



Uwe Westphal
Renate Nimtz-Köster

Das Mühlenberger Milliardenloch

Wie ein Flugzeug
die Politik beherrscht

Nautilus

Renate Nimtz-Köster, Uwe Westphal

DAS MÜHLENBERGER MILLIARDENLOCH oder wie ein Flugzeug die Politik beherrscht

Broschur, 224 Seiten, illustriert, 2005

ISBN: 978-3-89401-472-8, 14,90 €

Titel im Buchhandel vergriffen. Restexemplare beim Verlag erhältlich

<https://edition-nautilus.de/programm/das-muehlenberger-milliardenloch>

Beschreibung

In Hamburg wird derzeit ein gigantisches Industrieprojekt vorangetrieben, das weit über die Grenzen der Hansestadt hinaus als Paradebeispiel für die negativen Folgen der Globalisierung gelten kann. Für die prestigeträchtige Beteiligung am Bau des neu entwickelten Airbus A380, des weltweit größten Luxus-Jets, war die Stadt Hamburg zu jedem Opfer bereit. Mit fast 700 Millionen Euro Steuergeldern bereiteten die Politiker dem Privatunternehmen EADS/Airbus das gewünschte Terrain: Für das vage Versprechen von mehreren Tausend Arbeitsplätzen wurde das »Mühlenberger Loch«, eine international geschützte Elbbucht, teilweise zubetoniert. Unter den monströsen Werkshallen verschwand das größte Süßwasserwatt Europas, ein Paradies für Fische und Wasservögel. Gleichzeitig bedroht das Projekt das »Alte Land«, eine einzigartige Kulturlandschaft und Nordeuropas bedeutendstes Obstanbaugebiet. Dagegen protestiert das »Schutzbündnis für Hamburgs Elbregion«, mit 30.000 Mitgliedern die größte Bürgerinitiative in der Geschichte Deutschlands. Die Durchsetzung dieses Vorhabens entwickelte sich zu einem internationalen Politskandal, in den auch die Bundesregierung und die EU-Kommission in Brüssel verwickelt sind. Das Buch zeigt, wie ein international agierender Luftfahrt- und Rüstungskonzern mit Hilfe willfähriger Politiker die Entwicklung einer ganzen Metropolregion bestimmt. Die Aushebelung von EU-Recht durch politische Einflussnahme des Bundeskanzlers und die Anpassung von Bundes- und Landesgesetzen an die Vorgaben des Konzerns dürften bundesweit ohne Beispiel sein.

Autoren

Renate-Nimtz-Koester, Philologin, arbeitet seit 27 Jahren als Wissenschaftsredakteurin beim Nachrichtenmagazin »Der Spiegel«.

Dr. Uwe Westphal, Diplom-Biologe, ist engagiert im Bereich Naturschutz und arbeitet als Fachjournalist sowie Buchautor zu Umwelt, Natur und Wissenschaft.

Der Airbus-Streit – eine Chronologie

1979: Die Flugzeugwerft Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), Vorgängerin des Airbus-Werks in Hamburg-Finkenwerder, beantragt auf Drängen der Hamburger Wirtschaftsbehörde eine Erweiterung ihrer Betriebsfläche in die Elb-
bucht „Mühlenberger Loch“ (MüLo).

Dezember 1981: MBB verzichtet nach breitem Widerstand aus Öffentlichkeit und Politik auf die Werkserweiterung ins MüLo.

Mai 1982: Der Hamburger Senat (Landesregierung) weist das MüLo als Landschaftsschutzgebiet aus.

1997: Der Senat diskutiert öffentlich seine Absicht, sich für den Bau des geplanten Großraumflugzeugs A3XX (heute A380) zu bewerben.

Januar 1998: Hamburg deklariert das MüLo als „Besonderes Schutzgebiet“ nach der EU-Vogelschutz-Richtlinie.

April 1998: Airbus legt allen Bewerbern einen Forderungskatalog als Voraussetzung für die Ansiedlung eines A380-Montagewerks vor. Darin ist auch die Länge der Start- und Landebahn festgelegt, die die Stadt Hamburg der Öffentlichkeit verheimlicht.

Juni 1998: Hamburg bewirbt sich offiziell als Standort für die „Endlinienfertigung“, d.h. die komplette Montage des A380. Mehrere Umweltverbände reichen Beschwerde bei der EU-Kommission wegen der geplanten Zerstörung des EU-Schutzgebietes Mühlenberger Loch ein.

