machen. Wenigstens hat Hamburg keinen ersichtlichen Allgemeinwohl-Nutzen davon, wenn die Frachter in Hamburg diese Probeflüge absolvieren. Das dient nicht der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur.

Unterstellen wir, es wäre unerlässlich, dass die 2 Frachter, die in Hamburg ausgeliefert werden, hier (statt in Toulouse) mit 2/3 Maximalgewicht zur Probe geflogen werden, unterstellen wir ferner, ihre Zahl würde sich versechsfachen, also sich auf 12 Frachter erhöhen.

Weshalb können dann nicht 2 Frachter pro Jahr, also 12 bis 2012, in Fuhlsbüttel probefliegen?

Die Zweifel sind kaum auszuräumen, ob angesichts dieser Möglichkeit das Gebot der Verhältnismässigkeit gewahrt bleibt, wenn statt dessen Bürger enteignet und inclusive der Untertunnelung der längeren Landebahn für die Ortsumgehung Finkenwerder weitere 100 Mill. € Städtische Gelder ausgegeben werden.

Dabei wird hier die Frage nicht erörtert, ob es nicht betriebswirtschaftlich vernünftig wäre, die 17 Frachter gleich in Toulouse zu lassen. Denn dort existieren Lackier- und Einrichtungshallen für die lange Version des A 340 (69 m lang). Diese Hallen um 10 m zu verlängern, ist sicher viel

billiger als Enteignung, Verlängerung der Landebahn und das Hin- und Herfliegen der Frachter, die so gut wie keine Wertschöpfung und Arbeitsplätze nach Hamburg bringen.

**Resümee:**

Wenn die Landebahn nicht auf 3.273 m verlängert wird, sind keine Arbeitsplätze in Gefahr. Die Frachter können ihre Probeflüge mit 2/3 Maximalgewicht anderen Orts durchführen.

- 2.2.** Die Wirtschaftsbehörde, deren leitende Beamte sicher in Zusammenarbeit mit Airbus Deutschland die Gesetzesvorlage vorbereitet haben, behauptet, wenn die Landebahn nicht verlängert werde, wäre das ganze A 380 Programm für Hamburg in Gefahr.

**(vgl. aber Thulke o. Z.2)**

Dazu sei noch mal auf die naheliegende Möglichkeit verwiesen, die Frachter von Fuhlsbüttel aus, mit 2/3 Maximalgewicht starten zu lassen und dass die Rumpfsektionen unabhängig von der Landebahnverlängerung auf Finkenwerder montiert werden.

Aber man sollte kurz überlegen, wieweit diese Drohung der Wirtschaftsbehörde das Wohl der Allgemeinheit Hamburgs betrifft.

Unterstellen wir, das Enteignungsgesetz wird nicht verabschiedet. Airbus entscheidet, dass der A 380 nicht auf Finkenwerder lackiert, eingerichtet und ausgeliefert wird. Welcher Schaden entsteht dadurch „der Wirtschaftsstruktur“ des Wirtschaftsstandortes Hamburg?

Auch hier muss eine Abwägung getroffen werden. Dabei ist davon auszugehen, dass Airbus Industries, die Muttergesellschaft, nur solche Arbeiten am A 380 von Airbus Deutschland GmbH auf Airbus France transferieren würde, die durch Landebahn und Zuschüttung des Mühlenberger Lochs entstanden sind.

Davon gehen auch die Beamten der Wirtschaftsbehörde aus.

**(vgl. II Ziff. 2 der Begründung der Gesetzesvorlage  
„mit den dann verbleibenden Anteilen an der  
Produktion des A 380“)**

Sie sprechen also nur von den Arbeitsplätzen für Lackierung, Kabineneinrichtung und Auslieferung der A 380, nicht von denen für Entwicklung und Montage der vorderen und hinteren Rumpfsektionen.

Dazu sagt die zuverlässige Auskunft eines leitenden Herren der Lufthansaerwerft Fuhlsbüttel:

- a. Die Lackierung eines Boeing 747 (Jumbo) wird von jeweils 4 Mann in 4 Schichten durchgeführt.
- b. Die komplette Einrichtung eines Jumbo mit den heutigen Gegenständen (Sitze, Küche, Toiletten, Unterhaltungselektronik, Business-Elektronik usw.) für economy, business und first class erfordert insgesamt jeweils 20 Mann in 3 Schichten 2 Wochen lang.

Anders gesagt:

- a. Die Halle für die Lackierung eines Jumbos wird ca. 30 Stunden gebraucht. Die Lackierung beansprucht 16 Mannschichten, d. h. 16 Mitarbeiter.
- b. Die Einrichtung eines Jumbo wird von 60 Mann in 2 Wochen durchgeführt.  
120 Mann können also 4 Jumbos im Monat komplett einrichten.

Unterstellen wir, der A 380 bräuchte 3 mal soviel Mann-Stunden. Dann können 360 Mann in einem Monat 4 A 380 einrichten.

Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Standardversion des A 380 nur etwa 25 % mehr Passagiere aufnimmt als der Jumbo. Die von mir unterstellte dreifache Zahl berücksichtigt also

schon eine unverhältnismäßig arbeitsintensive Inneneinrichtung, wie sie Airbus Deutschland immer zur Begründung höherer Arbeitsplatzzahlen betont.

Diese Zahlen werden bestätigt durch Zahlen, die für Lackierung und Einrichtung der verschiedenen Airbus-Typen incl. der langen A 340 Version recherchiert und auf die Maße des A 380 hochgerechnet wurden. Sie entsprechen auch Informationen aus dem Konzernsitz von Boeing in Seattle, USA.

Der SPIEGEL veröffentlichte, Lackierung etc. bräuchte wenige hundert Arbeitsplätze (Heft 28, 2003, S. 44). Das wurde von Airbus nicht dementiert.

