



# HESSISCHER LANDTAG

26. 08. 2008

## 13. Sitzung

Wiesbaden, den 26. August 2008

	Seite		Seite
<b>Amtliche Mitteilungen</b> . . . . .	741	Frage 42 . . . . .	746
<i>Entgegenommen</i> . . . . .	742	Peter Stephan . . . . .	746
Präsident Norbert Kartmann . . . . .	741	Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	747
Mathias Wagner (Taunus) . . . . .	742	Norbert Schmitt . . . . .	747
Reinhard Kahl . . . . .	742		
Axel Wintermeyer . . . . .	742	Frage 43 . . . . .	747
		Peter Stephan . . . . .	747
54. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend <b>konsequenten Nichtraucherchutz einfach und bundeseinheitlich umsetzen</b>		Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	747
– Drucks. 17/514 – . . . . .	742		
<i>Wurde nach § 28 Abs. 3 dem Sozialpolitischen Ausschuss überwiesen</i> . . . . .	742	Frage 44 . . . . .	747
Präsident Norbert Kartmann . . . . .	742	Wolfgang Greilich . . . . .	747
		Minister Jürgen Banzer . . . . .	748
		Dorothea Henzler . . . . .	748
1. <b>Fragestunde</b>			
– Drucks. 17/351 – . . . . .	743	Frage 45 . . . . .	748
<i>Abgehalten</i> . . . . .	753	Barbara Cárdenas . . . . .	748
Präsident Norbert Kartmann . . . . .	743	Minister Jürgen Banzer . . . . .	748
		<i>siehe auch Anlage 1</i> . . . . .	791
Frage 35 . . . . .	743		
Ursula Hammann . . . . .	743	Frage 46 . . . . .	748
Minister Wilhelm Dietzel . . . . .	743	Barbara Cárdenas . . . . .	748
Tarek Al-Wazir . . . . .	743	Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	748
Frage 36 . . . . .	743	Frage 47 . . . . .	748
Heinrich Heidel . . . . .	743, 744	Dieter Franz . . . . .	748
Minister Wilhelm Dietzel . . . . .	743	Minister Jürgen Banzer . . . . .	749
Frage 37 . . . . .	744	Frage 48 . . . . .	749
Dorothea Henzler . . . . .	744	Lisa Gnadl . . . . .	749
Minister Jürgen Banzer . . . . .	744	Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	749
Frage 38 . . . . .	744	Frage 49 . . . . .	750
Dorothea Henzler . . . . .	744	Petra Fuhrmann . . . . .	750
Minister Jürgen Banzer . . . . .	744	Ministerin Silke Lautenschläger . . . . .	750
Hugo Klein (Freigericht) . . . . .	744	Kordula Schulz-Asche . . . . .	750
Mathias Wagner (Taunus) . . . . .	744	Marjana Schott . . . . .	751
Frage 39 . . . . .	745	Frage 50 . . . . .	751
Leif Blum . . . . .	745	Heinrich Heidel . . . . .	751
Minister Volker Bouffier . . . . .	745	Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	751
Frage 40 . . . . .	745	Frage 51 . . . . .	751
Präsident Norbert Kartmann . . . . .	745	Uwe Frankenberger . . . . .	751, 752
		Ministerin Silke Lautenschläger . . . . .	751
Frage 41 . . . . .	746	Frage 52 . . . . .	752
Frank-Peter Kaufmann . . . . .	746	Heike Habermann . . . . .	752
Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	746	Minister Jürgen Banzer . . . . .	752

	Seite		Seite
Frage 53 . . . . .	752	64. Antrag der Fraktion der CDU betreffend <b>landesei-</b>	
Frank-Peter Kaufmann . . . . .	752, 753	<b>gene Gesellschaft für Fluggastsicherung</b>	
Minister Dr. Alois Rhiel . . . . .	752	– Drucks. 17/531 – . . . . .	754
Frage 54 . . . . .	793	<i>Dem Innenausschuss, federführend, und dem</i>	
Frage 55 . . . . .	793	<i>Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, beteiligt,</i>	
Frage 56 . . . . .	793	<i>überwiesen . . . . .</i>	789
Frage 58 . . . . .	793	84. Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion	
<i>Die Fragen 54 bis 56 und 58 und die Antworten der</i>		<b>BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN</b> betreffend <b>volks-</b>	
<i>Landesregierung sind als Anlage 2 beigelegt. Die</i>		<b>wirtschaftlich unsinnige Neubaupläne für Kassel-</b>	
<i>Frage 57 soll auf Wunsch der Fragestellerin in der</i>		<b>Calden endlich aufgeben</b>	
<i>nächsten Fragestunde beantwortet werden. . . . .</i>	793	– Drucks. 17/567 – . . . . .	754
2. Regierungserklärung des Hessischen Ministerprä-		<i>Abgelehnt . . . . .</i>	789
sidenten betreffend <b>„Ein starkes Hessen braucht</b>	753	87. Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion der	
<b>starke Flughäfen“</b> . . . . .	789	SPD betreffend <b>Ausbau Regionalflughafen Kassel-</b>	
<i>Entgegengenommen und besprochen . . . . .</i>		<b>Calden</b>	
40. Antrag der Fraktion der SPD betreffend <b>Gründung</b>		– Drucks. 17/570 – . . . . .	754
<b>einer landeseigenen Gesellschaft für Fluggastsiche-</b>	753	<i>Ziffern 1 und 3: Angenommen;</i>	
<b>rung</b>		<i>Ziffer 2: Abgelehnt . . . . .</i>	789
– Drucks. 17/455 – . . . . .	753	Ministerpräsident Roland Koch . . . . .	754
<i>Dem Innenausschuss, federführend, und dem</i>		Andrea Ypsilanti . . . . .	760
<i>Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, beteiligt,</i>		Michael Boddenberg . . . . .	762, 775, 778
<i>überwiesen . . . . .</i>	789	Dieter Posch . . . . .	765
60. Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU		Frank-Peter Kaufmann . . . . .	769, 777
und der FDP betreffend <b>weiterer wichtiger Schritt</b>		Willi van Ooyen . . . . .	774
<b>für den Ausbau des Regionalflughafens Kassel-Cal-</b>		Janine Wissler . . . . .	779
<b>den</b>		Marjana Schott . . . . .	782
– Drucks. 17/527 – . . . . .	754	Dr. Walter Lübcke . . . . .	783
<i>Abgelehnt . . . . .</i>	789	Dr. Andreas Jürgens . . . . .	784
		Hermann Schaus . . . . .	785
		Uwe Frankenberger . . . . .	787
		Axel Wintermeyer . . . . .	788
		Reinhard Kahl . . . . .	788
		Erster Vizepräsident Lothar Quanz . . . . .	789

## Im Präsidium:

Präsident Norbert Kartmann  
Erster Vizepräsident Lothar Quanz

## Auf der Regierungsbank:

Ministerpräsident Roland Koch  
Minister und Chef der Staatskanzlei Stefan Grüttner  
Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten und  
Bevollmächtigter des Landes Hessen beim Bund Volker Hoff  
Minister des Innern und für Sport Volker Bouffier  
Minister der Finanzen Karlheinz Weimar  
Minister der Justiz Jürgen Banzer, zugleich mit der Leitung des  
Kultusministeriums beauftragt  
Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Dr. Alois Rhiel  
Minister für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz Wilhelm Dietzel  
Sozialministerin Silke Lautenschläger, zugleich mit der Leitung des  
Ministeriums für Wissenschaft und Kunst beauftragt  
Staatssekretär Dirk Metz  
Staatssekretärin Oda Scheibelhuber  
Staatssekretär Dr. Walter Arnold  
LtdMinR Dr. Roman Poseck  
MinDirig Eric Seng  
Staatssekretär Prof. Dr. Ralph Alexander Lorz  
Staatssekretär Klaus-Peter Güttler  
Staatssekretär Gerd Krämer

## Abwesende Abgeordnete:

Brigitte Hofmeyer

(Beginn: 14.04 Uhr)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Meine sehr geehrten Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die 13. Plenarsitzung heute, am 26. August, und begrüße Sie ganz herzlich, erholt und gestärkt aus dem Urlaub zurück. Insofern darf ich auch die Beschlussfähigkeit, durch Ihre Anwesenheit bedingt, feststellen. – Dem wird nicht widersprochen, dann ist das so.

Meine Damen und Herren, bevor wir in die Tagesordnung, deren Aufruf und Abstimmung, eintreten, will ich aus einem besonderen Anlass etwas sagen.

„Hessen ist unsere Heimat, aber Deutschland ist unser Vaterland.“ Dieses Zitat stammt von dem ersten Hessischen Ministerpräsidenten, Christian Stock, aus Anlass der Eröffnung des Parlamentarischen Rates vor 60 Jahren. Christian Stock konstituierte das Gremium, welches die Grundlagen für die Bundesrepublik Deutschland mit dem dann zur Verabschiedung stehenden Entwurf des Grundgesetzes gelegt hat. Ich möchte zu Beginn der heutigen Sitzung vor dem Hessischen Landtag dieses Ereignis würdigen, an dem unser erster Ministerpräsident so maßgeblich beteiligt war.

Am 1. September 1948 trat der Parlamentarische Rat im Lichthof des Alexander-Koenig-Museums in Bonn zusammen. Die anschließende konstituierende Sitzung fand am gleichen Tag in der Pädagogischen Akademie, dem späteren Bundeshaus, statt. Wie Sie alle wissen, war es Aufgabe des Parlamentarischen Rates, die von einem engeren Verfassungskonvent in Herrenchiemsee im August des gleichen Jahres erarbeiteten Vorentwürfe des Grundgesetzes zu beraten.

Nachdem Christian Stock im Mai 1948 turnusgemäß den Vorsitz bei den Konferenzen der Ministerpräsidenten der amerikanischen, der britischen und der französischen Zone übernahm, konnte er am 1. September 1948 den Parlamentarischen Rat eröffnen. Er betonte dabei, dass der Parlamentarische Rat eine deutsche Institution sei, die zum ersten Mal nach Vereinbarungen mit den alliierten Besatzungsmächten handele und nicht nach einem Diktat.

Hessen wurde im Parlamentarischen Rat durch weitere Landespolitiker vertreten: Ludwig Bergsträsser und Georg August Zinn, die beiden Sozialdemokraten, Fritz Hoch, Heinrich von Brentano und Walter Strauß, Christdemokraten, und der Freie Demokrat Max Becker.

Der Föderalismus, der Teil unseres Grundgesetzes ist, war nach 1945 ein notwendiges, Macht verteilendes Prinzip, auch als Mittel zur Demokratiestabilisierung und zur Friedenssicherung. Er wurde wiederhergestellt und gestärkt nach anfänglichen Erfahrungen aus der Weimarer Republik. Gemäß Art. 20 des Grundgesetzes gehört der Föderalismus neben der Demokratie, der Republik, dem Rechtsstaat und dem Sozialstaat zu unseren fünf grundlegenden Verfassungsprinzipien. Diese Prinzipien gelten nicht nur nach Art. 79 Abs. 3 unseres Grundgesetzes als unabänderbar – es gilt sie vor allen Dingen auch zu bewahren.

Umso begrüßenswerter war der Abschluss der Föderalismusreform I im Jahr 2006. Entgegen einer Tendenz, die durch Gesetzgebung und Verfassungsänderungen in den vergangenen 40 Jahren dazu führte, dass die Länder an Zuständigkeiten verloren, korrigierte diese Reform Ent-

wicklungen, die die gewollte Balance zwischen Bund und Ländern verschoben hatten.

Gemäß den einleitenden Worten aus dem großen Handbuch des Staatsrechts der Bundesrepublik Deutschland von Isensee und Kirchhof – ich zitiere – „ist der Bundesstaat eine offene, bewegliche, stets ‚unfertige‘ Form staatlicher Einheit.“ Meine Damen und Herren, deshalb ist es auch unser Auftrag, daran im Sinne der Bewahrung zu arbeiten.

Gerade im europäischen Kontext gilt es ebenfalls, originäre Länderkompetenzen zu bewahren und keine schlechende Zuständigkeitsausdünnung zu ermöglichen. Entsprechend der Eröffnungsrede von Christian Stock im Parlamentarischen Rat gilt es, die Rechte der beteiligten Länder zu schützen, eine Zentralinstanz sowie Garantien der individuellen Rechte und Freiheiten zu erhalten.

Meine Damen und Herren, der Föderalismus in der Bundesrepublik Deutschland hat sich bewährt. Er hat wesentlich zur staatlichen Stabilität der Bundesrepublik Deutschland und zum Vertrauen in der Staatengemeinschaft gegenüber unserem Land beigetragen – einem Vertrauen, welches nach der Diktatur des Nationalsozialismus völlig zerstört war.

Es ist nicht nur unsere Aufgabe, sondern auch ein Gebot der Klugheit, die föderale Struktur in Deutschland zu bewahren. Dies liegt im Interesse unseres Bundeslandes und im Interesse Deutschlands. Denn – ich komme zum Anfang zurück – wie sagte Christian Stock: „Hessen ist unsere Heimat, aber Deutschland ist unser Vaterland.“ Heute, 60 Jahre nach Zusammentritt des Parlamentarischen Rates, können wir ergänzen: „Und Europa ist unsere Zukunft.“ – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Allgemeiner Beifall)

Meine Damen und Herren, die Tagesordnung vom 19. August 2008 sowie ein Nachtrag vom heutigen Tag mit insgesamt 82 Punkten liegen Ihnen vor.

Wir haben am Donnerstagmorgen fünf Anträge betreffend eine Aktuelle Stunde unter den Tagesordnungspunkten 72, 73, 74, 75 und 76 mit fünf Minuten Redezeit je Fraktion entsprechend unserer Geschäftsordnung.

Noch eingegangen ist ein Dringlicher Antrag der Fraktion der FDP betreffend Verschlechterung der Krankenhausversorgung durch Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt stoppen – Hessens Patienten brauchen lebensfähige Krankenhäuser, Drucks. 17/566. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Dann wird dieser Dringliche Antrag Tagesordnungspunkt 83, und wir rufen ihn, wenn keiner widerspricht, mit Tagesordnungspunkt 59 zu diesem Thema auf. Einverstanden? – Somit beschlossen.

Ich rufe auf den Dringlichen Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend volkswirtschaftlich unsinnige Neubaupläne für Kassel-Calden endlich aufgeben, Drucks. 17/567. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Das ist dann der neue Tagesordnungspunkt 84, und wir sollten ihn mit den Tagesordnungspunkten 2 und 60 aufrufen. – Dem widerspricht auch niemand, dann ist das so beschlossen.

Weiterhin ist eingegangen ein Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend Nordhessens Qualitäten fördern, statt altes Denken in Beton zu gießen, Drucks. 17/568. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Dann wird dieser

Dringliche Entschließungsantrag Tagesordnungspunkt 85. Redezeit? – Herr Wagner.

**Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Präsident, wir schlagen vor, diesen Tagesordnungspunkt mit den Tagesordnungspunkten 41 und 46 ohne zusätzliche Redezeit aufzurufen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Damit stelle ich fest, dass wir den Punkt 85 zusammen mit den Punkten 41 und 46 aufrufen. Die Redezeit ist bei Punkt 46 geregelt.

Ich komme zu dem noch eingegangenen Dringlichen Entschließungsantrag der Fraktion der SPD betreffend wirtschaftlicher Aufschwung im Norden Hessens, Drucks. 17/569. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Dann wird dieser Dringliche Entschließungsantrag Tagesordnungspunkt 86 und mit Tagesordnungspunkt 85 aufgerufen. Sind Sie damit einverstanden? – Dann ist so beschlossen.

(Reinhard Kahl (SPD): Zusammen mit Punkt 41 und 46!)

– So ist es. Das Paket nimmt langsam Form an.

Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Ausbau Regionalflughafen Kassel-Calden, Drucks. 17/570. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Dann wird dieser Dringliche Entschließungsantrag Tagesordnungspunkt 87 und kann, wenn dem nicht widersprochen wird, mit den Tagesordnungspunkten 2, 60 und 84 aufgerufen werden. – Kein Widerspruch, somit beschlossen.

Meine Damen und Herren, der unter **Punkt 54** auf der Tagesordnung stehende Antrag wurde auf Wunsch der antragstellenden Fraktion direkt an den Sozialpolitischen Ausschuss überwiesen und ist daher nicht mehr auf der Tagesordnung; den können Sie streichen.

Jetzt habe ich zur Tagesordnung nichts mehr. Haben Sie noch etwas? – Herr Kollege Kahl.

**Reinhard Kahl (SPD):**

Herr Präsident, wir bitten, Tagesordnungspunkt 40, Antrag der SPD-Fraktion betreffend Gründung einer landeseigenen Gesellschaft für Fluggastsicherung, mit der Regierungserklärung, Punkt 2, aufzurufen. Ich würde anheimstellen, dass der CDU-Antrag, wenn das beschlossen wird, dann auch mit aufgerufen wird. Das wäre Punkt 64.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Kollege Wintermeyer.

**Axel Wintermeyer (CDU):**

Aus Effizienzgründen haben wir damit kein Problem.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Effizienzgründe bedeutet Zeitgewinn, nur zur Erläuterung. – Ich stelle fest, dass die Punkte 40 und 64 zusammen

mit Punkt 2 aufgerufen werden. Damit ist das so beschlossen.

Weitere Hinweise, Wünsche oder Anträge zur Tagesordnung? – Dann stelle ich fest, dass wir die so vereinbarte Tagesordnung genehmigen können. Widerspricht jemand dieser Tagesordnung? – Das ist nicht der Fall. Damit ist sie so beschlossen.

Meine Damen und Herren, wir tagen heute bis 18 Uhr. Wir beginnen mit Tagesordnungspunkt 1, der Fragestunde. Danach kommt die Regierungserklärung des Ministerpräsidenten mit den Tagesordnungspunkten 40, 60, 64, 84 und 87.

Frau Kollegin Henzler ist anwesend. Ist der Fuß wieder in Ordnung? – Ein bisschen. Legen Sie ihn hoch, gute Besserung.

Meine Damen und Herren, das Hessische Statistische Landesamt präsentiert sich von heute bis Donnerstag in der Lobby. Das haben Sie schon mitbekommen.

Unsere Fußballer unter der Leitung des Teamchefs, des Ersten Vizepräsidenten Lothar Quanz, spielt heute gegen die Rot-Weiß Classics in Mörfelden-Walldorf. Wir wünschen allen Beteiligten viel Spaß und ein gutes Spiel – so steht das hier. Ich wünsche euch noch mehr. – Morgen früh werden wir das Ergebnis wissen.

Wir haben einen Geburtstag.

(Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Und was für einen!)

– Lieber Herr Kollege Al-Wazir, nachdem ich persönlich gratuliert habe, dachte ich, das sei erledigt. Aber so weit ist es noch nicht.

Frau Vizepräsidentin Sorge hat heute Geburtstag.

(Allgemeiner Beifall)

Ich schicke Ihnen das Beste, was wir hier oben zu bieten haben: den Kollegen Klee.

(Heiterkeit und allgemeiner Beifall)

Er wird Ihnen für das ganze Haus gratulieren, mit den besten Segenswünschen für das kommende Lebensjahr.

(Schriftführer Abg. Horst Klee überreicht einen Blumenstrauß. – Beifall)

In dem Zusammenhang darf ich erwähnen, dass mehrere runde Geburtstage gefeiert wurden – das sind die Geburtstage, die eine Null hinten haben. Das ist zum einen die Kollegin Silke Tesch. Herzlichen Glückwunsch.

(Allgemeiner Beifall)

Eine Dekade höher hat der Kollege Dietzel gefeiert. Herr Staatsminister, auch Ihnen einen herzlichen Glückwunsch des Hauses.

(Allgemeiner Beifall)

Wieder ein Stück zurück zu Herrn Dr. Wilken. Auch Ihnen einen herzlichen Glückwunsch des Hauses zu dem runden Geburtstag.

(Allgemeiner Beifall)

Der Youngster in der heutigen Liste ist der Kollege Jürgen Walter, der auch genullt hat, aber noch weit weg von dem Kollegen Dietzel ist. Glückwunsch und alles Gute.

(Allgemeiner Beifall – Zuruf von der CDU: Petry Heil! – Allgemeine Heiterkeit)

Jetzt kommen wir zu Tagesordnungspunkt 1:

**Fragestunde – Drucks. 17/351 –**

Frau Abg. Hammann, Sie haben das Wort für die **Frage 35.**

**Ursula Hammann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche Maßnahmen wird sie ergreifen, um die unter anderem durch die angestiegenen Ölpreise entstandene angespannte finanzielle Situation im hessischen Gartenbau zu entschärfen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Umweltminister.

**Wilhelm Dietzel, Minister für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz:**

Frau Abg. Hammann, die Landesregierung unterstützt die hessischen Gärtnereibetriebe seit Jahren aktiv mit dem Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu fördern und so dazu beizutragen, die Betriebe nicht nur zu erhalten, sondern positiv zu entwickeln.

Ein weiteres Ziel der Landesregierung ist, die regionale Produktion zu stärken, um so die Versorgung der Bevölkerung mit frischen und qualitativ hochwertigen Produkten aus den jeweiligen Regionen sicherzustellen und auszubauen. Die Landesregierung steht hierbei in engem Dialog mit dem Hessischen Gärtnereiverband, der die Interessen der verschiedenen Sparten des hessischen Gartenbaus vertritt.

Die Landesregierung bietet den Gartenbaubetrieben zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit Förderprogramme und unterstützt die Betriebe durch ein dem Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen zugeordnetes breit gefächertes Beratungsangebot und Versuchswesen sowie entsprechende gartenbauliche Forschungsaktivitäten der Forschungsanstalt Geisenheim. Auf Anregung von Herrn Staatssekretär Seif fand z. B. am 19. August 2008 ein Workshop „Erneuerbare Energien im Gartenbau“ statt, der interessierten hessischen Gartenbaubetrieben Alternativen zu Öl und Gas aufzeigt und sie gleichzeitig über die Fördermöglichkeiten informiert und Kontakte zu Hessen-Energie und HeRo knüpft. Herr Staatssekretär Seif nahm an diesem Workshop teil.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Kollege Al-Wazir.

**Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Staatsminister, gibt es konkrete Förderprogramme, was Energieeffizienz und Energieeinsparung angeht? Der Gartenbau hat unterschiedliche Ausgangsbedingungen, je nachdem, welche Pflanzen angebaut bzw. produziert werden. Deswegen sind Energieeffizienz und Energieeinsparung sicherlich einer der Schlüssel, vor allem wenn man sich die Wettbewerbssituation mit Holland betrachtet.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dietzel.

**Wilhelm Dietzel, Minister für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz:**

Herr Al-Wazir, das stimmt natürlich. Im Vergleich zu holländischen Gartenbaubetrieben sind die hessischen Betriebe kleiner strukturiert, und die Gewächshäuser bei uns in Hessen sind kleiner. Eine Erkenntnis dieses Workshops war: Je größer das Gewächshaus ist, umso weniger Energie je Quadratmeter wird benötigt.

Darüber hinaus wurden von verschiedenen Institutionen die Möglichkeiten des sogenannten Energieschirms diskutiert, mit dem versucht wird, die Energie über Nacht im Gewächshaus zu halten. Es wurde außerdem über Fördermöglichkeiten diskutiert. Bei der Umstellung auf eine Pelletheizung oder auf eine Holzhackschnitzelfeuerungsanlage gibt es z. B. ein Programm des Bundes für Anlagen mit einer Leistung bis 50 kW und ein Programm des Landes Hessen für Anlagen mit einer Leistung über 50 kW. Diese Maßnahmen sind den Gärtnern dargelegt worden.

Zweitens wurde die Frage gestellt, ob dort möglicherweise Kulturen, die einen geringeren Wärmebedarf haben, ausgebracht werden könnten. Das Problem ist aber, man braucht für diese anderen Kulturen einen Markt.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Ich rufe **Frage 36** auf. Herr Abg. Heidel.

**Heinrich Heidel (FDP):**

Ich frage die Landesregierung:

*Wie häufig und in welchen Institutionen haben Bürgerinnen und Bürger in Hessen Gebrauch von dem Verbraucherinformationsgesetz gemacht?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dietzel.

**Wilhelm Dietzel, Minister für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz:**

Herr Abg. Heidel, bislang gingen in allen für die Lebensmittelüberwachung in Hessen zuständigen Behörden Anfragen zum Verbraucherinformationsgesetz ein, z. B. im Ministerium, in den Regierungspräsidien, bei den Landräten, den Oberbürgermeistern sowie beim Landesbetrieb Hessisches Landeslabor.

Beim Inkrafttreten des Verbraucherinformationsgesetzes wurden die genannten Behörden sowie der Landesbetrieb Hessisches Landeslabor im Mai 2008 gebeten, zwecks Evaluierung des Gesetzes zum ersten Mal am 15. Oktober 2008, danach quartalsweise, über die Zahl und den Umfang der Anfragen zu berichten.

Eine genaue Beantwortung der Frage ist daher erst nach diesem Termin möglich. Nach bisheriger Kenntnis liegen den Behörden derzeit nur vereinzelte Anfragen nach dem Verbraucherinformationsgesetz von Bürgern und Verbraucherschutzorganisationen vor.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Kollege Heidel.

**Heinrich Heidel (FDP):**

Herr Minister, ich gehe davon aus, dass wir das nach dem 15. Oktober auch schriftlich bekommen können.

(Minister Wilhelm Dietzel: Das machen wir!)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Ich habe gerade gehört: Das wird gemacht.

Ich rufe **Frage 37** auf. Frau Kollegin Henzler.

**Dorothea Henzler (FDP):**

Ich frage die Landesregierung:

*Wann werden in Hessen Bildungsstandards für das Ende der 4. Klasse eingeführt?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Frau Abgeordnete, es ist vorgesehen, diese Bildungsstandards mit Beginn des Schuljahrs 2009/2010 einzuführen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Ich rufe **Frage 38** auf. Frau Kollegin Henzler.

**Dorothea Henzler (FDP):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche Vorkehrungen hat sie getroffen, damit eine reizungslose zweijährige Verlängerung des Modellprojekts Selbstverantwortung plus über das Jahr 2009 hinaus, wie in dem gemeinsamen Antrag aller Fraktionen am Ende der 16. Legislaturperiode beschlossen, erfolgen kann?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Frau Abgeordnete, die Verlängerungsphase des Modellprojekts Selbstverantwortung plus wird gegenwärtig vorbereitet. Hierzu sind folgende Schritte vorgesehen.

Erstens. Die Schulen beantragen die Fortsetzung der Mitarbeit im Modellprojekt auf der Grundlage eines Beschlusses ihrer Schulkonferenz bzw. ihres Schulvorstandes.

Zweitens. Die Rahmenvereinbarung und die Kooperationsvereinbarung sind nach Verhandlungen mit den Schulträgern fortzuschreiben. Das Handlungsfeld „Bil-

dungsangebot und regionales Bildungsnetzwerk“ ist mit einem Bearbeitungskonzept vorzulegen.

Dies werden wir in den ersten Septembertagen den Schulen so mitteilen. Natürlich kommt dazu, dass wir für die Haushaltsjahre 2010 und 2011 entsprechende Mittel für die Fortschreibung des Projekts beantragen müssen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Kollege Klein.

**Hugo Klein (Freigericht) (CDU):**

Herr Minister, kann man den bisherigen Verlauf des Modellprojekts SV+ als erfolgreich bezeichnen?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Ich bestätige, dass das Projekt bisher sehr erfolgreich ist. Insbesondere ist beeindruckend, mit wie viel Engagement das Projekt von den Schulen betrieben wird.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Frau Kollegin Henzler.

**Dorothea Henzler (FDP):**

Herr Minister, ist mit dieser Zielsetzung, mit dieser Terminierung gewährleistet, dass keine Verträge, z. B. Kooperationsvereinbarungen, auslaufen, bevor über eine Verlängerung entschieden worden ist?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Wir werden darauf achten, dass das sichergestellt ist.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Kollege Wagner.

**Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Minister, Sie sprachen das Engagement der Schulen bei der Umsetzung des Modellversuchs an. Würden Sie sagen, dass das gleiche Engagement auch vonseiten der Kultusverwaltung bei der Unterstützung der Schulen an den Tag gelegt wurde?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Das Kultusministerium ist so ehrgeizig, dass es den Schulen in nichts nachstehen wird.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Ich rufe **Frage 39** auf. Herr Abg. Blum.

**Leif Blum (FDP):**

Ich frage die Landesregierung.

*Welchen Sachstand hat die Einführung der einheitlichen Behördenrufnummer („D 115“) in der hessischen Modellregion Rhein-Main?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Bouffier.

**Volker Bouffier, Minister des Innern und für Sport:**

Herr Abgeordneter, Ziel des bundesweiten Projekts „Einheitliche Behördenrufnummer 115“ ist es, den Bürgern und Unternehmen einen einfachen, bürgerfreundlichen Zugang zu den Verwaltungsleistungen zu bieten, und zwar bundesweit einheitlich. Das Ganze soll unter der Rufnummer 115 verwaltungsübergreifend bereitstehen.

Die Leitung des Projekts „D 115“ haben das Bundesministerium des Innern und das Land Hessen übernommen. Für dieses Projekt wurden zwischenzeitlich vier Modellregionen ausgewählt: Hamburg, Region West, Berlin und Region Mitte.

Sie fragen konkret nach der Region Mitte. In dieser Modellregion, zu der Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland gehören, haben mittlerweile 25 kommunale und Landesbehörden – von Nordhessen bis Saarbrücken – ihr Interesse an der Mitwirkung beim Pilotbetrieb erklärt. Das Land Hessen hat die Koordination dieses Vorhabens übernommen und einen Regionalbeauftragten ernannt. An der Modellregion Mitte sind unter anderem die Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden, die Städte Frankfurt, Marburg, Hanau, Offenbach und Trier, die Kreise Bergstraße, Hochtaunus, Main-Kinzig, Main-Taunus, Marburg-Biedenkopf, Offenbach sowie Trier-Saarburg beteiligt. Auf der Ebene des Landes Hessen wirken die Hessische Staatskanzlei, das hessische Innenministerium, die hessische Finanzverwaltung sowie die Regierungspräsidien in Darmstadt und Gießen als Fach- und Bündelungsbehörden für die Region Rhein-Main mit.

Im ersten Halbjahr 2008 sind verschiedene Grundlagen erarbeitet worden. Das mache ich jetzt kurz. Auf Nachfrage kann ich Ihnen detailliertere Angaben nachreichen. Das findet unter Führung des Landes Hessen statt.

Entscheidend ist – das hat uns auch dazu bewogen, uns dort zu engagieren –, dass Hessen sowohl über städtische Ballungsräume als auch über sogenanntes flaches Land

verfügt. Für die Akzeptanz und die Wirtschaftlichkeit ist es entscheidend, dass beides betrachtet wird.

So haben wir auch Wert darauf gelegt, dass für die Beteiligung am Pilotbetrieb zunächst einmal die Servicecenter-Software ausgeschrieben wurde. Ende 2008 wurde von der Hessischen Zentrale für Datenverarbeitung und der ekom21 – das ist die Organisation, die in kommunaler Hand dafür zuständig ist – der Teilnahmewettbewerb gestartet. Wir gehen davon aus, dass die Vergabe im November dieses Jahres erfolgen kann. Dann kann die Software schon einmal in eine Richtung entwickelt werden.

Bereits Ende 2008 wollen wir den Testbetrieb mit D 115 auf der Ebene einer Kreisverwaltung und auch an anderen Orten starten. Die Sammelausschreibung für das Ganze sowie die Schulungs- und die Qualifizierungsmaßnahmen laufen.

Wir gehen davon aus, dass der bundesweite Pilotbetrieb zur Erprobung der einheitlichen Behördenrufnummer Anfang 2009 startet. Damit geht einher, dass die ersten Verwaltungen in der Modellregion Mitte an den Start gehen. Im Laufe des Jahres 2009 soll das sukzessive von einer Organisation auf die nächste übertragen werden.

