

fene keine Mitteilung und somit keine Kenntnis von einer erfolgten Datenabfrage erhält, entfällt für ihn die Möglichkeit, gerichtlich überprüfen zu lassen, ob die Behörden innerhalb ihrer Befugnisse und der geltenden Gesetze rechtmäßig Daten zu seiner Person verarbeitet bzw. abgerufen haben⁵⁵. Die Protokollierungspflicht läuft damit ins Leere. Zwar kann die Finanzbehörde dem Betroffenen im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen Auskunft darüber erteilen, ob und mit welchem Ergebnis ein Abruf stattgefunden hat, indes besteht im steuerlichen Verfahrensrecht⁵⁶ kein gesetzlicher Anspruch auf Auskunft oder Akteneinsicht⁵⁷. Die indirekte Überprüfung der Speicherungs- und Verwertungspraxis über den Bundesdatenschutzbeauftragten (BfD) verspricht nur teilweise Abhilfe, wenn dem Bürger gegenüber keine Mitteilung erfolgt und eine Auskunft versagt wird. Denn in diesen Fällen ist auch dem BfD eine Auskunft an den Steuerpflichtigen nicht möglich⁵⁸. Damit entfällt für diesen auch die Möglichkeit, sich effektiv gegen eine mögliche Verletzung seines Grundrechts auf informationelle Selbstbestimmung zu wehren⁵⁹. Zudem entfällt für ihn auch die Option zur folgenmindernden Selbstanzeige, wenn das Auskunftersuchen bereits zur Aufdeckung einer Steuerverkürzung geführt hat⁶⁰.

§ 93 b IV AO ist daher wegen Verstoßes gegen Art. 19 IV GG verfassungswidrig und daher nichtig.

IV. Fazit

Die erörterten Regelungen begegnen erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken. Durch die Erweiterung des Kreises der Abfrageberechtigten auf die Finanzbehörden und im

Wege der Amtshilfe auch auf andere Behörden, die über das BfD Zugriff auf das Kontensystem haben, kommt es zu einem erhöhten Datenabruf. Dennoch sind Kontrollmechanismen nicht – weder in strafprozessualer Hinsicht (Richtervorbehalt) noch in datenschutzrechtlicher Hinsicht – vorgesehen.

Die fehlende Benachrichtigung des Steuerpflichtigen, dass ein Datenabruf stattgefunden hat, ermöglicht ihm nicht, die Rechtmäßigkeit der Datenabfrage gerichtlich überprüfen zu lassen. Dies stellt einen Verstoß gegen Art. 19 IV GG dar. Weil weder das Kreditinstitut noch der Steuerpflichtige selbst Kenntnis von den automatisierten Abrufen erhalten, wird für den Steuerpflichtigen nach einer erfolgten Datenabfrage nicht einmal mehr die Möglichkeit einer schadensmindernden Selbstanzeige bestehen. Tatsächlich wird die Hinterziehung von Steuern aus inländischen Kapitalanlagen daher risikoreicher.

Der durch das Gesetz vorgesehene Zugriff der Finanzämter beseitigt nicht die bisherigen Vollzugsdefizite, die einer steuerlichen Belastungsgleichheit entgegenstehen. Vor allem mit dem Verbot der Kontrollmitteilungen in § 30 a AO wird der Finanzverwaltung eines der wirksamsten Mittel der Sachaufklärung genommen. Der Gesetzgeber sollte deswegen § 30 a AO ersatzlos streichen. ■

55 *Simitis/Fucker*, NJW 1990, 2713 (2717).

56 *BFHE* 143, 503 = *BStBl* II 1985, 571 (572) = NJW 1985, 2440.

57 *BT-Dr* 15/1309 zu Nr. 3 (§ 93 b – neu), zu Abs. 4, S. 13.

58 *Simitis/Fucker*, NJW 1990, 2713 (2717).

59 *BVerfG*, NVwZ 2001, 1261 (1263).

60 *Exner*, *Die Welt* v. 9. 8. 2004.