Also 400 Arbeitsplätze bei vier A 380 pro Monat! Bis jetzt sind aber nur 129 bis 2012 bestellt, also 129 : 6, also etwa 22 pro Jahr, wir sprechen von weniger als 2 pro Monat!

Airbus-interne Mitteilungen sagen dazu:

- a. Die gesamte Außenbearbeitung incl. Lackierung des A 380 führen 24 Mitarbeiter in 10 Tagen durch.

Also braucht man für 4 Airbusse A 380 pro Monat für dieses Arbeitspaket 48 Mitarbeiter.

**(vgl. Betriebszeitung ‚ONE‘ Dz. 03 ‚Aircraft on ground‘)**

- b. Der Airbus A 380 bringt insgesamt 1.500 neue Mitarbeiter nach Deutschland.

Arbeiten am Airbus A 380 werden an 7 Standorten in Deutschland durchgeführt.

**(vgl. Airbus-News, 8.02.03)**

Der SPIEGEL (10, 2003) zitiert ein Airbus-internes Papier, darin heißt es, zusätzliche Arbeitsplätze sollen werksintern oder durch Zeitarbeiter besetzt werden

**(vgl. Anlage 3, S. 2 + 3)**

Airbus Deutschland versucht, die Zahl von 400 Arbeitsplätzen wie gesagt, dadurch zu erhöhen, dass behauptet wird, der Kabineneinrichtung käme in Zukunft eine andere Bedeutung zu. Die Kabineneinrichtung müsse eine besondere Identität der airline schaffen, um den Kunden zu binden.

Das soll nicht in Frage gestellt sein. Aber es wird gefragt, wie das zu mehr als 400 Arbeitsplätzen für die Einrichtung auf Finkenwerder führen kann, wobei schon die dreifache Zahl der heutigen Jumbos zugrunde gelegt wurde.

Denn

- a. man kann einer derzeitigen Anzeigenkampagne der Lufthansa entnehmen, dass Lufthansa selbst 300 Mill. € in die Entwicklung und Fertigung von neuen Lufthansa-Kabineneinrichtungen für Großraumflugzeuge der Typen A 330 und A 340 investiert hat. Diese auf Interkontinental-Routen fliegenden Maschinen erhalten ihre Kabineneinrichtung in Toulouse. In Frankfurt wird von Lufthansa eine Airbus-Werft für den A 380 gebaut.

**(vgl. FAZ 5.01.04)**

Es widerspricht jeder betriebswirtschaftlichen Vernunft, wenn behauptet würde, für das Großraumflugzeug A 380 werde die Kabineneinrichtung noch einmal völlig neu entwickelt. Das Kompetenzzentrum für die Einrichtung von Großraumflugzeugen liegt in Toulouse. Die Module sind vorhanden, werden weltweit produziert und nach Toulouse oder Hamburg gebracht. Die Installation folgt dann nach standardisierten Schemata mit bestimmaren Variationen.

Das gilt ebenso für die Installation einer neuen Unterhaltungs- und Kommunikations-Elektronik an Bord. Sie ist bereits entwickelt.

- b. bei jeder industriellen Fertigung, auch bei der Einrichtung eines Großraumflugzeugs wird strengstens darauf geachtet, so wenig wie möglich zusätzliche Arbeitsplätze entstehen zu lassen und ständig zu rationalisieren, also Arbeitsplätze abzubauen.
  
- c. das sales center, das Verkaufs- und Kundenzentrum, liegt in Toulouse. Dort stehen Modellkabinen. Dort äußern die Kunden ihre Wünsche vor Vertragsabschluss gegenüber den Verhandlungsführern. Dort liegt, wie gesagt, das gewachsene Kompetenzzentrum für die Einrichtung von Großraumflugzeugen, Passagier- und Frachtversion.

Schafft ein durch die Auslieferung entstehendes Kompetenzzentrum Arbeitsplätze? Airbus Deutschland GmbH und ihr folgend die Wirtschaftsbehörde behaupten, die Auslieferung der A 380 in Hamburg ließe hier ein eigenes Kompetenzzentrum entstehen. Das brächte erhebliche Zahlen an Arbeitsplätzen.

Übersehen wir einmal, dass mit dem Wort „Kompetenzzentrum“ jede inhaltliche Begründung überflüssig gemacht werden soll. Dass hier ein wirklich produktives Kompetenzzentrum durch die Auslieferung entsteht, ist unglaublich. Entwicklung und ‚chief-engineering‘ und Endmontage des A 380 liegen in Toulouse

(vgl. [www.airbus.com/about/manufacturing.asp](http://www.airbus.com/about/manufacturing.asp) und **flight international Heft 2 – 6-january 2001 S. 56-59**)

Was Airbus Deutschland in diesem Kontext ein „Kompetenzzentrum“ nennt, würde z. B. bei einem Auslieferungslager für Daimler-Chrysler-Fahrzeuge kaum ein Kompetenzzentrum genannt werden, selbst wenn Kunden dort ihre Probefahrten machen und Mängelrügen äußern. Die eigentliche Arbeit mit dem Kunden, die zum Vertragsabschluß führt und Geschäftsbeziehungen aufbaut, findet in Toulouse statt.

Nach Hamburg kommen Angestellte der airlines, die prüfen, ob die Maschinen im vertragsgemäßen Zustand übergeben werden. Hier sind Airbus Angestellte, die vielleicht Mängelrügen entgegen nehmen. Aber das entscheidende Know How, also die Kompetenz, bleibt in Toulouse.

Aber selbst wenn die Chefs der airlines kämen, um die Maschinen zu übernehmen, brächte das keine relevanten Arbeitsplatzzahlen.