Zwischenzeitlich – auch das gehört dazu – ist das Ganze bei der Bundesnetzagentur gesichert. Die Provideraus-schreibung wurde abgeschlossen. Vor wenigen Tagen ist der erste Test der einheitlichen Rufnummer 115 durch Herrn Dr. Beus, Staatssekretär im Bundesinnenministerium, und Herrn Westerfeld, Staatssekretär im Hessischen Ministerium der Finanzen, geschaltet worden. So sieht der Stand der Dinge aus.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Abg. Blum.

**Leif Blum (FDP):**

Herr Minister, ist heute schon in irgendeiner Form absehbar, mit welchen Kosten es für die Kommunen verbunden sein wird, sich erstens an dem Modellprojekt zu beteiligen und zweitens beim Vollbetrieb mitzumachen?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Bouffier.

**Volker Bouffier, Minister des Innern und für Sport:**

Herr Kollege, das wäre jetzt relativ spekulativ. Das Land stellt in diesem Jahr ungefähr 800.000 € für diese Ausarbeitung zur Verfügung. Im Ergebnis wird man mit den Vertretern der Kommunen sprechen müssen. Aber ich glaube, es wird hier genauso sein wie sonst auch: Da dies eine Sache ist, die alle betrifft, wird sie auch von allen finanziell mitgetragen werden müssen. In welchem Verhältnis das erfolgt, kann ich Ihnen nicht sagen. Dazu ist es jetzt noch zu früh.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Es gibt keine weiteren Zusatzfragen.

Die **Frage 40** ist von der Fragestellerin zurückgezogen worden.

Ich rufe die **Frage 41** auf. Herr Abg. Kaufmann, Sie haben das Wort.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Ich frage die Landesregierung:

*Aus welchen Gründen beabsichtigt sie, aufgrund der Ausnahmeregelung des § 47 Abs. 1 Nr. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) auf die Umkennzeichnungspflicht bei Ummeldung des Kraftfahrzeugs zu verzichten?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Verkehrsminister.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Abg. Kaufmann, die Beibehaltung des Kennzeichens bei einem Umzug in einen anderen Zulassungsbezirk innerhalb des Landes stellt den ersten Schritt in Richtung der Einführung eines Kennzeichens für das gesamte Autoleben und auch einer mittelfristig angedachten Onlinenzulassung von Fahrzeugen dar.

Die Fahrzeughalter werden von den nicht unerheblichen Kosten für die neuen Kennzeichen und Plaketten entlastet. Die Zahl der neu zu prägenden Kennzeichenschilder verringert sich. Die Ummeldung des Fahrzeugs kann, soweit die Zulassungsbehörden diese Aufgabe auf die Gemeinden übertragen haben, im Zusammenhang mit der Ummeldung des Wohnsitzes bei den Einwohnermeldeämtern unproblematisch erfolgen. Wie wir wissen, geschieht das oft in den bürgerfreundlichen Bürgerbüros. Insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht führt das zu einer weiteren Entlastung für die Bürger.

Der Verzicht auf die Umkennzeichnungspflicht bei der Ummeldung des Kraftfahrzeugs stärkt das Recht der Fahrzeughalter, zu entscheiden, ob sie das bisherige Kennzeichen weiterführen wollen. Dadurch sparen die Fahrzeughalter Kosten.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Abg. Kaufmann.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Minister, wie beurteilen Sie die Folgen des Entfallens der Umkennzeichnungspflicht – die bereits vorgetragen worden sind – im Hinblick auf mögliche Arbeitsplatzverluste und die abnehmende Verkehrssicherheit?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die Verantwortlichen – auch diejenigen, die die Bundesrahmenregelung erlassen haben – haben das im Hinblick auf die Einsparung von Kosten für die Fahrzeughalter ganz bewusst so vorgesehen. Dieser Überzeugung schließt sich die Hessische Landesregierung an.

Ebenso wie der Bund sehen wir keine Einschränkung bei der Verkehrssicherheit. Inzwischen wird nämlich bundesweit eine Gemeindegrenznummer festgelegt, mit deren Hilfe die Erfassungsunterlagen dahin gehend erweitert werden, dass eine Zuordnung der Fahrzeuge sowohl in versicherungsrechtlicher als auch in steuerrechtlicher Hinsicht erleichtert wird.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zweite Zusatzfrage, Herr Abg. Kaufmann.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Minister, können Sie uns sagen, welche Bundesländer ebenfalls davon Gebrauch machen wollen und, umgekehrt, welche es nicht vorhaben?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die letzte Frage kann ich absolut nicht beantworten. Ich reiche die genaue Auskunft nach, wenn sie uns schon zur Verfügung steht.

Aber ich möchte noch einmal darauf hinweisen – das war auch in der Diskussion der Verkehrsminister deutlich erkennbar –, dass die Länder vor allem für die Nutzer der Fahrzeuge einen Vorteil schaffen wollen. Die Umkennzeichnungspflicht, die es derzeit gibt, scheint nämlich nicht ganz sinnvoll zu sein.

Nehmen wir als Beispiel einen Fahrzeughalter – etwa den Abg. Lübcke aus Kassel-Land –, der „KS“ als erste Kennzeichnung hat. Wenn er in die Stadt Kassel zöge, behielte er das Kennzeichen „KS“ zwar, aber die näheren Identifizierungsnummern müssten geändert werden. Darin sehen wir keine Logik. Manche nehmen dies auch als eine Möglichkeit wahr, um den neuen Wohnort und die alte Heimat über das Kfz-Kennzeichen miteinander zu verknüpfen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Ich rufe die **Frage 42** auf. Herr Abg. Stephan.

**Peter Stephan (CDU):**

Ich frage die Landesregierung:

*Wird sie sich dafür einsetzen, dass die Benutzung der Standstreifen als dritte Fahrspur auf der A 5 nicht nur zwischen der Anschlussstelle Pfungstadt und dem Darmstädter Kreuz ermöglicht wird, sondern dass diese Stau vermeidende Maßnahme kurzfristig auch von der bzw. bis zur Anschlussstelle Zwingenberg der A 5 weitergeführt wird?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.



**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Abgeordneter, ich kann beide Fragen mit einem deutlichen Ja beantworten. Für den von Ihnen angesprochenen Abschnitt vom Darmstädter Kreuz bis zur Anschlussstelle Darmstadt-Eberstadt – die übrigens umbenannt wurde, früher hieß sie „Anschlussstelle Pfungstadt“ – wurde bereits der Sichtvermerk des Bundesverkehrsministeriums erteilt. Das ist der sogenannte Okay-Vermerk. Die Umsetzung soll noch im Jahr 2009 erfolgen.

Der weitere Verlauf der A 5 – von der Anschlussstelle Darmstadt-Eberstadt bis zur Landesgrenze zwischen Hessen und Baden-Württemberg – ist im Rahmen der Initiative „Staufreies Hessen“ Teil des Masterplans Seitenstreifenfreigabe. Seit Juli dieses Jahres liegt das vor.

Ich möchte an dieser Stelle zu dem Thema Seitenstreifenfreigabe ergänzen, dass wir insgesamt 63 km bereits freigegeben haben. Bis zum Frühjahr 2009 werden es weitere 18 km sein. Die Freigabe von zusätzlichen 70 km Seitenstreifen befindet sich in der Planung.

Damit zählt diese Maßgabe so, wie sie eben beschrieben worden ist, zu den prioritären Vorhaben der Landesregierung. Gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister, der als Straßenbulasträger für diese Maßnahme verantwortlich ist, wird derzeit an einem Umsetzungskonzept gearbeitet, das auch die Finanzierung einschließt.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Abg. Schmitt.

**Norbert Schmitt (SPD):**

Herr Minister, ich frage Sie: Was hat sich auf diesem Streckenabschnitt der A 5 verkehrstechnisch geändert? Denn die Landesregierung hatte noch vor wenigen Monaten mitgeteilt, dass es aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich wäre, den Standstreifen freizugeben.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel, Sie haben das Wort.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die letzte von Ihnen gemachte Aussage kann ich so nicht nachvollziehen. Sie wurde so nicht gemacht. Sie wissen, dass Hessen aufgrund der Hessischen Landesregierung zu den Pilotländern gehört, die auf eine Freigabe der Seitenstreifen drängen.

Wir wissen, dass das nicht von heute auf morgen durchgeführt werden kann. Denn dafür müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Dabei geht es um die Statik der früher als Standspuren bezeichneten Seitenstreifen. Sie müssen beispielsweise für große, fahrende Lkw bis 40 t ausgelegt sein. Damit dies erreicht wird, sind Bauarbeiten notwendig.

Zweitens geht es vor allem auch um die technische Ausstattung. Der Seitenstreifen muss lückenlos bis auf jeden Zentimeter überwacht werden. Denn im Falle einer Ha-varie muss er sofort dem Verkehr entzogen werden.

An den Zahlen, die ich genannt habe, können Sie erkennen, dass es sich um ein Programm handelt, das Zug um Zug abgearbeitet wird, wie es z. B. bei der A 5 geschieht.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Wir kommen damit zur nächsten Frage, der **Frage 43** des Herrn Abg. Stephan.

**Peter Stephan (CDU):**

Ich frage die Landesregierung:

*Bis wann wird für die Ortsumgehung O 2 Mörlenbach der B 38a der Planfeststellungsbeschluss erlassen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel, Sie haben das Wort.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Präsident, Herr Abgeordneter, der Bau der Ortsumgehung von Mörlenbach der B 38a ist für die Landesregierung eine Maßnahme von hoher Priorität. Die Ortsumgehung wird ca. 3,8 km lang sein. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt von Mörlenbach, die teilweise mehr als 20.000 Pkw pro 24 Stunden aufweist, nachhaltig von dem Durchgangsverkehr entlastet werden.

Im Dezember letzten Jahres hatte die hessische Straßenbauverwaltung dem Bundesverkehrsministerium als dem zuständigen Bulasträger den sogenannten technischen Vorentwurf vorgelegt. Mit Datum vom 24. Juni 2008 kam die erforderliche Zustimmung, der sogenannte „Gesehen“-Vermerk aus Bonn. Denn dieser Teil des Verkehrsministeriums ist nach wie vor in Bonn beheimatet.

Seitdem werden die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Bensheim mit Nachdruck erarbeitet. Ziel ist es, bereits im zweiten Quartal des nächsten Jahres beim zuständigen Regierungspräsidium in Darmstadt den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens stellen zu können. Von verschiedenen Projekten her wissen wir, dass die Dauer des Planfeststellungsverfahrens wesentlich von den im Verfahren erhobenen Einwendungen abhängen wird. Deshalb wären weitergehende zeitliche Angaben derzeit etwas spekulativ.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Es gibt keine Zusatzfragen. Deshalb rufe ich **Frage 44** des Herrn Abg. Greilich auf.

**Wolfgang Greilich (FDP):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche Testmaßnahmen werden durchgeführt, damit ein reibungsloser Start der neuen LUSD 2008, den sie für den 9. September angekündigt hat, gewährleistet ist?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer, Sie haben das Wort.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Herr Abgeordneter, die Lehrer- und Schülerdatenbank wird von der Firma CSC in drei Schritten verbessert, nämlich in den Releases A, B und C.

Release A wurde am 2. Mai 2008 eingeführt. Die Einführung des Release B ist für die zweite Jahreshälfte 2008 geplant. Die Produktivsetzung des Release C befindet sich derzeit in Planung.

Vor den Produktivsetzungen werden durch das Land in mindestens drei Zyklen fachliche Tests durch die Anwenderinnen und Anwender durchgeführt. Daneben gibt es automatisierte Lasttests zur Messung der Leitungsdatenbank und zur Belastung des Webservers. Außerdem werden automatisierte Performancetests zur Messung der Antwort- und Reaktionszeiten durchgeführt.

Nach den jeweiligen Testzyklen erfolgt im Bedarfsfall eine Fehlerbereinigung durch den Lieferanten. Zusätzlich findet vor der Produktivsetzung ein vollständiger Funktionstest statt.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Kollegin Henzler stellt eine Zusatzfrage.

**Dorothea Henzler (FDP):**

Herr Minister, wurde diese Art des Testlaufs mit den einzelnen Schritten auch vor der damaligen Einführung der neuen LUSD durchgeführt? Wenn dies nicht der Fall war, frage ich zusätzlich: Warum erfolgte das nicht?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer, Sie haben das Wort.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Frau Abgeordnete, ich bedauere, ich kann Ihnen das jetzt nicht sagen. Aber ich liefere Ihnen die Antwort gerne nach.

(Wortmeldung der Abg. Dorothea Henzler (FDP))

**Präsident Norbert Kartmann:**

Das geht nicht. Sie haben diese Frage nicht gestellt. Deshalb dürfen Sie nur eine Zusatzfrage stellen. Vielleicht sagen Sie Ihrem Nachbarn ins Ohr, was Sie fragen wollten. Denn er kann noch fragen.

Es gibt keine weiteren Zusatzfragen. Ich rufe damit **Frage 45** der Frau Abg. Cárdenas auf.

**Barbara Cárdenas (DIE LINKE):**

Ich frage die geschäftsführende Landesregierung:

*Welche Städte und Kreise haben in den letzten Jahren Bildungsberichterstattung geleistet?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Minister Banzer, Sie haben das Wort.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Frau Abgeordnete, im Hessischen Kultusministerium ist, bezogen auf die Städte und Kreise Hessens, nur die Bildungsberichterstattung der Stadt Offenbach am Main mit dem Titel „Erziehung und Bildung in Offenbach“ bekannt. Zuletzt erschien im Jahr 2005 der zweite Bericht.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Wir kommen damit zur nächsten Frage, der **Frage 46**. Frau Abg. Cárdenas, Sie haben das Wort.

**Barbara Cárdenas (DIE LINKE):**

Ich frage die Hessische Landesregierung:

*Welche hessischen Schulen befinden sich im Einflussbereich des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Sie haben das Wort.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Frau Abgeordnete, aus dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ werden derzeit 39 Standorte in 32 hessischen Kommunen im Rahmen einer gebietsbezogenen Gesamterneuerungsmaßnahme gefördert.

Sie haben gefragt, welche Schulen unmittelbar aus diesem Programm gefördert werden. Das hängt natürlich von den jeweiligen Städten und Gemeinden ab, nämlich davon, ob sie Schulträger sind. Ich möchte es Ihnen und uns ersparen, die Namen all dieser Schulen vorzutragen. Ich kann Ihnen aber zumindest so viel sagen: Es sind insgesamt 79 Schulen. – Ich erlaube mir, dem Protokoll die gesamte Auflistung beizufügen, damit Sie sie erhalten.

(siehe Anlage 1)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Erlauben Sie mir folgende Anmerkung. Frau Kollegin, Sie können in jeder Rede, die Sie vom Rednerpult aus halten, von der geschäftsführenden Landesregierung reden. Das ist kein Thema. Aber eigentlich hätten Sie keine Antwort bekommen dürfen, weil Sie eine Regierung gefragt haben, die nicht da ist, weil es sie geschäftsführend nicht gibt. Sie haben die Landesregierung zu fragen. Das ist korrekt.

Das ist eine reine Formalität. Ich will hier keine Kritik üben. Ich wollte Sie nur freundschaftlich und kollegial darauf hinweisen. Dass Sie trotzdem eine Antwort erhalten haben, ist in Ordnung. Es gibt eine paar Formalitäten. Da muss man genau sein. Ansonsten muss das nicht der Fall sein.

Ich rufe **Frage 47** auf. Sie wird von Herrn Kollegen Franz für Herrn Quanz gestellt. – Herr Franz, bitte schön, Sie haben das Wort.

**Dieter Franz (SPD):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche rechtliche Bindungswirkung hat ein genehmigter Schulentwicklungsplan für die Landesregierung, dass sie von einer Ausnahmegenehmigung nach § 144 des Hessischen Schulgesetzes keinen Gebrauch machen könne, obwohl die Vorgaben im Schulentwicklungsplan für die Entwicklung von einzelnen Schulstandorten durch die Landesregierung per Erlass dem Schulträger diktiert wurden?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer, Sie haben das Wort.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Herr Abgeordneter, der § 144 Hessisches Schulgesetz sieht keinen Ausnahmetatbestand vor. Im Rahmen des Zustimmungsverfahrens zu einem Schulentwicklungsplan gemäß § 145 Hessisches Schulgesetz kann das Land einem Schulentwicklungsplan auch unter Erteilung von Auflagen zustimmen, wenn den in den §§ 144a und 145 Abs. 1 bis 4 Hessisches Schulgesetz genannten Anforderungen an die Schulentwicklungsplanung nicht in vollem Umfang Rechnung getragen wurde. Schreibt der Schulträger daraufhin seine Schulentwicklungsplanung fort und wird dieser fortgeschriebenen Schulentwicklungsplanung wiederum im Rahmen des Zustimmungsverfahrens gemäß § 145 Hessisches Schulgesetz zugestimmt, ist die Rechtslage eindeutig.

Das Zustimmungsverfahren gemäß § 145 Abs. 6 Hessisches Schulgesetz ist abgeschlossen, sobald ein Erlass vorliegt und dieser nach Ablauf der gesetzlichen Einspruchsfrist bestandskräftig geworden ist. Der Erlass ist dann für beide Seiten bindend.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Kollege Franz stellt eine Zusatzfrage.

**Dieter Franz (SPD):**

Der Zusatzfrage möchte ich zwei Dinge vorwegstellen. Ich möchte Folgendes aus dem Schreiben des Herrn Staatssekretär Jacobi vom 29. Juli an Herrn Abg. Quanz zitieren.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Kollege, das geht nicht. Versuchen Sie, irgendwie eine Frage zu formulieren. Sie müssen fragen. Sie dürfen nicht zitieren. Ich bitte Sie, das zu beachten. – Sie haben das Wort.

**Dieter Franz (SPD):**

Gut. Ich wollte das vorweschicken, damit die Frage verständlich wird. Aber dann stelle ich sie halt so.

Wie sollen die Schulträger künftig mit den von Ihnen gemachten Auflagen umgehen, wenn diese nicht dem politischen Willen des Schulträgers entsprechen?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Minister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Wenn ich Ihre Frage richtig verstanden habe: Der Schulträger hat in seinem Umgang mit unserem Erlass zu entscheiden, ob er ihn einschließlich der Auflagen akzeptiert oder nicht. Wenn er ihn nicht akzeptiert, muss er dagegen Rechtsmittel einlegen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Noch eine Zusatzfrage, Herr Kollege Franz.

**Dieter Franz (SPD):**

Sehen Sie in der Stellungnahme des Staatssekretärs, die ich nicht erwähnen konnte, auch eine Einladung oder eine Aufforderung an die Schulträger, dass diese gerne auf genehmigte Schulentwicklungspläne verzichten können?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Da ich weiß, wie sehr der Herr Staatssekretär Schulentwicklungspläne schätzt, kann ich mir das nicht vorstellen.

(Heiterkeit)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Nächste Frage, **Frage 48**, Frau Abg. Gnagl.

**Lisa Gnagl (SPD):**

Ich frage die Landesregierung:

*Wann ist mit der Erneuerung der Landesstraße 3184 zwischen Bobenhausen und Wippenbach zu rechnen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Frau Abgeordnete, mit der Erneuerung der L 3184 ist frühestens ab dem Jahr 2013 zu rechnen, und das nur deshalb, weil die Landesregierung die Mittel für den Landesstraßenbau in den vergangenen Jahren erheblich aufgestockt hat – auf 100 Millionen € –, um die Versäumnisse der Vergangenheit auch nur annähernd zu korrigieren.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Die Voraussetzung, dass dieser Termin überhaupt eingehalten werden kann, ist, dass der nächste Haushalt mindestens diese Größenordnung aufweist.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage? – Nächste Frage, die **Frage 49**, Frau Abg. Fuhrmann.

**Petra Fuhrmann (SPD):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche Jobs auf dem freien ersten Arbeitsmarkt haben die neun aus dem Programm „Erfahrung hat Zukunft“ ausgeschiedenen Arbeitscoaches erhalten?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Sozialministerin Lautenschläger.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin:**

Frau Abg. Fuhrmann, die Programmkräfte, die aus dem Programm „Erfahrung hat Zukunft“ bislang ausgeschieden sind und anderweitig Arbeitsstellen gefunden haben, haben die Möglichkeit genutzt, sich aus einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung heraus auf freie Arbeitsplätze in der Wirtschaft zu bewerben. Beim Ausscheiden aus dem Programm, das in diesen Fällen schon nach den Rahmenbedingungen dieses Programms mit keinerlei Kündigungsfristen verbunden ist, müssen die Programmteilnehmer die Umstände und das genaue neue Arbeitsverhältnis nicht angeben, weil das selbstverständlich in ihren persönlichen Bereich fällt. Insgesamt stimmt die von Ihnen genannte Zahl derjenigen Ausgeschiedenen, die angegeben haben, eine neue Stelle gefunden zu haben.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Frau Kollegin Schulz-Asche.

**Kordula Schulz-Asche (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Frau Ministerin, im Rahmen des Programms hat sich herausgestellt, dass die Arbeitscoaches durchaus eine sinnvolle Ergänzung im schulischen Betrieb sind. Deswegen meine Frage: Welche Überlegungen hat die Landesregierung – Sozialministerium und Kultusministerium – bisher angestellt, um unter Umständen dafür zu sorgen, dass der Einsatz solcher Arbeitscoaches auch in Zukunft sichergestellt werden kann, vielleicht sogar in größerem Rahmen und mit gesicherten und finanzierten Stellen?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Ministerin Lautenschläger.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin:**

Frau Abgeordnete, ich freue mich, dass das Programm bei Ihnen eine so große Anerkennung findet. Wir finden es auch sehr positiv, dass Menschen aus dem Programm heraus, ohne von der Arbeitsvermittlung über die Stiftung Gebrauch zu machen, weitere Stellen suchen. Wir sind aber auch darüber informiert, dass das viele Schulen als eine positive Ergänzung sehen. Das Programm ist erst einmal in der Größenordnung so angelegt, dass es sozusagen einen Durchlauf gibt. Wir prüfen aber – es gibt z. B. weitere Bundesprogramme –, ob diese entsprechend passen

könnten, ob es Möglichkeiten für Schulen gibt, weiter daran teilzunehmen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Frau Kollegin Fuhrmann.

**Petra Fuhrmann (SPD):**

Frau Ministerin, wenn Sie sagen, es sei von den Schulen gut angenommen – das haben wir z. B. auch gehört –, wie meinen Sie, die Kontinuität an den Schulen, auch die Kontinuität mit Personen, gewährleisten zu können? Hat es, zweitens, Sie im Vollzug dieses Programms nicht interessiert, welche Berufsfelder die Arbeitscoaches, die aus dem Programm ausgeschieden sind, jetzt wahrnehmen? Das muss man nicht unbedingt per Datenschutz festlegen. Es kann durchaus sein, dass man freiwillige Informationen bekommt.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Ministerin Lautenschläger.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin:**

Frau Abgeordnete, selbstverständlich interessiert es uns, wenn jemand neue Berufschancen ermöglicht bekommt. Sie wissen, dass das Programm unter dem Aspekt aufgelegt wurde, älteren Arbeitslosen eine Chance zu geben. Das sind alles Menschen gewesen, die eine gute Berufsausbildung hatten und auch sehr qualifiziert waren, die aufgrund des Alters nicht wieder einen neuen Arbeitsplatz gefunden haben. In erster Linie stand im Augenmerk des Programms die Möglichkeit, jemandem aus einem festen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis wieder neue Chancen zu ermöglichen, um genau diese Altershürde künftig wegzunehmen und deutlich zu machen, dass ältere Menschen genauso leistungsfähig sind und wieder genommen werden.

Den zweiten Punkt, den Sie angesprochen haben – die Frage der Kontinuität in den Schulen –, muss man einmal sehr deutlich machen: Es ist sehr gut, dass es in den Schulen so gut angenommen wurde. Aber gleichzeitig ging es um ein Arbeitsmarktprogramm, mit dem wir nicht dauerhafte Plätze in den Schulen geschaffen haben, sondern die Möglichkeit, dadurch anderen eine Chance zu geben. Durch Wechsel an den Schulen ist natürlich genauso eine Chance vorhanden, dass Menschen zeigen können, dass sie, wenn sie älter als 55 Jahre alt sind, noch dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen und Leistungsträger unserer Gesellschaft sind.

Das war der Schwerpunkt des Programms „Erfahrung hat Zukunft“. Es hat sich aus meiner Sicht sehr gut gezeigt, dass diese Personen dort weiter einsetzbar sind. Es war also nicht der Schwerpunkt, dass die Person an der Schule bleibt, sondern auch das Signal nach außen an andere Arbeitgeber, dass ältere Menschen wieder eingestellt werden.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Frau Abg. Schott.

**Marjana Schott (DIE LINKE):**

Wenn ich das Programm richtig verstanden habe, dann hat es aus meiner Sicht etwas Sprunghaftes. Wir nehmen ältere Arbeitslose, die hoch qualifiziert sind, schicken sie an eine Schule – –

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Kollegin, auch für Sie gilt: Es muss erkennbar sein, dass es eine Frage ist.

**Marjana Schott (DIE LINKE):**

Man kann eine Frage nur dann beantworten, wenn sie sinnvoll gestellt ist.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Kollegin Schott, entschuldigen Sie bitte. Ich stelle fest, dass ich keine Frage erkenne. Ich bitte Sie, eine Frage zu stellen. Und nur das gilt dann hier; es sei denn, Sie berufen den Ältestenrat ein. Okay?

**Marjana Schott (DIE LINKE):**

Ich versuche, eine Frage zu formulieren: Wenn man ein so kompliziertes Programm startet, warum begleitet man dann seinen Erfolg nicht, indem man genau aufzeichnet und mitprotokolliert, was in einzelnen Schritten passiert und was aus den Menschen wird, um festzustellen, ob so ein Programm sinnhaft ist oder nicht? Es kostet schließlich Geld.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Ministerin.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin:**

Frau Abg. Schott, ich bin über Ihre Fragestellung nicht wirklich überrascht, weil das eigentlich zeigt, dass Sie das Programm bis heute nicht näher detailliert weiterverfolgt haben. Denn wenn Sie sich unser Programm näher angeschaut hätten, hätten Sie festgestellt, dass dort auf der einen Seite älteren Arbeitslosen eine Perspektive in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis gegeben wird und andere Arbeitgeber dadurch ermuntert werden, wieder ältere Arbeitslose einzustellen.

Zum anderen haben wir natürlich gerade in den Programmphasen, was in einigen Anträgen im Ausschuss schon sehr deutlich erläutert wurde, ganz genau festgehalten, wer z. B. aus gesundheitlichen Gründen aus einem Programm ausgestiegen ist, bei wem der Job nicht gepasst hat, wer sich genau aus diesem Job heraus schon auf einen anderen Job beworben und eine Festanstellung bekommen hat.

Das ist natürlich ganz genau dokumentiert. Sie wissen auch, dass im Moment die erste Staffel so weit ist, dass sie demnächst an die Stiftung und an andere Arbeitsplätze übergeht. Unser Ziel ist, genau weiter zu dokumentieren, wie viele Personen daraus wiederum ein Sprungbrett entweder über die Zeitarbeit oder in ein neues Arbeitsverhältnis machen. Es wird sehr genau festgehalten und ausgewertet.

Deswegen kann ich natürlich sagen: Das ist ein sehr zukunftsträchtiges Programm gewesen. Es hat aber auch gezeigt, dass es wichtig ist, diese Flexibilität noch einmal unter Beweis zu stellen; denn die macht es erst möglich, dass ältere Menschen dort wieder beschäftigt werden.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Keine weiteren Zusatzfragen mehr möglich – außer Frau Fuhrmann ist nichts mehr gegeben.

Dann rufe ich die **Frage 50** des Abg. Heidel auf.

**Heinrich Heidel (FDP):**

Ich frage die Landesregierung:

*Sieht sie nach der Neuregelung vom September 2005 weitere Möglichkeiten für einen erleichterten Einsatz überbreiter Landmaschinen in Hessen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Abgeordneter, die für den Verkehr mit überbreiten land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen bestehende Grundsatzregelung des Landes ist nach mehrfachen Gesprächen mit den betroffenen Verbänden und dem Umweltministerium mit dem Ziel wirklicher Erleichterungen für die Landwirtschaft überarbeitet und am 16. Juni dieses Jahres den Regierungspräsidien zugeleitet worden.

Die jetzt geltende Erlassregelung entspricht inhaltlich der der angrenzenden Bundesländer – das war ein wichtiger Hinweis seitens der Gesprächspartner. Sie enthält für den Betrieb überbreiter Fahrzeuge deutliche Verbesserungen, wie auch die Betroffenen anerkennend bestätigt haben. Das wurde während und nach der Ernte jetzt erneut dokumentiert.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Nächste Frage, **Frage 51**, Herr Abg. Frankenberger.

**Uwe Frankenberger (SPD):**

Ich frage die Landesregierung:

*Aufgrund welcher Anordnung wurde die Polleranlage im Bergpark Wilhelmshöhe Kassel errichtet?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Sozialministerin.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin, zugleich mit der Leitung des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst beauftragt:**

Herr Abgeordneter, der Fahrweg war vorher durch eine Kennzeichnung durch Schilder gesperrt. Da dies nicht eingehalten wurde, hat sich die Museumslandschaft Hessen Kassel entschieden, diese Polleranlage zu errichten.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Kollege Frankenberger.

**Uwe Frankenberger (SPD):**

Können Sie uns sagen, welche Kosten die Errichtung dieser Polleranlage verursacht hat?

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin, zugleich mit der Leitung des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst beauftragt:**

Herr Abgeordneter, das kann ich Ihnen im Moment nicht sagen, aber das liefere ich Ihnen gerne nach.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zweite Zusatzfrage, Herr Kollege Frankenberger.

**Uwe Frankenberger (SPD):**

Vielen Dank. – Frau Ministerin, können Sie darlegen, ob es bereits ein schlüssiges Zugangs- und Nutzungskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe vonseiten der Museumslandschaft Hessen Kassel gibt?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Frau Ministerin.

**Silke Lautenschläger, Sozialministerin, zugleich mit der Leitung des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst beauftragt:**

Herr Abgeordneter, gerade erst in der letzten Woche hat ein weiterer Workshop zum Thema UNESCO-Weltkulturerbe stattgefunden, in dem alle Beteiligten darüber beraten haben, wie das weitere Nutzungskonzept für den Bergpark Wilhelmshöhe aussehen soll.

Für uns als Landesregierung steht dabei an oberster Stelle, dass der Bergpark unter dem Gesichtspunkt der Attraktivität für die Anmeldung zum Weltkulturerbe so weiterentwickelt wird, dass er tatsächlich eine Chance hat, in die Liste aufgenommen zu werden, dass er aber auf der anderen Seite gleichzeitig von den Bürgerinnen und Bürgern weiter genutzt und angenommen werden kann. Deswegen werden wir in ganz enger Abstimmung mit der Stadt Kassel das Nutzungskonzept gemeinsam beraten. Denn aus unserer Sicht ist ein Bergpark Wilhelmshöhe als Weltkulturerbe nur dann sinnvoll, wenn die Bevölkerung und die Region dahinterstehen. Deswegen werden wir dieses Konzept sehr intensiv mit der Stadt, aber auch im Rahmen der Anmeldung zum Weltkulturerbe weiterberaten.

Im Moment ist es in der Diskussion, sowohl die Begehrbarkeit des Bergparks als auch die Nutzungsmöglichkeiten weiter voranzubringen – also nicht einfach einzuschränken –, auf der anderen Seite mithilfe des Workshops dorthin zu kommen, dass trotz dieser Nutzung des Parks die Anmeldung zum Weltkulturerbe erreicht werden kann.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Dann rufe ich die nächste Frage auf, **Frage 52**, Frau Kollegin Habermann.