Zur Rechtsprechung

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Dr. Christofer Lenz, Stuttgart

Der Airbus-Baustopp – Wann darf für Arbeitsplätze enteignet werden?*

I. Vorbemerkung

Das *OVG Hamburg* hat den planfestgestellten Ausbau des Sonderlandeplatzes am Airbus-Werk in Hamburg einstweilen gestoppt (§ 80 V VwGO)¹. Dafür wird man in Karlsruhe dankbar gewesen sein, bleibt den Verfassungsrichtern doch einstweilen eine Fortführung ihrer „Boxberg“-Rechtsprechung zu den Voraussetzungen einer Enteignung bei allenfalls mittelbar gemeinnützigen Vorhaben Privater erspart².

Zu „Boxberg“ war es gekommen, weil zur Schaffung von Arbeitsplätzen in einer strukturschwachen Region Baden-Württembergs eine Teststrecke der Firma Daimler-Benz AG auf Privateigentum Dritter im Wege der Unternehmensflurbereinigung ermöglicht werden sollte, was einer Enteignung gleichkommt³. Daimler-Benz hatte sich vertraglich verpflichtet, in Boxberg insgesamt 900 bis 1000 Arbeitsplätze zu schaffen. Das hat dem *BVerfG* nicht gereicht, weil es keine hinreichende gesetzliche Grundlage für den verfolgten Enteignungszweck gab, keine Vorschriften, welche die grundlegenden Enteignungsvoraussetzungen und das Verfahren zu ihrer Ermittlung festlegen und auch keine genügenden gesetzlichen Vorkehrungen zur Sicherung des Enteignungszwecks.

Dogmatische Grundlage dafür ist Art. 14 III 1 GG, wonach die Enteignung nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig ist. Deshalb dürfen private Rechte nicht aus jedem beliebigen öffentlichen Interesse entzogen werden, sondern dafür ist ein „besonders schwerwiegendes, dringendes öffentliches Interesse“ erforderlich⁴.

II. Das Hamburger Airbus-Projekt

Die Entscheidung des *OVG Hamburg* hatte folgenden Hintergrund:

Der Airbus-Konzern will an den beiden gleichwertigen Standorten Hamburg und Toulouse Großraumflugzeuge (A380) produzieren und ausliefern. Jedes einzelne Flugzeug wird teilweise in Hamburg, teilweise in Toulouse gebaut. Ausgeliefert wird an beiden Standorten, im Wesentlichen aufgeteilt nach der Herkunft des Bestellers. Nach Schätzungen von Airbus wird zu 80% die (leichtere) Passagiervariante nachgefragt, zu 20% die (jüngere) Frachtvariante. Zur Ermöglichung von Produktion und Auslieferung der Passagiervariante hat Hamburg am 8. 5. 2000 eine erste Startbahnverlängerung und die Zuschüttung

* Besprechung von *OVG Hamburg*, *Beschl.* v. 9. 8. 2004 – 2 BvS 300/04, NVwZ 2005, 105 = NJW 2005, 312 L (unter Nr. 23 diesem Heft). – Der Autor ist Sozius von *Oppenländer Rechtsanwältinnen* in Stuttgart.

1 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 = NJW 2005, 312 L.

2 Vgl. *BVerfGE* 74, 264 = NJW 1987, 1251 – Boxberg. – Das *BVerfG* muss auch die benachbart liegende Frage nicht entscheiden, ob für eine auf Grund landesrechtlichen Sonderfachplanungsrechts planfestgestellte „Landesmesse“ enteignet werden darf (bejahend *VGH Mannheim*, *Beschl.* v. 26. 7. 2004 – 8 S 902/04 u. 8 S 1102/04), weil hier die Enteignungen in letzter Minute durch eine Gesamtreinigung abgewendet werden konnten.