Der Vorstandssprecher der Airbus-Muttergesellschaft, Monsieur Forgeard, hat festgestellt, die Auslieferung sei kein arbeitsplatzrelevanter Standort-Faktor. (s. u.)

- 2.3.** Die Beamten der Wirtschaftsbehörde behaupten allerdings, das A 380 Programm bringe 2.000 direkte und 2.000 indirekte Arbeitsplätze nach Hamburg.

Der Gesetzgeber darf bei Abwägung der Frage, ob er zwecks Verlängerung der Landebahn eine Enteignung durchführt, nur die Effekte in Rechnung stellen, die durch die Enteignung für das Wohl der Allgemeinheit bewirkt werden oder ohne Enteignung entfallen bzw. nicht entstehen würden.

Es kommt also nicht auf mögliche Arbeitsplätze für das A 380 Programm, sondern nur auf die Arbeitsplätze an, die durch Lackierung, Einrichtung und teilweise Auslieferung des Frachters und der Passagiermaschinen A 380 entstehen können.

Wenn man Airbus-internen Informationen folgen darf, sind für Entwicklung und Montage der Rumpfsektionen bislang ca. 1.000 Arbeitsplätze entstanden. Die Airbus Deutschland GmbH versucht mit dieser Zahl, die nicht Effekt von Zuschüttung und Enteignung ist, doch immer Zuschüttung und Verlängerung zu rechtfertigen („Schon 1.051 Arbeitsplätze durch A 380“)

- 2.3.1.** Die Zahl von 2.000 direkten und 2.000 indirekten Arbeitsplätzen wird in keiner schriftlichen, verbindlichen Äußerung der Airbus Deutschland oder der Wirtschaftsbehörde substantiell begründet.

Unsere Recherche dazu stützt sich auf zwei Veröffentlichungen der Wirtschaftsbehörde, ein Kurzbericht von 1998 und einen Antrag auf sofortige Vollziehung v. 17.7.2000.

Der Kurzbericht 1998 ist geschrieben worden, als Hamburg sich um die komplette Fertigung für den A 380 bewarb.

Die enormen Finanzierungszusagen, die Hamburgs Bewerbung zugrunde lagen, die 650 Mill. € wurden damit gerechtfertigt, dass die gesamte Fertigung des A 380 nach Hamburg kommen und 4.000 Arbeitsplätze bringen würde

**(vgl. dort S. 8/9)**

Die einzelnen ineinander greifenden Fertigungsschritte, die man für Hamburg erhoffte, werden dort auf S. 28 – 32 beschrieben.

Im Juni 2000 wurde entschieden, dass die auf den Seiten 28 – 32 genannten, von Hamburg erhofften Fertigungsschritte nach Toulouse gingen.

Hamburg bekam als Trostpflaster die Entwicklung von zwei der drei Rumpfsektionen und deren Montage, die Lackierung und das „furnishing“ der Kabinen.

**(vgl. Flight international aaO und airbus.com.a.aO)**

Der Antrag auf sofortige Vollstreckung vom 17.7.2000 suggeriert dennoch, die Gesamtfertigung des A 380 sei auf die Standorte Toulouse und Hamburg gleichgewichtig verteilt worden

**(vgl. dort Ziff. 2.1.)**

Das ist objektiv falsch.

Unter Ziff. 2.4.2. behauptet der Antrag, nach Hamburg kämen weiterhin (trotz der Entscheidung für Toulouse) 2.000 direkte und 2.000 indirekte Arbeitsplätze.

Das widerspricht der Logik. Ein Teil (3 Fertigungsschritte) kann nicht so groß sein wie das Ganze (26 Schritte).

Die Behörde behauptet, nach der Entscheidung für die Toulouse fände in Hamburg eine größere Fertigungstiefe statt, die mehr Arbeitskräfte verlange.

Das ist objektiv falsch. Die angeblich neue Fertigungstiefe aus dem Jahr 2000 enthält nur einen Teil, der schon im Kurzbericht von 1998 als Teil des künftigen Hamburger Fertigungsprozess beschrieben wird.

**2.3.2.** Nebenbei: Im Antrag v. 17.7.2000 wird eine Strategie angelegt, die von Airbus Deutschland und der Wirtschaftsbehörde bis heute strikt angewendet wird.

Um zu ‚verbergen‘, dass Airbus Deutschland und Hamburg im Wettbewerb gegen Toulouse verloren haben, wird der Begriff

Endlinienfertigung, Endmontage oder ‚final assembly line‘

neu bestimmt. Von der Airbus Muttergesellschaft und von allen internationalen Fachleuten wird der Begriff gebraucht, um damit das Zusammenfügen aller Teile zu einem flugfertigen Flugzeug zu definieren.

**(vgl. [www.airbus.com/about/manufacturing.asp](http://www.airbus.com/about/manufacturing.asp) und flight international 2-8 January 2001 S. 56 f)**

Airbus Deutschland ‚verkauft‘ dagegen die Lackierung und Kabineneinrichtung stets als Teil der Endmontage oder Endlinienfertigung oder ‚final assembly line‘.

Die Airbus Muttergesellschaft spricht von „the A 380 will be assembled in Toulouse“ oder sagt, in Toulouse erfolge „structural assembly, final equipping and production test flights“.

In Hamburg dagegen ‚cabin furnishing system installation and painting. Oder ‚final assembly line A 380 Toulouse‘ (a.a.O). Flight international schreibt, in Hamburg fände das ‚interior fitting‘ statt. (a.a.O).

Es fällt schwer, hinter diesem Widerspruch nicht eine absichtsvolle Desinformationsstrategie zu vermuten. Desinformation, sagt jede Lebenserfahrung, soll die tatsächlichen Absichten verbergen.