**Heike Habermann (SPD):**

Ich frage die Landesregierung:

*Ist es zutreffend, dass die im Haushalt 2008 vorgesehenen Mittel für Hausaufgabenhilfe für Kinder ausländischer Eltern und von Aussiedlern aufgrund der von Finanzminister Weimar verhängten Haushaltssperre nicht zur Auszahlung an die Zuwendungsempfänger kommen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Minister Banzer.

**Jürgen Banzer, Minister der Justiz, zugleich mit der Leitung des Kultusministeriums beauftragt:**

Nein, Frau Abgeordnete, das ist nicht zutreffend. Dieser Bereich ist nicht von der haushaltswirtschaftlichen Sperre betroffen. Die Auszahlungen an die Zuwendungsempfänger bzw. die freien Träger, die die Hausaufgabenhilfe durchführen, werden wie in den vorangegangenen Haushaltsjahren in Raten erfolgen. Fast alle Träger haben bereits die zweite Rate erhalten.

Eine Ausnahme stellt die Arbeiterwohlfahrt Süd dar. Dieser Träger hat erst mit Datum vom 13. August 2008 Mittel beantragt. Da jetzt dieser Antrag als formale Voraussetzung vorliegt, erfolgt auch hier die Zuwendung.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Beantwortet. – Dann rufe ich **Frage 53** auf, Herr Abg. Kaufmann.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Ich frage die Landesregierung:

*Welche Schritte gegenüber der Bundesregierung und der DB AG hat sie bereits unternommen bzw. vor zu unternehmen, um die vom Geschäftsführer des RMV, Volker Sparmann, befürchtete Entwicklung aufzuhalten, dass die Unterhaltung der Eisenbahnstrecken des Regionalverkehrs systematisch vernachlässigt wird und Investitionen in die Infrastruktur weit überwiegend nur noch in die Fernverkehrsstrecken und -bahnhöfe erfolgen?*

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Abg. Kaufmann, ich bin Ihnen sehr dankbar für diese Frage. Denn im Rahmen der übergeordneten Fragestellung der Bahnprivatisierung hat diese Thematik eine Rolle gespielt, und sie spielt nach wie vor eine Rolle.

Von Anfang an hat das Land Hessen darauf aufmerksam gemacht, dass eine DB AG, die im Auftrag des Bundes

gleichzeitig für die Netze zuständig ist, Gefahr läuft, die regionalen Netze zu vernachlässigen und das Augenmerk vor allem auf die Fernstrecken zu richten.

Deswegen haben die Verkehrsminister der Länder seit dem Jahr 2006 in jeder Verkehrsministerkonferenz die Berücksichtigung der Länderinteressen bei der Ausgestaltung des Netzzustandsberichts und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung – das ist die berühmte Abkürzung LuF – gefordert. Der Bund hat darauf erst im Mai 2007 reagiert und Gespräche mit einer Länderarbeitsgruppe aufgenommen.

Für diese Arbeitsgruppe hat Hessen die detaillierten Anforderungen an die LuF und den Netzzustandsbericht formuliert, also führend gearbeitet. Dies wurde auch mit dem RMV abgestimmt.

Gemeinsam mit anderen Ländern wie Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Berlin, Brandenburg und Niedersachsen sind auf dieser Grundlage in einer Arbeitsgruppe Änderungen zum Gesetzentwurf des Bundes erarbeitet worden, die am 12.10.2007 im Bundesrat beschlossen wurden. Damit hat Hessen maßgeblich dazu beigetragen, dass der Bund seine ursprünglichen Pläne zur Teilprivatisierung des integrierten DB-Konzerns aufgegeben hat. Auf Betreiben Hessens war dabei die Forderung nach einem Optionsmodell zur Übernahme der regionalen Infrastruktur ein Kernelement.

Das inzwischen verabschiedete Konzept der Teilprivatisierung löst allerdings diese Fragen im Gesamtzusammenhang nicht, weil sich die Interessenlage der DB AG, als die vom Bund beauftragte Instanz für die Infrastrukturgesellschaft unmittelbar die Durchführung zu verantworten, nach wie vor nicht zugunsten der regionalen Strecken ausprägen wird.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Zusatzfrage, Herr Kollege Kaufmann.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Minister, habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie sich zwar in Verhandlungen um vieles bemüht, letztendlich aber bis heute in dieser Problematik nichts bewirkt haben?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Kaufmann, diese Bilanz können wir bis heute nicht ziehen. Denn für die Wahrnehmung der DB AG zur Sicherung der Verkehrsinfrastruktur auf der Basis eines sogenannten Netzzustandsberichts wird derzeit die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verhandelt. Dabei versuchen die Länder, aus ihrer Sicht Druck zu machen. Denn etwa 65 % der Trassenerlöse, die die DB AG für die Infrastruktur erzielt, und 90 % der Stationspreiserlöse stammen von den Regionalstrecken und werden von den Ländern bestellt – in Hessen, wie wir wissen, von den Verkehrsverbänden. Dieses öffentliche Geld darf nicht weiter aus den regionalen Kassen in die Instandhaltung und den

Ausbau der Fernstrecken fließen, sondern muss den Regionalstrecken zugute kommen, damit die sogenannten Langsamfahrstellen, deren Anzahl der Größenordnung nach nicht zu akzeptieren ist, abgebaut werden – das war der Kritikpunkt von Herrn Sparmann.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Weitere Zusatzfrage, Herr Kollege Kaufmann.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Minister, welche Strecken des Regionalverkehrs sind denn nach Feststellung der Landesregierung vorordentlich für Unterhaltungsmaßnahmen in diesem Sinne?

**Präsident Norbert Kartmann:**

Herr Staatsminister Dr. Rhiel.

**Dr. Alois Rhiel, Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:**

Herr Abg. Kaufmann, hier ist nicht die eine oder andere Strecke hervorzuheben, sondern solche Langsamfahrstellen gibt es fast auf allen Streckenrelationen, mit Ausnahme derer, die neu erstellt worden sind – Stichwort: Rodgaustrecke –, doch im Großen und Ganzen sind alle Strecken betroffen.

**Präsident Norbert Kartmann:**

Vielen Dank. – Meine Damen und Herren, wir schließen nun die Fragestunde.

(Die Fragen 54 bis 56 und 58 sowie die Antworten der Landesregierung sind als Anlage 2 beigelegt. Die Frage 57 soll auf Wunsch der Fragestellerin in der nächsten Fragestunde beantwortet werden.)

Auf der Besuchertribüne möchte ich zunächst einmal unsere Vizepräsidentin und Staatsministerin a. D., Ruth Wagner, begrüßen. Ich heiße Sie sehr herzlich willkommen, liebe Frau Wagner.

(Beifall)

Gleichzeitig sehe ich auch unseren Kollegen Michael Denzin unter uns. Lieber Michael, auch dir ein herzliches Willkommen.

(Beifall)

Meine Damen und Herren, ich finde es toll, dass so viele Gäste kommen. Rücken Sie ein wenig zusammen, damit alle Platz finden. Der folgende Tagesordnungspunkt findet offensichtlich reges Interesse. Wenn Sie daher etwas zusammenrücken, werden viele, die jetzt noch stehen müssen, auch einen Platz finden.

Meine Damen und Herren, damit kommen wir zu **Tagesordnungspunkt 2:**

**Regierungserklärung des Hessischen Ministerpräsidenten betreffend „Ein starkes Hessen braucht starke Flughäfen“**

zusammen mit **Tagesordnungspunkt 40:**

**Antrag der Fraktion der SPD betreffend Gründung einer landeseigenen Gesellschaft für Fluggastsicherung – Drucks. 17/455 –**

**Tagesordnungspunkt 60:**

**Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU und der FDP betreffend weiterer wichtiger Schritt für den Ausbau des Regionallughafens Kassel-Calden – Drucks. 17/527 –**

**Tagesordnungspunkt 64:**

**Antrag der Fraktion der CDU betreffend landeseigene Gesellschaft für Fluggastsicherung – Drucks. 17/531 –**

**Tagesordnungspunkt 84:**

**Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend volkswirtschaftlich unsinnige Neubaupläne für Kassel-Calden endlich aufgeben – Drucks. 17/567 –**

sowie **Tagesordnungspunkt 87:**

**Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Ausbau Regionallughafen Kassel-Calden – Drucks. 17/570 –**

Die Redezeit beträgt 30 Minuten. Zunächst erhält zur Regierungserklärung Herr Ministerpräsident Roland Koch das Wort. Bitte sehr.

**Roland Koch, Ministerpräsident:**

Herr Landtagspräsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die erste Plenarwoche nach unserer Sommerpause ist aus Sicht der Hessischen Landesregierung der richtige Zeitpunkt, um sich mit der Bedeutung und der Situation der beiden wichtigen, zentralen Einrichtungen für den Flugverkehr im Norden und Süden, nämlich dem Frankfurter Flughafen und dem Flughafen in Kassel, zu beschäftigen. Diese Projekte sind deshalb von Bedeutung, weil sie für unser Bundesland Hessen in einer außergewöhnlichen Weise unsere Wirtschaftskraft, unsere Erfolge, das Einkommen unserer Bürgerinnen und Bürger sowie unsere Zukunftschancen bestimmen.

Das gilt sowohl für den Frankfurter Flughafen mit einem Potenzial, das bei einem Ausbau über die 70.000 Menschen, die heute dort arbeiten, hinausgeht; zumindest für die unmittelbare Region geht es messbar um weitere 40.000 Arbeitsplätze. Das gilt auch für die Region Nordhessen, die den Flughafen Kassel-Calden zur Stabilisierung ihrer regional erfolgreichen Entwicklung benötigt und ebenfalls einige Tausend Arbeitsplätze daraus erschließen kann.

Ich gebe diese Regierungserklärung heute ab, weil es jenseits der grundsätzlichen Aspekte drei konkrete Punkte gibt, die die Verhaltensweise der Landesregierung und die politische Diskussion mitbestimmen können:

Erstens. Nach dem eindeutigen und außerordentlich begrüßenswerten Entscheid des Verwaltungsgerichtshofs zum Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Kassel-Calden ist klar, dass die Landesregierung und das Regierungspräsidium ordentlich und solide gearbeitet haben; sonst hätte das Gericht nicht so entschieden. Es war aber auch notwendig, Konsequenzen zu ziehen durch eine Veränderung des Gesellschaftsvertrags, wie sie bereits bei Abschluss des Gesellschaftsvertrags für diesen Zeitpunkt vereinbart war, sodass das Land Hessen nunmehr 68 % anstelle der bisherigen 50 % der Gesellschafteranteile übernimmt.

Zweitens. Anfang August ist die Frist, die der Verwaltungsgerichtshof in Kassel der Hessischen Landesregierung und den anderen Verfahrensbeteiligten zur Stellungnahme in den einstweiligen Rechtsschutzverfahren über den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens gegeben hat, abgelaufen. Damit ist nunmehr ein Zeitpunkt erreicht, zu dem die Argumente zwischen der Genehmigungsbehörde und der Verwaltung einerseits und den Klägern andererseits ausgetauscht sind und es zu einer abschließenden Entscheidung durch die entsprechende Kammer des Gerichts kommen wird.

Drittens. Unmittelbar vor der Sommerpause hat das hessische Kabinett in Konsultationen mit den Fraktionen dieses Hauses für das Forum Flughafen und Region als Nachfolgeeinrichtung des Regionalen Dialogforums für den Frankfurter Flughafen über eine gesicherte Zukunft entschieden. Damit ist das deutliche Signal gesetzt worden, mit den Anwohnern in der Region auch zukünftig einen Dialog zu führen, der bei allen Chancen, aber auch Belastungen, die ein solcher Flughafen mit sich bringt, ein vernünftiges und transparentes Miteinander gewährleistet.

Ich denke, alle drei Wegmarken sind wichtig für die Diskussion, die wir über die wirtschaftliche Entwicklung unseres Bundeslandes führen und die wir in den vergangenen Tagen und Wochen natürlich besonders intensiv geführt haben. Bevor ich auf einige der wichtigen Punkte im Zusammenhang mit den drei Fragestellungen eingehe, die ich erwähnt habe und die näher zu beleuchten sind, will ich noch einmal kurz darauf hinweisen, dass sich die außergewöhnliche Wirtschaftskraft unseres Bundeslandes letzten Endes nicht nur in dem für den Hessischen Landtag leidvollen Phänomen des Länderfinanzausgleichs niederschlägt, sondern auch in dem für die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes positiven Element, dass das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes höher ist als in jedem anderen deutschen Bundesland.

Diese Tatsache und der Aspekt, dass wir insgesamt als ein Land mit einem besonderen Maß an Wohlstand gelten, hängen entscheidend damit zusammen, dass uns die Zentralität unseres Bundeslandes besondere Chancen eröffnet. Es handelt sich um eine Zentralität, die historisch ist, die uns angesichts der globalen Herausforderungen in besonderer Weise neue Dimensionen erschließen kann, die uns aber auch, wenn wir diese Herausforderungen nicht annehmen, in einen Rückstand versetzen wird, den wir nicht wieder aufholen können.

Meine Damen und Herren, ich möchte dies am Beispiel des Frankfurter Flughafens etwas plastischer machen. Die Summe der Arbeitsentgelte, also die Monatsgehälter und die dazugehörigen Sozialbeiträge, für die 70.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die unmittelbar in der umzäunten Region des Frankfurter Flughafens arbeiten, betrug im Jahre 2007 3,9 Milliarden €. Das sind etwa 12 % des gesamten Entgelts, das im Bundesland Hessen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ausgezahlt wurde. Arbeitnehmer, die am Frankfurter Flughafen in den unterschiedlichsten Firmen arbeiten, haben einen durchschnittlichen Jahresverdienst von 50.000 €. Der durchschnittliche Arbeitnehmer in unserem Bundesland Hessen hat einen Verdienst von rund 37.000 € – und auch das ist im Vergleich der Bundesländer eine durchaus beachtliche Zahl; denn, ich habe bereits eingangs gesagt, es ist die beste Zahl aller Bundesländer.



Aber dem nicht genug. Wenn wir uns die Struktur dieses Flughafens anschauen, müssen wir feststellen, dass dem Wert nach 40 % des deutschen Exports über den Luftfrachtverkehr abgewickelt werden und dass von diesem Luftfrachtverkehr wiederum 60 % vom Frankfurter Flughafen ausgehen. Von den insgesamt 3,5 Millionen t Fracht werden allein in Frankfurt 2,1 Millionen t abgefertigt und verschickt. Das heißt, die Wohlstandsfrage unseres Landes, die Wohlstandsfrage unserer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, hängt in einer entscheidenden Größenordnung davon ab, ob der Frankfurter Flughafen seine Leistungsfähigkeit behält und ausbauen kann, oder nicht.

Die Gutachten, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellt worden sind, haben festgestellt, dass durch den Ausbau des Flughafens perspektivisch im Jahr 2020 mit einem Wertschöpfungsgewinn von rund 13,3 Milliarden € jährlich gerechnet werden könne. Das bedeutet, dass das wirtschaftliche Wachstum des Umfeldes, der Region in Höhe von 7 % allein von der Frage des Flughafens bestimmt wird. Da das mehr als die Hälfte des gesamten Wachstums unseres Bundeslandes ist, haben Sie eine grobe Vorstellung davon, wie wirklich singulär wir in Bezug auf die weitere Entwicklung von diesem Flughafen abhängig sind.

Wir haben es am Beispiel des Frankfurter Flughafens in den letzten Jahrzehnten gemeinsam und in großer politischer Übereinstimmung geschafft, daraus nicht nur einen Flughafen zu machen, sondern die Zentralität des Raumes Rhein-Main zu nutzen, dass in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flughafen gleichzeitig einer der größten Bahnhöfe sowie eines der größten Straßenverkehrskreuzer Europas zusammengeführt werden konnten.

Wir haben am Frankfurter Flughafen nämlich nicht nur 50 Millionen Passagiere, wir haben auch mehr als 7 Millionen Bahnreisende, und wir haben mehr als 124 Millionen Kraftfahrzeuge, die an diesem Knotenpunkt in der Mitte Europas jährlich ankommen, abgehen und in beachtlichem Maße miteinander verbunden sind. Nicht zuletzt ist diese – wie die Fachleute das nennen – Intermodalität, das heißt die Verbindung der drei Elemente Schiene, Straße und Flugverkehr, weltweit in dieser Form und Größenordnung einzigartig. Dieser Flughafen nimmt unter den Zukunftsherausforderungen der Vereinbarkeit verschiedener Wege nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der Ökologie eine positive und vorbildhafte Rolle ein.

Meine Damen und Herren, der Frankfurter Flughafen ist ein Weltflughafen, den es in unserer Bundesrepublik logischerweise kein zweites Mal gibt. Dort fliegen allein 60 % des Frachtverkehrs des Exportweltmeisters ab. In seiner Dimension hat der Flughafen Kassel-Calden für die nordhessische Region eine vergleichbare Aufgabe.

(Beifall bei der CDU)

Die nordhessische Region ist in den letzten Jahren eine der wachstumsstärksten Regionen der Bundesrepublik Deutschland geworden. In den Entscheidungen vieler Unternehmen, die Bedingungen Nordhessens bezüglich der Ausbildung der Bürgerinnen und Bürger und auch der noch vorhandenen Arbeitskräfte zu nutzen, spiegelt sich zugleich ein Vertrauensvorschuss wider. Der Vertrauensvorschuss bezieht sich zum einen darauf, dass es gewährleistet wird, dass die nordhessische Region zu einem angemessenen Verbindungs- und Vernetzungsplatz in der Mitte Deutschlands und Europas wird. Denn durch die Fehlentscheidungen in den Neunzigerjahren sind viele

Straßenverkehrsverbindungen noch immer nicht vorhanden.

Zum Zweiten besteht der Vertrauensvorschuss darin, dass in einer angemessenen, für die Wirtschaftskraft dieser Region notwendigen Form der Flugreise-, Geschäfts- und Frachtverkehr in dem zentralen Bereich von Kassel und Nordhessen möglich wird. Diesen Vertrauensvorschuss muss die Landespolitik einlösen, wenn sie will, dass sich die nordhessische Region erfolgreich weiterentwickelt.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Meine Damen und Herren, manche Argumente sind nicht nur politische Argumente, sondern sie sind am Ende juristische Argumente. Zum Glück ist es in unserem Land so, dass all diese politischen Diskussionen am Ende in einer rechtsstaatlichen Debatte vor einem Gericht mit einer Entscheidung enden. Das gilt z. B. auch für die Frage, die, wie ich gelesen habe, heute wieder in Anträgen eine Rolle spielt: Wir brauchen den Verkehrslandeplatz Kassel-Calden doch gar nicht, weil es doch noch andere Flughäfen in der Gegend gibt.

Ich will nun zitieren, dass der Verwaltungsgerichtshof in Kassel ausdrücklich festgestellt hat, dass „der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden geeignet ist, die Sicherheit des Luftverkehrs und die Anbindung der Region an den nationalen und internationalen Kontakt zu verbessern“, und „dass die Ausbaumaßnahmen zu einer besseren und sicheren Abwicklung des Flugverkehrs beitragen.“ Der Verwaltungsgerichtshof hat ferner festgestellt, dass „ein konkreter Bedarf an Luftverkehrsdienstleistungen nachgewiesen ist.“

Auch die immer wieder vorgetragene Begründung, andere Flughäfen könnten das tun, ist ausdrücklich erwähnt. Ich zitiere erneut:

Eine Verweisung der Fluggäste auf andere Flughäfen würde sämtliche Ziele verfehlen, die – neben der Bedarfsdeckung – mit dem Ausbau des Flughafens in Bezug auf den Standort Kassel-Calden berechtigterweise angestrebt werden. Diese Ziele können nur verwirklicht werden, wenn der Bedarf nicht irgendwo, sondern gerade in der Region Kassel gedeckt wird. Die Forderung, das Projekt aus diesen Erwägungen heraus aufzugeben, würde nicht auf einen bloßen Abstrich an der Zielvollkommenheit hinauslaufen, sondern bedeuten, dass auf ganz wesentliche Planungsziele verzichtet werden würde.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Deshalb sage ich: Die regionalökonomischen Auswirkungen dieses Flughafens sind inzwischen weitgehend – jedenfalls außerhalb dieses Hauses – unumstritten. Es gibt die gemeinsame Erklärung der kommunalen Gesellschafter der Flughafen GmbH Kassel vom 30.11.2004, die nach unserer Auffassung – wir sind Mitgesellschafter – nach wie vor uneingeschränkt Geltung hat. Dort heißt es:

Nordhessen ist eine strukturschwache Region. Die kommunalen Gesellschafter sehen mit Sorge, dass Nordhessen ohne Einbindung in das innereuropäische Luftverkehrsnetz im Wettbewerb mit anderen europäischen Regionen um Arbeitsplätze und Wirtschaftskraft weiter zurückfallen wird.

Ich sage ausdrücklich: Ich stimme dem Landrat des Landkreises Kassel zu, der sagt:

Der Flughafen ist kein Prestigeobjekt für ein paar nordhessische Politiker. Vielmehr ist der geplante Umbau des alten Verkehrslandeplatzes zum Gewerbegebiet für die Region nördlich von Kassel von allergrößter Bedeutung. Und für den Flughafen gilt: Nicht mehr der Tourismus, also Ferienflüge nach Mallorca oder Teneriffa, stehen im Mittelpunkt des Projekts, sondern die zentrale Funktion des Flughafens für die Wirtschaft.

Diese Einschätzung teilt die Hessische Landesregierung ausdrücklich.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau des Flughafens sind inzwischen gegeben. Die Bundesregierung hat die Entscheidung vorsorglich, in Übereinstimmung mit der Landesregierung, der Europäischen Kommission zur Notifizierung vorgelegt. Angesichts vielfältiger Entscheidungen der Europäischen Kommission in anderen Sachen dieser Art gehen Landesregierung und Bundesregierung gemeinschaftlich davon aus, dass auch hier ein positives Ergebnis erzielt wird.

Ich will einfügen: Kollegen der Sozialdemokraten haben in einem Antrag darauf hingewiesen, es gebe keinen Betreiber für den Flughafen. Ich will hier nur sagen: Die Gesellschafter des Flughafens, alle miteinander, sind sich darüber einig, dass der derzeitige Betreiber, die Flughafengesellschaft, dies weiter tun wird, bis ein Zustand des Neubaus des Flughafens erreicht ist, zu dem es angemessen ist, mit Bietern darüber zu diskutieren, wer das günstigste Angebot für den Betrieb eines dann in absehbarer Zeit zu bauenden Flughafens abgibt. Es geht alles ein bisschen wie beim Kartoffelessen der Reihe nach. Erst kommt das Planungsrecht, dann kommt der Bau, und dann kommt der Betrieb. So werden die Gesellschafter das auch miteinander abwickeln.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der FDP)

Das Land Hessen ist in der Vergangenheit mit einem Anteil von 50 % an der Flughafengesellschaft Kassel, über die ich spreche, beteiligt gewesen. Die anderen Gesellschafter – die Stadt Kassel, der Landkreis Kassel und die Gemeinde Calden – haben je 16,6 % der Anteile gehalten. Bereits mit der im April 2004 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung zum Flughafenausbau hatten die Gesellschafter vereinbart, die Beteiligungsverhältnisse zum Zeitpunkt des Baubeginns neu zu ordnen.

Nachdem nun der Verwaltungsgerichtshof den Planfeststellungsbeschluss für rechtmäßig erklärt hat, halten die Gesellschafter die zügige Umsetzung dieser Vereinbarung für geboten. Danach sollen in Zukunft das Land Hessen 68 % der Anteile, die Stadt und der Landkreis Kassel je 13 % der Anteile und die Gemeinde Calden 6 % der Anteile erhalten. Hierbei – das räumen wir ein – haben wir insbesondere die finanzielle Leistungsfähigkeit des kleinsten Partners, der Gemeinde Calden, berücksichtigt. Die Veränderung der Gesellschaftsanteile hat zur Folge, dass die Verteilung der auftretenden Betriebsverluste ab dem 1. Januar 2009 ebenfalls nach dem neuen Schlüssel erfolgen wird.

Für unsere Investitionsplanung im Hessischen Landtag hat das die konkrete Folge, dass die Beträge beim Landkreis und der Stadt Kassel sinken und dass für das Land Hessen demnach in Zukunft insgesamt 119 Millionen €

des Bauvolumens – das sind 11 Millionen € mehr als nach der bisherigen Aufteilung – zu tragen sind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, an dieser Stelle – das beobachten viele – muss auch klar sein: Dies ist eindeutig eine Entscheidung, die der Hessische Landtag als Haushaltsgesetzgeber treffen muss. Der Unterschied zwischen den Flughäfen Frankfurt und Kassel-Calden bleibt nämlich erheblich. Frankfurt ist der einzige Flughafen in Deutschland, der aus eigenen Mitteln geschaffenes Planungsrecht in Baumaßnahmen umsetzen kann. Kein anderer Flughafen in Deutschland ist dazu in der Lage. Alle benötigen die öffentlichen Investitionen und die dafür notwendigen Infrastrukturzuschüsse. Das gilt auch für Kassel-Calden. Wer immer in Zukunft in Hessen über Haushaltspläne verhandelt, muss positiv zu Kassel-Calden stehen; sonst hat die nordhessische Region bezüglich ihrer Anbindung an das deutsche und europäische Flugverkehrsnetz nicht die geringste Chance, auf Augenhöhe zu kommen.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Ich hoffe, dass nach den vielen Entscheidungen, die der Hessische Landtag in der Vergangenheit getroffen hat, auch in Zukunft sichergestellt ist, dass Kassel-Calden nicht der Spielball anderer politischer Interessen wird.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist am 18.12.2007 erlassen worden und war Gegenstand hinreichender Diskussionen unter uns im Hessischen Landtag.

Die Gelegenheit der streitenden Parteien zur Stellungnahme vor dem Verwaltungsgerichtshof in Kassel ist am 4. August abgelaufen. Damit ist es der Hessischen Landesregierung, wie auch immer sie Stellung nehmen wollte, nicht mehr möglich, neue Argumente vorzulegen.

In der öffentlichen Diskussion – deshalb ist es ein Gegenstand, der hier auch der Erörterung bedarf – gibt es immer wieder die Frage, ob Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in einer solchen Phase noch möglich seien. Nach Auffassung der Hessischen Landesregierung kann das als ausgeschlossen betrachtet werden. Denn auch eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses – wie das Juristendeutsch heißt, für das ich mich entschuldige – „von Amts wegen“ ist nur unter engen Voraussetzungen möglich.

Das Hessische Verwaltungsverfahrensgesetz enthält in den §§ 48 und 49 Regelungen über die Rücknahme rechtswidriger und den Widerruf rechtmäßiger Verwaltungsakte. Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 ist nicht rechtswidrig – das hat auch noch niemand behauptet –, sodass eine Rücknahme nach § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht in Betracht kommt. Im Übrigen, nur für Neugierige: Auch für den Fall der Rücknahme eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes wäre ein Ausgleich von Vermögensnachteilen gegeben; erst recht natürlich für die Rückabwicklung eines rechtmäßigen.

Auch ein Widerruf nach § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist ausgeschlossen. Nach § 49 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes darf ein rechtmäßiger begünstigender Verwaltungsakt – begünstigend für die Flughafengesellschaft –, wie es ein solcher Planfeststellungsbeschluss ist, nur unter bestimmten Voraussetzungen widerrufen werden, die hier nicht vorliegen. Es gibt eine ganz weite Formulierung in § 49 Abs. 2 Nr. 3 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes, dass ein rechtmäßiger

begünstigender Verwaltungsakt widerrufen werden kann, „wenn die Behörde aufgrund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen, und wenn ohne Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde“. Bei allem Respekt – verschiedene politische Umstände sind keine nachträglich eintretenden Tatsachen im Sinne dieses Wortlautes.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Um auch das sehr deutlich zu sagen: Damit wäre auch jedem Prozessbevollmächtigten des Landes Hessen bei gesetzestreuer Arbeit verboten, Erklärungen über beabsichtigte Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in einem gerichtlichen Verfahren abzugeben.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat inzwischen bestimmte Vorarbeiten durch die Fraport AG gebilligt, indem er in fünf Eilverfahren Teilentscheidungen getroffen hat, durch die die Eilanträge insoweit zurückgewiesen worden sind, dass nach diesen Entscheidungen die Fraport AG jetzt bereits bestimmte Arbeiten, wie Kartierungs- und Vermessungsarbeiten, Baugrunduntersuchungen sowie ökologische Vermeidungs- und Minimierungsarbeiten, durchführen kann. Damit dies auch auf fremden Grundstücken geschehen kann – denn der Wald ist im Augenblick Eigentum der Gemeinde Kelsterbach –, hat das Regierungspräsidium in Darmstadt die Fraport AG durch Beschluss in den Besitz eingewiesen. Nach diesem Beschluss darf die Fraport AG seit dem 21. Juni die fremden Grundstücke betreten und dort die vorgesehenen Maßnahmen durchführen.

Meine Damen und Herren, das Gericht hat im Übrigen angekündigt, über die Eilanträge insgesamt vor dem Februar des Jahres 2009 entscheiden zu wollen.

Natürlich ist in diesen Tagen insbesondere die Frage der Abwägung bezüglich des Nachflugverbotes und seiner wenigen Ausnahmen immer wieder Gegenstand der öffentlichen Diskussion, und natürlich konzentrieren sich auch die Debatte, die wir führen, und die Erwägungen über das gerichtliche Verfahren, das sicher noch viele andere Aspekte hat, in einer besonderen Weise darauf.

Die Genehmigungsbehörde hat hier nach langer Abwägung einen angesichts der intensiven Diskussion über die Bedeutung des Nachflugverbotes und auch die Bedeutung dessen, was an Zusagen dafür geschehen ist, ganz bestimmt nicht einfachen Weg eingeschlagen, einen Kompromiss zu suchen, der letztlich mit den 17 genehmigten Nachtflügen, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, ein sehr präzises Ergebnis gefunden hat. Dabei bleibt es aus Sicht der Landesregierung eine schmerzliche Erkenntnis, dass ohne einige wenige Ausnahmen ein Verbot rechtlich nicht haltbar wäre. Aber diese Auffassung ist inzwischen wiederum – ich habe hierzu schon mehrfach Gerichtsentscheidungen vorgetragen – durch eine weitere gerichtliche Entscheidung bestätigt worden.

In seinem Urteil vom 24. Juli 2008 hat das Bundesverwaltungsgericht zum Flughafen Leipzig-Halle erneut seine Rechtsprechung der letzten zwei Jahre bestätigt, dass ein Nachtflugverbot für die gesamte Nacht bei einem Verkehrsflughafen nicht verhängt werden darf, wenn ein entsprechender Nachtflugbedarf anderweitig nicht bewältigt werden kann. Jede andere Entscheidung als die getroffene hätte zu mehr Nachtflügen und nicht zu weniger Nachtflügen auf dem Frankfurter Flughafen geführt.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Die Hessische Landesregierung ist im Übrigen – das will ich ausdrücklich sagen – durchaus stolz darauf, dass der EU-Kommissar für Umwelt, Herr Dimas, in diesen Tagen den Frankfurter Flughafen und sein Genehmigungsverfahren als ein Beispiel für eine ausgewogene Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Aspekte in der europäischen Politik bezeichnet hat. Meine Damen und Herren, auch das spricht für die Arbeit der Genehmigungsbehörde.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

In diesem Zusammenhang will ich ausdrücklich sagen: Die Landesregierung begrüßt, wie sich in den Debatten der letzten Monate in diesem Haus Positionen durchaus angenähert haben. Der Vertreter der SPD-Fraktion hat in der Sitzung am 4. Juni 2008 gesagt – ich zitiere Herrn Kollegen Walter –:

Ich glaube, dass dieser Planfeststellungsbeschluss so, wie er erlassen worden ist, eine hohe Wahrscheinlichkeit der Rechtmäßigkeit in sich trägt. Ich glaube, dass in der Situation, in der wir vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses waren, in der Tat ein Planfeststellungsbeschluss ohne Nachtflüge rechtswidrig gewesen wäre.