3 So der Ausgangspunkt von *BVerfGE* 74, 264 (279 ff.) = NJW 1987, 1251.

4 *BVerfGE* 74, 264 (289) = NJW 1987, 1251.

eines Teils der Elbe (Mühlenberger Loch) planfestgestellt. Dieses Projekt ist realisiert⁵. In der Hauptsache hat das *VG Hamburg* diesen Planfeststellungsbeschluss allerdings aufgehoben⁶, über die Berufung ist noch nicht entschieden. 2003 beantragte Airbus die Planfeststellung einer erneuten Startbahnverlängerung, diesmal für die ebenfalls zur Fertigung vorgesehene (schwerere) Frachtversion. Anders als bei der 2000 planfestgestellten Erweiterung müsste für die neue Startbahnverlängerung aber Privateigentum enteignet werden. Hamburg hat deshalb über den Bundesrat eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes herbeigeführt⁷, das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz (W-EG)⁸ erlassen und am 29. 4. 2004 antragsgemäß planfestgestellt. Das *VG Hamburg* hat die aufschiebende Wirkung von Klagen angeordnet, weil der Planfeststellungsbeschluss von 2004 vom Bestand des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2000 abhängt, den das *VG* aber aufgehoben hat⁹.

III. Entscheidung des OVG Hamburg vom 9. 8. 2004

Die Beschwerden von Hamburg und Airbus blieben erfolglos. Das OVG teilt das Ergebnis des *VG*, nicht aber dessen Begründung. Es löst den Fall in der planerischen Abwägung (unten III 1), sieht im Abwägungsvorgang ergebnisrelevante Mängel (unten III 2) und hält sie für nicht heilbar, weil eine antragsgemäße Planfeststellung auch im Ergebnis abwägungsfehlerhaft wäre (unten III 3).

1. Abwägungslösung

Das *OVG Hamburg* konnte den Baustopp nur über einen Abwägungsfehler aufrechterhalten. Die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses aus der Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses von 2000 zu folgern, verbot sich für das OVG. Es hatte im noch bei ihm anhängigen Berufungsverfahren zur Planfeststellung aus dem Jahr 2000 den Hinweis gegeben, dass diese voraussichtlich auf Rechtsgrundlagen beruhe, die auch eine nur mittelbar gemeinnützige Planfeststellung tragen und dass dabei im Wege der Abwägung den Betroffenen auch nachteilige Lärmauswirkungen über die Grenze des § 906 BGB hinaus zugemutet werden können. Tatsächlich schließen jedenfalls nach Auffassung des *BVerfG* die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes eine Planfeststellung zu Gunsten eines privatnützigen Flughafens nicht grundsätzlich aus, jedenfalls nicht unterhalb der Enteignungsschwelle und damit unterhalb des Bereichs, für den die Boxberg-Kriterien gelten. Hier kommt es auf die Abwägung an¹⁰.

2. Art. 14 III GG und das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz

Den Prüfungsmaßstab entnimmt das OVG unmittelbar aus Art. 14 III GG, weil das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz keine Veränderung gebracht habe. Richtig ist zunächst, dass dieses Gesetz keine Legalenteignung vornimmt. Richtig ist auch, dass der Gesetzgeber die verfassungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen für eine Enteignung nicht ent-, sondern nur verschärfen kann¹¹. Eine solche Verschärfung könnte sich hier aus § 3 II Halbs. 1 W-EG ergeben. Die Vorschrift bindet die Enteignung daran, dass das planfestgestellte Vorhaben für die Verwirklichung der in § 1 W-EG genannten Ziele „erhebliche Bedeutung“ hat. Das OVG hat aber zutreffend erkannt, dass diese materielle Voraussetzung nicht schon im Rahmen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung und damit beim Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen ist¹². § 3 II W-EG statuiert eine zusätzliche materielle Voraussetzung nur für die Enteignung, die erst von der Enteignungsbehörde zu prüfen ist; insoweit ordnet § 3 I 2 W-EG nur eine beschränkte enteignungsrechtliche Vorwirkung an.

3. Fehler im Abwägungsvorgang

Das OVG hält der Planfeststellungsbehörde vor, sie habe weder das Abwägungsmaterial vollständig zusammengestellt noch die Bedeutung der betroffenen Belange richtig erfasst.

Die Behörde habe zu wenig das konkrete Vorhaben betrachtet und dabei zu sehr auf Angaben von Airbus vertraut. Schon die Ausführungen von Airbus hätten aber nicht erkennen lassen, in welcher Weise die industrielle Abnahme der Frachtflugzeuge von einer Startbahnverlängerung abhängig war, welche Bedeutung der industriellen Abnahme im Verhältnis zur Abnahme und Auslieferung an die Kunden zukommt und vor allem nicht, welche konkreten Auswirkungen ein Verzicht auf die Durchführung der industriellen Abnahme sowie der Kundenauslieferung der Frachtversion am Standort Hamburg für Airbus und für die Verwirklichung der gemeinnützigen Belange hätte¹³.