Zusammenfassend sei wiederholt, die Recherche ergibt für die in Hamburg verbleibenden Arbeitsschritte Lackierung, Einrichtung, teilweise Auslieferung 400 Arbeitsplätze, die intern besetzt werden können. Fachkräfte sind von den kleineren Airbustypen her vorhanden. Die immer wieder genannten 4.000 Arbeitsplätze sind von Airbus Deutschland so vage in Aussicht gestellt, dass sie als Entscheidungsgrundlage keine Bedeutung haben können und dürfen.

Selbst ein Gutachter des Prognos II Gutachtens, Prof. Kirchhoff, behauptet, man habe keine wirklich objektiven Zahlen, weil alle Daten ungeprüft vom Begünstigten übernommen werden mußten.

Wenn der Teil des A 380-Programms entfällt, der von einer Landebahnverlängerung abhängig sein soll, fallen 400 Arbeitsplätze weg. Das sind ca. 4 % der heutigen 9.500 Arbeitsplätze.

3. Kommt der gesamte Luftfahrtstandort in Gefahr, wenn die Landebahn nicht verlängert wird? Das behauptet die Wirtschaftsbehörde in der Begründung der Gesetzesvorlage. Hamburg bliebe dann nicht „erste Liga“ der Flugzeugproduktion.

3.1 Das ist unglaublich. Wenn Lackierung, Einrichtung und teilweise Auslieferung entfallen, blieben die schon bestehenden 9.500 Arbeitsplätze. Die Lufthansa Werft mit 8.500 direkten und 1.500 indirekten Arbeitsplätzen bleibt ebenfalls unberührt. Mit 19.500 Arbeitsplätzen in der Luftfahrtindustrie ist Hamburg bereits völlig unabhängig von der Lackierung etc. des A 380, ein Erst-Liga Spieler, nicht hinter, sondern neben Seattle und Toulouse.

3.2 Auch die Behauptung, nicht unmittelbar aber langfristig sei der Luftfahrtstandort in Gefahr, ist durch nichts belegt.  
Bestimmte Auguren behaupten, dann sei Hamburg von weiteren Entwicklungen ausgeschlossen. Aber die Produktion eines neuen Airbus-Großraumflugzeugs, das Lande/Startbahnen von 3.273 m braucht, ist für die nächsten 25 Jahre ausgeschlossen.

**(vgl. Lebensdauer Jumbo)**

Für die ‚normalen‘ Airbusse A 318, A 319, A 321 ist Hamburg ohnehin das Kompetenz-Zentrum. Diese Typen werden in viel größeren Stückzahlen produziert. Ihre Produktion und Verwendung ist viel flexibler. Ihre Weiterentwicklung findet in Hamburg unabhängig davon statt, ob der A 380 hierher kommt oder nicht.

Das alles ist, wie die Hamburger sagen, ‚Tedje mit de Utsichten‘, keine seriöse Entscheidungsgrundlage auf der ein Konzern eigenes Kapital investieren würde. Die Hallen auf dem Mühlenberger Loch werden über Bundeskredite finanziert.

**(vgl. Airbus News, Juli 2003 S. 1)**

Airbus Deutschland geht kein wirkliches Risiko ein. Der Kredit muss erst aus dem Erlös für die A 380 zurückgezahlt werden.

4. Ist Hamburg ohne Auslieferungslager (delivery) kein key player mehr?

Dazu drei Zitate:

4.1. Herr Gante, Geschäftsführer Airbus bis 31.12.2002, zu mir im Beisein eines Staatsrates am 23.09.2003:

*„Was reiten Sie da auf den 400 Arbeitsplätzen für Lackierung und Kabinenausbau rum? Darauf kommt es gar nicht an. Es kommt nur darauf an, dass Hamburg ein delivery center bekommt. Sonst ist Hamburg kein key player mehr. Und jetzt bin ich nicht zitierfähig: Wenn Hamburg kein delivery center bekommt, brauchen wir die ganze Fläche nicht.“*

Ich bin kein Journalist, dem man eine Hintergrund-Information zuraunt. Deshalb zitiere ich auch den letzten Satz.

- 4.2. Herr Puttfarcken, Geschäftsführer Airbus seit 01.01.2003, zum Verleger Heinz Bauer und mir am 01.10.2003:

*„Wenn Lackierung und Kabinenausbau nicht auf Finkenwerder besorgt werden, kommt auch keine Kundenauslieferung. Kundenauslieferung ist aber entscheidend dafür, dass Hamburg key player bleibt.“*

- 4.3. Dazu sagt Monsieur Forgeard, Vorstandssprecher der Muttergesellschaft (SPIEGEL 49/2000):

*„Die Auslieferung ist doch nur ein Prestige-Akt mit einer Zeremonie, netten Reden und schönen Bildern.“*

Herr Forgeard stellt damit gegenüber nachgeordneten Geschäftsführern fest, ein delivery center mache keinen Standort zum key player.

- 4.4. Die nachgeordneten Geschäftsführer und jene Hamburger Politiker, die für „schöne Bilder“ in Frage kommen, bestreiten die Aussage von Herrn Forgeard. Sie behaupten, das delivery center schaffe die Kundenkontakte, die Airbus Deutschland zum key player machen.

Um die Glaubwürdigkeit dieser Behauptung zu prüfen, muss noch einmal auf die Aufgabenverteilung zwischen Toulouse und Hamburg verwiesen werden.

Entwicklung, chief-engineering', final assembly line und sales center aller A 380 liegen **in Toulouse**.

Der dortige A 380 Marketing Chef heißt Richard Carcaillet und arbeitet in räumlicher Nähe zu Herrn Forgeard. Er sucht Kontakte zu den ‚airlines‘, baut diese Kundenkontakte aus und konzentriert sie **in Toulouse**.

**In Toulouse** werden die Verkaufsstrategien entwickelt und durchgeführt.

**In Toulouse** stehen Modelle des A 380.

Die möglichen Kunden können dort schon seit längerem Modellkabinen prüfen, die **in Toulouse** entwickelt wurden.