Ich erhoffe mir, dass dieser Konsens, jedenfalls unter den großen politischen Kräften dieses Hauses und den Kollegen der FDP, auch in Zukunft erhalten bleibt.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Wir haben eine etwas spannende Phase gehabt – ich will das gleich dazusagen –, weil Frau Kollegin Ypsilanti im Landtagswahlkampf gesagt hat: „Wir wollen das rechtlich alles prüfen lassen, ob das stimmt, was die Landesregierung dort sagt.“ Die Landesregierung begrüßt, dass Kollege Frankenberger mitgeteilt hat, dass ein im Auftrag der SPD-Fraktion erstelltes Rechtsgutachten – das ich nicht kenne, sondern nur die Zusammenfassung von Herrn Frankenberger – zu dem Ergebnis kommt, dass die Landesregierung noch Korrekturen vornehmen könne; allerdings würden diese theoretisch denkbaren Korrekturen das Ausbaugehen voraussichtlich um Jahre zurückwerfen.

Die Positionierung, dass man das machen könne, ohne ein neues Planfeststellungsverfahren zu beginnen, hält die Landesregierung für falsch. Allerdings, wenn es um Jahre zurückgeworfen würde, meint der Anwalt möglicherweise auch, dass man in der Tat ein neues Planfeststellungsverfahren beginnen kann. Wenn das die gemeinsame Überzeugung ist, ist das auch eine gute Begründung dafür, warum auch die Kollegen der sozialdemokratischen Fraktion ein solches Verfahren im Interesse der wirtschaftlichen Bedeutung des Frankfurter Flughafens nicht wollen und nicht wollen können.

Wir nehmen auch zur Kenntnis, dass das nicht der Konsens im Hause ist. Wenn Herr Kollege Schaus für die Linkspartei sagt, nach dem Banner, das jetzt in dem rechtswidrig errichteten Hüttendorf im Kelsterbacher Wald hängt, gilt: „Im Bannwald darf es keinen weiteren Ausbau des Flughafens geben“, dann widerspricht das diametral dem Grundkonsens der bisher im Landtag für Regierungstätigkeiten verantwortlichen Parteien von CDU, FDP und SPD.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mit den Rahmenbedingungen, die ich geschildert habe, ist es eine der

zentralen Fragestellungen gerade für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die zu vertreten oft vorgegeben wird. Denn um deren Arbeitsplätze geht es, die es zu einem beträchtlichen Teil, gerade auch die einfacheren Arbeitsplätze, nur deshalb gibt, weil es diesen Flughafen in seiner Dimension gibt und weil es die Wachstumsbeziehungen gibt.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei der Diskussion über die Entwicklung des Flughafens ist für uns alle von besonderer Bedeutung. Ich bin deshalb froh, dass wir mit dem Forum Flughafen und Region eine angemessene Nachfolge für das Regionale Dialogforum gefunden haben.

Die drei Säulen Expertengremium, Konvent und Information der Bürger durch das Umwelthaus werden jetzt gestaltet werden müssen. Ich bin froh, dass es mit der Deklaration vom 12. Dezember 2007 und den Vorbereitungen des Anti-Lärm-Pakts kombiniert werden konnte. Es ist wichtig, dass die Öffentlichkeit weiß, dass dies nicht nur theoretische Vorstellungen und Zukunftsprognosen sind, sondern dass gerade der erste Teil der im Regionalen Dialogforum gemeinsam und, wie ich anerkenne, unter dem Vorsitz der Deutschen Flugsicherung – was ein wichtiger Schritt ist – beschlossenen Maßnahmen jetzt in der Realisierung ist.

Schon im Augenblick werden mehr und mehr Verfahren umgestellt, um dauerhaft dazu zu kommen, dass für den Landeanflug in der Nachtzeit ein Verfahren gilt, das technisch CDA-Verfahren heißt, Continuous Descent Approach, indem die Maschinen nicht mehr, um von einer Flughöhe zur nächsten zu kommen, jeweils die Triebwerke wieder auf Schub stellen und deshalb lauter machen, sondern indem sie mit möglichst leisen, nämlich fast auf Leerlauf stehenden Triebwerken den gesamten Weg der Landung gehen. Dieses Verfahren, das bisher in Deutschland nicht zugelassen war, wird jetzt in Frankfurt erprobt und wird in Zukunft zu einer Lärmverminderung beitragen.

Noch wichtiger ist, dass es ein Verfahren gibt, das Offset Approach heißt, das Ende dieses Jahres – so hoffen wir – in eine Realisierung gehen kann. Dieses versetzte Anflugverfahren soll ermöglichen, dass die Flüge nicht so lange vor einer Landebahn schon auf gerader Linie zur Bahn sein müssen, was wiederum konkret zur Folge hat, dass besonders stark belastete Ballungsräume wie etwa Offenbach und Mainz bei diesem Anflugverfahren in Zukunft nicht mehr direkt überflogen, sondern umflogen werden können.

Wer auf der Welt ein bisschen geflogen ist, der weiß, dass das in anderen Ländern der Welt längst Standard war. In der Bundesrepublik Deutschland war es bisher nicht zugelassen. Es wird am Frankfurter Flughafen musterhaft erprobt werden, und ich bin ganz sicher, dass die Bürgerinnen und Bürger auf diese Weise sehen: Regionaler und kontinuierlicher Dialog, wie wir ihn zugesagt haben, ist nicht nur eine theoretische Größe, sondern hat gerade beim aktiven Lärmschutz praktische Bedeutung für die Bürgerinnen und Bürger.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Meine Damen und Herren, nicht zuletzt weil Anträge mit der Regierungserklärung verbunden worden sind, will ich darauf hinweisen, dass die Sicherheitskontrollen auf dem Frankfurter Flughafen – wenn wir im konkreten Verfah-

ren sind und über die gesamte Bedeutung des Flughafens reden – für uns alle eine besondere Herausforderung darstellen. Zum einen ist es eine technisch und polizeilich unglaublich aufwendige Aufgabe, bei einem so riesigen Flughafen mit 70.000 Beschäftigten, die tagein, tagaus dort hineingehen, eine vollständige Sicherheit zu gewährleisten.

Es ist aber auch eine Aufgabe, die in einem Wettbewerb der internationalen Flughäfen unter dem Druck der Fluggesellschaften und unter Kostengesichtspunkten steht und bei der wir gemeinsam mit der Fraport AG nach wie vor der Auffassung sind, dass wir diese Tätigkeit keinem internationalen oder europäischen Ausschreibungsverfahren unterwerfen sollten, das uns das Risiko bringt, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht mehr zu den Löhnen und Gehältern beschäftigen zu können, die wir als Arbeitgeber für angemessen halten, um die Sicherheitsaufgaben am Frankfurter Flughafen tatsächlich zu übernehmen.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Deshalb bleibt das unter den europäischen Bedingungen keineswegs ein erreichendes Ziel, entweder sicherzustellen, dass es durch andere geeignete Maßnahmen nicht zu diesen Ausschreibungen, sondern zur Weiterbeschäftigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Frankfurter Flughafen kommt, oder aber eine Landesgesellschaft zu errichten, die vergleichbar zu dem ist, was am Münchner Flughafen unter anderen rechtlichen Bedingungen vor einer ganzen Reihe von Jahren etabliert worden ist.

Das ist eine zusätzliche Verantwortung des Landes, würde es dazu kommen. Wir sind dazu bereit, sie zu übernehmen. Aber wir erwarten vom Bund, dass er gegenüber Europa das Notwendige tut, um sicherzustellen, dass wir an dieser Stelle eine Sicherheit zu einem angemessenen Lohn für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben können.

Ich will zum Zweiten nur darauf hinweisen, dass für die Landesregierung in diesen Tagen natürlich auch der Emissionshandel bei Fluggesellschaften eine zunehmende Rolle spielt. Keiner in Deutschland ist davon mehr betroffen als wir, und es ist keine einfache Frage. Denn der Emissionshandel ist prinzipiell eine richtige Entscheidung.

Die Hessische Landesregierung, auch das Umweltministerium, hat die Handelbarkeit von Emissionszertifikaten zu einem früheren Zeitpunkt erprobt und steht ihr außerordentlich positiv gegenüber, mehr als das viele andere in der Bundesrepublik gemacht haben.

Trotzdem muss klar sein: Eine solche Wettbewerbsveränderung muss so sein, dass sie nicht ausgerechnet die interkontinentalen Flughäfen in einer Weise trifft, dass ihre Wettbewerbsfähigkeit verloren geht.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der FDP)

Das bedeutet, hier bedarf es internationaler Absprachen, oder es bedarf einer Behutsamkeit der Einführung, die sicherstellt, dass Flüge von uns, also Frankfurt und in Wahrheit Europa, nicht in andere Regionen umgelenkt werden.

Damit lassen Sie mich zum letzten Punkt kommen. Wenn ich über die einzelnen Fragen der Flughäfen Frankfurt und Kassel und ihrer Entwicklung gesprochen habe, rede ich über unseren Raum, über die Bedeutung der wirtschaftlichen Entwicklung für die Menschen in dieser Region. In den letzten Jahren hat sich aber eines verändert:

dass die Frage, ob wir im Wettbewerb mit anderen erfolgreich sein können oder nicht, nicht mehr eine Frage ist, an die sich manche noch erinnern, ob München oder Amsterdam schneller wächst, ob sich Frankfurt auf Platz eins behaupten kann oder irgendein anderer Flughafen Frankfurt überholt. Das ist alles wichtig, aber das sind inzwischen Fragen zweiter Ordnung. Die wirklichen Fragen des internationalen Flugverkehrs stellen sich durch die Globalisierung und das, Gott sei Dank, immer bessere und weitere Entwickeln anderer Regionen der Welt.

Wir haben in diesen Tagen alle viel nach China geschaut. Ich denke, man sollte es beachten. Die Zahl der Passagiere im chinesischen Luftverkehr betrug im Jahre 2006 rund 190 Millionen. Ein Jahr zuvor waren es noch 160 Millionen Passagiere. Im Jahr 2007 wird die Zahl weiter gewachsen sein, und alle gehen davon aus, dass spätestens im Jahre 2010 die Größenordnung zwischen 270 und 300 Millionen Flugpassagieren pro Jahr erreicht wird. In der gleichen Zeit wird es eine Steigerung bei der Luftfracht innerhalb von China um 80 % geben.

Meine Damen und Herren, wenn das erst einmal im Flugzeug ist, spielt es sich natürlich nicht nur in China ab. So wie wir 40 % unseres Exports über Luftfracht abwickeln, wird es jedes andere Land in Zukunft auch tun. Dann muss man wissen, wenn man sich derzeit die großen Ziele vom Frankfurter Flughafen aus anschaut, dass man auf gar kein asiatisches Ziel kommt. Da ist Spanien, da ist Italien, dann kommen irgendwann einmal die Vereinigten Staaten von Amerika. Asien hat derzeit am gesamten Frankfurter Luftverkehr einen Anteil von 6 %. Wenn wir wollen, dass aus dieser Zahl in der Veränderung der globalisierten Welt und ohne Rückgang in anderen Regionen 12, 15 oder 18 % werden – das muss es werden, wenn wir einigermaßen angemessen am globalen Wettbewerb teilnehmen wollen –, dann sieht man, was die Entscheidung bedeutet, ob wir in den nächsten Jahren die Lande- und Startkapazitäten haben, damit es bei uns stattfinden kann. Denn wenn wir sie nicht haben, wird es irgendwo anders stattfinden.

Frankfurt hat den besseren Platz, die bessere Organisation, die zentralere Lage. Aber das ist nicht selbstverständlich. Noch mehr gilt es in einer zunehmenden Weise für den Wettbewerb, wer das Drehkreuz zwischen Amerika und Asien wird. Wir haben eine endlos lange Zeit geglaubt, dass dies selbstverständlich Europa ist. Wiederum ist das keine Frage von Frankfurt allein, sondern von Europa. Jeder, der von Asien nach Amerika wollte, musste irgendwann in Europa landen. Von dieser Veranstaltung, dass man den Flug unterbricht, profitieren wir heute endlos. Fast alle, die aus Indien oder China in die Vereinigten Staaten wollen, landen in Frankfurt oder London zwischen.

Vor dieser Herausforderung werden natürlich auch in Zukunft die Menschen die Frage stellen, wo es am geeignetsten ist. Die Arabische Halbinsel ist auf dem Weg, das zu ihrem zentralen Nachfolgeschäff für die Zeit nach den direkten Gewinnen durch das Erdöl zu machen. Was das praktisch heißt, kann man an wenigen Beispielen sehen.

Die Regierung des Emirates Dubai hat 2007 ein Strategiepapier vorgelegt, wonach bis zum Jahr 2015 insgesamt 82 Milliarden US-Dollar in den Luftfahrtsektor investiert werden sollen. In Flugzeugen heißt das z. B., dass die Fluggesellschaft Emirates für ein Land, das 1,4 Millionen Einwohner hat – weniger als der Umlandverband Frankfurt –, in Zukunft rund 180 Flugzeuge haben wird. Sie hat 58 Großraumflugzeuge des Typs Airbus A 380 fest bestellt.

Die Lufthansa hat für unser Land mit 80 Millionen Einwohnern 15 bestellt. Die Beschaffung allein der A-380-Flugzeuge wird 32 Milliarden € kosten.

Meine Damen und Herren, wer einmal in dieser Region war – wir nehmen diese Kontakte intensiv wahr –, sieht auch: Zurzeit hat der internationale Flughafen von Dubai eine Kapazität von 30 Millionen Passagieren. Die ist auch ausgelastet, aber die würde niemanden, der vom Frankfurter Flughafen kommt, erschrecken. Dieser Flughafen wird in den nächsten Jahren auf eine Passagierzahl von ca. 60 Millionen Passagieren pro Jahr erweitert. Auch das könnte noch eine gewisse Gelassenheit auslösen.

Aber jeder weiß: Parallel dazu wird der Al Maktoum International Airport in Dubai gebaut, in Spuckweite von dem anderen Flughafen. Er befindet sich bereits in Bau und soll im Jahre 2015 fertig sein. Im Jahr 2015 wird er ausgestattet sein mit insgesamt sechs Landebahnen, von denen vier simultan genutzt werden können, und einer Gesamtkapazität von 120 Millionen Passagieren pro Jahr. Das wäre unter heutigen Bedingungen der potenziell größte Flughafen der Welt. Das ist ein Flughafen, der für den Schwerpunkt der interkontinentalen Vernetzung von Fracht mit einer daneben liegenden Freihandelszone gebaut wird.

Natürlich soll der Abu Dhabi International Airport im Emirat daneben, der derzeit eine Kapazität von rund 5 Millionen Passagieren hat, also kurz oberhalb von Frankfurt-Hahn, schon im Jahre 2015 bei einer Kapazität von 40 Millionen Passagieren liegen.

Von einigen weiteren Flughäfen der Region, die wir auch noch für groß halten würden, will ich gar nicht reden. Das bedeutet konkret: Im Jahr 2015 steht dem hoffentlich erweiterten Flughafen Frankfurt in der Konkurrenz ein Netz von Flughäfen am Golf mit einer Kapazität von über 200 Millionen Passagieren zur Verfügung. Ich sage ausdrücklich: Das kann alles durchaus auf Sand gebaut sein. Das Drehkreuz, das dort entsteht, ist künstlich.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Das ist alles auf Sand gebaut, Herr Ministerpräsident! – Heiterkeit)

– Ich sehe, dass Sie nur eine Dimension meiner Redewendung erkannt haben, Herr Kollege.

(Heiterkeit – Kordula Schulz-Asche (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Aber wahrscheinlich die entscheidende! – Erneute Heiterkeit)

– Die Frage, Frau Kollegin Schulz-Asche, ob das die entscheidende Dimension ist, ist die entscheidende Frage.

(Heiterkeit)

Diese Flughäfen haben kein Hinterland. Es macht wenig Sinn, dort ökonomische Strukturen zu vernetzen, z. B. Intermodalität herzustellen, wie das in Europa der Fall ist. Es gibt viele gute Gründe, mit Gelassenheit zu glauben, dass Europa stark genug ist, ein Knotenpunkt zwischen Asien und Amerika bleiben zu können. Aber so, wie es die Auffassung gibt, dass es keinen Flugverkehr in Frankfurt geben muss – Abg. Walter hat damals gesagt, man kann ihn auch nach Amsterdam schicken –, so stehen wir heute vor der Erkenntnis, dass man keinen transkontinentalen Flugverkehr in Europa mehr haben muss. Die Asiaten und die Amerikaner können das mittels eines Flughafens in der Mitte unter sich abwickeln.

Vor dieser Dimension werden wir dabei beobachtet, was wir mit unseren Flughäfen machen und wie schnell wir dies tun – in dem Wissen, dass es in einer globalisierten

Welt keine Chance mehr gibt, allein mit regionalem Handel wirtschaftlich erfolgreich zu überleben, in dem Wissen, dass Spezialisten aus jedem Ort unseres Bundeslandes eine Chance haben müssen, ihr spezielles Wissen an jeden Platz der Welt zu bringen. Die Frage, ob sie dies schnell oder nur langsam tun können, ob sie es aufgrund verengter Kapazitäten preiswert machen können oder teuer machen müssen, entscheidet über wirtschaftliches Wachstum, über Arbeitsplätze und über die Zukunftschancen junger Menschen.

Noch einmal: Wer heutzutage am Frankfurter Flughafen arbeitet, verdient, grob gerechnet, durchschnittlich 30 bis 40 % im Jahr mehr, als wenn er an anderer Stelle arbeiten würde. Wer heutzutage in Hessen in der Nähe der Flughäfen arbeitet, verdient mehr als an jedem anderen Ort in der Bundesrepublik Deutschland. Wer heutzutage in der Bundesrepublik Deutschland arbeitet, gehört zu den Menschen mit den höchsten Einkommen in der Welt. Das ist keine Selbstverständlichkeit, sondern das beruht auf den politischen Rahmenbedingungen.

Wir sind ein Landtag. Wir machen keine Weltpolitik. Wir bestimmen nicht, an welcher Stelle Flughäfen gebaut werden. Wir können aber darüber entscheiden, ob wir unseren Bürgern die Chance geben, mit großer Aussicht auf Erfolg an diesem Wettbewerb teilzunehmen, oder ob wir ihnen diese Chance verwehren. In diesem Sinne wird die Hessische Landesregierung ihre Aufgabe weiterhin erfüllen.

(Anhaltender lebhafter Beifall bei der CDU und der FDP)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Meine Damen und Herren, damit ist die Regierungserklärung gegeben.

Ich eröffne die Aussprache. Die Redezeit verlängert sich um drei Minuten auf 33 Minuten pro Fraktion. Das Wort hat zunächst Frau Ypsilanti für die Fraktion der SPD.

**Andrea Ypsilanti (SPD):**

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Heute Morgen, um 8.30 Uhr, ging ein Flug von Frankfurt über New York nach Jamaika. Herr Koch, mit Ihrer Regierungserklärung haben Sie diesen Flug verpasst.

(Zurufe von der CDU)

Wenn Sie noch irgendeine Hoffnung auf Schwarz-Grün-Gelb hatten, dann hätten Sie die heutige Regierungserklärung so nicht gehalten. Noch am Wochenende haben Sie gesagt, dass Ihnen die GRÜNEN so nahe stünden. Ihre heutige Regierungserklärung hat die GRÜNEN mit Sicherheit enttäuscht.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CDU)

– Die CDU-Fraktion beklagt, ich solle zum Thema reden. Das werde ich noch tun. – Die Frage ist: Was war das wirkliche Thema dieser Regierungserklärung? Herr Hahn, ich weiß nicht, ob Herr Koch Sie vorgewarnt hat, dass Jamaika für ihn derzeit eine ferne Insel ist und nicht mehr das rettende Ufer. Ich denke, die Zeit für ein Jamaika-bündnis ist vorbei.

(Zurufe von der CDU)

Weil Sie so gerne über Wortbrüche reden, sollte man an dieser Stelle doch auch sagen, dass das in der Tat ein doppelter Wortbruch war. Wir alle erinnern uns nämlich daran, dass die CDU –

(Lebhafte Zurufe von der CDU)

– Deshalb kann ich ja so gut darüber reden.

(Zurufe von der CDU und der FDP)

Wir haben ein Problem mit dem Mikrofon.

(Michael Boddenberg (CDU): Ich glaube nicht, dass es das Mikrofon ist! – Weitere Zurufe von der CDU)

**Präsident Norbert Kartmann:**

Am Mikrofon ist dieselbe Lautstärke eingestellt wie vorher. Wir haben nichts verändert. Wir stellen das Mikrofon ein bisschen lauter und prüfen, ob es wirkt.

(Unruhe)

– Meine Damen und Herren, ich bitte um Ruhe. – Das Wort haben Sie, Frau Ypsilanti, und wir prüfen, ob wir das Mikrofon lauter stellen können.

**Andrea Ypsilanti (SPD):**

Herr Präsident, meine Damen und Herren, ich denke schon, dass hier der Platz ist, das anzusprechen. Sie haben sich in den letzten Monaten sehr heftig um eine Jamaika-Koalition bemüht. Ich kann mich aber sehr genau erinnern, dass es einen Wahlkampf gab, in dem der Herr Ministerpräsident gesagt hat: „Mit diesen linken GRÜNEN können wir nichts zusammen tun.“ Ich kann mich auch sehr genau erinnern, dass es eine Wahlkampfaussage von Herrn Hahn gab, die lautete: „Lieber gehen wir in die Opposition, als mit diesen GRÜNEN zu regieren.“

(Zurufe von der CDU und der FDP)

Das müssen wir einmal ansprechen, wenn es hier immer wieder um Wortbrüche geht.

(Beifall bei der SPD)

Die heutige Regierungserklärung war ein deutliches Signal. Eigentlich haben Sie uns etwas Selbstverständliches vorgetragen. Es ist nämlich selbstverständlich, dass Hessen starke Flughäfen braucht. An der Stelle haben Sie mit der Sozialdemokratie nicht einmal einen Dissens.

(Beifall bei SPD – Demonstrativer Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Genauso selbstverständlich wäre die Feststellung gewesen, dass Hessen starke Schulen braucht, die Chancengleichheit herstellen. Hessen braucht außerdem ein soziales Netz. Das haben Sie kaputt gemacht. Hessen braucht ein starkes Engagement für erneuerbare Energien, und Hessen braucht starke Flughäfen.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CDU)

In unseren Augen war das also eine Regierungserklärung der Selbstverständlichkeiten. Wenn wir wissen, was Hessen alles braucht, um stark zu sein, und uns ansehen, was Sie in den letzten neun Jahren gemacht haben, um Hessen an den Stellen, die ich genannt habe, stark zu machen, dann wissen wir, warum Sie am 27. Januar in diesem Lande ein Problem bekamen, meine Damen und Herren von der CDU.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CDU)

Wir Sozialdemokraten haben nie einen Zweifel daran gelassen, dass wir in Hessen hohe Flughafenkapazitäten brauchen. Dafür gibt es in der Geschichte der Sozialdemokratie viele gute Beispiele. Die möchte ich einmal aufzählen, denn die Vorwürfe, wir seien infrastrukturfeindlich, stimmen an keiner Stelle.

Es war Georg August Zinn, unter dessen Verantwortung das Terminal 1 am Frankfurter Flughafen gebaut wurde, an dem noch heute 40 Millionen Passagiere bei der Ankunft und für den Abflug abgefertigt werden. Das war ein Beispiel für eine weitsichtige Politik.

(Beifall bei der SPD)

Es war Holger Börner, der in den Achtzigerjahren – das wissen wir alle noch – in einer emotional hochgradig aufgeladenen Atmosphäre gegen viele Widerstände den Bau der Startbahn West durchgesetzt hat – trotz großer Schmerzen in den Reihen der Sozialdemokraten.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Heinz Herbert Karry!)

Es war Mitte der Neunzigerjahre Armin Clauss, also wieder ein Sozialdemokrat, der zu den Ersten gehörte, die zugegeben haben, dass wir am Flughafen wieder über den Zaun hinausdenken müssen, und auch einen Anstoß zur Erweiterung des Flughafens gegeben hat.

Auch die Entscheidung zum Bau der Cargo City Süd ist nach einer langen Diskussion unter einer rot-grünen Landesregierung gefallen.

(Beifall bei der SPD – Michael Boddenberg (CDU): Wie geht es weiter?)

– Ich habe eine halbe Stunde Redezeit. Wenn Sie sich ein bisschen gedulden, bekommen Sie auf alle Fragen eine Antwort.

(Unruhe)

#### **Präsident Norbert Kartmann:**

Meine Damen und Herren, ich darf Sie noch einmal bitten, so zu arbeiten, dass die Rednerin nicht gestört wird.

#### **Andrea Ypsilanti (SPD):**

Herr Boddenberg bekommt auf alle Fragen eine Antwort. Er muss sich nur ein wenig gedulden. Herr Boddenberg, wenn Sie ständig dazwischenrufen und mich nicht zu Wort kommen lassen, müssen Sie noch länger auf Ihre Antworten warten.

(Zurufe von der CDU)

Es war Hans Eichel, der sich in seiner Regierungszeit dem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens gewidmet, den Mediationsprozess eingeleitet und dafür gesorgt hat, dass die Diskussion über die Erweiterung des Frankfurter Flughafens zusammen mit den Vertretern der Region geführt und in die Region rückgekoppelt wurde. Meine Damen und Herren, was wollen Sie uns Sozialdemokraten also erzählen, wenn es um Flughäfen geht?

(Beifall bei der SPD)

Wir waren an der produktiven Entwicklung des Frankfurter Flughafens immer beteiligt. Das war in der Vergangenheit so, das ist heute so, und das wird auch so bleiben.

(Beifall bei der SPD)

Deshalb glaube ich, dass es Ihnen heute nicht in erster Linie um eine Diskussion über die Flughäfen gegangen ist, sondern dass Sie eigentlich hören wollen, was Rot und Grün in Zukunft – sollte es denn zu einer solchen Regierung kommen – in ihren Koalitionsverhandlungen besprechen. Ich glaube, dass es Ihnen heute gerade darum ging. Den Wunsch werden wir Ihnen aber nicht erfüllen.

(Zurufe von der CDU: Oh!)

Wir führen keine Koalitionsverhandlungen mit Ihnen, und wir führen sie auch nicht im Parlament. Wir führen sie dann, wenn es so weit ist.

(Michael Boddenberg (CDU): Aber Ihre Mitglieder wollen doch wissen, woran sie sind!)

Ich kann Ihnen heute aber schildern, wie sich meine Partei dazu positioniert. Auch das wird nicht neu sein; denn die Position meiner Partei steht im Wahlprogramm, und daran hat sich nichts geändert.

(Beifall bei der SPD)

Was auch uns klar ist – –

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Ich kenne das Wahlprogramm! Da kann man doch gleich zu den Kommunisten gehen! – Weitere Zurufe von der CDU – Unruhe)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Präsident Kartmann bat mehrmals um mehr Ruhe, damit die Rednerin besser gehört werden kann. Ich schließe mich den Worten meines Vorredners gern an.

#### **Andrea Ypsilanti (SPD):**

Ich weiß nicht, warum diejenigen, die auf der Seite der CDU sitzen, so nervös sind und ständig herumplappern müssen. Wenn Sie zuhörten, würden Sie das erfahren. Ich sage Ihnen noch einmal: Sie bekommen eine Antwort. Bleiben Sie einfach gelassen, und hören Sie zu.

Es dürfte allen Beteiligten klar sein – das haben wir auch nicht bestritten –, dass es, sollte es zu Koalitionsverhandlungen kommen, im Hinblick auf die Infrastruktur, den Flughafen Frankfurt und den Flughafen Kassel-Calden nicht einfach sein wird.

Aber wir brauchen uns doch nicht darüber hinwegzutäuschen, dass es bei Ihnen genauso schwierig geworden wäre, wenn Sie in eine Jamaikakoalition eingestiegen wären. Vielleicht macht sich bei Ihnen jetzt die Erleichterung darüber breit, dass Sie solche schwierigen Verhandlungen wahrscheinlich nicht mehr führen müssen. Meine Damen und Herren, wir scheuen schwierige Verhandlungen nicht.

(Beifall bei der SPD)

Wir sind, was die Flughäfen betrifft, klar sortiert. Wir stehen zum Ausbau. Wir haben auch immer deutlich gesagt, dass wir beim Planfeststellungsbeschluss das Mediationsergebnis berücksichtigt hätten. Das war lange Konsens in diesem Haus. Sie haben diesen Konsens dann gebrochen. Sie haben ihn in diesem Haus mit Füßen getreten, indem Sie 17 Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben haben.

Herr Präsident, Ihr Verständnis vorausgesetzt, zitiere ich aus dem CDU-Programm von 2003, in dem es heißt:

Aufgrund der Lage des Flughafens mitten im Rhein-Main-Gebiet und der damit verbundenen Belastung für die Bevölkerung sehen wir die Erweiterung des Flughafens nur in Verbindung mit einem dann geltenden Nachtflugverbot in Rhein-Main in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr.

(Michael Boddenberg (CDU): Richtig! Das wird nicht bestritten! Es bleibt dabei!)

Das Zitat stammt aus Ihrem Wahlprogramm mit dem Titel „Unser Versprechen für Hessen“.

(Michael Boddenberg (CDU): Es bleibt auch dabei!)

Meine Damen und Herren, dieses Wahlversprechen haben Sie eben gerade nicht gehalten.

(Beifall bei der SPD)

Aber wir wissen ja, dass das Brechen von Wahlversprechen bei CDU und FDP nicht als „Wortbruch“, sondern als „Lerneffekt“ bezeichnet wird. Unsere Haltung zum Planfeststellungsbeschluss – unter Berücksichtigung des Mediationsergebnisses – haben wir im Dezember 2007 im Landtag noch einmal bekräftigt. Dazu stehen wir auch weiterhin.

(Michael Boddenberg (CDU): Das lag im Dezember alles auf dem Tisch, Frau Kollegin!)

– Das war am 12. Dezember 2007. – Die SPD-Fraktion hat im Landtagswahlkampf versprochen, dass sie juristisch überprüfen lassen wird, unter welchen Bedingungen der Planfeststellungsbeschluss geändert werden kann. Dieses Gutachten haben wir in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten liegt vor. Es kommt zu dem Ergebnis, dass eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Landtag heraus nicht möglich ist, sondern allenfalls von einer Landesregierung vorgenommen werden kann. Das wird in dem Gutachten, das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Auftrag gegeben hat, ausdrücklich bestätigt.

(Zuruf des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP))

Daraus folgt für meine Fraktion dreierlei.

Erstens. Unsere Position, dass der Ausbau unter Berücksichtigung des Mediationsergebnisses zu erfolgen hat, bleibt bestehen. Diese Position war, wie gesagt, die Mehrheitsmeinung dieses Parlaments.

Zweitens. Die Sozialdemokraten würden, wenn sie die Regierungsverantwortung hätten, überprüfen, welche Möglichkeiten es gibt und wie die konkreten Bedingungen aussehen müssten, um einen echten Schutz vor Nachtflügen im Sinne der Mediation nachträglich herbeizuführen, ohne – auch das ist uns wichtig – den Ausbau des Frankfurter Flughafens zu gefährden.

Verzögert wird der Ausbau unseres Erachtens dadurch – dort haben wir eben unterschiedliche Auffassungen –, dass Sie eine Nachtflugerlaubnis ausgesprochen, 17 Ausnahmegenehmigungen erteilt und auf diese Weise Gerichtsverfahren provoziert haben. Aber das müssen Sie verantworten.

(Beifall bei der SPD – Dr. Christean Wagner (Lahn- tal) (CDU): Was steht denn in dem Gutachten?)