Die Urteilsgründe machen deutlich, dass das OVG den Angaben von Airbus nicht (mehr) traut. Einmal, weil die von Airbus jetzt betonte Bedeutung der industriellen Endabnahme aller Maschinen in Hamburg bislang von Airbus selbst nicht als bedeutendes Element der Fertigungsplanung angeführt worden war. Zum anderen, weil die Angaben von Airbus zur Produktionsaufteilung zwischen Hamburg und Toulouse im Widerspruch zu früheren Airbus-Angaben stehen, auf deren Grundlage das OVG die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses von 2000 ermöglicht hatte. Das enttäuschte Vertrauen in Airbus klingt in der Formulierung an, das OVG habe die damaligen Aussagen von Airbus-Vertretern als verbindlich angesehen¹⁴.

Die Planfeststellungsbehörde hätte auch feststellen müssen, welche Folgen eine Nichtrealisierung der Startbahnverlängerung auf die gemeinnützigen Zielsetzungen hätte, und zwar tatsächlich, nicht nur nach den Angaben von Airbus. Der Planfeststellungsbeschluss hatte nur ausgeführt, die Enteignung sei bundesrechtlich nicht ausgeschlossen und das Vorhaben diene dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Werkflugplatz-Enteignungsgesetzes, weil alle Maßnahmen zum Erhalt und zur Erweiterung der Flugzeugproduktion am Standort Hamburg-Finkenwerder den Luftindustriestandort Hamburg sicherten und deshalb hätten private Interessen Enteignungsbetroffener zurückzustehen¹⁵.

Das *OVG Hamburg* fordert demgegenüber zu Recht eine einzelfallorientierte, den Anforderungen des Übermaßverbots genügende Abwägung. Nach dem Standpunkt der Planfeststellungsbehörde hätte jede von Airbus begehrte Ausbaumaßnahme ungeachtet ihres konkreten Gewichts und ihrer Auswirkungen auf die Enteignungsbetroffenen Vorrang vor deren subjektiven Rechten¹⁶. Diese Mängel betreffen den Kern der Abwägung und sind deshalb nach § 10 VIII LuftVG erheblich.

4. Keine Heilungsmöglichkeit

Das OVG hält die Mängel auch nicht für behebbar, weil das Abwägungsergebnis selbst fehlerhaft sein dürfte. Verdienstvoll ist seine Begründung, warum die Planfeststellungsbehörde in solchen Fällen eine inhaltliche Prüfung des kon-

5 Vgl. dazu *BVerfG*, NVwZ 2001, 1148, und NVwZ 2002, 337. S. auch *OVG Hamburg*, NVwZ 2001, 1173 = NJW 2002, 532 L = NordÖR 2001, 135, sowie *VG Hamburg*, NordÖR 2002, 468, und *OVG Hamburg*, Beschl. v. 3. 2. 2003 – 2 Bs 376/02.

6 *VG Hamburg*, NordÖR 2002, 459.

7 12. Gesetz zur Änderung des LuftVG v. 29. 12. 2003, BGBl I, 3093.

8 Vom 18. 2. 2004, HbgGVBl 2004, 95.

9 *VG Hamburg*, Beschl. v. 28. 6. 2004 – 15 E 2345 und 2865/04.

10 Vgl. *BVerfG*, NVwZ 2003, 197 – betreffend die Planfeststellung einer Airbus-Startbahnverlängerung im Jahr 1993.

11 Vgl. *Papier*, in: *Maunz/Dürig/Herzog/Scholz*, GG, Losebl. (Stand: 2003), Art. 14 Rdnr. 573.

12 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (108) = NJW 2005, 312 L.

13 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (108) = NJW 2005, 312 L.

14 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (108 f.) = NJW 2005, 312 L.

15 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (109) = NJW 2005, 312 L.