**In Toulouse** werden mit den Kunden die Verträge geschlossen und die weiteren Kontakte gepflegt.

Ist es glaubwürdig, dass die Herren Carcaillet und im Hintergrund Forgeard der deutschen Tochter und Mitbewerberin Kundenkontakte erlauben?

Im Gespräch mit Heinz Bauer und mir am 01.10.2003 erläutert die Geschäftsführung, für die Auslieferung der Hälfte der A 380 auf Finkenwerder kämen die Piloten der airlines nach Finkenwerder. Sie machten hier durchschnittlich zwischen zwei und sechs Probeflüge, Start und Landung über Hamburg.

Die industriellen Testflüge, mit denen die vertragsgemäßen Flugeigenschaften überprüft werden, werden von Toulouse betreut. Nach den Probeflügen auf den flugfertigen A 380 bringen die Piloten die Maschinen zu ihren Heimatflughäfen.



All das bestätigt die Aussage von Herrn Forgeard, eine ‚delivery‘ macht keinen Standort zum key player.

5. Ist der Standort in Gefahr, wenn Hamburg einer Drohung von Airbus Deutschland, Airbus werde Hamburg als Ganzes verlassen, nicht Folge leistet?

Dazu ein Zitat

Herr Puttfarcken stellte im Gespräch am 01.10.2003 mit Heinz Bauer und mir fest (wörtliche Mitschrift):

*„Wir sagen der Stadt, was wir brauchen, und wenn wir das nicht bekommen, gehen wir woanders hin. Was kann ich am Standort machen? Das ist unsere Philosophie. Wir machen das so. Warum diskutieren wir darüber?“*

Das wurde gegenüber zwei Hamburgern gesagt, die nicht die Produktion von kleinen Airbussen oder die Montage von zwei Rumpfsektionen für den A 380 in Frage stellen. Wir wehren uns dagegen, dass durch eine Restbehandlung des A 380 auf Finkenwerder Grundrechte aufgehoben und der Stadt volkswirtschaftlich großer Schaden zugefügt wird.

Die oben gestellte Frage kann durch Recherche nicht beantwortet werden. Sie gibt aber Anlass zu einer weiteren Frage.

Darf ein Stadtstaat mit einer demokratischen Verfassung und der Verpflichtung, die Grundrechte seiner Bürger zu schützen, sich der Drohung eines Konzerns beugen und seine Bürger enteignen, damit die Konzerntochter am Standort bleibt?

Ein Blick auf die Konzernhierarchie belegt aber, dass Airbus Deutschland die Standortfrage gar nicht entscheiden kann. Außerdem hat die Bundesregierung die Entwicklung des Airbus A 380 mit 2,5 Milliarden € kreditiert. Gegen die Bundesregierung könnte selbst die Konzernspitze nur schwer eine Standortentscheidung treffen.

Denn der Airbus Chef hat ausdrücklich festgestellt, man überlasse den Deutschen Lackierung etc. und Auslieferung, weil nur so gesichert sei, dass auch die deutsche Regierung das Milliardenprojekt fördert.

**(vgl. SPIEGEL 25/2000 S. 82)**

Dort ist auch zu lesen, dass der britische Airbus-Mächtige, John Weston, verlangt, die komplette Montage und die Ausstattung des A 380 müsse an einem Ort geschehen.

**(s. u. ‚Gefahr‘)**

6. Muss Hamburg die Enteignung auf Grund einer Zusage gegenüber Airbus (EADS) vornehmen?

- 6.1. Unter „I Anlass“ in der Begründung der Gesetzesvorlage liest man:

Im wettbewerblichen Verfahren hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg 1997 und 1998 gegenüber Airbus erklärt, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten alle Schritte zu unternehmen, damit zum Zeitpunkt der Vollproduktion des A 380 ab 2006 eine Start- und Landebahn zur Verfügung steht, wie – in Toulouse“.

Im wettbewerblichen Verfahren der Jahre 1997 und 1998 aber auch 1999 bis Anfang 2000 ging es um die Hoffnung auf die im Kurzbericht beschriebene Gesamtfertigung. Zusagen, die für diese Hoffnung gegeben werden, können nicht mehr bindend sein, wenn von Airbus eine gegenteilige Entscheidung getroffen wurde.

- 6.2.** Mir ist von damaligen Mitgliedern des Senats berichtet worden, nachdem die Entscheidung für Toulouse gefallen sei, habe Hamburg auf Druck der Bundesregierung (Kredit!) das Angebot erhalten, ‚furnishing, painting und delivery‘ auf Finkenwerder stattfinden zu lassen. Die von Franzosen dominierte Konzernspitze sei überzeugt gewesen, Hamburg werde angesichts der hohen Kosten und dem zweifelhaften Nutzen das Angebot nicht annehmen. Der damalige Wirtschaftssenator nahm es aber an. Die Begründung lautete, so sichere man sich eine Teilnahme an künftigen Entwicklungen. Die künftigen Entwicklungen sind bis heute nicht spezifiziert. Die Recherchen ergeben, dass sie auch nicht spezifiziert werden können. (s. o.) Diverse Staatsrechtslehrer, die ich befragte, sagen, eine Folgeregierung ist nicht an Zusagen gebunden, die für den Vertragspartner erkennbar gegen wirtschaftliche Vernunft und das Haushaltsrecht verstoßen. Airbus Deutschland lieferte auch für die Zusage durch die Stadt eine Begründung. Der Geschäftsführer, Herr Puttfarcken, berichtet im Hamburger Abendblatt vom 05.09.2003

*„Die geschlossenen Prozessketten waren Grundlage des Planfeststellungsverfahrens. Hierfür wurde nach sorgfältiger Abwägung ein Teil des Mühlenberger Lochs als einzige mögliche Standortlösung erkannt und entschieden.“*