Drittens. Im Sinne dieser Grundposition wird eine sozialdemokratische Landesregierung, sollte es sie denn geben, das juristische Verfahren zum Flughafenausbau begleiten. Das heißt, wenn sich im Zuge der juristischen Verfahren Möglichkeiten ergeben, das zu korrigieren, indem man die

Zahl der Nachtflüge reduziert oder sie ganz abschafft, werden wir sie ergreifen.

(Dr. Christean Wagner (Lahn- tal) (CDU): Was steht denn in dem Gutachten dazu?)

Ich sage es Ihnen noch einmal klipp und klar: Wir hätten den Planfeststellungsbeschluss – da befinden wir uns auch im Konsens mit Jürgen Walter – nicht in dieser Form ergehen lassen. Wir hätten uns an das Mediationsergebnis gehalten. Deshalb tragen Sie für diesen Planfeststellungsbeschluss juristisch, aber auch politisch die Verantwortung.

Ich sage auch ganz klar: Keine künftige Regierung wird ignorieren können, dass es diesen Planfeststellungsbeschluss gibt, der natürlich auch einen Anspruch auf Rechtsicherheit hat. Deshalb muss das alles gegeneinander abgewogen werden. Die Abwägung muss eine wichtige Rolle spielen.

(Beifall bei der SPD – Dr. Christean Wagner (Lahn- tal) (CDU): Das ist ein Widerspruch!)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Frau Ypsilanti, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Boddenberg?

(Andrea Ypsilanti (SPD): Bitte sehr, Herr Boddenberg!)

– Herr Boddenberg.

#### **Michael Boddenberg (CDU):**

Frau Kollegin, unabhängig davon, dass ich das, was Sie sagen, und auch das, was Herr Frankenberger in dem einen Teil, der eben schon zitiert worden ist, vorgetragen hat, falsch finde,

(Uwe Frankenberger (SPD): Das ist Ihr Problem!)

frage ich Sie: Wie ist denn Ihre Vorstellung bezüglich des zweiten Teils dessen, was Herr Frankenberger hier vorgetragen hat? Wie ist es – für den Fall, dass dies ein Weg ist, den Sie gehen würden – um die zeitliche Komponente bestellt? Was sagt Ihr Gutachten konkret zu den Schritten, die wir gehen müssten? Sind Sie auch der Meinung, dass wir hier über einen Zeitraum von vielen Jahren reden?

#### **Andrea Ypsilanti (SPD):**

Herr Boddenberg, wir haben gesagt, dass wir den Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht gefährden. Eine Verzögerung von fünf bis sieben Jahren wäre eine Gefährdung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens.

(Beifall bei der SPD und des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP))

Kommen wir nun zu einem anderen Aspekt des Flughafens, nämlich zur Rolle des Flughafens als Jobmotor. Wichtig sind die Zahl der Menschen, die dort arbeiten, und das, was dort erwirtschaftet wird. Das ist nicht nur eine Frage der Wirtschaftskraft, sondern auch eine der Arbeitsplätze.

Deshalb müssen wir auch überlegen, was da für Arbeitsplätze geschaffen werden. Wir wollen dort ordentliche Arbeitsplätze haben, die angemessen bezahlt werden. Wir wollen dort keine massenhaft vorkommenden Arbeitsplätze aus dem Niedriglohnbereich haben. Das heißt, wir



stehen auch bei dem Ausbau des Frankfurter Flughafens für gute Arbeitsplätze. Das heißt also: Die Menschen, die dort arbeiten, sollen ordentlich entlohnt werden.

(Beifall bei der SPD, des Abg. Michael Boddenberg (CDU) und bei Abgeordneten der LINKEN)

Wir wollen dort keine Beschäftigung zu Dumpinglöhnen haben. Herr Koch, wir haben deshalb gerne gehört, dass Sie gesagt haben, dass Sie nach wie vor zu der Landesgesellschaft stehen. Sie hatten aber schon im letzten Sommer, also vor der Landtagswahl, vollmundig angekündigt, eine landeseigene Gesellschaft gründen zu wollen, um dem ruinösen Wettbewerb, der bei einer europaweiten Ausschreibung stattfinden könnte, zu entgehen. Dann ist aber erst einmal ewig lange nichts passiert. Es kam erst wieder etwas in Gang, als ich während meiner Sommerreise etwas zur Flugsicherheit angekündigt habe.

(Beifall bei der SPD – Lachen des Abg. Dr. Christean Wagner (Lahntal) (CDU) – Michael Boddenberg (CDU): Jetzt übertreiben Sie einmal nicht!)

– Natürlich war das so. – Zufälligerweise hat der Innenminister einen Tag zuvor ein Schreiben gefertigt, in dem er sagt: Da wird jetzt etwas passieren. – Bis dahin ist aber gar nichts geschehen.

Ich möchte Ihnen dazu noch Folgendes sagen. Am 10. August 2007 gab es dazu eine Pressemitteilung Ihres Wirtschaftsministers Rhiel. Sie hatte die knackige Überschrift:

Land übernimmt künftig Passagier- und Gepäckkontrollen am Frankfurter Flughafen

Herr Rhiel, die in der Überschrift getroffene Aussage ist bis heute nicht wahr geworden.

(Michael Boddenberg (CDU): Er arbeitet daran!)

– Er ist gerade nicht da. – Das ist bis heute nicht wahr geworden.

Sie haben das während des Landtagswahlkampfes vollmundig verkündet. Herr Koch, bei einer Betriebsversammlung der Fraport haben Sie den Eindruck erweckt, die Gründung dieser Landesgesellschaft sei nur noch reine Formsache. Da frage ich: Welches Signal haben Sie damals von Ihrem Innenminister erhalten, damit Sie dieses vollmundige Versprechen abgeben konnten? – Bis heute ist das nicht umgesetzt.

(Beifall bei der SPD)

Ich glaube, das war einfach Wahlkampfrhetorik. Eigentlich müssten Sie Ihren Innenminister dazu einmal befragen. Denn in Bayern funktioniert das.

(Michael Boddenberg (CDU): Das waren doch ganz andere Voraussetzungen! Das wissen Sie doch!)

In Bayern wurde die Genehmigung erteilt. Warum gibt es eine solche Genehmigung nicht für Hessen? Ist Hessen bei diesem Thema ein Land zweiter Klasse? Lassen Sie doch einmal Ihre Beziehungen zu Ihrem Innenminister spielen. Es gibt überhaupt keinen Grund, warum das in Bayern genehmigt wurde, dort also funktioniert hat, und warum das in Hessen nicht funktioniert. Wir sagen: Hessen braucht nicht nur starke Flughäfen. Vielmehr braucht Hessen starke Flughäfen mit anständig bezahlten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte jetzt auf den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zu sprechen kommen. In der Tat handelt es sich um ein wichtiges Infrastrukturprojekt für den nördlichen Teil meiner Partei.

(Michael Boddenberg (CDU): Frau Kollegin, für die anderen ist es das auch!)

Das ist nichts Neues, daran hat sich nichts geändert: Auch meine Partei hat sich für den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden entschieden, weil sich die Menschen der Region dafür entschieden haben.

(Dr. Christean Wagner (Lahntal) (CDU): Jetzt haben Sie gerade die mögliche rot-grüne Koalition kaputt gemacht! – Gegenrufe: Oh!)

Da brauchen wir von Ihnen überhaupt keine Belehrungen. Wir erinnern uns an einen Bericht, der in der „Hessischen Niedersächsischen Allgemeinen“ Ende Februar 2008 gestanden hat. Damals gingen Sie noch mit den Siebenmeilentiefeln in Richtung GRÜNE. Damals hat Herr Koch ein Gespräch mit einem Redakteur der „Hessischen Niedersächsischen Allgemeinen“ geführt. Dazu wurde am 29. Februar 2008 ein Kommentar veröffentlicht. Herr Präsident, ich darf das zitieren:

Im Gespräch mit unserer Zeitung hat Koch bei Kassel-Calden Kompromissbereitschaft signalisiert. Im autorisierten Interview hat er es vorsichtiger formuliert.

Das war dann wohl das Verdienst des Herrn Metz.

Aber auch in der gedruckten Fassung des Interviews kann man eigentlich deutliche Absetzbewegungen erkennen. Herr Präsident, mit Ihrer Erlaubnis zitiere ich auch aus dem besagten Interview der „Hessischen Niedersächsischen Allgemeinen“ vom 29. Februar 2008. Da sagt Herr Koch:

Meine Auffassung ist unverändert, dass Kassel-Calden für die wirtschaftliche Entwicklung Nordhessens unverzichtbar ist.

(Beifall der Abg. Dr. Christean Wagner (Lahntal) und Michael Boddenberg (CDU))

Aber es würde in Gesprächen ... selbst für uns Schwerstarbeit sein, das hinzukriegen ... Für Caldén würden sie

– gemeint sind die GRÜNEN –

mit Sicherheit einen hohen Preis verlangen.

Jeder Leser hat verstanden, dass das eine Absetzbewegung war.

(Michael Boddenberg (CDU): Nein, nur Sie haben das so verstanden! – Norbert Schmitt (SPD): Bei diesem Zitat haben Sie nicht einmal mehr geklatscht!)

Vielleicht wären Sie für die Jamaikakoalition bereit gewesen, diesen Kompromiss bei dem Ausbau des Flughafens Kassel-Calden einzugehen. Meine Damen und Herren, Sie hätten den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zur Verhandlungsmasse gemacht, um Ihren Kopf aus der Schlinge zu ziehen. Da bin ich mir ganz sicher. Deshalb hätten Sie heute bei diesem Thema leisere Töne anschlagen sollen.

(Beifall bei der SPD)

Wir brauchen auch bei dieser Frage von Ihnen keine Belehrungen. Ich habe eigentlich geglaubt, dass Sie uns

heute zum Ausbau des Flughafens Kassel-Calden etwas wirklich Neues erzählen wollten. Das hätte z. B. die Frage des Betreibers betreffen können. Ich kann Ihre Argumentation an dieser Stelle überhaupt nicht nachvollziehen. Sie wollen den Flughafen erst schlüsselfertig erstellen und danach den Betreiber finden. Ich baue doch auch nicht ein Hotel und frage mich hinterher, wer es betreibt.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Warum bauen Sie denn überhaupt ein Hotel?)

Wir hätten von Ihnen schon erwartet, dass Sie uns heute sagen, wer den Flughafen betreiben soll.

Sie haben sich heute für Dinge feiern lassen, die selbstverständlich sind. In Ihrem Antrag ist zu lesen – das haben Sie heute auch in Ihrer Regierungserklärung gesagt –, dass es zu einer neuen Aufteilung der Anteile zwischen dem Land, der Stadt, dem Landkreis und der Gemeinde Caldén gekommen ist. Dabei haben Sie die Großzügigkeit der Landesregierung in den Vordergrund gestellt. Damit sei die Landkreisebene entlastet worden. Meine Damen und Herren, damit haben Sie Sand in die Augen der Leute gestreut. Das, was Sie hier loben, entspricht einer Absichtserklärung aus dem Jahre 2004, die von allen Beteiligten unterzeichnet wurde.

(Michael Boddenberg (CDU): Frau Kollegin, wir haben das eingehalten!)

Das war für die Kommunen damals eine der wesentlichen Voraussetzungen dafür, dass sie sich überhaupt auf diese Diskussion eingelassen haben.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Die Baugenehmigung ist doch da!)

Die Landesregierung tut jetzt so, als ob diese neue Aufteilung der Anteile etwas ganz Neues wäre. Sie haben sie um ein paar Monate vorgezogen. Na und? Meine Damen und Herren, es ist eine Selbstverständlichkeit, sich an bestehende Verträge zu halten. Was ist daran jetzt das Besondere und das Neue?

(Beifall bei der SPD)

Ich kann das auf der einen Seite schon verstehen: Sie versuchen, die Sozialdemokratie bei diesem Thema zu spalten. Sie glauben, die Nordhessen haben Angst um dieses Infrastrukturprojekt, weil sie glauben, die Südhessen wollten ihnen das verderben. Das ist nicht der Fall. Wir stehen in ganz engem Austausch mit unseren Kollegen aus Nordhessen. Wir stehen in engem Kontakt mit Bertram Hilgen, Oberbürgermeister von Kassel, und Landrat Dr. Schlitzberger. Wir haben da überhaupt kein Problem. Da haben Sie keine Möglichkeit. Sie werden nicht erleben, dass wir uns da von Ihnen auseinanderdividieren lassen. Das tun zu wollen, ist Ihr Programm.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte Ihnen noch etwas zum Ausbau des Flughafens Kassel-Calden sagen.

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Frau Kollegin Ypsilanti, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Weimar?

#### **Andrea Ypsilanti (SPD):**

Nein, ich möchte jetzt mit meinem Vortrag weitermachen.

(Zurufe von der CDU: Oh!)

Sie setzen den Ausbau der Infrastruktur Nordhessens immer nur mit der Förderung des Individualverkehrs und dem Ausbau des Flughafens gleich. Dazu sagen wir: Wir haben ein viel weiter gehendes Bild hinsichtlich der Infrastrukturmaßnahmen für Nordhessen. Bei uns geht es eben nicht nur um die Frage, ob Autobahnen gebaut oder der Flughafen ausgebaut werden sollen.

Herr Koch, ich möchte Sie einmal auch an Folgendes erinnern. 1998 haben Sie Hans Eichel hinsichtlich des Weiterbaus der A 44 vorgeworfen, die könnte man nur mit dem Finger auf der Landkarte befahren. Schauen wir uns das doch einmal an. Heute, nach neun Jahren Ihrer Regierung, können wir die A 44 immer noch nur mit dem Finger auf der Landkarte befahren. Nicht einmal da haben Sie etwas ordentlich gemacht.

(Beifall bei der SPD)

Bei den Infrastrukturmaßnahmen für Nordhessen ist z. B. auch nach dem Dorferneuerungsprogramm zu fragen. Da haben Sie nichts zu bieten. Die Mittel für das Dorferneuerungsprogramm haben Sie in den letzten Jahren immer wieder gekürzt. Auch das hat den Nordhessen wehgetan.

Bei der Infrastruktur geht es auch um die Arbeitsplätze in den Ämtern und den Landesbehörden. Sie haben in Nordhessen Ämter und Landesbehörden geschlossen. Auch das hat den Nordhessen wehgetan.

Zum Schluss möchte ich noch Folgendes zu diesem Thema sagen: Nordhessen hat erklärt, Solarregion werden zu wollen.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Das eine schließt das andere nicht aus!)

Solarregion Nordhessen bedeutet auch, dass es Innovationen geben muss.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Man kann doch auch beides tun!)

Solarregion Nordhessen bedeutet, dass es zur Wertschöpfung in dieser Region kommt. Solarregion bedeutet auch die Schaffung von Arbeitsplätzen. Dazu haben Sie in den letzten neun Jahren überhaupt nichts gemacht. Sie haben systematisch verhindert, dass es in Hessen zu einer Entwicklung hin zu einer Solarregion Nordhessen kommen konnte. Aber auch dabei geht es um die Infrastruktur.

(Beifall bei der SPD)

Es bleibt wirklich zu fragen, warum Sie sich dieses Thema für eine Regierungserklärung ausgesucht haben. Ich glaube, ein Stück weit ist klar geworden, dass Sie uns Sozialdemokraten mit diesem Thema ärgern wollen. Das ist Ihr gutes Recht. Aber ich sage Ihnen auch: Wir haben da richtig gute Nerven.

(Beifall bei der SPD – Michael Boddenberg (CDU): Na ja!)

Herr Koch, Sie haben heute eigentlich nur Dinge besprochen, die nicht neu sind, die Selbstverständlichkeiten sind, die wichtig sind,

(Zuruf des Ministerpräsidenten Roland Koch)

auch die Tatsache, dass Dubai und Arabien jetzt Riesenschritte in der Frage des Flugverkehrs machen. Auch das war in den letzten Jahren bekannt, als wir den Ausbau des Frankfurter Flughafens diskutiert haben. Das, was Sie heute hier beschrieben haben, war Tagesgeschäft.

Deshalb noch einmal: Sie haben ein Stück weit verschleiert, dass Sie in den letzten Monaten – auch darüber müssen wir reden – nichts Innovatives in diesem Landtag auf die Beine gestellt haben, nichts Innovatives, was Anträge angeht, nichts Innovatives, was Gesetzentwürfe angeht.

(Michael Boddenberg (CDU): Kommen Sie einmal zum Thema!)

Das, was innovativ war, ist von dieser Seite des Landtags

(Die Rednerin zeigt auf die Seite von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und DIE LINKE.)

in Bewegung gesetzt worden und nicht durch Sie.

(Beifall bei der SPD)

Von Ihnen haben wir in den letzten Monaten vor allem Neinsagen gehört, und ich sage einmal: Sie hatten zwar jahrelang Höhenflüge – wenn das hier zum Flughafen-thema passt – versprochen, aber es sind nur Tiefflüge präsentiert worden.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Schauen Sie einmal die Arbeitslosenzahlen an!)

Meine Damen und Herren, Sie haben am 27. Januar einen Motorschaden erlitten. Jetzt können Sie noch einmal eine Platzrunde drehen. Das ist okay. Aber im Grunde genommen ist es ein Sinkflug, den Sie eingeleitet haben. Wenn Sie so weitermachen, müssen Sie mit Sicherheit demnächst auch den Pilotensitz räumen.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Meine Damen und Herren, ich darf auf der Besuchertribüne zwei ehemalige Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Frau Beckmann und Herr Schaub, herzlich willkommen im Hessischen Landtag.

(Allgemeiner Beifall)

Herr Posch, Sie haben sich für die FDP-Fraktion zu Wort gemeldet. Sie dürfen das Gleiche auch jetzt ergreifen.

(Heiterkeit des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP) – Minister Stefan Grüttner: Jetzt ein bisschen mehr Substanz!)

#### **Dieter Posch (FDP):**

Herr Präsident, herzlichen Dank. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mit Interesse der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten zugehört und bin zu dem Schluss gekommen, dass wir heute eigentlich über viel mehr reden und reden müssten als über den Ausbau eines Flughafens. Bei dem Ausbau des Frankfurter Flughafens reden wir in Wahrheit darüber, ob die hessische, ja ob die deutsche Wirtschaft in einem globalen Wettbewerb in Frankfurt ein Tor zu dieser globalisierten Welt hat oder nicht. Sehr verehrte Frau Ypsilanti, zu diesem Punkt habe ich von Ihnen überhaupt nichts gehört.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Frau Kollegin Ypsilanti, erlauben Sie mir, dass ich gleich auf ein paar Dinge eingehe. Wenn Sie nichts anderes zu tun haben, als die Diskussion um den Frankfurter Flughafen in die Diskussion mit Jamaika einzubeziehen, dann

haben Sie die Ernsthaftigkeit dieses Problems bis zum heutigen Tage nicht begriffen.

(Beifall bei der FDP und der CDU – Zuruf des Abg. Gernot Grumbach (SPD))

Ich will Ihnen eines sagen, weil Sie das Thema Arbeitsplätze im Zusammenhang mit Frankfurt nur am Rande angesprochen haben: Sie hätten sich mit dem Thema Arbeitsplätze ernsthafter als mit der Frage auseinandersetzen sollen, ob das jamaikatauglich ist oder nicht. Wenn Sie in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, hier gehe es darum, Arbeitsplätze zu schaffen, mit denen auch ein entsprechender Lohn erzielt wird, dann hätten Sie sich der Mühe unterziehen sollen, das zu überprüfen. An diesem Frankfurter Flughafen gibt es keinen Stundenlohn unter 8 €. Der Herr Ministerpräsident hat darauf hingewiesen, wie das Lohngefüge insgesamt aussieht. Tun Sie also bitte nicht so,

(Beifall bei der FDP und der CDU)

als handele es sich hier um ein Unternehmen, das Mitarbeiter ausbeuten würde.

(Zuruf der Abg. Andrea Ypsilanti (SPD))

Frau Ypsilanti, Sie haben diese Regierungserklärung – ich werde noch darauf zurückkommen – als eine Regierungserklärung der Selbstverständlichkeit bezeichnet. Wissen Sie, was Sie eben gemacht haben? Sie haben es unterlassen, sich zu der Selbstverständlichkeit und zu der Wichtigkeit dieses Flughafens überhaupt zu äußern.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Dann will ich noch etwas sagen. Ich bin seit 1987 mit Unterbrechungen in diesem Hessischen Landtag. Ich kenne sozialdemokratische Persönlichkeiten, die in Ihrem Diskussionsbeitrag eine Rolle gespielt haben. Eines weiß ich von diesen Herren. Die hätten dem Bürger wenigstens gesagt, was rechtlich möglich und was nicht möglich ist. Das unterscheidet sie von Ihnen.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich an das anknüpfen, was ich am Anfang gesagt habe. Wir reden über mehr als über einen Flughafen, der sich im Wettbewerb mit den Flughäfen Amsterdam, London, oder weiß ich was, befindet, sondern es ist der Nukleus der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Bundeslandes und darüber hinaus der gesamten bundesrepublikanischen Entwicklung.

Meine Damen und Herren, in einer globalisierten Welt, in der Wettbewerb in anderen Regionen stattfindet, können wir an diesen Wettbewerb überhaupt nur noch teilnehmen, wenn wir über die Möglichkeit am Frankfurter Flughafen mit allen Einrichtungen verfügen. Deswegen ist dieser Ausbau so notwendig, der weit über die Frage des Ausbaus einer Landesbahn hinausgeht.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Deswegen ist und bleibt die Luftverkehrswirtschaft eine Schlüsselindustrie und der Frankfurter Flughafen Dreh- und Angelpunkt für die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland. Die Zahl der Arbeitsplätze ist genannt worden. Bei der Gelegenheit darf nicht außer Acht bleiben: Der Ausbau wird mit rund 4,5 Milliarden € das größte – ich betone – privatwirtschaftliche Investitionsprogramm Deutschlands sein. Das ist uns lieber als ein Investitionsprogramm, das auf Staatsknete zurückzuführen ist. Das jedoch scheint Ihre Politik zu sein.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Deswegen sage ich noch einmal: Wir brauchen viele solcher Initiativen und keine staatlich geförderten Beschäftigungsprogramme, wie das gerade die LINKEN in den letzten Tagen und Wochen hier propagiert haben. Das, was an Initiative am Frankfurter Flughafen entstanden ist, ist die Grundvoraussetzung dafür, wirtschaftliche Prosperität in diesem Land sicherzustellen.

(Beifall bei der FDP)

Meine Damen und Herren, verehrte Frau Ypsilanti – der Ministerpräsident ist jetzt nicht da –,

(Ministerpräsident Roland Koch, von der anderen Seite der Regierungsbank: Ich habe die Seite gewechselt!)

ich muss Sie korrigieren: Es gibt nicht nur die Äußerung des Kollegen Walter vom 4. Juni. Es gibt nicht nur die Äußerung des Kollegen Frankenberger, in der er den Planfeststellungsbeschluss kommentiert hat. Frau Ypsilanti hat heute etwas gemacht, was sie mir am 26. Juni, also danach, geschrieben hat. Frau Ypsilanti, ich kann Ihnen das nicht ersparen. Wir hatten schon vor der Landtagswahl einen sehr interessanten Schriftwechsel,

(Michael Boddenberg (CDU): Was? – Jörg-Uwe Hahn (FDP): Schriftwechsel!)

wo ich Sie aufgefordert habe, deutlich zu machen, wie Sie Ihr Versprechen einhalten wollen, diesen Planfeststellungsbeschluss zu ändern. Darauf sagten Sie: Meine Fraktion hat im Landtagswahlkampf angekündigt, dass wir juristisch überprüfen lassen, ob und unter welchen Bedingungen der Planfeststellungsbeschluss geändert werden kann. Das uns vorliegende Gutachten kommt in drei wichtigen Punkten zu folgenden Ergebnissen.

Beispielsweise ist der erste Punkt: Eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Landesparlament heraus ist nicht möglich, sondern muss von der Landesregierung vorgenommen werden. Dies wird ausdrücklich auch vom Gutachten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bestätigt.

Verehrte Frau Ypsilanti, warum haben Sie uns, bitte schön, Ihr Gutachten bis zum heutigen Tag nicht zugänglich gemacht? Mich würden diese juristischen Aussagen, die Sie zu diesen Mutmaßungen kommen lassen, wirklich interessieren. Warum müssen Sie dann in diesem Schreiben auf ein Gutachten der GRÜNEN Bezug nehmen?

Im nächsten Punkt heißt es: Änderungen sind über ein einfaches Fehlerbehebungsverfahren nur möglich, wenn ein offensichtlicher Fehler in der Abwägung ersichtlich ist. Das GRÜNEN-Gutachten verneint das Vorliegen eines offensichtlichen Fehlers. Diese Frage wird in Klageverfahren vor Gerichten zu beantworten sein.

Meine Damen und Herren, wenn das alles ist und Sie zur Rechtfertigung Ihrer Position auf ein Gutachten der GRÜNEN Bezug nehmen müssen, das wir bis zum heutigen Tag nicht kennen, ist das ein äußerst ärmliches Zeugnis Ihrer Kompetenz.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Wissen Sie, Sie sagen immer, das sei aus dem Parlament heraus nicht änderbar. Ich darf Sie daran erinnern, dass drei Fraktionen in diesem Hause in der Vergangenheit immer zwischen dem differenziert haben, was wir politisch wollen – das haben wir immer wieder gesagt –, und dem, was die Genehmigungsbehörde unter Wahrung von Recht

und Gesetz im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden hat.

Das haben wir immer differenziert zum Ausdruck gebracht. In den Beschlüssen des Landtags haben wir deutlich gemacht – am Anfang auch die Sozialdemokraten –, dass wir nicht in die Planfeststellungskompetenz des Wirtschaftsministeriums eingreifen wollen, sondern unsere Vorschläge an die Landesregierung herantragen, damit sie nach Möglichkeit in den Planfeststellungsbeschluss mit eingebunden werden.

Tun Sie also bitte nicht so, als würden wir dem Wähler etwas vorgaukeln, was wir in Wahrheit nicht ernsthaft gemeint haben.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Dies ist nicht der Fall. Die FDP-Fraktion hat Sie vor der Landtagswahl angeschrieben und gebeten, Ihre Position deutlich zu machen, damit Sie vorher sagen müssen, was Sie wie in diesem Planfeststellungsbeschluss ändern.

Zu der Selbstverständlichkeit, von der Sie sprechen, gehört auch, dass Sie Ihren Wählern gegenüber sagen, dass man das nicht machen kann. Der Ministerpräsident hat das unter Bezugnahme auf die einschlägigen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes getan. Das reicht völlig aus, da braucht man kein Gutachten und kein öffentliches Geschrei. Diese Ehrlichkeit erwarten wir von Ihnen.

Abgesehen davon habe ich mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass von Koalitionsverhandlungen die Rede war. Das bezieht sich wohl auch auf DIE LINKE. Also nehmen wir zur Kenntnis, dass es doch um eine Koalition und nicht nur um eine Tolerierung geht.

(Beifall bei der FDP – Widerspruch des Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD))

Meine Damen und Herren, Sie sind heute eine klare Antwort schuldig geblieben. Wenn Sie redlich und ehrlich wären, würden Sie sagen, dass dieser Planfeststellungsbeschluss so Bestand haben wird und etwas anderes nicht möglich ist.

(Michael Boddenberg (CDU): Das hat Herr Walter auch bestätigt!)

– Herr Walter hat das gesagt. Herr Boddenberg, deswegen habe ich darauf hingewiesen, dass ich einen Brief vom 26. Juni habe, das war also etwa 14 Tage nach dem 4. Juni, als wir hier die Plenardebatte zu diesem Thema hatten.

Ich lege schon Wert darauf, diesen offenkundigen Dissens hier zu Protokoll zu geben. Frau Ypsilanti hat am heutigen Tag nichts dazu beigetragen, diesen Dissens aufzulösen bzw. aufzuklären.

Meine Damen und Herren, es gibt dazu eine Fülle von Rechtsprechung. Der Ministerpräsident hat darauf hingewiesen: ob das die Entscheidung zu Berlin-Schönefeld ist, ob es die jüngste Entscheidung zu Leipzig-Halle ist, ob es die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs ist, aus der sich ebenfalls bestimmte Schlussfolgerungen ziehen lassen.

Verdummen Sie nicht die Bevölkerung, und tun Sie nicht so, als könnten Sie an diesem Beschluss noch irgendetwas ändern. Wenn Sie redlich und ehrlich sind, kommen Sie hierher und sagen das auch in aller Deutlichkeit.

Wir wissen, warum Sie das nicht tun, und wir werden jedermann sagen, warum Sie es nicht tun.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Meine Damen und Herren, der Ministerpräsident hat hier eine Verbindung zu Kassel-Calden hergestellt. Deshalb möchte ich auch dazu etwas sagen.

Wir reden alle von einem Wettbewerb der Regionen. Der Wettbewerb der Regionen in Europa besteht darin, dass sich Zentren herausbilden. Eines dieser Zentren in Europa ist Kassel und das Umfeld. Deswegen war es von Anfang an der politische Wille der damaligen Koalition von 1999 bis 2003, diese Region Kassel-Calden an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz anzubinden. Meine Damen und Herren, dies ist notwendig.

Wenn wir heute in Nordhessen ein wirtschaftliches Wachstum haben, das größer ist als das in den angrenzenden Regionen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, dann habe ich schon vorher den Zuruf gehört, das ginge auch ohne den Flughafen.

Meine Damen und Herren, wenn wir diesen Regionalflughafen hätten, wäre das Wirtschaftswachstum dort weitaus größer.

(Beifall bei der FDP und der CDU – Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Alles unnötig!)

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang etwas zu dem sagen, was ebenfalls problematisiert worden ist: Von den Gegnern des Regionalflughafens Kassel-Calden ist behauptet worden, es bestünde kein Bedarf. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof – der Ministerpräsident hat das einschlägige Zitat hier vorgetragen – hat ausdrücklich gesagt, die Bedarfsprognose, von der bestritten wurde, dass sie richtig sei, sei zutreffend und bestätige, dass dieser Bedarf vorhanden ist.

Meine Damen und Herren, d. h., wir haben hierzu eine obergerichtliche Entscheidung. Wir werden abwarten, ob die Zulassung der Revision überhaupt beantragt werden wird. Demnächst läuft diese Frist ab. Hier handelt es sich um eine strukturpolitische Maßnahme, die natürlich in einem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung in Hessen insgesamt steht.

Die Liberalen wissen, es hat immer wieder Diskussionen gegeben. Aber ich sage Ihnen auch sehr deutlich: Wenn sich Hannover oder Paderborn dazu äußern, dann ist das für mich eine Selbstverständlichkeit, weil das Wettbewerber sind.

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Das gehört zu einer Marktwirtschaft, in der sich Wettbewerber dem Wettbewerb stellen.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Wir sehen diese Maßnahme als eine Chance, um die Prosperität in dieser Region noch weiter zu verbessern.

Deswegen glaube ich – und der VGH hat das bestätigt –, dass die Mitarbeiter des Regierungpräsidenten in Kassel gute Arbeit geleistet haben. Damit ich das nicht vergesse, will ich das selbstverständlich auch, bezogen auf den Planfeststellungsbeschluss, einmal für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung feststellen und herzlich Danke sagen.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Meine Damen und Herren, ich sage das, weil kein Mitarbeiter von den politischen Diskussionen in diesem Hause unbeeindruckt bleibt und weil ich weiß, dass der Druck

auf diese Mitarbeiter erheblich ist. Deswegen ist es so bewunderns- und dankenswert, dass diese Mitarbeiter in so vorzüglicher Weise einen Abwägungsbeschluss herbeigeführt haben, in dem es sowohl um den Bau der Landebahn als auch um die betriebliche Regelung des Nachtflugverbots geht.