Oktober 1998: Wirtschaftsbehörde und Airbus beantragen, für die Erweiterung des Betriebsgeländes eine 170 ha große Teilfläche des MüLo zu verfüllen und die Start- und Landebahn auf 2684 Meter zu verlängern.

Dezember 1998: Hamburg meldet das MüLo als Europäisches Naturschutzgebiet nach der „Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“ in Brüssel an – Voraussetzung für eine Ausnahmegenehmigung von den strengen Schutzvorschriften.

Dezember 1998: Wirtschaftsstaatsrat Heinz Giszas bietet Airbus eine Verlängerung der Start-/Landebahn auf 3185 m an.

Februar 1999: Während des dreiwöchigen Erörterungstermins zur Airbus-Werkserweiterung wird das bisher unbekannte Schreiben von Staatsrat Giszas den Projektgegnern zugespielt. Die Wirtschaftsbehörde tritt gleichzeitig als Antragstellerin, Erörterungs- und Genehmigungsbehörde auf.

August 1999: EU-Umweltkommissarin Ritt Bjerregaard leitet wegen der geplanten Beeinträchtigung des MüLo ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein.

September 1999: Airbus fordert von den Bewerbern um den Bau des A380 eine Landebahnlänge von 3500 Meter. Wirtschaftssenator Thomas Mirow gibt hierfür eine politische Zusage ab, obwohl eine so lange Bahn das zum Stadtstaat Hamburg gehörige Obstbauerdorf Neuenfelde zerstören würde.

Oktober 1999: Betroffene Bauern, Bürger und Verbände gründen ein „Schutzbündnis für Hamburgs Elbregion“, mit rund 30.000 Menschen die größte Bürgerinitiative Deutschlands.

Dezember 1999: Airbus erteilt dreien der ursprünglich fünf Bewerberstädte um die A380-Fertigung eine Absage, darun-

ter auch Rostock-Laage. Damit sind nur noch Toulouse und Hamburg im Rennen.

März 2000: Bundeskanzler Gerhard Schröder bittet EU-Präsident Romano Prodi, sich persönlich dafür einzusetzen, dass die Umweltkommissarin die erforderliche, aber bis dahin verweigerte Genehmigung für das umstrittene Vorhaben erteilt.

April 2000: Bjerregaard-Nachfolgerin Margot Wallström genehmigt formal die Teilverfüllung des Mühlenberger Lochs.

Mai 2000: Die Wirtschaftsbehörde erlässt die Planfeststellungsbeschlüsse (behördliche Genehmigung) für die Teilverfüllung des Mühlenberger Lochs sowie für die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen „Hahnöfersand“ und „Haseldorfer Marsch“.

Juni 2000: Airbus gibt seine Standortentscheidung für den Bau des A380 bekannt: Die Endmontage findet im Hauptwerk Toulouse statt, Hamburg übernimmt die Montage zweier Rumpfsegmente, den Innenausbau und die Lackierung sowie die Auslieferung an Kunden aus Europa und dem Mittleren Osten – insgesamt nur fünf Prozent am Produktionswert eines A380.

Juni/Juli 2000: Knapp 300 betroffene Privatpersonen sowie mehrere Umweltverbände reichen vor dem Verwaltungsgericht Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse ein.

Juli 2000: Die Wirtschaftsbehörde ordnet die „sofortige Vollziehbarkeit“ der Planfeststellungsbeschlüsse an, obwohl Airbus eine Entscheidung über den tatsächlichen Bau des A380 erst für das Jahresende angekündigt hat. Die Bauarbeiten sollen unmittelbar nach einer positiven Entscheidung beginnen.

September/Oktober 2000: Senat und Bürgerschaft (Parlament) stellen trotz schwieriger Haushaltslage Finanzmittel von 665 Millionen Euro (1,3 Milliarden DM) für das Vorhaben zur Verfügung.

Dezember 2000: Das Hamburger Verwaltungsgericht (VG) verhängt vorsorglich einen Baustopp für die Arbeiten im Mühlenberger Loch – wenige Stunden später gibt Airbus seine Entscheidung zum Bau des A380 bekannt. Das VG betont, dass das Vorhaben nicht gemeinnützig sei, sondern allein dem Interesse eines privaten Unternehmens diene.