Es sei wiederholt, dass die „geschlossene Prozesskette“ für den A 380 eben nicht nach Hamburg gekommen ist. Die Sprachregelungen, die Airbus Deutschland und die Wirtschaftsbehörde anwenden, um das zu verschleiern, wird von der Airbusspitze und der internationalen Fachpresse nicht mit gemacht. (s. oben 2.3.2)

- 6.3.** Scheinbar besteht ein Widerspruch zwischen den recherchierten Fakten  
(vgl. Ziff. 1 – 6)

Einerseits braucht der A 380 F die Verlängerung der Landebahn offensichtlich nicht. Offensichtlich ist andererseits der Bedarf nach einer längeren Landebahn schon 1998 Bedingung der Bewerbung gewesen.

Dieser Widerspruch löst sich durch Interpretation der zitierten Antwort des Wirtschaftssenators auf eine Interviewfrage auf. Das Enteignungsgesetz sei nötig, „um unsere Zusage an Airbus zur Verlängerung der Startbahn halten zu können“ (Hamburger Abendblatt 29.12.2003).

Damit bestätigt der Senator, was mir alle führenden Herrn aus Politik und Luftfahrtindustrie als eigentlichen Grund für das Enteignungsgesetz nannten. Hamburg und Airbus Deutschland wollen die gleichen Bedingungen wie in Toulouse schaffen, um für mögliche künftige Entwicklungen ein Mitbewerber sein zu können, z. B. könnte das ein utopisches Nurflügelflugzeug sein.

(vgl. SPIEGEL Nr. 1, 2004 S. 99)

In der Begründung zur Gesetzesvorlage heißt es, das deutsche Planungsrecht erlaube einen Planfeststellungsbeschluss nur, wenn ein konkreter Bedarf nachgewiesen ist. In der Realität geht es nicht um einen konkreten Bedarf. Es geht, wie gesagt, darum, Airbus Deutschland GmbH und Hamburg die Möglichkeit offen zu halten, künftig als möglicher Bewerber aufzutreten. Das Offenhalten einer künftigen Möglichkeit rechtfertigt kein Enteignungsgesetz. Selbst wenn das mit der Mehrheit der Bürgerschaft beschlossen würde.

7. Laut Bundesverfassungsgericht setzt die Rechtmäßigkeit eines Einzelfallgesetzes – ein solches soll beschlossen werden – voraus, dass dieses für die Entstehung eines Großprojektes mit entsprechenden Arbeitsplatzzahlen unerlässlich ist.  
Laut Angaben von Airbus Deutschland selbst arbeiten auf Finkenwerder mittlerweile etwa 9.500 Mitarbeiter. Dazu die Prozessaussage des Chefjustitiar Thulke von Airbus Deutschland vom 27.08.2002 (Protokoll S. 2)

*„Auch für den Fall, dass die Start/Landebahn nicht wie angemeldet über den Deich hinaus verlängert werden sollte, wird das Projekt seitens der Beigeladenen durchgeführt werden. Die Passagierversion wird wie ‚gelauncht‘ gefertigt werden und die getätigten Investitionen werden durchgeführt werden.“*

Mit anderen Worten, weder das A 380 Programm noch das Gesamtprogramm Airbus auf Finkenwerder sind von dem angestrebten Einzelfallgesetz abhängig.

8. Die Behauptung in der Begründung der Gesetzesvorlage, die Behörde hätte trotz genereller Zusage (s. o. 7) erst 2002 von Airbus Deutschland den Bedarf nach einer längeren Landebahn erfahren, ist höchst unglaubwürdig.
- 8.1. Die angeblich jetzt erst als notwendig erkannte Länge war schon 1998 eine Bedingung von Airbus für die Kundenauslieferung  
(vgl. **Airbus requirements April 1998**)  
Dort wird ausdrücklich ein Startgewicht von 66 % vorausgesagt.  
Die Kundenauslieferung wird dort als case II aufgeführt. Um diese Kundenauslieferung hatte Hamburg sich beworben.  
Für diesen case II hatte der Staatsrat Gizzas, Wirtschaftsbehörde, Herrn Puttfarcken, Airbus, schriftlich am 10.12.1998 die Zusage gemacht, die Landebahn über den Deich hinaus zu verlängern.  
Ich wiederhole, case II war nicht ein künftig möglicher Bedarf. Es war die Bedingung, ohne die ein Mitbewerber den Zuschlag für den A 380 nicht bekommen konnte.
- 8.2. Schon am 01.11.1994 hatte die DASA Hamburg mitgeteilt, für den damals noch ‚Very Large Capacity Transporter (VLCT)‘ sei eine Landebahnlänge von 3.500 m nötig. Gleichzeitig wird mitgeteilt, es bestehe Bedarf nach einem Sicherheitsstreifen von 4.400 m Länge und 300 m Breite. Im Umkreis von einem Kilometer um die Bahn dürfe keine Wohnbebauung stehen.
- 8.3. Laut Airbus (www.airbus.com-mediacycenter-pressreleases) sind schon im Jahre 2000 A 380 Frachter angeboten, mit einem ‚letter of intent‘ angenommen und 2001 gekauft worden. Ist es vorstellbar, dass eine Fluggesellschaft einen Riesenfrachter kauft, ohne die Lande/Startbahnkonditionen zu kennen?