Meine Damen und Herren, auch das will ich an dieser Stelle sagen: Natürlich waren wir nicht glücklich, weil unser politisches Wollen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht in der Weise realisiert werden konnte, wie das unseres Erachtens geboten war. Aber wir haben Respekt vor den gesetzlichen Vorschriften. Verehrte Frau Kollegin Ypsilanti, wir machen es uns nicht so leicht wie Sie, die fernab jeder rechtlichen Regelung noch bis zum heutigen Tage alles Mögliche verspricht. Das haben Sie heute und hier wieder getan, und ich prophezeie Ihnen, Sie werden es nicht einhalten können.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Zu Caldén. Wir haben in Nordhessen eine positive Entwicklung. Darüber werden wir morgen an anderer Stelle nochmals zu diskutieren haben. Verehrte Frau Ypsilanti, weil Sie das aber heute alles kunterbunt in einen Topf geworfen haben: Noch nie sind so viele Mittel in den öffentlichen Personennahverkehr nach Nordhessen geflossen wie in unserer und in der nachfolgenden Zeit.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Eine Regiotram, eine Kurhessenbahn ist nicht auf Ihren Mist gewachsen, sondern das Ergebnis einer Politik von CDU und FDP. Tun Sie also nicht so, als sei der öffentliche Personennahverkehr in Nordhessen unter die Räder geraten.

(Zurufe der Abg. Dr. Walter Lübcke (CDU) und Jörg-Uwe Hahn (FDP))

Heute müssen wir uns von den Medien vorhalten lassen, ob das, was dort gemacht worden ist, in jedem Einzelfall vertretbar ist. Es waren damals politische Entscheidungen, denn wir wollten, dass der öffentliche Personennahverkehr nicht nur im Ballungsraum eine Rolle spielen soll, sondern gleichermaßen auch im ländlichen Raum und auch dort ein Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt werden muss.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Lassen Sie mich noch ein Wort zu dem sagen, was der Herr Ministerpräsident kurz angesprochen hat und wozu wir kurz vor der Sommerpause noch eine Diskussion hatten. Das ist die Fortsetzung des Regionalen Dialogforums.

Wir bedanken uns ausdrücklich dafür, dass es eine Fortsetzung des Regionalen Dialogforums gibt.

Das sage ich mit allem Ernst deswegen, weil viele Parteifreunde, die jetzt Abgeordnete im Hessischen Landtag sind, und andere in der hessischen FDP eine leidvolle Diskussion im Zusammenhang mit dem Mord an Heinz Herbert Karry hatten. Vor dem Hintergrund dieser historischen Begebenheit war es für uns selbstverständlich, dass wir seinerzeit – als Hans Eichel diesen Vorschlag unterbreitet hat – der Mediation vorbehaltlos zugestimmt haben. Wir wollten, dass solche Dinge, die damals passiert sind, nie wieder geschehen. Deswegen war es eine Selbstverständlichkeit, die Mediation und auch das Regionale Dialogforum zu unterstützen.

An dieser Stelle sage ich nochmals: Die Arbeit dieser beiden Organisationen ist nicht mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beendet.

(Beifall bei der FDP und bei Abgeordneten der CDU)

Meine Damen und Herren, wir müssen diesen Dialog über die Frage des regionalen Ausgleichs, der unterschiedlichen Betroffenheit in den Kommunen und über die Folgen, wenn den Kommunen Entwicklungsmöglichkeiten genommen werden, fortsetzen. Ebenso müssen wir die Diskussion zum aktiven Lärmschutz fortsetzen. Ich bin der Meinung, wir müssen diese Diskussion über das, was im Regionalen Dialogforum von Herrn Prof. Wörner entwickelt und gesetzlich nicht kodifiziert worden ist, was aus Rechtsgründen auch im Planfeststellungsbeschluss noch keinen Niederschlag finden konnte, fortsetzen, um bei betrieblichen Regelungen in Zukunft noch Verbesserungen herbeizuführen – sei es am Fluggerät, bei der Anflugkonfiguration oder Ähnlichem.

Für die FDP-Fraktion sage ich Ihnen: 1999 haben wir uns für die Mediation ausgesprochen. Das galt gleichermaßen für das Regionale Dialogforum. Es geht nicht, dass wir künftig nur noch mit der Fluglärmkommission hantieren. Wir brauchen das Umwelthaus, wir brauchen die breiten Foren, um diese Fragen zu diskutieren.

Von der Diskussion um den Lärmschutz in Frankfurt muss meines Erachtens nicht nur die Signalwirkung ausgehen, so etwas auch an anderen Standorten zu machen, sondern wir müssen insgesamt die Diskussion derart führen – einschließlich der notwendigen gesetzlichen Regelungen –, dass die Reduzierung des Lärms tatsächlich sichergestellt wird.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Nirgendwo sonst haben wir die Situation, in nur 25 Minuten vom Flughafen mitten im Finanzzentrum einer Stadt sein zu können. Das kostet seinen Preis, nämlich den der Lärmentwicklung. Wir müssen aber auch erkennen, dass die Tatsache, dass man in einer halben Stunde im Zentrum der Stadt Frankfurt ist, gerade die Attraktivität dieses Platzes ausmacht.

Wir sind vor Kurzem auf dem Frankfurter Flughafen gewesen und haben uns das Bauwerk des Fernbahnhofs angesehen. Wenn wir davon ausgehen, dass dort viele Arbeitsplätze entstehen werden, sollten wir aber auch berücksichtigen, dass es bei einem Flughafen heute nicht mehr primär um die Abwicklung des Flugverkehrs geht, sondern dass nahezu die Hälfte des Umsatzes in den übrigen Bereichen erwirtschaftet wird. Da wir wissen, welche Unternehmen sich in diesem neuen Bauwerk ansiedeln werden, gehen wir auch davon aus, dass es ein Konferenzzentrum par excellence werden wird.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Ich komme nun auf das zurück, was ich eingangs gesagt habe: In einer veränderten, globalisierten Welt können wir im Wettbewerb nur bestehen, wenn wir an diesem zentralen Punkt all das vorhalten, was Frankfurt an diesem Platz plant. Es wird zu Recht darauf hingewiesen, dass Frankfurt der Standort ist, von dem am ehesten, verglichen mit allen anderen europäischen Flughäfen, davon ausgegangen wird, dass der ganze osteuropäische Raum, einschließlich Russlands sowie der Anliegerstaaten, bedient werden kann. Es geht also um mehr als lediglich um einen Flughafen.

(Beifall bei der FDP)

Lassen Sie mich der Vollständigkeit halber noch zu einem Punkt etwas sagen, den auch Herr Ministerpräsident Koch angesprochen hat, und zwar die Sicherheitskontrollen. Wir haben uns in dieser Frage sehr bald positioniert. Wir haben gesagt, dass wir die Initiative der Landesregierung unterstützen, mit einer eigenen Landesgesellschaft eine Lösung zu realisieren.

Meine Damen und Herren, viele von Ihnen wissen, dass man das ordnungspolitisch auch anders sehen könnte. Die Situation am Frankfurter Flughafen ist aber so, dass wir aufgrund dessen, was wir dem Frankfurter Flughafen in den letzten zehn Jahren aufgebürdet haben und in naher Zukunft noch aufbürden werden, der Meinung sind, dass wir keine zusätzlichen Risiken eingehen sollten, wie das die Europäische Union in diesem Falle von uns verlangt. Wir können lediglich hoffen – hierzu liegt von uns ein entsprechender Antrag vor –, dass diese Maßnahme doch noch in unserem Sinne realisiert werden kann.

Die Sicherheitskontrollen sind wichtig, doch sage ich Ihnen, meine Damen und Herren von den Sozialdemokraten: In Ihrem Antrag findet sich ein Zitat, das ich beim besten Willen nicht mittragen kann; denn wer von vornherein unterstellt, dass es, wenn diese Aufgaben von anderen wahrgenommen werden, mit Risiken behaftet sei, der hat von solchen Dingen ein seltsames Verständnis. Wir wollen eine eigene Gesellschaft; und wir würden uns freuen, wenn dies realisiert werden könnte.

(Beifall bei der FDP)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte zusammenfassend feststellen: Wir danken der Landesregierung für diese grundlegende Regierungserklärung zum Frankfurter Flughafen.

(Lachen bei der SPD)

– Vielleicht waren Sie nicht da.

(Beifall bei der FDP – Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD): Das lag an der Art und Weise des Vortrags!)

– Ich kann mir vorstellen, dass Sie vom Vortrag Ihrer Landesvorsitzenden so enttäuscht sind, dass Sie nun keine andere Möglichkeit finden, sich abzureagieren.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Ich möchte Ihnen aber Folgendes sagen: Es gibt Niveau, und es gibt kein Niveau. Das, was wir als Regierungserklärung gehört haben, war niveaull. Die Erwiderung hingegen war dünn, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Gnädige Frau, es tut mir leid, dass ich Ihnen dies sagen muss. Ich hätte dies sonst nicht gewagt, doch aufgrund des Einwandes kann ich es nicht unterlassen. Dünner hätte die Erwiderung auf einen zentralen Punkt der Hessischen Landesregierung in diesem Hause nicht sein können. So etwas habe ich bisher noch zu keinem Zeitpunkt erlebt.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

Ich kann Sie lediglich auffordern – und damit komme ich zum Schluss –, das zu machen, was die Vorgänger, die auch von Frau Ypsilanti zitiert wurden, getan haben. Denn diese haben sich in der Tat nicht nur bemüht, sondern es war auch die tatsächliche Haltung erkennbar, in der Frage des Ausbaus des Frankfurter Flughafens zwischen CDU, SPD und FDP immer eine einvernehmliche Regelung herbeizuführen. Ich kann Sie nur auffordern, auf diesen

Weg zurückzukehren. Dies ist im Interesse des gesamten Landes. – Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Posch, vielen Dank. – Ich darf nun Herrn Kaufmann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort erteilen.

#### **Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Not scheint groß zu sein.

(Zuruf von der CDU: Nein, nein!)

Wenn sich unser verehrter Herr Kollege Posch, den wir sonst eigentlich eher als ruhig und besonnen kennen, hier vorne hinstellt und herumbrüllt, dann ist irgendetwas komisch.

(Michael Boddenberg (CDU): Das ist doch bei jedem einmal so!)

Das sind wir nicht gewohnt. Auch Herr Ministerpräsident Koch hat offensichtlich gemerkt, dass es für ihn in Hessen eng wird, dass seine geschäftsführende Regierung eine auf Abruf ist und dass der Absturz schneller kommen kann als ursprünglich gedacht. Deshalb gilt es für ihn – wir haben das alle gehört –, alles Gesäusel von neuer Zusammenarbeit, parlamentsfreundlichem Verhalten der Regierung und erst recht die Lobeshymnen auf die plötzlich politisch so vernünftigen GRÜNEN, das Schwärmen von der Schönheit der Karibik, und was wir in den letzten Wochen sonst noch alles erleben durften, jetzt ganz rasch über Bord zu werfen, um erneut in die Schlacht zu ziehen.

Hessen wird als Musterland der erneuerbaren Energien wiederum beerdigt; und wir mussten stattdessen heute hören, dass Hessens Zukunft in der Luft liege. Wir mussten hören, dass die klimaschädlichste Form der Mobilität der neue Heilsbringer für unser Land sein soll. Dafür wird sogar eine Regierungserklärung bemüht, obwohl die Regierung zum Thema Flughafenausbau, wie wir dies alle vernommen haben, überhaupt nichts Neues zu erklären hatte.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die beiden Planfeststellungsbeschlüsse wurden von ihr längst erlassen. Wir kennen diese, sie liegen zurzeit bei Gericht. Die Absicht, diese Planfeststellungsbeschlüsse wieder zu ändern, was nach der Auffassung der GRÜNEN dringend geboten wäre, haben wir leider nicht zu hören bekommen. Das wäre in der Tat etwas Neues gewesen. Daher ist die Regierungserklärung aus unserer Sicht ohne Neuigkeiten gewesen, und daher war sie völlig überflüssig.

(Michael Boddenberg (CDU): Dann können Sie ja jetzt aufhören!)

Meine Damen und Herren, es geht Herrn Koch auch gar nicht um den Flugverkehr oder um die Lösung von Mobilitätsproblemen, sondern es geht ihm einzig und allein darum, sein Problem des drohenden Machtverlusts zu lösen. Daher versucht er, insbesondere die Kolleginnen und Kollegen von der SPD zu verunsichern, damit er den eigenen Crash verhindern sowie den Absturz des Projekts einer

rot-grünen Regierung bewirken kann. Das ist zulässig – doch, Herr Koch, dies ist sehr wohl zu bemerken.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie sehen Ihre taktische Aufgabe darin, möglichst großes Chaos zu stiften, die politischen Gegner ins Schwanken zu bringen sowie gleichzeitig – wie gewohnt – die Öffentlichkeit über Ihre wahren Absichten hinwegzutäuschen. So kennen wir Herrn Roland Koch. Er kämpft seinen Kampf ebenso engagiert wie deutlich jenseits der Grenzen der Fairness. Es ist ihm jedes Mittel recht, und er lässt keinen Täuschungsversuch aus. Dennoch ist dies durchsichtig.

Herr Boddenberg, Sie waren dabei und wissen, dass die CDU-Mitglieder sowie Mandatsträger nun wieder landesweit ausschwärmen müssen, jedes Mal, wenn sich den LINKEN ein GRÜNER oder ein Sozialdemokrat auch nur um weniger als 20 m annähert, muss sofort der Untergang des Abendlandes beschworen werden, zumindest eine ernste Bedrohung unserer Demokratie.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, Substanz haben solche Kampagnen überhaupt keine, doch wissen wir, dass auch Mentalitäten zu Realitäten werden können, und die CDU-Führung hofft, dass dies bei der öffentlichen Meinung seine Wirkung haben werde.

Da kommen in der Tat Erinnerungen an die Wahlkämpfe der Adenauerzeit auf, bei denen, wie die Älteren noch wissen, alle Wege außerhalb der CDU unmittelbar nach Moskau führten, damit die Wähler Angst hatten und brav bei der schwarzen Stange blieben.

Meine Damen und Herren, jetzt wird es von Herrn Koch wieder versucht, obwohl er doch eigentlich bei der Landtagswahl keine guten Erfahrungen mit der Angstkampagne gemacht hat.

(Florian Rentsch (FDP): Haben Sie doch auch nicht! – Clemens Reif (CDU): Wie viel haben Sie verloren? – Wolfgang Greilich (FDP): 25 %!)

14 Mandate Verlust sind nun eigentlich ein hinreichend deutlicher Anstoß für eine Veränderung der Strategie. Doch Koch und die Seinen können sich wirklich nicht ändern.

(Clemens Reif (CDU): Und die GRÜNEN haben gewonnen?)

Die Katze lässt das Mäusen nicht, und die CDU kann instinkthaft Wählerinnen und Wähler nur mit Angst machen ködern. Wir haben sehr deutlich vernommen: Heute war es die Angst vor der Globalisierung rundum, die Angst, dass wir zu den Verlierern gehören könnten.

Meine Damen und Herren, es muss also eine Regierungserklärung benutzt werden, um zu versuchen, Verwirrung zu stiften. Der Titel „Ein starkes Hessen braucht starke Flughäfen“

(Clemens Reif (CDU): Richtig!)

beweist uns einmal wieder, dass Dirk Metz seine kreativen Tage längst hinter sich hat.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Beifall des Abg. Michael Siebel (SPD))

Hessen hat einen einzigen Flughafen. Alles andere sind Luftlandeplätze.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Aber es klingt überhaupt nicht gut, wenn man fordert: Unser Land braucht starke Luftlandeplätze.

(Heiterkeit bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deshalb schreibt Dirk seinem Chef doch lieber den Unsinn auf.

Meine Damen und Herren, es hat aber bestimmt einen gewissen Reiz, der Begrifflichkeit einmal nachzugehen, was das Wort „stark“ im Zusammenhang mit Flughäfen bedeuten soll. Meint dies Flughäfen mit besonders starker Lärmentwicklung? Die haben wir in Hessen bereits in Form von Frankfurt. Doch dass wir mehr davon brauchen würden, um ein starkes Land zu sein, diese Behauptung erschließt sich weder dem Kundigen noch dem Unkundigen. Das Gegenteil, je stärker die Flughäfen ihre Umgebung verlärmten, umso stärker wird der Drang der Menschen, die um ihn herum leben müssen, möglichst das Weite zu suchen, d. h. wegzuziehen. Wenn aber Aktive und wirtschaftlich erfolgreich Tätige in größerer Zahl wegziehen, wenn weiterhin durch Verlärmung der Wert der Immobilien rund um den Flughafen geschmälert wird, dann ist das schwerlich als ein Gewinn an Stärke zu interpretieren. Wenn gemeint sein sollte, dass der Ausbau zusätzliche Stärke bringt, dann muss man dem also entschieden widersprechen. Meine Damen und Herren, der Ausbau in Frankfurt ist ebenso wie der Neubau in Calden, streng ökonomisch betrachtet, ein Hochrisikoprojekt mit äußerst kritischer Prognose.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE))

Die kann man sich natürlich schönreden. Aber man kann auch schauen, welche Anzeichen es gibt. Der aktuellen Ausgabe des Magazins „Aero International“ – kein grünes Kampfblatt, wie Sie sicher wissen – kann man entnehmen, dass das hochgelobte Terminal 3 jetzt wohl nicht vor 2015 in Betrieb genommen werden soll. Da wird ganz offenkundig die Planung etwas gestreckt, weil sich der Bedarf nicht so darstellt und weil das Geld knapp wird. Mittlerweile wissen wir – die letzte Zahl ist ungefähr in dieser Größenordnung –, dass in Frankfurt die stattliche Summe von 4 Milliarden € investiert werden soll, eine Summe übrigens – das muss man sich noch einmal vor Augen führen –, mit der weder alle Maßnahmen, die geplant sind, finanziert werden können, noch ist es eine Summe, die so stehen bleiben wird. Ich erinnere daran, dass man ursprünglich einmal von einer Summe von 3 Milliarden € ausging. Ein Drittel mehr haben wir also schon erreicht, obwohl, Gott sei Dank, noch nicht ein einziger Kubikmeter Erde bebaut wurde.

(Michael Boddenberg (CDU): Wer zahlt das denn, Herr Kaufmann?)

– Herr Boddenberg, ich komme gleich darauf; werden Sie nicht ungeduldig.

(Michael Boddenberg (CDU): Hoffentlich!)

Meine Damen und Herren, weitere immense Kosten werden beim Ausbau auf die öffentliche Hand, also die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, zukommen.

(Michael Boddenberg (CDU): Was ein Unsinn!)

Denn wir wissen schon lange, dass die gern wiederholte Aussage, dass der Luftverkehr der einzige Sektor der Mo-

bilitätswirtschaft sei, der alle seine Kosten selbst trage und nicht auf die Allgemeinheit abwälze, eine Legende ist, Herr Boddenberg, die auch durch ständige Wiederholung nicht richtig wird.

(Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ist es!)

Ich erinnere nur an die Steuerentlastung des Treibstoffs, an die Mehrwertsteuervergünstigung, daran, dass die Kosten der äußeren Infrastruktur ganz selbstverständlich der Allgemeinheit zulasten fallen, und an die Übernahme von Defiziten.

Meine Damen und Herren, wenn wir uns sachgerecht mit dem Thema Luftverkehr in Hessen befassen wollen, dann stellen wir nach einer Bilanz des Verkehrsministeriums aus dem Jahre 1998, die aber heute im Wesentlichen noch gelten dürfte, fest, dass es in Hessen folgende zivile Einrichtungen zum Starten und Landen von Luftfahrzeugen gibt: erstens einen Verkehrsflughafen, zweitens sieben Verkehrslandeplätze, drittens 20 Sonderlandeplätze, viertens 14 Hubschraubersonderlandeplätze, fünftens 42 Segelfluggelände und schließlich noch einen Freiballonaufstiegsplatz.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Und Kassel-Calden!)

Meine Damen und Herren, von den meisten dieser Anlagen war in der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten keine Rede.

(Heiterkeit bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es war im Wesentlichen nur von einem Flughafen und von dem Verkehrslandeplatz in Nordhessen die Rede, der gegen alle Vernunft und gegen die aktuellen Vorgaben der Bundesregierung Regionalflughafen werden will. Darauf komme ich noch zurück.

Vielleicht sollten wir uns doch noch ein klein wenig vertieft die Verkehrslandeplätze anschauen. Ich will kurz über Egelsbach und Reichelsheim sprechen, die über alles andere als über ökonomische Stärke verfügen. Das Beispiel Egelsbach macht dies überdeutlich. Der teure Ausbau der Landebahn ist abgeschlossen. Dadurch wurde der Flugplatz aber ökonomisch keineswegs erfolgreich. Durch die kumulierten Verluste der letzten Jahre ist ein wesentlicher Teil des im Besitz von Gebietskörperschaften befindlichen Kapitals bereits vernichtet, obwohl der Flugplatz sowieso am Tropf des großen Bruders Fraport hing. Mit rund 80.000 Flugbewegungen im Jahr, von denen nach den Angaben aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung aber nur weniger als rund 10.000 Bewegungen tatsächlich dem eigentlichen gewerblichen Flugbetrieb zuzuordnen sind, ist Egelsbach durchaus stark frequentiert. Dennoch fehlt ihm der wirtschaftliche Erfolg. Meine Damen und Herren, das hindert die Dortigen überhaupt nicht, großspurig weitere Investitionsprogramme zu verkünden und von einem neuen Aviation-Park zu schwärmen.

Nicht viel besser ist übrigens die Situation in Reichelsheim. Auch hier wurden in den vergangenen Jahren umfangreiche Ausbauarbeiten vorgenommen, ohne dass sich die ökonomische Situation überzeugend entwickelt hätte. Die Bedeutung von Reichelsheim liegt neben dem Hobbybetrieb noch am ehesten bei den Flügen in Zusammenhang mit der Gesundheitsvorsorge. Sie wissen, dass von dort aus Flüge von Rettungshubschraubern, Patienten- und Organtransporte stattfinden. Mit rund 48.000 Flugbewegungen weist er nur etwa halb so viel Betrieb auf wie



Egelsbach. Den Anwohnern ist dies im Hinblick auf Schall- und Emissionsbelastungen ganz recht. Auch hier wäre ein Verweis auf die Stärke der Flugplätze am ehesten als Warnung vor der größer werdenden Lärmbelastung zu verstehen.

Meine Damen und Herren, die anderen von mir genannten Flugplätze in Hessen sind insoweit nicht der Rede wert, als sie unter dem Aspekt ihrer Bedeutung in der Luftverkehrswirtschaft nachrangig sind und auch, glücklicherweise, keine extremen ökologischen Probleme erzeugen – einmal abgesehen davon, dass der Luftverkehr auch in der kleinsten Einheit immer eine erhebliche ökologische Belastung darstellt, sodass sich jeder stets fragen sollte, ob man nicht auf den Flug verzichten und die Mobilität sinnvoll auf andere Weise sicherstellen kann.

Meine Damen und Herren, nach dem kleinen Ausflug in die hessische Flugplatzlandschaft, die ich eigentlich auch vom Ministerpräsidenten erwartet hatte, wenn er schon einen Titel wie „Starkes Land braucht starke Flughäfen“ nennt, kommen wir jetzt zur besonderen Herzensangelegenheit des Ministerpräsidenten: zu Frankfurt/Calden.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Kassel-Calden!)

Sprechen wir zunächst über den Flughafen Frankfurt, dessen Ausbau von der Landesregierung genehmigt wurde, wobei entgegen allen vielfach wiederholten Versprechungen von Roland Koch, von der CDU, von vielen anderen, die einen Ausbau wollen, das Nachtflugverbot – das Nachtflugverbot ist die tatsächliche nächtliche Betriebsruhe als Ausgleich für wachsende Belastungen – nun doch nicht eingeführt wird. Der Wille der Minderheitsregierung Koch ist es also, höheren Belastungen durch Emissionen und insbesondere durch Fluglärm für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet den Weg zu ebnen, ohne die versprochene Kompensation zu geben. Aber ich darf noch einmal an die kochschen Worte zum Nachtflugverbot erinnern. Ich zitiere:

Die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens erwarten zu Recht einen wirksamen Ausgleich für zunehmende Flugbewegungen am Tage.

(Michael Boddenberg (CDU): Richtig!)

Deshalb bin ich in dieser Frage zu keinerlei Kompromissen bereit.

(Michael Boddenberg (CDU): Richtig!)

Ein Nachtflugverbot wird zwar in der Tat nicht von allen Beteiligten begrüßt, weshalb dessen Umsetzung auf Widerstände stoßen wird. In Anbetracht der geltenden Rechtslage sehe ich jedoch keine grundsätzlichen Hindernisse, die der Einführung des Nachtflugverbots im Wege stehen könnten.

Das hat er nicht nur gesagt, das hat er an Bürgerinnen und Bürger in der Region geschrieben, die danach gefragt hatten.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, ich frage insbesondere in Richtung CDU und FDP: Wenn das Nachtflugverbot, das eindeutig als Voraussetzung für jedweden weiteren Ausbau zugesagt wurde, nun einfach weggelassen wird, ist dies eine Stärkung oder eine Schwächung des Flughafens?

(Michael Boddenberg (CDU): Sie haben doch den Planfeststellungsbeschluss gelesen, es steht doch alles drin, Herr Kaufmann!)

Es ist doch zumindest eine absolute Katastrophe, was die Glaubwürdigkeit der Landesregierung angeht. Nun gut, da könnte man süffisant anmerken, das sei nicht die einzige Katastrophe in dieser Hinsicht. Aber es ist doch genauso ein massiver Vertrauensverlust für die Fraport AG, die ihrerseits ein – wie auch immer kastriertes, aber immerhin – Nachtflugverbot beantragt hatte und nun interessanterweise klaglos dessen Beseitigung sich zunutze machen will.

(Zuruf des Abg. Clemens Reif (CDU))

Ich glaube nicht, dass es ein Unternehmen stärker macht, wenn es bei seinen Nachbarn und in weiten Teilen des Publikums sein Vertrauen so radikal verspielt hat, wie das bei Fraport jetzt der Fall ist.

Meine Damen und Herren, in dem Zusammenhang klingt für uns GRÜNE deshalb der Begriff „starker Flughafen“ wie reiner Hohn.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE) – Zuruf des Abg. Clemens Reif (CDU))

Wir von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben von Anfang der Debatte an – das war im Jahr 1997, also knapp elf Jahre her – durchgängig und immer wieder klar und eindeutig erklärt, dass wir den Ausbau des Flughafens Frankfurt für einen massiven Wortbruch gegenüber dem halten, was über Jahre und auch schriftlich im letzten Planfeststellungsbeschluss fixiert wurde, nämlich der Verzicht auf eine weitere Start- oder Landebahn,

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und dass wir GRÜNE einen Ausbau in Frankfurt über das bestehende Areal des Flughafens hinaus ablehnen. Das kennen Sie alles. Darüber hinaus fordern wir ebenfalls seit Jahren eine Reduzierung der Lärmbelastung der Menschen, die rings um den Flughafen leben, insbesondere eine nächtliche Betriebsruhe. Es ist überhaupt nicht einseitig, dass das, was an anderen internationalen Flughäfen selbstverständliche Regel ist, ausgerechnet in Frankfurt nicht gelten können soll.

Meine Damen und Herren, leider müssen wir feststellen, dass in den Jahren zwar vielerlei Versprechungen und Zusagen gemacht wurden, aber bis zum heutigen Tag entgegen allen anderslautenden Verkündungen die Belastungen am Flughafen Frankfurt immer weiter gestiegen sind. Konkret ist auch seit dem Ende der Mediation, das war Ende Januar 2000, bis heute, also in rund achteinhalb Jahren, unter der Verantwortung der Regierung Koch nichts an Lärm weniger geworden. Das ist in der Tat kein starker Flughafen, Herr Kollege Boddenberg, aber ein starkes Stück.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE))

Meine Damen und Herren, all dies fasse ich jetzt auch aus Zeitgründen zusammen in der heutigen Feststellung, dass nach unserer Meinung der Planfeststellungsbeschluss in der derzeit vorliegenden Form nicht bleiben kann. Einen Ausbau darf es nach unserer Auffassung nicht geben. Einen Ausbau ohne Nachtflugverbot darf es auch nach den Erklärungen aller übrigen im Landtag vertretenen Parteien nicht geben. Also müsste es doch eigentlich eine breite Mehrheit für die Forderung geben, dass der Planfeststellungsbeschluss unbedingt geändert werden muss. Aus der Regierungserklärung war dies nicht erkennbar, auch nicht, dass Roland Koch mittlerweile eingesehen

hätte, dass er seinen Wortbruch nicht stehen lassen kann und deshalb seinerseits eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vorsieht. Das Gegenteil ist offensichtlich leider der Fall.

Wenn wir die Szene des Streits über den Flughafen ausbau beobachten, dann stellen wir fest, dass die Versuche, mit weiteren Tricks und Täuschungsmanövern zum Ziel zu kommen, immer mehr zunehmen. Damit meine ich gleichermaßen das, was sich vor Gericht abspielt, wie die Geschehnisse im Kelsterbacher Wald. Das ist alles nicht sehr erfreulich und das Gegenteil von einem fairen Verfahren.

(Michael Boddenberg (CDU): Ist das jetzt Richterschele, Herr Kollege?)

Wir haben es auch heute wieder erlebt, Herr Kollege Boddenberg. Der Herr Ministerpräsident als vorzüglich ausgebildeter Jurist hat uns alles Mögliche erzählt über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten. Das ist alles richtig, aber das ist nicht das ganze Spektrum der Möglichkeiten. Da unterstelle ich ihm, das weiß er auch. Zum Beispiel über Ergänzung oder Änderung des Planfeststellungsverfahrens hat er bewusst geschwiegen, weil das Instrumente sein können, mit denen man genau Entsprechendes erreichen kann.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, deshalb bleiben wir GRÜNE auch zuversichtlich und geben unsere Zielsetzung keineswegs auf, auch im Hinblick auf eine angestrebte Beteiligung an der nächsten Landesregierung. Wir sind vielmehr zutiefst davon überzeugt, dass wir zugunsten der lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses herbeiführen werden.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Mut macht uns dabei, dass sich die Kolleginnen und Kollegen der SPD darauf festgelegt haben, dass es keine geplanten Flüge in der Nacht geben darf. Das ist doch durchaus ein brauchbarer Ansatz für Gespräche, auch über diese Frage. Die Gespräche werden wir allerdings nicht im Plenarsaal des Landtags führen.

Meine Damen und Herren, aus meiner Sicht ist damit zum Flughafen Frankfurt für hier und jetzt alles Nötige gesagt. Ich wende mich jetzt dem nordhessischen Thema Calden zu.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Das ist ein hessisches Thema!)

Dazu haben wir nicht nur die Ausführungen des Ministerpräsidenten in der Regierungserklärung gehört, sondern wir haben auch einen famosen Antrag der schwarz-gelben Minderheitskoalition vorliegen. Besonders dieser Antrag beschreibt das Dilemma, in das sich die Calden-Erbauer begeben haben, vielleicht unfreiwillig, aber dafür sehr genau. Man begrüßt nach dem Textvorschlag – lesen Sie es nach, Herr Dr. Lübcke –

(Michael Boddenberg (CDU): Wir haben es geschrieben!)

die geschlossene Vereinbarung, dass das Land einen höheren Anteil der Kosten dieses Irrsinns übernimmt, und zwar mit den Worten: „Der Landtag sieht darin ein positives Signal für den Ausbau.“

(Demonstrativer Beifall der Abg. Michael Boddenberg und Dr. Walter Lübcke (CDU))

Das heißt doch zu Deutsch, dass bei der bisherigen Verteilung der Eigentumsanteile ein Ausbau mangels Finanzierbarkeit durch die kommunalen Anteilseigner eher unter negativem Vorzeichen gestanden hat bzw. nicht möglich wäre.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Oh! – Michael Boddenberg (CDU): Das ist doch albern!)