Januar 2001: Die Wirtschaftsbehörde und Airbus legen beim Hamburger Obergerverwaltungsgericht (OVG) Widerspruch gegen die Entscheidung der Vorinstanz ein. Airbus droht dem OVG, im Falle einer für das Unternehmen negativen Entscheidung die gesamte Produktion des A380 nach Toulouse zu verlagern, und setzt eine Frist bis Mitte Februar.

In einer weiteren Entscheidung hält das VG die von Brüssel erteilte Ausnahmegenehmigung und damit die Zerstörung des Mühlenberger Elbwatts für rechtswidrig, verweigert den Umweltverbänden jedoch aus formalen Gründen das Klage-recht.

Februar 2001: Das OVG hebt im Eilverfahren den Baustopp auf, ohne in der Sache zu entscheiden. Zwei Tage später beginnen die Bauarbeiten im MüLo.

März/April 2001: Umweltverbände und Privatkläger legen beim Bundesverfassungsgericht (BVerfG) in Karlsruhe Beschwerden ein und stellen Eilanträge auf einstweilige Anordnung eines Baustopps.

Mai 2001: Das BVerfG weist die Eilanträge ab.

September 2001: Das BVerfG weist die Verfassungsbeschwerden ab.

September 2001: Ein internationales Expertenteam besichtigt im Rahmen einer „Ramsar-Beratungsmission“ den Eingriff ins Mühlenberger Elbwatt sowie die geplanten Ausgleichsmaßnahmen. Das Gremium bescheinigt Deutschland massive Verstöße gegen die Ramsar-Konvention zum Schutz international bedeutsamer Feuchtgebiete.

Oktober 2001: Das VG Schleswig erklärt die geplante Ausgleichsmaßnahme in der Haseldorfer Marsch für rechtswidrig und verhängt einen Baustopp. Eine Beschwerde der Stadt Hamburg beim OVG Schleswig wird im Februar 2002 abgewiesen. Obwohl durch diese Entscheidung eine wesentliche Voraussetzung für die EU-rechtliche Genehmigung des Gesamtvorhabens entfallen ist, werden die Bauarbeiten im MüLo unverändert fortgeführt.

November 2001: Hamburg übergibt eine erste baufertige Teilfläche im ehemaligen Elbwatt an Airbus.

Februar 2002: Der Senat beschließt einen Gesetzentwurf, der die vom Verwaltungsgericht in Frage gestellte Gemeinnützigkeit der Airbus-Werkserweiterung festschreibt.

April 2002: Auf der im November übergebenen Teilfläche wird der Grundstein für die erste A380-Montagehalle gelegt. Kurz darauf kündigt Airbus die Forderung nach einem weiteren Ausbau der Werkslandebahn an.

Juni 2002: Airbus beantragt den Ausbau der Start-/Landebahn auf 3273 Meter – 589 Meter mehr als im Planfeststellungsverfahren zur Werkserweiterung gefordert und genehmigt. Nach Darstellung des Konzerns ist die längere Landebahn Voraussetzung für die Kundenauslieferung der A380-Frachtversion.

Juli 2002: Der Senat unterstützt den Airbus-Antrag und stellt für die Verlängerung der Werkspiste weitere 56 Millionen Euro Steuergelder bereit.

August 2002: Das Hamburger Verwaltungsgericht hebt im Hauptverfahren den Planfeststellungsbeschluss vom Mai 2000 für die Werksenerweiterung auf, erlässt aber keinen Baustopp. Die Bauarbeiten im Mühlenberger Loch werden planmäßig fortgeführt. Gleichzeitig erklärt das Gericht die vom Senat erlassene „Lex Airbus“, die das Vorhaben per definitionem als gemeinnützig deklariert, für nichtig. Begründung: Ein solches Gesetz sei Sache des Bundesgesetzgebers und dürfe zudem nicht rückwirkend erlassen werden, um das Projekt nachträglich zu legalisieren.

Mai 2003: Bundeskanzler Schröder sagt der Stadt Hamburg zu, sich für eine Änderung des Bundesluftverkehrsgesetzes einzusetzen. Damit soll für die Bundesländer eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, auch einen privaten Werksflugplatz als gemeinnützig zu deklarieren und betroffene Grundeigentümer notfalls enteignen zu können.