- 8.4.** Flight international (9.-15.12.2003) berichtet, der A 380 werde 9 to schwerer als geplant. Solche Gewichtsüberschreitungen liegen im Bereich des Wahrscheinlichen. Sie machten schon 1997 nötig, für den unbedingten Bedarf an Landebahnlänge eine Sicherheitsmarge einzukalkulieren.
- 8.5.** Im April 2001 hat der damalige Vorsitzende der oppositionellen CDU Fraktion, Herr von Beust, mit Brief an das CDU Mitglied, Herrn Ganssaue, bedauert, dass die tatsächlich beabsichtigte Landebahnlänge verschleiert werde.
- 8.6.** Hamburg kauft seit 1999 Grundstücke in Neuenfelde. Wie wird das haushaltsrechtlich legitimiert? Offensichtlich hatte der damalige Senat die Absicht, auf alle Bedingungen aus Toulouse einzugehen und sich künftige Möglichkeiten offen zu halten, um als Mitbewerber auch künftig agieren zu können. Es besteht der begründete Verdacht, dass mit der Verschiebung des Enteignungsvorhabens auf 2002 Hamburger Bürger bei Verteidigung ihrer Grundrechte beeinträchtigt wurden.  
Die Begründung dieses Verdachts:  
Wenn mit Planfeststellungsbeschluss i. J. 2000 die Enteignung beschlossen und mit vorläufiger

Besitzeinweisung versehen worden wäre, wäre unmittelbar in die Rechte der Grundstückseigentümer eingegriffen worden. Die so unmittelbar angegriffenen Grundrechteinhaber hätten auch ein Recht gehabt, andere Maßnahmen gerichtlich zu verhindern, die dem Ziel des Planfeststellungsbeschlusses dienten. Sie hätte das Recht gehabt, die Zuschüttung des Mühlenberger Lochs zu verhindern.

Nebenbei: die Vorgängerin von Airbus Deutschland, die DASA teilte im Jahre 1997 den ‚lieben Nachbarn‘ unter der Frage ‚Warum wird nicht das Mühlenberger Loch genutzt?‘ mit: ‚Das Mühlenberger Loch ist Landschaftsschutzgebiet und steht nicht mehr zur Debatte‘.

(vgl. S. 3)

1997 war schon klar, dass Hamburg sich um die Produktion des A 380 bewirbt.

(vgl. oben 8. 2.)

- 9.** Zweifel des Rechnungshofs, ob die Stadt dem Gebot sparsamer Wirtschaftsführung folgt?
- 9.1.** Der Rechnungshof kritisiert im Jahresbericht vom 09.01.2003, dass keine verwaltungsrechtlich korrekte Kosten/Nutzenrechnung aufgestellt worden sei.  
Insbesondere rügt er, dass keine Folgekosten benannt werden, die in eine Kosten/Nutzenrechnung eingestellt werden müssen.  
Wenn das Enteignungsgesetz notwendig ist, um, wie der Wirtschaftssenator sagt, eine Zusage an Airbus zu erfüllen, dann sind die daraus entstehenden Gesamtkosten von mindestens 100 Mil. € auch damals, also im Jahr 2000, schon bekannt gewesen. Ihr Verschweigen ist bis heute ein Verstoß gegen die LHO.  
Sollte Hamburg an eine Zusage gebunden sein, die Landebahn auf die Länge der Toulouser Landebahn zu bringen, wird die Landebahn noch einmal um ca. 250 m verlängert werden, d. h. erneute Folgekosten.

Nebenbei: Der Rechnungshof spricht auch von „(der) Produktion des Airbus A 380“ (S. 150) oder zitiert die Behörde: „.....nach der positiven Entscheidung zugunsten des Standortes Hamburg.“ Oder spricht von „Endlinienfertigung“.

Auch hier die Sprachregelung, durch die eine Niederlage zu einem Erfolg gemacht wird.

Wenn die Entscheidung so positiv war, fragt man sich, weshalb der Rechnungshof auf S. 153, Fußnote, bemerkt, das Hamburg entgangene Produktionsvolumen sei durch ein Kompetenzzentrum für ‚Single Aisle‘ Fertigung kompensiert worden.

- 9.2.** Der Rechnungshof kritisiert ferner, dass der Senat Effekte für die Metropolregion mit Mitteln aus dem Hamburger Haushalt bewirken will.

Nebenbei: Die Verwendung des Ausdrucks ‚Metropolregion‘ dient dazu, die Arbeitsplätze für Airbus in Niedersachsen z. B. Stade, Nordenham und in Schleswig-Holstein zu denen auf Finkenwerder dazuzuzählen.

Daraus wird dann das Totschlagargument, diejenigen die sich gegen den Überflug des einen Riesenmodells und die Enteignung wehren, wollten Tausende von Arbeitsplätzen vernichten.

- 9.3.** Der Rechnungshof rügt, dass das Prognos-Gutachten, das nach der Entscheidung für Toulouse, den verbleibenden Effekt für Hamburg bestimmen soll nicht mehr auf die Wertschöpfung eingeht. Der damalige Wirtschaftssenator hatte laut ‚SPIEGEL‘ und anderen Quellen immer wieder betont, er werde das Projekt A 380 mit allen Mitteln realisieren. Die damalige SPD-Regierung benutzte ihre A 380 „Erfolge“ als Wahlkampfwanne 2001. Bürgermeister-Kandidat Mirow wiederholt das 2004.

Daher ist es nach der Lebenserfahrung kein Zufall, dass das Prognos-Gutachten nicht mehr auf die Wertschöpfung eingeht.

Lackierung/Einrichtung und Auslieferung bringen keine wesentliche Wertschöpfung nach Hamburg.

60 % der Arbeitnehmer wohnen zudem außerhalb Hamburgs, sind dort steuerpflichtig.

## **10. RISIKO-ANALYSE**

Am 12.10.2000 hat die CDU Fraktion den Senat aufgefordert, eine Risiko-Analyse zu erstellen. Das hätte sie nicht getan, wenn sie nicht von der Notwendigkeit einer solchen Analyse überzeugt gewesen wäre.