16 *OVG Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (109) = NJW 2005, 312 L.

kreten Bedarfs auf seine objektive Bedeutung vornehmen muss: Weil anderenfalls Unternehmen nur erklären müssten, dass sie sonst Arbeitsplätze am Standort abbauen oder den Standort durch Wegzug aufgeben. Welche nachteiligen Folgen *nach den Angaben eines Unternehmens* ohne antragsgemäße Verwirklichung seines Vorhabens eintreten würden, ist nicht entscheidend. Gerade Großunternehmen mit mehreren Standorten könnten diese nachteiligen Folgen für einen Standort durch ihre Gestaltungsmöglichkeiten selbst herbeiführen, weshalb zu prüfen ist, ob die Nachteile auch bei einer den Standort grundsätzlich fördernden Unternehmensführung aus sachlich plausiblen Gründen zu befürchten wären. Damit verbietet das OVG Unternehmen nicht die Wahrnehmung ihrer eigenen, auf Gewinnerzielung gerichteten Interessen. Sie macht diese subjektiven Unternehmensinteressen lediglich nicht zum Maßstab für die Zulässigkeit einer Enteignung. Dafür stellt es auf die hier so genannte Figur des „standortfördernden Unternehmers“ ab¹⁷.

Nach diesem Maßstab bestand konkret tatsächlich kein ausreichender Bedarf. Airbus muss sich auf die konzerninterne Variante einer Auslieferung der Frachtflugzeuge am Standort Toulouse verweisen lassen, wo ohnehin ein jenem in Hamburg gleichwertiges Auslieferungszentrum errichtet werden soll. Das OVG betont, dass von 17 derzeit bestellten Frachtmaschinen ohnehin 15 in Toulouse und lediglich zwei in Hamburg ausgeliefert werden sollten. Eine Entscheidung zu Gunsten von Airbus hätte jedenfalls verlangt, dass die Abnahme und Auslieferung der Frachtversion in Hamburg eine „nicht nur unerhebliche“ Zahl zusätzlicher Arbeitsplätze schafft¹⁸. Durch den Verzicht auf die Abnahme und Auslieferung der Frachtmaschinen in Hamburg fiel aber weder eine erhebliche Zahl von (neuen) Arbeitsplätzen weg, noch unterblieben Investitionen von erheblicher oder dauerhafter Bedeutung. Der Standort Hamburg als solcher verliere durch den Verzicht auf Abnahme und Auslieferung der Frachtmaschinen keine Kompetenzen von Gewicht, weil die Frachtmaschinen keinen technologischen Unterschied zu Passagiermaschinen aufweisen. Lackierung und Innenausstattung auch der Frachtmaschinen blieben in Hamburg möglich, lediglich der technische Abnahmeflug und damit ein vergleichsweise kleiner Arbeitsanteil fiel weg. Dass Kundenwünsche nach einer Auslieferung in Hamburg an Stelle in Toulouse keine Enteignung rechtfertigen können, versteht sich von selbst, besonders dann, wenn wie bei Airbus ohnehin an beiden Standorten ausgeliefert wird. Überzeugend zurückgewiesen hat das OVG auch das Airbus-Argument, Hamburg würde so zu einem Standort „2. Klasse“. Solche Überlegungen trennen nicht hinreichend zwischen nachteiligen Wirkungen, die aus sachlichen Gründen plausibel sind und Entwicklungen, die durch konzerninterne Vorgaben unabhängig von sachlichen Notwendigkeiten gesteuert werden können. Der hamburgische Gesetzgeber hat Airbus zwar eine Stellung eingeräumt, die über jene anderer Wirtschaftsunternehmen hinausgeht, aber die Maßstäbe und Grenzen des Art. 14 III GG nicht verändert¹⁹.