Herr Kollege Boddenberg, wenn weiterhin im Antrags-text zu lesen ist, „dass die Herabsetzung der Gesellschaftsanteile ... eine wesentliche Entlastung der kommunalen Partner darstellt“, dann ist doch offenkundig, dass dieser Flugplatzausbau ein Millionengrab werden wird.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der LINKEN – Michael Boddenberg (CDU): Jetzt zahlen sie weniger, dann ist das eine Entlastung!)

Meine Damen und Herren, ich darf Ihnen ein Zitat bringen:

Flughafenplanung und -bau ist Bundesauftragsverwaltung gemäß § 31 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz. Die Länder nehmen diese Aufgaben damit grundsätzlich in eigener Kompetenz wahr. Insbesondere der Low-Cost-Carrier-Boom

– Entschuldigung, das schreibt die Bundesregierung –

der vergangenen Jahre hat dazu geführt, dass viele Regionen in Deutschland versuchen, mit vorhandenen Flugplätzen die Erfolge von Frankfurt-Hahn zu wiederholen. Diese Entwicklung kann die Funktionalität des Gesamtsystems der deutschen Flughäfen beeinträchtigen, wenn Flugplätze ausgebaut werden, ohne die Auswirkungen auf bereits bestehende benachbarte Flugplätze zu berücksichtigen.

(Zuruf des Abg. Dr. Walter Lübcke (CDU))

Dies kann schlimmstenfalls zu einer „Kannibalisierung“ der Flugplätze untereinander führen, sodass sich im Ergebnis keiner der Flugplätze selbstständig betriebswirtschaftlich tragen kann.

(Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): So ist es!)

Dies ist nicht im Interesse des Bundes. Vor diesem Hintergrund muss sichergestellt werden, dass aus übergeordneten raumordnerischen Gründen eine umfassende Planung wichtiger Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund erfolgen kann, die die Länder zu einer verstärkten Berücksichtigung der Belange des Bundes und benachbarter Länder verpflichtet.

Meine Damen und Herren, das ist der aktuelle Entwurf des Flughafenkonzepts der Bundesregierung vom Juni 2008. Dies ist also die Auffassung der augenblicklich amtierenden schwarz-roten Bundesregierung und damit ein vernichtendes Urteil über die Sinnhaftigkeit der Calden-Planung.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der LINKEN)

Da lässt sich aus grüner Sicht kaum noch viel ergänzen, außer der Feststellung, dass Nordhessen tatsächlich ein besonders günstiges Terrain für Kannibalen zu sein scheint.

(Heiterkeit bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Mark Weinmeister (CDU): Na, na! – Dr. Walter

Lübcke (CDU): Das ist wohl eine Frechheit! Bei uns gibt es nicht viele GRÜNE, wir haben Wölfe!

Der Flugplatz Kassel-Calden ist jedenfalls im Flughafenkonzept der Bundesregierung als „Flugplatz mit sonstigen Funktionen“ und weniger als 1.000 Bewegungen verzeichnet. In der Liste der Regionalflughäfen sucht man ihn vergeblich.

Meine Damen und Herren, nicht nur wir GRÜNE, auch völlig unverdächtige Betrachter und Kenner der Luftverkehrswirtschaft warnen eindringlich davor, durch Aus- und Neubau von Flugplätzen weitere Investitionsruinen in die Landschaft zu setzen. Kassel-Calden ist ein Projekt, das sich unter wirtschaftlichen Aspekten überhaupt nicht rechtfertigen lässt.

(Michael Boddenberg (CDU): Sagt Herr Kaufmann!)

Allein der Hybris einer unheiligen Allianz von örtlichen Wahlbeamten und der Landesregierung ist es entsprungen.

(Florian Rentsch (FDP): Weiß das Herr Schlitzberger?)

Die Zahlen sind selbst in optimistischen Varianten derart niederschmetternd, dass sich das Projekt als reine Geldverbrennungsanlage darstellt. Jetzt sagen Sie bitte nicht – der Ministerpräsident hat das versucht –, dass auch der VwGH dies anders sehe. Eine Prüfung seiner Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss zeigt nämlich, dass die Richter sich mit dieser Frage nicht weiter befasst haben, weil sie explizit eine betriebswirtschaftliche Rechtfertigung für nicht erforderlich hielten. Ich zitiere:

Bei der Prüfung der Planrechtfertigung spielt es rechtlich schließlich auch keine Rolle, ob mittelfristig mit einem jährlichen Betriebsverlust des ausgebauten Flughafens zu rechnen ist, den die Gesellschafter der Beigeladenen

– Beigeladene war die Flughafen Kassel GmbH – zu tragen hätten.

Meine Damen und Herren, damit geht das Gericht offenkundig davon aus, dass der Flugplatz aus den Verlusten nicht herauskommen wird. Diese Tatsache hat allerdings in den Augen der Richter keine rechtliche Bedeutung.

(Michael Boddenberg (CDU): Wo steht denn das?)

Nun sage ich: Für die Politik hat diese Aussage aber eine ganz wichtige und wesentliche Bedeutung, nicht nur weil ich in meiner Fraktion für den Landeshaushalt zuständig bin, sondern das sollte eigentlich für uns alle wichtig sein.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE))

Da sind wir bei dem Punkt, den wir auch vom Ministerpräsidenten vernommen haben. Viele Aussagen von Politikern über die Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland haben schon lange den Charakter von rituellen Beschwörungen mit Voodoo-Zauber. Sie, meine Damen und Herren von CDU und FDP, sollten sich endlich auch einmal mit den ökonomischen Realitäten befassen.

Weltweit gibt es derzeit praktisch keine Fluggesellschaft mehr, die sich nicht mit deutlichen Gewinnwarnungen oder gar prognostizierten Verlusten melden muss, egal ob es eine führende Gesellschaft wie Lufthansa oder ein kleiner regionaler Carrier ist. Knallhartes Kostenmanage-

ment ist überall das Gebot der Stunde. Unter dieser Perspektive erwarten Sie jetzt, dass Luftfahrtgesellschaften in Calden ein attraktives Angebot bringen würden.

In der Vergangenheit sind schon diverse Versuche in Calden, z. B. mit Ferienflugangeboten, am Markt grandios gescheitert. Nach diesen Erkenntnissen dürfte kein Ferienflugangebot in Calden ohne dauerhafte Subventionierung zu haben sein. Aber das – meine Damen und Herren, das wissen Sie – ist mit EU-Recht nicht vereinbar.

Ich habe mir einmal die Mühe gemacht, in den Internetauftritt des Flughafens Calden hineinzuschauen. Dort liest man, dass man sich einer besonders guten Verkehrsanbindung rühmt. Diese sogenannte gute Verkehrsanbindung – das wissen wir – ist eine einzige Straße, die mitten durch die Gemeinde Calden führt, nämlich die B 7, deren Verlegung auf eine Ortsumfahrung derzeit geplant ist.

Meine Damen und Herren, wenn das die Situation ist und man das als günstige Verkehrslage beschreibt, dann ist offenkundig, dass man die Maßstäbe völlig verschoben hat und blind meint, mit dieser Geldvernichtungsanlage würde man die Region weiterbringen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Tatsächlich muss man feststellen: Dieser Flugplatz liegt so weit ab, dass er für Fluggäste in relevanter Zahl unattraktiv ist und auch bleiben wird.

(Zuruf des Abg. Dr. Walter Lübcke (CDU))

Meine Damen und Herren, ein Vergleich: Selbst der Flughafen Hahn, der das große Vorbild darstellt, hat bislang zu keinem Zeitpunkt ein positives Betriebsergebnis erreicht. Er wird es auch in absehbarer Zeit nicht tun. Auf 16 Millionen € beläuft sich der Verlust des Jahres 2007, der von Fraport und damit nicht zuletzt auch auf Kosten des Mit Eigentümers Land Hessen und damit letztlich zulasten der hessischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler gedeckt wird – Stichwort: Luftverkehrswirtschaft kostet den Steuerzahler nichts.

Wer vor diesem Hintergrund ernsthaft die These vertritt, dass der Neubau von Calden ein ökonomisch sinnvolles Projekt sei, betrügt sich selbst und führt damit die Menschen in Nordhessen hinters Licht. Denn das Geld, das in Calden verbrannt werden soll, könnte in Nordhessen sehr viel mehr Sinnvolles zugunsten einer zukunftsfähigen Infrastruktur leisten.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE))

So geht man bei den insgesamt höchst optimistischen Passagierprognosen für Calden für das Jahr 2020 von einer Zahl zwischen 383.000 und 1 Million im ganzen Jahr aus. Selbst diese eher bescheidenen Zahlen werden in der Prognose aber nur dann erreicht – das ist alles aus den Gerichtsakten erkennbar –, wenn zusätzlicher Straßenbau die Erschließung des Flugplatzes deutlich verbessert. Auch dies würde die Steuerzahler zusätzliche Millionen kosten, die in Nordhessen deutlich besser eingesetzt werden könnten.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Das ist schon lange geplant!)

Herr Boddenberg, die These, die Luftverkehrswirtschaft zahle ihre Kosten alle selbst, ist offenkundig falsch.

Meine Damen und Herren, wir werden uns morgen bei der Debatte über Nordhessens Infrastruktur noch intensiver mit dem Thema Straßenbau befassen. Deshalb will ich

mich heute nicht weiter darüber verbreiten, aber kurz hinweisen auf das schon vor Jahren entwickelte und kontinuierlich fortgeschriebene grüne Strukturprogramm für Nordhessen, das den Titel trägt: „Zukunftsregion Nordhessen – wo Hessen ganz oben ist“.

Für heute fasse ich stichwortartig zusammen: Hessens Stärke sind seine Menschen. Das Land ist dann stark, wenn es den Menschen gut geht, wenn das Land gut regiert wird und wenn alle Menschen, die hier leben und arbeiten, die richtigen Anregungen und Angebote bekommen, wenn soziale Gerechtigkeit verwirklicht und nachhaltig gewirtschaftet wird. Im Vergleich zu heute heißt dies, dass wir für ein starkes Hessen einen deutlichen Politikwechsel und deshalb einen Regierungswechsel brauchen. Daran arbeiten wir und lassen uns von der abgewirtschafteten Regierung Koch und ihren Adepten dabei überhaupt nicht verunsichern. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der LINKEN und bei Abgeordneten der SPD)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Kaufmann, vielen Dank. – Herr von Ooyen, Sie haben sich für die Fraktion DIE LINKE zu Wort gemeldet. Bitte schön.

#### **Willi van Ooyen (DIE LINKE):**

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es wird Sie nicht verwundern, dass DIE LINKE entschieden der Meinung ist, dass der Ausbau des Flughafens in Frankfurt und des Caldener Gebildes für uns keine Notwendigkeit darstellt.

(Zurufe von der CDU)

Das ist ein Luftlandeplatz, wie wir jetzt dank Frank Kaufmann gelernt haben. Das war sicher ein wichtiger Hinweis.

Ich will noch eine Bemerkung zu Herrn Posch machen, weil er darauf verzichten wollte, überhaupt öffentlich geförderte Beschäftigung einzurichten. Das wird uns der Flughafen nicht abnehmen. Wenn in Hessen weit über 200.000 Menschen arbeitslos sind, müssen wir uns andere Gedanken machen, wie Beschäftigung organisiert werden kann. Das werden wir sicherlich in anderen Zusammenhängen tun.

(Michael Boddenberg (CDU): Das haben Sie nicht zu verantworten!)

Deshalb treten wir für ein öffentlich gefördertes Beschäftigungsprogramm ein.

Grundsätzlich will ich noch einmal festhalten, dass wir auch bei der Frage Flughafen erleben, dass diese Landesregierung als Interessenvertretung der großen Konzerne agiert. Das ist die Hauptaufgabe, die Sie sich gestellt haben.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Das Feindbild stimmt jetzt wieder!)

Es ist festzuhalten, dass der Flughafenausbau in Konkurrenz zu den großen internationalen Flughäfen stehen soll und eine grundlegend verkehrte Verkehrspolitik beinhaltet. Wir als nicht national verbrämte Menschen sagen: Wir brauchen internationale Kooperation und internationale

Zusammenarbeit. Wir setzen nicht auf Wettbewerb und Konkurrenz, sondern wollen tatsächlich ein friedliches, gemeinsames europäisches und internationales Verkehrssystem entwickeln. Denn das brauchen wir für eine zukunftsfähige und nachhaltige Wirtschafts- und Verkehrspolitik, die aus einem Guss bestehen sollte, die mit der einseitigen Bevorzugung des internationalen Luftverkehrs mit seinen extrem klimaschädlichen Folgen Schluss macht. Der betriebswirtschaftlichen Logik des immer weiteren Ausbaus müssen wir die gesamtgesellschaftliche Vernunft gegenüberstellen.

(Michael Boddenberg (CDU): Und wo ist die Zentrale, Herr Kollege?)

– Wir haben keine Zentrale.

(Michael Boddenberg (CDU): Sie reden doch gerade davon, dass alles zentral gesteuert werden soll!)

– Wir sind für internationale Kooperation, weil wir im Umgang mit Menschen sehr friedlich sein wollen, Herr Boddenberg. Deshalb muss man die internationale Kooperation an diesem Punkt mit einführen.

Dazu gehört eine raumübergreifende Verkehrsplanung, die die bestehenden Kapazitäten auf Regional- und Großflughäfen sinnvoller verbindet. Laut einer Studie der Deutschen Bank sind 2 Millionen Fluggäste pro Jahr die Grenze für einen wirtschaftlichen Betrieb. Das betrifft im Grunde die Fragen, die mit Kassel-Calden zu tun haben. Darum sollte man sich Gedanken machen, wie man andere Konzeptionen entwickelt und Verkehrsflüsse anders organisiert als über Flughäfen.

Die einseitige politisch-planerische Zurichtung der gesamten Region auf die Bedürfnisse des Flughafens bei gleichzeitiger Vernachlässigung der mittel- und nordhessischen Bereiche ist im Sinne einer Zitadellen-Ökonomie sinnlos.

(Elisabeth Apel (CDU): Was ist das denn?)

Für den selbst verkehrspolitisch unsinnigen, weil nicht gebrauchten Ausbau des Flughafens Kassel-Calden sollen im Landeshaushalt Zuschüsse in Höhe von 130 Millionen € stehen. Wir werden daran arbeiten, dieses Geld sinnvoll für die Infrastruktur und sicherlich auch für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region zu verwenden.

(Elisabeth Apel (CDU): Was hält die nordhessische SPD davon?)

– Man muss sich natürlich auch mit der nordhessischen SPD darüber auseinandersetzen. Wir werden das sicherlich im Benehmen mit vielen in der Region tun. Ich denke, es gibt auch viele Initiativen, mit denen wir darüber reden werden, wie das aussehen könnte.

(Florian Rentsch (FDP) und Michael Boddenberg (CDU): Außerparlamentarische Initiativen!)

– Außerparlamentarische Initiativen, natürlich. Entschuldigung, Herr Boddenberg, ich habe das vergessen.

(Zurufe von der CDU)

Die ganze Geschichte des Ausbaus des Frankfurter Flughafens beleuchtet ein weiteres Moment. Es geht nämlich um ein gravierendes Demokratiedefizit, das hier spürbar wird. Die gebrochenen Versprechen verschiedener Landesregierungen sind Legion. Bei den Menschen in Süd- und Nordhessen muss der Eindruck entstehen, nur Randfiguren in

einem sich verselbstständigenden Wettbewerb um internationale Marktanteile und zur Befriedigung der Bedürfnisse internationaler Konzerne zu sein.

(Mark Weinmeister (CDU): Wir reden über Arbeitsplätze von Menschen! – Weitere Zurufe von der CDU und der FDP)

– Natürlich. Zu den Arbeitsplätzen wird meine Kollegin Wissler nachher deutlich etwas sagen.

(Zurufe von der CDU)

– Wir kommen ja dazu. Hören Sie einfach zu.

Ich möchte daran erinnern, welche Worte die Menschen in der Region, die im Grunde genommen an eine Perspektive für ihre eigene Lebensqualität nicht mehr glauben, in den letzten Jahren zu hören bekamen. Im Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 – wir waren damals schon am Flughafen aktiv, das wissen Sie, deshalb kann ich mich auch auf diese Zeit beziehen – heißt es:

Die Befürchtungen, dass später eine weitere Start- und Landebahn – etwa parallel zur Bahn 18 West – errichtet werden könnte, entbehren jeder Grundlage.

(Michael Boddenberg (CDU): Wo waren Sie 1971, Herr van Ooyen? Was haben Sie gemacht?)

– 1971? An der Startbahn. Das wissen Sie doch.

(Michael Boddenberg (CDU): Und auf wessen Rechnung, Herr Kollege?)

Im Planfeststellungsbeschluss von 1971 heißt es: „Die Genehmigung einer solchen Maßnahme wird auf keinen Fall erteilt.“

Ein weiteres Zitat: „Nach dem Bau der Startbahn wird kein Baum mehr für den Flughafen fallen.“ Das war ein öffentliches Versprechen von Ministerpräsident Börner im Jahr 1981.

(Michael Boddenberg (CDU): Er ist eben gelobt worden, Herr Kollege! Sie müssen sich in der Frage schon einigen!)

– Ich muss nicht von allen geliebt werden.

Ich will ein weiteres Zitat nennen:

Die offenkundig gewordenen ökologischen Auswirkungen des Startbahnbaus zwingen aber auch zu durchgreifenden Entlastungsmaßnahmen bei zukünftigem Flächenverbrauch in der Rhein-Main-Region. Ein entscheidender Ansatzpunkt zur Verhinderung weiterer negativer Expansions- und Verdichtungsprozesse liegt in einer restriktiven Flächenpolitik. Aus diesem Grunde muss vorrangig eine Reduzierung zukünftigen Flächenanspruches erfolgen. Nur so kann der Gefahr begegnet werden, dass mit der vorhandenen Tendenz zur Überagglomeration des Rhein-Main-Gebiets eine Beeinträchtigung und Vernichtung natürlicher Ressourcen einhergeht, die langfristig zu einem überproportionalen Anstieg sozialer Kosten, einer Fehlleistung öffentlicher Mittel und zu gesellschaftlichen Krisenerscheinungen führt.

Das steht in der Umweltverträglichkeitsbewertung aus dem Jahre 1980.

Es gibt einen weiteren Punkt, den ich gerne zitieren möchte, weil der Kollege und frühere Wirtschaftsminister Posch hierzu gerade geredet hat. Ich zitiere Herrn Posch:

Mit der Kontingentierung des Fluglärms erhalten wir ein intelligentes Steuersystem zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms.

Es ist ein Hohn, was die Region von früheren Inhabern ministerieller Positionen hören muss.

Immer wieder wird den Bürgerinnen und Bürgern drastisch vor Augen geführt, dass die gesundheitlichen, ökologischen und sozialen Interessen letztlich nicht berücksichtigt werden. Deshalb diskutieren die Bürgerinitiativen, zum Teil sehr kontrovers, das Für und Wider der Mediation und erläutern, dass die notwendigen Voraussetzungen, für die sie damals eingetreten sind, als die Mediation eingeführt wurde, noch einmal dargelegt werden; denn das Ergebnis muss offen sein, sodass auch eine Nulllösung möglich ist. Das Ergebnis muss für die Landesregierung bindend sein.

(Clemens Reif (CDU): Was ist eine Nulllösung?)

– Nulllösung heißt, dass kein Ausbau erfolgt. So wurde es damals festgehalten. – Der Konfliktgegenstand, die geplanten Baumaßnahmen, müssen in der Mediation benannt sein.

Die Bürgerinitiativen im Flughafenumland sind seit Jahren betrogen und belogen worden. Es besteht kein Vertrauen in Aussagen der Regierung und des Flughafenbetreibers. Es ist eindeutig und klar, dass die Mediation auch hier gescheitert ist.

Es ist notwendig, sich mit den grundlegenden Fragen der Region auseinanderzusetzen. Ich glaube, dass es richtig und wichtig ist, wie wir LINKEN agieren, dass wir den Widerstand vor Ort unterstützen. Dieser Widerstand wächst, und wir glauben, dass sowohl die Mediation als auch ein Eingreifen in das Planfeststellungsverfahren noch bewerkstelligt werden können. Wir werden miteinander ganz ernsthafte Gespräche führen müssen, wie wir diesen Prozess behindern und vor allen Dingen das Nachtflugverbot durchsetzen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Danke sehr, Herr van Ooyen. – Für die CDU-Fraktion hat sich Herr Boddenberg zu Wort gemeldet. Bitte schön, Herr Boddenberg.

#### **Michael Boddenberg (CDU):**

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist gut und richtig, dass wir auch und gerade zu diesem Zeitpunkt ein für unser Bundesland Hessen wichtiges Bauvorhaben diskutieren; denn am Ausbau des Frankfurter Flughafens wie auch an dem geplanten Ausbau des Flughafens in Kassel-Calden hängen nicht nur viele Aspekte der Zukunftsfähigkeit unseres Bundeslandes, sondern das macht auch deutlich, mit welcher unterschiedlichen Ansätzen die Fraktionen im Hessischen Landtag in diesen Tagen mit solchen Aufgaben umgehen.

Frau Ypsilanti hat gefragt, warum heute eine Regierungserklärung abgegeben worden ist. Frau Ypsilanti, das hatte auch den Grund – da bin ich völlig einverstanden –, deutlich zu machen, wie die einzelnen Fraktionen, wie Sie persönlich, wie die SPD-Fraktion – bei den anderen Fraktionen hat sich die Zielsetzung in den letzten Jahren relativ wenig geändert – in dieser wichtigen Frage positioniert sind. Ich denke, wir dürfen heute feststellen, dass die

Frage, die in diesen Tagen entscheidend ist, wie es nämlich in den nächsten Monaten und Jahren insbesondere mit dem Ausbauprojekt Flughafen Frankfurt weitergeht, wieder einmal sehr, sehr deutliche Meinungs- und Informationsunterschiede auch und gerade innerhalb der SPD-Fraktion offenkundig gemacht hat.

(Zurufe von der SPD)

Ich will das hier deswegen ansprechen, weil in der letzten Plenarsitzung des Hessischen Landtags vor der Sommerpause – Herr Posch hat darauf hingewiesen – der Kollege Walter die Frage, inwieweit er glaubt, dass der jetzt vorliegende Planfeststellungsbeschluss rechtskonform ist, deutlich gesagt hat: Nach meiner Auffassung – und nach Auffassung der SPD – ist der Planfeststellungsbeschluss mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtskonform.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der FDP)

Frau Ypsilanti hingegen hat heute – das war wohl die Absicht hinter der zwischenzeitlich mit dem Kollegen Posch geführten Korrespondenz –, wie gestern der parlamentarische Geschäftsführer der SPD, ein bisschen mit dem Fuß aufstampfend, Überschriften und Aussagen formuliert, die da lauten: Mit der SPD gibt es einen Ausbau, aber nur mit einem Nachtflugverbot – und zwar nach der von Ihnen so genannten Nulllösung beim Nachtflugverbot. Frau Kollegin Ypsilanti, Sie müssen schon genauer und konkreter erklären – Sie haben es ansatzweise getan, indem Sie auf meine Zwischenfrage reagiert haben –,

(Zuruf der Abg. Andrea Ypsilanti (SPD))

was in dem Fall eigentlich passiert, wenn Sie hier jemals Regierungsverantwortung übernehmen, was wir natürlich verhindern wollen. Sie müssen den Menschen schon sagen, dass es bei Ihnen einen Punkt gibt – das haben Sie hier ansatzweise so formuliert –, an dem Sie nicht mehr mitspielen, nämlich im Falle einer mehrjährigen Verzögerung. Bitte sagen Sie uns hier im Hessischen Landtag, ich schenke Ihnen dafür gern drei bis vier Minuten meiner Redezeit, was die Menschen in diesem Lande konkret zu erwarten haben, falls Sie jemals Verantwortung übernehmen.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der FDP)

Sie haben, wie Sie das ja häufig tun, auch in Ihrer heutigen Rede darauf hingewiesen, Sie hätten alles ganz anders gemacht. Wie hätten Sie es denn gemacht, Frau Ypsilanti? Wir kennen ja ein paar Vorschläge aus Ihren Reihen. Es gibt z. B. den Vorschlag, man hätte das vorher mit den Fluggesellschaften vereinbaren können. Dazu ist, auch aufgrund der Debatte im letzten Plenum, mittlerweile sehr deutlich geworden, dass man zwar vieles vereinbaren kann, aber damit rechnen muss, dass es Partner gibt, die heute im Luftverkehr über Frankfurt noch gar nicht auftauchen und die mit einer solchen Vereinbarung überhaupt nichts zu tun haben. Das heißt, wir wissen, dass eine Vereinbarung auf zivilrechtlichem Wege, wie sie von Ihrer Seite hin und wieder vorgetragen worden ist, überhaupt nicht in der Lage ist, das Problem zu lösen.

Immer wieder wurde auf das Thema Flughafensystem verwiesen. Das ist nach wie vor eine sehr spannende Frage. Durch eine Kooperation und durch einen engen Zusammenschluss in einem Verbundsystem, bestehend aus Frankfurt und Frankfurt-Hahn, können wir vieles an zusätzlicher Entlastung erfahren und erreichen, aber wir wissen von anderen Flughafenstandorten in Europa, bei-

spielsweise vom Flughafen Mailand, dass das am Ende keine hundertprozentige Lösung des Problems ist, weil davor eben die Frage der Genehmigung durch die Europäische Union steht, bevor man das erreicht, was wir uns alle, da darf ich wohl auch für die SPD- und die FDP-Fraktion sprechen, ursprünglich dort erhofft haben.

Frau Ypsilanti, kurzum: Ich glaube, Sie stehen – das haben Sie mehr als deutlich gemacht – vor einem gewaltigen Problem.

Folgendes will ich der guten Ordnung halber auch noch sagen. Die CDU-Landesregierung hat die Themen, über die jetzt hier diskutiert wird, vor der Landtagswahl auf den Tisch gebracht. Es gab den Planfeststellungsbeschluss mit den Ausnahmen beim Nachtflugverbot vor der Landtagswahl. Er lag den Wählerinnen und Wählern vor.

Wenn Sie in dem Zusammenhang das Wort „Wortbruch“ nennen, sage ich Ihnen: Mit Blick auf die Wortbrüche, die Sie seit diesem Zeitpunkt dem hessischen Wähler und der Öffentlichkeit zugemutet haben, ist dies das Allerletzte.

(Beifall bei der CDU und der FDP – Norbert Schmitt (SPD): Mein lieber Schwan!)

Ich will auch kurz auf das eingehen, was der Kollege Kaufmann hier gesagt hat. Herr Kaufmann, wir reden häufig über das, was im Zuge der Globalisierung auf uns zukommt. Aber dass Sie heute der CDU Angst mache unterstellen, ist wirklich ein Hohn. Die hessischen GRÜNEN sind diejenigen, die bei jeder Erd- und Flugbewegung, die es in diesem Land gibt, von Ängsten sprechen.

(Tarek Al-Wazir (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bei jeder Erdbewegung?)

Ich sage das auch deshalb so deutlich, weil Sie im größten Teil Ihrer Rede wiederum von diesen Ängsten gesprochen haben. Sie sind sogar so weit gegangen, dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof zu unterstellen – in dem Zusammenhang haben Sie von „Tricks und Täuschungen“ gesprochen –, dass er unsauber, unredlich und nicht rechtsstaatlich gearbeitet habe. Herr Kaufmann, ich finde das ungeheuerlich.

(Beifall bei der CDU)

Ich will bei dieser Gelegenheit in Ihre Richtung sagen: Die GRÜNEN haben in ihrem Wahlprogramm auf zwei aufeinanderfolgenden Seiten zweierlei formuliert. Erstens sagen sie, es dürfe keinen Ausbau des Flughafens geben. Zweitens heißt es auf der nächsten Seite, mit den GRÜNEN gebe es, auch wenn es nicht zu einem Ausbau komme, ein absolutes Nachtflugverbot. Nach dem, was wir in der Zwischenzeit aus Verwaltungsgerichtsverfahren erfahren haben, und nach dem, was wir aufgrund der Rechtsprechung an verschiedenen Orten, gerade auch in Deutschland, wissen, gibt es in diesem Saal keinen Menschen mehr – Sie selbst eingeschlossen –, der noch daran glaubt.

Insofern sage ich sehr deutlich: Wenn Sie das in die Nähe von Tricks und Täuschungen rücken, ist das eine Unverschämtheit. Bei dem, was in Ihrem Wahlprogramm steht, handelt es sich um Wahlbetrug, in dem Fall sowohl vor der Wahl als auch nach der Wahl.

(Beifall bei der CDU)

An vielen Stellen ist zu Recht auf die gewaltige Bedeutung der Flughäfen für Hessen hingewiesen worden. Herr Kollege Lübcke wird nachher noch einiges zu der Bedeu-

tung des Flughafens Kassel-Calden für die Region Nordhessen sagen.

Aber ich will noch einmal in Erinnerung rufen, dass diese Sicht nicht nur von der hessischen CDU, der FDP und – angeblich – der SPD, sondern auch von denjenigen geteilt wird, die diese Entscheidung vor Ort zwar nicht zu treffen haben, aber mit von der Partie sind, wenn bei Einweihungsfeierlichkeiten für große Luftverkehrsdrehscheiben die Bundespolitiker gefordert sind. Ob es sich um Herrn Beck oder um Herrn Außenminister Frank-Walter Steinmeier handelt: Wenn sie vor Ort, beispielsweise in Leipzig, gefragt werden: „Was passiert denn hier gerade?“, antworten sie unisono: Wir brauchen große Flughäfen und internationale Verkehrsdrehscheiben, wenn wir in Europa und darüber hinaus in der ganzen Welt weiterhin eine Rolle spielen wollen.

Das war schon zu Zeiten der rot-grünen Bundesregierung so. In dem Flughafenkonzept der rot-grünen Bundesregierung können Sie das alles nachlesen, unterschrieben von grünen Bundespolitikern.

(Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Falsch!)

– Herr Kaufmann, ich dachte, Sie seien Teil dieser Bundesregierung gewesen. – Wörtlich heißt es:

Kaum ein anderer Wirtschaftsbereich hat in den letzten 20 Jahren auch nur annähernd solch hohe und langfristig stabile Wachstumsraten aufzuweisen wie der Luftverkehr ...

Oder es heißt bei der rot-grünen Bundesregierung:

Zur Beseitigung der akuten Engpässe und Bewältigung des auch zukünftig wachsenden Luftverkehrs sind insbesondere erweiterte Flughafen- und Flugsicherheitskapazitäten bereitzustellen.

Am Ende gibt es in diesem Papier eine deutliche Aussage in Richtung Nachtflüge. Dort steht in Bezug auf bundesrepublikanische Flughäfen wortwörtlich:

Flüge sollten nur in lärmarmen Flugzeugen nach jeweils neuestem Stand der Technik durchgeführt und so weit wie möglich in die Randzeiten verlegt werden.

Genau das steht im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Als Fazit steht am Ende dieses rot-grünen Papiers die Forderung nach dem Ausbau der Flughäfen – auch und gerade nach dem Ausbau des Flughafens in Frankfurt am Main mit 120 Flugbewegungen pro Stunde.

Lieber Herr Kaufmann, insofern relativiert sich das, was Sie hier gesagt haben, aus meiner Sicht von selbst. Ich rufe dazu auf, dass wir jetzt, nachdem wir einen großen Schritt getan haben, das unternehmen, was, glaube ich, in diesem Haus weitestgehend Konsens ist: Der Dialog mit den Menschen aus der Region, unter anderem mit den betroffenen und beteiligten Kommunalpolitikern, soll intensiviert und fortgesetzt werden. Er soll sich mit dem großen Potenzial an Lärminderungsmaßnahmen beschäftigen.