Wenn heute Probeflüge mit einem Gewicht durchgeführt werden müssen, dessen Größe man damals noch nicht kannte, ist das Risiko gewachsen.

Die Risiko-Analyse ist noch notwendiger geworden.

In einem Unglücksfall wäre die Stadt wegen grober Fahrlässigkeit zu derzeit unvorstellbarem Schadensersatz verpflichtet.

## **11. EINE HOFFNUNG**

Ein Unternehmer, der Aufträge für Airbus ausführte, berichtet, in der Behörde und in der Airbus Deutschland GmbH werde die Hoffnung gehegt, man könne den Beschluß, Entwicklung, ‚chief engineering, final assembly and sales center‘ des A 380 nach Toulouse zu legen, rückgängig machen. Man wolle sich die Möglichkeit offenhalten, die geschlossene Prozeßkette von der Entwicklung bis zur Auslieferung nach Hamburg zu holen.

Um dieser Hoffnung eine Chance zu geben, müsse Hamburg die gleichen Bedingungen, wie Toulouse sie jetzt schon biete, herstellen (3.500 m Landebahn!)

Gewöhnlich gut informierte Kreise erklären, dies stünde hinter der Formulierung, „man müsse sich für künftige Entwicklungen offen halten“. Um diese Hoffnung glaubhaft zu machen, wird darauf verwiesen, dass schon heute viele Ingenieure, die am A 380 arbeiten, in Hamburg wohnen und ständig hin und her fliegen, weil sie im langweiligen Toulouse nicht wohnen wollen.

Angesichts der unter 1 – 6 dargestellten Desinformationskampagne besitzt dies Gerücht einen sehr hohen Wahrscheinlichkeitsgrad.

Damit sei gesagt, es ist sehr wahrscheinlich, dass dieses Ziel in Hamburg verfolgt wird.

Es ist aber sehr unwahrscheinlich, dass dieses Ziel angesichts der Dominanz der Franzosen in der Muttergesellschaft Airbus und im Konzerndach EADS erreicht wird.

## 12. GEFAHR

Gewöhnlich gut informierte Franzosen aus der Airbus-Familie gehen ganz im Gegensatz zu der Hoffnung (s. o. 11) davon aus, dass Airbus sobald als möglich den A 380 vollständig nach Toulouse holen wird, weil die Verlagerung nach Hamburg dem Airbus-Grundprinzip von der geschlossenen Prozeßkette widerspricht.

**(vgl. Flight international aaO)**

Die erwähnte Dominanz der Franzosen macht das sehr wahrscheinlich. Die angespannte Weltwirtschaftslage, der teure Euro verlangen auch betriebswirtschaftlich, die Gesamtkompetenz für Großraumflugzeuge in Toulouse zu bündeln.

## 13. ALTERNATIVE

Der A 320 wird von Entwicklung bis Auslieferung nach Finkenwerder geholt. Lackierung, Einrichtung und Auslieferung des A 380 geht dafür nach Toulouse.

Als exklusive Entwicklungs- und Fertigungsstandort aller ‚one aisler‘ wäre Hamburg unangreifbarer internationaler key player.

Dies war ursprünglich ein ‚strategisches Ziel‘ von Airbus Deutschland und Hamburg.

**(vgl. Postwurfsendung 1997**

**Hamburger Abendblatt v. 24.06.2000)**

Gewöhnlich gut informierte Kreise sagen, Airbus France sei nicht mehr bereit, die Fertigung des A 320 Hamburg zu überlassen, weil Hamburg auf Lackierung und der Auslieferung von 50 % der A 380 bestanden habe.

Das gesamte, an einem Ort konzentrierbare Wertschöpfungsvolumen des A 320 nach Hamburg zu holen, ist fraglos volkswirtschaftlich für den Staat Hamburg sehr viel attraktiver als den A 380 hier lackieren und einrichten zu lassen. Der Markt für den A 320 wächst nach internationalen Fachzeitschriften am stärksten.

Diese Alternative böte auch eine Kompromiß-Linie für Verhandlungen mit den Klägern.

## 14. RECHTSWIDRIGER PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Der Planfeststellungsbeschluß, der zur Zeit Grundlage der Zuschüttung des Mühlenberger Lochs und der Bautätigkeit ist, wurde vom Verwaltungsgericht für rechtswidrig erklärt.

Diese Rechtswidrigkeit wird nicht durch ein nachgeschobenes Einzelfallgesetz geheilt.

Die Betroffenen südlich und nördlich der Elbe verfügen über Entschlossenheit, Erfahrung und Finanzmittel, um bis vor den Europäischen Gerichtshof zu gehen.

Je weiter die Gerichte vom Standort Hamburg mit seinen Interessenvertretern und unausweichlichen Stimmungen entfernt sind, um so wahrscheinlicher wird, dass der vom Grundgesetzgeber gesteckte Rahmen und nicht mehr das Ziel des administrativen Planfeststellungsbeschlusses das Urteil bestimmen. Die Rechtsunsicherheit wächst und wird über Jahre anhalten.

## 15. SOFORTIGE BESITZEINWEISUNG?

Die sofortige Besitzeinweisung setzt voraus, dass der Gesetzeszweck ohne eine sofortige Besitzeinweisung nachhaltig gefährdet ist.

Bisher ist nicht einmal geklärt, ob und welche Frachter des A 380 Typs eine längere Start/Landebahn brauchen.

Falls bestimmte Frachter des A 380 Typ für Probeflüge mit 2/3 Maximalgeschwindigkeit für Landung/Start tatsächlich 3.273 m brauchen, könnte das bis zur endgültigen Klärung der Rechtslage in Toulouse und Fuhlsbüttel geschehen.

gez. Hark Bohm  
Hamburg, den 16.01.04

*Hinweis: Diese Unterlage wird auch der Presse zugesandt.*