IV. Ruf nach dem Gesetzgeber sinnlos

Damit beugt das OVG *Hamburg* selbst dem in solchen Situationen gerne einsetzenden Ruf nach der Korrektur durch den Gesetzgeber vor. Eine solche Korrektur ist dem Gesetzgeber aus den vom OVG überzeugend herausgearbeiteten Gründen in verfassungskonformer Weise nicht möglich. Der hamburgische Gesetzgeber sollte sich vielmehr fragen, ob er nicht schon bislang zu viel des „Guten“ getan hat. Sein

erster Versuch, das „Gesetz zum Erhalt und zur Stärkung des Luftfahrtindustriestandorts Hamburg“²⁰, überschritt seine Kompetenz²¹. Hamburg hat den Bundesgesetzgeber im Interesse von Airbus dazu veranlasst, den Ländern in § 28 I 2 LuftVG die Befugnis einzuräumen, Enteignungen für Sonderflugplätze vorzusehen. Diese Möglichkeit hat es durch das Werkflugplatz-Enteignungsgesetz für alle Airbus-Erweiterungen auszunutzen versucht. Die Entscheidung des OVG *Hamburg* zeigt, dass dieses Gesetz die erforderliche Abwägung bezogen auf das konkrete Projekt weder selbst vornimmt noch ihre Vornahme im Planfeststellungsverfahren gewährleistet. In dem Bemühen, die Boxberg-Vorgaben zu erfüllen²², sieht § 4 I W-EG den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags vor, „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.“

Einen solchen Vertrag haben Airbus und Hamburg am 9. 7. 2004 abgeschlossen. Airbus hat sich darin verpflichtet, die notwendigen Werksinfrastrukturinvestitionen und Maßnahmen zu tätigen, damit Produktion und Auslieferung der Frachtversion des A 380 ermöglicht werden. Diese Investitionen und Maßnahmen umfassen insbesondere die Hallen für die Struktur- und Ausstattungsmontage, Lackierhallen, das Auslieferungszentrum sowie Abstellplätze. All diese Maßnahmen und Einrichtungen werden aber schon für Produktions- und Vermarktungsmaßnahmen gebraucht, die Airbus – auch für die Frachtmaschinen – auf der bestehenden Start- und Landebahn abwickeln kann. Deshalb hat Airbus im Gefolge der OVG-Entscheidung auch keine vertraglichen Haftungsansprüche gegen Hamburg, weil „das Vorhaben“ hinsichtlich der Frachtversion des A380 gleichwohl am Standort Hamburg durchgeführt werden kann. Nach dem Vertrag zwischen Hamburg und Airbus wäre das nur dann nicht der Fall, wenn Airbus die gegenüber Kunden der Frachtversion eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllen könnte. Die bestehende Startbahn ermöglicht es Airbus aber, auch die Frachtmaschine in Hamburg endzufertigen²³; nur für die Auslieferung müsste auf Toulouse zurückgegriffen werden.

V. Zusammenfassung

Die Entscheidung des OVG *Hamburg* gibt Anlass zum Innehalten – auch über Hamburg hinaus. Weil Arbeitsplätze seit langem knapp sind, sind sie auf allen Ebenen zum goldenen Kalb geworden. Die jetzt gestoppte, nochmalige Erweiterung der Airbus-Startbahn in Hamburg zeigt beispielhaft, dass die politisch Verantwortlichen allzu leicht Gefahr laufen, sich von Großunternehmen am Nasenring „Standortpolitik“ herumführen zu lassen. Das muss in einem Rechtsstaat schief gehen, wenn die verfassungsrechtlichen Vorgaben für erforderliche Enteignungen missachtet werden. Die politisch Verantwortlichen tun gut daran, die erwarteten Arbeitsplatzgewinne und sonstige mittelbare Gemeinwohl-vorteile objektiv und im Zweifel konservativ zu ermitteln, an Stelle ungeprüft Angaben des privaten Unternehmens zu übernehmen. Die Entscheidung des OVG *Hamburg* lehrt, dass sie dazu im Fall der Enteignung rechtlich ohnehin verpflichtet sind. ■

17 OVG *Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (109) = NJW 2005, 312 L.

18 So selbst § 1 II 2 Nr. 3 W-EG, auf den das OVG *Hamburg* nicht eingeht.

19 OVG *Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (110) = NJW 2005, 312 L.

20 Vom 12. 7. 2002, HbgGVBl, S. 96.

21 Zutreffend VG *Hamburg*, NordÖR 2002, 459 (467); ebenso Lenz, NordÖR 2002, 442.

22 Vgl. die Begr. des GE, Bürgerschafts-Dr 17/3920, S. 2 u. 8.

23 So ausdr. OVG *Hamburg*, NVwZ 2005, 105 (110) = NJW 2005, 312 L.