Juni 2003: Bundeskabinett und Bundesrat stimmen der Gesetzesänderung zu.

September 2003: Die Hamburger Wirtschaftsbehörde legt die Pläne zur weiteren Verlängerung der Start-/Landebahn aus, die nach dem Ausbau bis unmittelbar an das Dorf Neuenfelde im Alten Land reichen wird.

Oktober 2003: Der Bundestag verabschiedet die Änderung des Bundesluftverkehrsgesetzes.

Januar 2004: Auf dem Erörterungstermin zur Landebahnverlängerung gelingt es Airbus nicht, den Bedarf für das Vorhaben zu begründen. Eine plausible Bedarfsbegründung hatte die Hamburger Bürgerschaft jedoch als Voraussetzung für ein Enteignungsgesetz gefordert.

Februar 2004: Die Hamburger Bürgerschaft beschließt trotz fehlender Bedarfsbegründung und verfassungsrechtlicher Bedenken unabhängiger Juristen ein Enteignungsgesetz für

Airbus auf der Grundlage des geänderten Bundesluftverkehrsgesetzes.

April 2004: Die Stadt lässt in Neuenfelde die ersten Häuser abreißen – noch vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zur Landebahnverlängerung. Weit über 200 Betroffene reichen Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss ein.

Mai 2004: Airbus und die Stadt scheitern mit ihrem Versuch, in einer „geheimen Kommandoaktion“ am Himmelfahrtsfest den Hochwasserschutzdeich entlang der Elbe vor Neuenfelde wegzureißen, um weitere Fakten zu schaffen. Verwaltungs- und Oberverwaltungsgericht stoppen in Eilentscheidungen das „Himmelfahrtskommando“.

Juni 2004: Das VG Hamburg bestätigt den im Mai verhängten Baustopp und erklärt den Planfeststellungsbeschluss zur Landebahnverlängerung für rechtswidrig.

Juli 2004: Airbus und die Stadt Hamburg schließen einen Vertrag, in dem sich die Stadt verpflichtet, die erforderlichen Flächen für die Verlängerung der Airbus-Landebahn rechtzeitig bereit zu stellen – durch Grunderwerb oder Enteignung.

August 2004: Auch das Hamburger Oberverwaltungsgericht verbietet die Enteignung der Grundeigentümer für die Verlängerung der Werkspiste wegen substantieller rechtlicher Mängel des von der Wirtschaftsbehörde erlassenen Planfeststellungsbeschlusses.

September 2004: Airbus stellt der Stadt ein Ultimatum: Sollten die benötigten Grundstücke nicht bis Mitte November 2004 verfügbar sein, droht der Konzern damit, die prestigeträchtige Auslieferung des A380 komplett in Toulouse vorzunehmen.

Oktober/November 2004: Die Wirtschaftsbehörde und Teile der Presse inszenieren eine Medienkampagne, um verkaufsunwillige Grundeigentümer öffentlich unter Druck zu setzen und so trotz der juristischen Niederlage doch noch in den Besitz der Flächen zu kommen. Die Neuenfelder Obstbauern und die Kirchengemeinde werden bundesweit als Totengräber des Wirtschaftsstandortes Deutschland diffamiert. Airbus verlängert das Ultimatum schrittweise zunächst bis Anfang Dezember 2004, später sogar bis 2006. Die meisten der vor Gericht siegreichen Grundbesitzer geben schließlich entnervt auf und verkaufen ihr Land an die Stadt.

Dezember 2004: Die Stadt verfügt nun über praktisch alle benötigten Flächen – mit Ausnahme einiger weniger Grundstücke im zukünftigen Sicherheitsbereich der verlängerten Landebahn. Hamburg beantragt für die Einschränkung des Sicherheitsstreifens eine Ausnahmegenehmigung beim Bundesverkehrsministerium. Angesichts der unveränderten Rechtslage gibt es weiterhin keine abschließende Rechtssicherheit für die Stadt und den Airbus-Konzern.

Januar 2005: Der Super-Airbus A380 wird in Toulouse der Öffentlichkeit vorgestellt.

April 2005: Nach mehrwöchiger Verzögerung startet der A380 vom Werksflughafen Toulouse aus zum Jungfernflug.