Dass Sie auch dort versuchen, Sand ins Getriebe zu streuen – zuletzt vorige Woche in der Ausschusssitzung –, stört mich mittlerweile deswegen, weil ich Ihnen nicht mehr abnehmen kann, dass Sie an einem solchen Dialog interessiert sind. Während Sie von vornherein ausschließen, dass alle Beteiligten daran teilnehmen, sagen mir diejenigen, die damit beauftragt sind, diesen Dialog in der

Nachfolge des Regionalen Dialogforums zu führen und zu organisieren, dass es ein eher noch breiteres Interesse an der Mitwirkung gibt, als es im Mediationsverfahren und zuletzt auch im Regionalen Dialogforum der Fall war.

Meine Damen und Herren, wir brauchen eine Politik, die nicht nur mit den wirtschaftlichen Potenzialen – mit den gewaltigen Arbeitsplatzpotenzialen – verantwortlich umgeht, sondern die genau an der Stelle, an der es vermeintlich oder vielleicht auch tatsächlich einen Konsens in diesem Haus gibt, einen fairen und konstruktiven Beitrag zu diesem Dialog leistet, statt ständig alles schlechtzumachen, wie Sie es in der Vergangenheit an vielen Stellen immer wieder getan haben.

Letzter Punkt. Frau Ypsilanti hat in den letzten Tagen sinngemäß gesagt, sie sehe das Verhältnis zu der LINKEN relativ entspannt. Das seien doch ganz normale Leute. Frau Kollegin Ypsilanti, ich glaube, man braucht Herrn van Ooyen nur drei Sätze lang zuzuhören, um genau das in Abrede zu stellen.

(Beifall bei der CDU)

Gleich im ersten Satz Herrn van Ooyens geht es um die Diskreditierung von Großunternehmen. In dem Fall muss er wohl die Fraport meinen, die übrigens – Herr van Ooyen – immer noch mehrheitlich der öffentlichen Hand gehört. Die Fraport mit ihrer Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand steht Ihrem Weltbild doch näher, als es manchen in diesem Haus offensichtlich recht ist. Aber ein solches Unternehmen – ein Großunternehmen – als etwas Schlechtes zu diskreditieren, als etwas, dessen Entstehung man verhindern muss, das ist eine Perversion der sozialen Marktwirtschaft in diesem Land, auf die wir seit 60 Jahren stolz sind. Allerdings sind offensichtlich nicht alle stolz darauf.

Herr van Ooyen, jetzt wird gleich Frau Wissler ans Pult kommen und uns erklären, wie man Arbeitsplätze schafft. Ich bin sehr gespannt darauf. Wahrscheinlich wird sie die Zahl von 25.000 Arbeitsplätzen heute noch einmal verdoppeln oder verdreifachen; denn das müsste sie tun, wenn sie dafür sorgen will, dass das aufgefangen wird, was bei einem Nichtausbau des Frankfurter Flughafens an Arbeitsplätzen fehlen würde. Ich wünsche gute Verrichtung.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Vielen Dank, Herr Boddenberg. – Herr Kaufmann hat jetzt die Gelegenheit zu einer Kurzintervention. Herr Kaufmann, Sie kennen das Verfahren: Sie haben zwei Minuten Redezeit.

#### **Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Man muss einfach drei Anmerkungen zu dem machen, was Herr Boddenberg gesagt hat.

Erstens. Herr Boddenberg, die Not muss wirklich sehr groß sein,

(Michael Boddenberg (CDU): Geht so!)

wenn Sie, um sich irgendwie gegen die LINKEN zu verteidigen, plötzlich den „VEB Fraport“ einführen. Aber das ist Ihre Sache.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zweitens. Das ist der Punkt, weshalb ich mich eigentlich gemeldet habe. Herr Boddenberg, wann hören Sie endlich damit auf, hier vorsätzlich die Unwahrheit zu sagen? Das Flughafenkonzept der rot-grünen Bundesregierung aus dem Jahr 2000 ist im Entwurf stecken geblieben, weil die GRÜNEN im Kabinett dafür gesorgt haben, dass eine breite Anhörung, insbesondere der Umweltverbände, stattgefunden hat. Danach hat es keine Kabinettsentscheidung gegeben. Die Verkehrspolitiker Ihrer eigenen Couleur, insbesondere Ihr aus Hamburg stammender Kollege Fischer aus dem Bundestag – damals verkehrspolitischer Sprecher der CDU; Sie kennen ihn wahrscheinlich besser als ich –, haben mehrfach, auch in Publikationen, kritisiert, dass die rot-grüne Bundesregierung kein Flughafenkonzept zustande gebracht hat.

Das ist die Wahrheit. Nicht Ihre Behauptung ist wahr, wir wären doppelzüngig. Das sind in Wahrheit Sie.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, ich komme damit auf den dritten Punkt zu sprechen. Sie erzählen sehr viel. Wir, die Mitglieder der GRÜNEN, haben uns seit 1998, beginnend mit der Mediation und in allen weiteren Diskussionen, wirklich darum bemüht, ein faires Verfahren hinzubekommen. Wir haben uns gerade auch darum bemüht, dass diejenigen, die im Verfahren mehr oder minder ausgegrenzt wurden, trotzdem mitgemacht haben. Das war nicht immer erfolgreich. Wir tun das weiterhin.

Herr Boddenberg, nehmen Sie bitte Folgendes zur Kenntnis. Das betrifft die Darstellung dessen, was die Landesregierung jetzt beschlossen hat. Das haben Vertreter der Landesregierung, Mitarbeiter, gesagt. Aber ich denke, die Aussage wird auch von den Leuten oben geteilt. Auf meine Frage, was denn seit dem Versprechen aus der Mediation Ende Januar 2000 bis zum heutigen Tag, also dem 26. August 2008, tatsächlich hinsichtlich einer Verringerung der Lärmbelastung durch den Flughafen Frankfurt geschehen sei, kam die Antwort: Da können wir leider nichts nennen; aber wir haben die Absicht, dass es besser wird, und demnächst wird es tatsächlich besser.

Wer so mit den Menschen umgeht, braucht sich nicht zu wundern, dass man dem skeptisch begegnet, was die Landesregierung immer wieder vorschlägt. Denn es gibt keine realen Taten und keine wirkliche Entlastung. Vielmehr werden die immer weiter wachsenden Belastungen nur verbrämt. Deswegen muss man das sehr kritisch begleiten.

**Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Kaufmann, kommen Sie bitte zum Schluss Ihrer Rede.

**Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Vielen Dank.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Kaufmann, vielen Dank. – Herr Boddenberg, Sie haben die Gelegenheit zur Antwort. Sie dürfen ebenfalls zwei Minuten sprechen.

**Michael Boddenberg (CDU):**

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Kollege Kaufmann, das Konzept des Flughafenausbaus befindet sich seit vielen Jahren in der Debatte. Ich werde auch weiterhin darauf Bezug nehmen. Denn es wurde unter anderem mit den Mitarbeitern der GRÜNEN erarbeitet. Das werden Sie auch weiterhin nicht bestreiten können.

Zweitens möchte ich auf Ihre konkrete Aussage hinsichtlich der Minderung der Lärmbelastung zu sprechen kommen. Herr Kaufmann, Sie wissen ganz genau, dass man da nicht gerade einmal auf einen Knopf drücken kann. Der Ministerpräsident hat heute sehr wichtige Fragestellungen angesprochen. Das betrifft beispielsweise die Frage, welches Verfahren beim Anflug gewählt werden soll. Das betrifft beispielsweise die Fragen, wie der Flottenmix aussehen soll und welche Menge an Flugbewegungen es zur gleichen Zeit bzw. hintereinander auf einer bestimmten Landebahn geben kann. Ich habe damit jetzt zwei Themen angesprochen, bei denen es auch um die Sicherheit geht. Dazu gibt es internationale Vorgaben.

Ich freue mich beispielsweise darüber, dass die Deutsche Flugsicherung heute schon bereit ist, dort massiv und sehr progressiv tätig zu werden. Sie tut das auch im Zusammenwirken mit der ICAO. Die Fachleute wissen das. Das ist die Behörde, die sich nicht nur mit den internationalen Standards beschäftigt, sondern diese auch vorgibt. Diese kommen dann weltweit zur Anwendung. Dort hat man sich sehr weit aus dem Fenster gelehnt.

Ich will das einmal als Beispiel dafür nehmen, dass es in diesem Land erfreulicherweise noch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gibt, die sehr stark bereit sind, auch ein Risiko in dem Sinne einzugehen, dass sie sich mit der Frage beschäftigen: Inwieweit kann es dabei durch das Stellen progressiver Forderungen und das Bewirken von Modellversuchen und vieles andere mehr zu Verbesserungen im Sinne der Bürgerinnen und Bürger kommen? – Ich finde, das darf man nicht in der Art diskreditieren, wie Sie das tun. Vielmehr müssen wir eine solche Einstellung belohnen.

Sie kennen sehr wohl den Inhalt vieler verschiedener Lärminderungsmaßnahmen. Der entsprechende Dialog erfolgt sehr konkret, beispielsweise auch unter Beteiligung der Mitarbeiter der Sicherheitsbehörden. Das reicht bis hin zum Luftfahrt-Bundesamt. Ich wollte auch die wesentlichen Beteiligten auf nationaler Ebene nennen.

Ich fordere Sie noch einmal auf: Helfen Sie dabei. Sagen Sie bei diesem Thema nicht dauernd die Unwahrheit, es hätte sich da nichts bewegt. Es hat eine ganze Menge an Maßnahmen zur Lärminderung gegeben. Bei den einzelnen Flugzeugen betrifft das die Triebwerkstechnik und anderes mehr. Es ist noch sehr viel mehr möglich. Das wissen wir alle. Das wissen auch Sie sehr viel besser, als es dem entspricht, was Sie hier heute vorgetragen haben.

(Beifall bei der CDU)

**Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Boddenberg, danke sehr. – Als Nächstes hat Frau Kollegin Wissler das Wort. Frau Wissler, Sie haben noch 23 Minuten Redezeit. Die hat Ihnen Herr van Ooyen belassen. Bitte schön, Sie haben das Wort.

(Zuruf von der CDU: Keine Drohungen!)



**Janine Wissler (DIE LINKE):**

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin dem geschäftsführenden Ministerpräsidenten für diese Regierungserklärung sehr dankbar. Denn sie gibt uns die Möglichkeit, unsere Ablehnung zu begründen und die Argumente der Ausbaugesegner vorzubringen. Die Zerstörung der Natur, der Landschaftsverbrauch, die Zunahme des Lärms und der Abgase, die damit verbundenen Gesundheitsgefahren und ein erhöhtes Risiko an Abstürzen und Unfällen, das sind nur einige Argumente, die gegen den Ausbau den Flughafens sprechen.

Fraport, die Hessische Landesregierung und Lufthansa behaupten dagegen, die Erweiterung des Flughafens sei für die Rhein-Main-Region unbedingt notwendig, auch gegen den Willen der Menschen in der Region.

Zunächst einmal möchte ich etwas zu den Nebelkerzen sagen, die hier geworfen werden. Ich möchte mit der größten Nebelkerze anfangen. Das betrifft das wichtigste Argument. Dabei geht es um das Argument, es würden Arbeitsplätze geschaffen. Das Hauptargument für den Ausbau des Flughafens sind die angeblich zu erwartenden Arbeitsplätze. Laut Aussagen der Fraport sollen durch den Ausbau 100.000 Arbeitsplätze entstehen. Über 40.000 Arbeitsplätze sollen direkt am Flughafen entstehen, weitere 50.000 in dessen Umfeld.

(Zuruf von der CDU: Das sind zusammen 90.000 Arbeitsplätze!)

Es handelt sich hierbei, wohlgemerkt, um Prognosen. Das verpflichtet zu gar nichts. Es wird auch nichts garantiert. Wenn das Vorausgesagte nicht eintritt, drohen Fraport auch keine Konsequenzen. Fraport hat davon keine Nachteile.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Welche Konsequenzen hätten Sie denn gerne? Einzelhaft?)

Schauen wir uns einmal die Zahlen genauer an. Wie kommen diese Zahlen zustande? Die Gutachter der Fraport berechnen ihre Arbeitsplatzprognosen auf der Grundlage der Passagierzahlen. Sie unterstellen eine Korrelation zwischen dem Zuwachs an Passagieren und Beschäftigten. Die Zahl der direkt dort Beschäftigten sollte nach Aussagen aus dem Jahre 1998, also zu dem Zeitpunkt der Mediation, pro 1 Million Zuwachs an Flugpassagieren um jeweils 1.450 zunehmen.

Seit 1999 hat sich die Zahl der Flugpassagiere um über 5 Millionen erhöht. Wenn man diesen Faktor zugrunde legt, hätte die Zahl der Arbeitsplätze also um etwa 7.500 zunehmen müssen.

(Michael Boddenberg (CDU): Was haben Sie denn da gelesen und möglicherweise nicht verstanden? Das ist ein dummes Zeug!)

– Herr Boddenberg, ich hoffe, Sie können mir folgen. – Das ist nicht geschehen. Die Zahl der Arbeitsplätze ist nicht gestiegen.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Das war der 25-Jahres-Plan!)

Tatsächlich ist die Zahl der am Flughafen Beschäftigten nahezu konstant geblieben. Sie hat nur ganz minimal zugenommen.

(Michael Boddenberg (CDU): Welche Statistik haben Sie denn da, die aus dem Jahr 1998 oder die aus dem Jahr 1957? – Weitere Zurufe von der CDU)

– Meine Herren, ich verstehe, dass Sie nach den Ferien ein großes Mitteilungsbedürfnis haben. Ich bitte Sie aber, das etwas geräuschloser zu gestalten, damit ich hier meine Ausführungen machen kann.

(Florian Rentsch (FDP): Frau Wissler, das ist eindeutig einstudiert!)

Bei den neuen Arbeitsplätzen handelt es sich primär um solche für Sicherheitskräfte. Sie wurden nicht freiwillig eingestellt. Vielmehr wurden sie aufgrund neuer Bestimmungen der Europäischen Union eingestellt. Denn es muss inzwischen mehr Sicherheitskontrollen geben.

Viele auf dem Flughafen als sogenannte „neu“ gezählte Arbeitsplätze wurden nur dorthin verlagert. Expeditionen, die vormalig im Umland angesiedelt waren, sind in die Cargo City umgezogen. Die Berechnungsmethode, die den Gutachten der Fraport zugrunde liegt, wurde also bereits durch die Wirklichkeit widerlegt.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN – Michael Boddenberg (CDU): Sie merken: Noch nicht einmal die GRÜNEN applaudieren an dieser Stelle!)

Ich möchte aus dem Geschäftsbericht der Fraport aus dem Jahre 2004 zitieren:

Bei gleichbleibend hoher Qualität der Dienstleistungen wurden die Geschäftsprozesse optimiert, sodass eine etwas geringere Zahl von Beschäftigten das deutlich höhere Verkehrsaufkommen bewältigte. Der Personalaufwand ging leicht zurück. Als personalintensives Unternehmen können wir nur dann die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir unsere Personalkostenquote verbessern. Geplant sind unter anderem bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten,

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Wollen Sie die Produktivität der Ostzone?)

längere Wochenarbeitszeiten ohne Lohnausgleich, ein verstärkter Einsatz von Fremdpersonal, keine Tarifsteigerungen in den nächsten Jahren sowie eine Überprüfung der betrieblichen Sozialleistungen.

(Michael Boddenberg (CDU): Frau Kollegin, jetzt kommen Sie zu Ihren Arbeitsplätzen!)

Statt massenhafter Neueinstellungen sucht man bei der Fraport also eher beim Personal nach Einsparpotenzialen.

(Michael Boddenberg (CDU): Das ist ungeheuerlich!)

Mit über 650 Millionen € Steuergeldern wird zugleich Ticono verlagert. Davon sind 1.000 Arbeitsplätze betroffen. Das ist ein Missbrauch der Steuergelder.

(Beifall bei der LINKEN)

Nun möchte ich noch etwas zu den sogenannten katalytischen Effekten sagen, die angeblich über 50.000 Arbeitsplätze bringen sollen.

(Axel Wintermeyer (CDU): Es werden Arbeitsplätze geschaffen!)

Es geht dabei um die Effekte, die entstehen sollen, weil sich Unternehmen wegen des ausgebauten Flughafens hier ansiedeln.

(Michael Boddenberg (CDU): Sagen Sie doch einmal: Arbeitet überhaupt jemand auf dem Flughafen?)

Ob es einen solchen Effekt gibt und ob er überhaupt nachweisbar ist, ist in der Fachwelt höchst umstritten. Das wissen Sie. Sie kennen die Gutachten. Das Gutachten W3 des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen aus der Mediation kommt zu einem vernichtenden Urteil. Ich zitiere noch einmal:

Eine Hypothese, dass der Arbeitsmarkt in Relation zur Größe eines Flughafens positiv beeinflusst wird, lässt sich nicht bestätigen. Ein Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar.

Mir persönlich ist es auch ziemlich unklar, warum der Ausbau eines ohnehin schon internationalen Flughafens – er zählt schon heute zu den größten Flughäfen Europas – zusätzliche Anreize zur Ansiedlung von Unternehmen bieten sollte.

(Zuruf des Abg. Hans-Jürgen Irmer (CDU))

Die angekündigten 50.000 Arbeitsplätze sind also reine Spekulation, sind leere Versprechen, mit denen den anliegenden Gemeinden ihr Widerstand abgekauft werden soll.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Das tut ja weh!)

Es stellt sich darüber hinaus auch die Frage nach der Qualität der Arbeitsplätze, die geschaffen werden. Die Fraport rationalisiert, wo es nur geht. Wo Automatisierung nicht möglich ist, wird das Personal stärker belastet, geringer bezahlt und zu niedrigeren Arbeits- und Lohnbedingungen außertariflich ausgelagert. So sieht die Mehrzahl der neuen Arbeitsplätze aus: Es sind Minijobs, Teilzeitjobs oder Schichtarbeit zu zum Teil derart geringen Löhnen, dass viele einen zweiten Job brauchen,

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): In welcher Welt leben Sie eigentlich?)

um mit ihren Familien leben zu können.

(Clemens Reif (CDU): Da haben Sie Glück gehabt, dass Sie in den Landtag gewählt worden sind!)

– Der Unterschied ist aber, dass man nicht vergessen sollte, wie die Lebens- und Arbeitsbedingungen anderer Menschen außerhalb dieses Hauses sind, Herr Kollege.

### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Frau Wissler, ich bitte um Entschuldigung. – Ich wollte die Herren Kollegen von der CDU-Fraktion doch um etwas mehr Zurückhaltung bitten, damit Frau Wissler von allen besser gehört werden kann.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Da haben Sie Recht, das muss jeder hören! – Florian Rentsch (FDP): Nicht, dass etwas untergeht!)

### **Janine Wissler (DIE LINKE):**

Herr Präsident, vielen Dank. – Nur 22 % der Arbeit am Flughafen wird in Regelarbeitszeit geleistet. Die Frage stellt sich schon, ob diese Art neuer Arbeitsplätze der Region und den hier lebenden Menschen wirklich hilft.

Im Jahre 2005 wurde mit dem Fraport-Betriebsrat eine Vereinbarung „Sichere Zukunft“ – das ist ja auch auf Lan-

deesebene bekannt – geschlossen. Den erheblichen Zugeständnissen der Mitarbeiter für verlängerte Arbeitszeiten, Verzicht auf Urlaubstage und Lohnerhöhungen steht lediglich die Zusage gegenüber, dass es bis zum Jahre 2010 keine betriebsbedingten Kündigungen geben soll. Ich frage Sie: Wie sollen denn da neue Arbeitsplätze geschaffen werden?

(Michael Boddenberg (CDU): Wie wollen Sie denn die Arbeitsplätze schaffen? – Weitere Zurufe von der CDU)

Wenn Einstellungen nicht zu vermeiden sind, erfolgen sie bei Billiglohntöchtern, die bis zu 30 % weniger zahlen. Fazit: Das Arbeitsplatzversprechen dient ausschließlich der Rechtfertigung des Ausbaus und den betrieblichen Zielen von zwei Großunternehmen – der Fraport und der Luftansa.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Gesamtkosten des Ausbaus werden inzwischen auf 5 bis 6 Milliarden € geschätzt. Da sich Fraport zum größten Teil im öffentlichen Besitz befindet, wird der Ausbau indirekt aus Steuergeldern finanziert.

(Lachen des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP) und bei der CDU – Michael Boddenberg (CDU): Belegen Sie das einmal!)

Mit so viel Geld könnte man zukunftssträchtigere und nachhaltigere Arbeitsplätze schaffen, wenn man das nur wollte.

Jetzt möchte ich gerne etwas von den Nebelkerzen weg und zu den Fakten.

(Demonstrativer Beifall des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Fakt eins: Der Flughafen ist ein Klimakiller. Angesichts der drohenden Klimakatastrophe – in diesem Hause ist in diesen Tagen viel von Energiewende und Nachhaltigkeit die Rede – ist ein weiterer Anstieg des Flugverkehrs nicht zu verantworten. Es hilft gar nichts, in Sonntagsreden von Nachhaltigkeit und Energiewende zu schwadronieren, wenn man gleichzeitig den Ausbau des Flughafens fördert.

(Zuruf des Abg. Hans-Jürgen Irmer (CDU))

Das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum wie auch die NASA – beide nicht besonders verdächtig, dem Sozialismus oder sonst wem nahezustehen – haben in den vergangenen Jahrzehnten viele Daten über die Klimaschädlichkeit des Fliegens zusammengetragen. Das Umweltbundesamt hat im März dieses Jahres ein Papier mit dem Titel „Aktueller wirtschaftlicher Kenntnisstand über die Klimawirksamkeit des Flugverkehrs“ veröffentlicht.

Darin sind die durch den Flugverkehr verursachten Emissionen und atmosphärischen Prozesse, die klimawirksam sind, aufgeführt. Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse belegen ganz klar: Die in großen Höhen ausgestoßenen Verbrennungsprodukte von Kerosin, aber auch Wasserstoffdampf sind eine ernst zu nehmende Bedrohung für unser Klima.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Sagen Sie doch, was Sie wollen!)

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Passagier auf einer Strecke München – Hamburg beträgt bei der Bahn 36 kg, bei einem Mittelklassewagen 77 kg und bei einem Flugzeug sage und schreibe 170 kg.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Haben Sie das bei den Kühen auch kontrolliert?)

Die Lufthansa will ihren Passagieren ein Klimaschutzticket anbieten. Mit einem freiwilligen Aufpreis sollen so Umweltschäden repariert werden. Ich halte das für genauso faul wie abgasabhängige Flughafengebühren oder die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel, die aber keine Wettbewerbsverzerrungen bringen dürfen.

Es ist höchste Zeit, den Luftverkehr mit den tatsächlichen Umweltkosten zu belasten und ihn anderweitig zu reduzieren. Klima- und Umweltschutz werden niemals gelingen, solange nur wirtschaftlich neutrale Maßnahmen erfolgen können.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Tschernobyl!)

Ressourcenverbrauch und Umweltentwertung sind kostenintensiv, und das müssen die Verursacher zu spüren bekommen. – Stichwort: Tschernobyl. Deshalb fordern wir auch die Abschaltung von Biblis, weil wir daraus gelernt haben, wie unsicher Atomkraft ist, Herr Kollege Irmer.

(Beifall bei der LINKEN)

Fakt zwei: Der Flughafen zerstört die Umwelt im Rhein-Main-Gebiet. 350 ha Wald, überwiegend besonders wertvoller und schützenswerter Bannwald, wurden für den Ausbau zur Abholzung freigegeben. Bannwald, der von der Landesregierung unter besonderen Schutz gestellt worden war.

Die Region verliert damit einen überlebenswichtigen Schadstofffilter und Klimaregulator. Wald ist Überlebensraum für Tiere und Pflanzen. Er reguliert Grund- und Oberflächenwasser, gleicht Temperaturschwankungen aus, speichert das Treibhausgas Kohlendioxid und produziert Sauerstoff. Für die Lebensqualität seiner Anwohner hat der Wald einen hohen Wert und eine hohe Qualität. Eine gesetzlich vorgesehene Ersatzaufforstung ist mangels ausreichender großer Flächen in der Region nicht möglich.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Das sind die echten GRÜNEN, die LINKEN!)

Fakt drei: Der Flughafenausbau gefährdet die Gesundheit der Menschen. Die Grenze der Belastbarkeit ist jetzt schon überschritten. Auf dem Rhein-Main-Airport starten und landen aktuell jährlich eine halbe Million Flugzeuge. Laut Planfeststellungsverfahren will die Fraport ihre Kapazitäten auf 700.000 Flugbewegungen im Jahr steigern. Im Durchschnitt bedeutet das ganzjährig und rund um die Uhr alle 45 Sekunden einen Start oder eine Landung.

Faktisch wäre bei der jetzigen Planung aber fast eine Verdopplung der Flugbewegungen auf 1 Million Flugbewegungen im Jahr möglich. Die mit dem Ausbau einhergehenden gesundheitlichen Belästigungen Hunderttausender Menschen durch Lärm, aber auch durch Schadstoffe werden billigend in Kauf genommen. Lärm macht krank. Dazu liegen Untersuchungen vor.

(Clemens Reif (CDU): Das merken wir!)

Meine Damen und Herren, die Ergebnisse einer multinationalen Untersuchung an Schulkindern belegen, dass die Minderung der kognitiven Fähigkeiten aufgrund der Fluglärmbelastung hervorsteht, was dort herausgestellt wurde.

(Zuruf des Abg. Hans-Jürgen Irmer (CDU))

Gerade frühzeitige Belastungen der Atemwege führen zu diversen langfristigen Schädigungen, zu denen auch vermindertes Wachstum, Herz-Kreislauf-Beschwerden und letztlich eine kürzere Lebenszeit gehören.

(Clemens Reif (CDU): Das kann ich auch bestätigen!)

Diese gesundheitliche Gefährdung von Kindern durch den Flughafenausbau findet im Planfeststellungsverfahren jedoch keine adäquate Berücksichtigung. Zusätzlich werden die Lebensbedingungen erschwert durch erhöhte Mengen an Luftschadstoffen, wie Feinstäube, wie Stickoxide, Ozon, Kohlendioxid, krebserregende Kohlenwasserstoffe – infolge des vermehrten Flug- und Bodenverkehrs.

Bei voller Nutzung der Kapazität im Fall des Ausbaus verdoppelt sich die Zahl der Flugbewegungen, und damit verdoppelt sich auch der Schadstoffausstoß. Das kann man nicht wegreden. Das kann man nicht wegdiskutieren. Damit streut man den Menschen Sand in die Augen.

(Beifall bei der LINKEN)

Fakt vier: Der Flughafen ist ein Sicherheitsrisiko. Im Gebiet des Landeanflugs liegen die hochexplosiven Shell-Tanklager. Weitere Sicherheitsrisiken drohen von den dicht befahrenen Autobahnen und den Hochgeschwindigkeitszügen. Die Zunahme von Flugbewegungen und die daraus resultierende Verdichtung im Luftraum erhöhen das Risiko von Abstürzen. Man stelle sich vor, ein abstürzendes Flugzeug fällt in einen der am dichtesten besiedelten Ballungsräume Deutschlands.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Wieso sind Sie dann schon einmal geflogen? – Clemens Reif (CDU): Nach Venezuela!)

Ich habe noch keinen Aufschrei von Herrn Bouffier, den ich gerade reden höre, gehört. Ich denke, darüber sollte er sich Gedanken machen, wo ihm doch die Sicherheit der Menschen in Hessen immer so sehr am Herzen liegt.

(Michael Boddenberg (CDU): Also Flüge einstellen! – Clemens Reif (CDU): Langsam fliegen! – Weitere Zurufe von der CDU)

Fakt fünf: Es gibt keine Notwendigkeit für den Ausbau. Die Hessische Landesregierung und die Fraport behaupten, der Ausbau sei notwendig. Von Not kann keine Rede sein. Deutschland hat die größte Flughafendichte Europas. 18 internationale Flughäfen sind regional günstig über die ganze Republik verteilt – mit reichlich Kapazitätsreserven.

Die Rhein-Main-Region ist mit dem größten deutschen Flughafen eindeutig überversorgt. Nur etwa ein Viertel der Benutzer wohnt hier.

(Lachen des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP))

Die beklagten Engpässe haben ihre Ursache darin, dass mehr als die Hälfte der Kapazität für Passagiere genutzt wird, die auf dem Frankfurter Flughafen nur umsteigen.

(Zurufe von der CDU und der FDP)

Das ist für Fraport zweifellos ein gutes Geschäft, geht aber auf Kosten der Menschen in der Region – und das ist nicht hinzunehmen.

(Beifall bei der LINKEN – Zurufe der Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP), Michael Boddenberg und Dr. Walter Lübcke (CDU))

Zudem sind mehr als die Hälfte aller Flugbewegungen aus Frankfurt Nahverbindungen. Mit dem Bau leistungsfähiger Netze für Hochgeschwindigkeitszüge könnte der Kurz- und Mittelstreckenverkehr stärker auf die umweltfreundlichere Schiene verlegt werden. Stattdessen privatisiert man die Bahn und nimmt sich so weiteren Einfluss in der Verkehrspolitik.

(Zurufe von der CDU)

Unter Umwelt- und Klimaschutzaspekten ist die Privatisierung der Bahn ein völlig falscher Schritt.

(Beifall bei der LINKEN – Zurufe des Abg. Clemens Reif (CDU) und von der Regierungsbank)

– Herr Kollege, können Sie die Zwischenrufe von der Regierungsbank unterlassen? Ich glaube, das haben wir so ausgemacht.

Es ist weder verkehrstechnisch noch wirtschaftlich notwendig, das internationale Drehkreuz Frankfurt noch weiter auszubauen. Es geht dabei nur um die wirtschaftlichen Interessen der Fraport AG und der Lufthansa.

Ich finde auch den Vergleich zu Duba, zu Dubai, wo es sechs Start- und Landebahnen gibt, schwierig –

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Sie meinen Kuba! Das war eine freudsche Fehlleistung!)

ob man einen Flughafen mitten in der Wüste baut

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Auf Sand! – Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

oder in eines der am dichtesten besiedelten Ballungsgebiete.

Ganz klar ist – ich komme zum Schluss –:

(Demonstrativer Beifall bei der CDU)

DIE LINKE steht an der Seite der Menschen in der Region. Wir werden alles tun, um die gesellschaftliche Mobilisierung gegen den Ausbau zu unterstützen.

(Michael Boddenberg (CDU): Aha! Wie weit würden Sie dabei gehen?)

Wir fordern ganz klar: keinen weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens. Nach dem Ausbau ist vor dem Ausbau. Die neue Bahn ist noch nicht einmal gebaut, da spricht man schon über einen weiteren Ausbau. Deshalb muss jetzt und hier und heute Schluss sein, es kann nicht noch eine Bahn hinzukommen.

(Zuruf der Abg. Elisabeth Apel (CDU))

Wir fordern, den Klimaschutz vornean zu stellen, nicht nur darüber zu reden. Es gibt keine wirksame Klimapolitik ohne eine Verminderung des Flugverkehrs. Jede ernst gemeinte Energiewende muss an der Verkehrspolitik ansetzen.

(Zurufe von der CDU)

Wir fordern ein Nachtflugverbot, das diesen Namen verdient. Weltweit gilt die Zeit von 22 bis 6 Uhr als Nacht.

(Wechselseitige Zurufe zwischen der SPD und der CDU)

Für Rhein-Main hat die sogenannte Mediation die Nachruhe auf 23 bis 5 Uhr verkürzt. Die gültige Nachtflugbeschränkung wird systematisch unterlaufen.

(Zuruf des Abg. Clemens Reif (CDU))

Der faule Kompromiss, der den Bürgern zum Schluss als Nachtflugverbot verkauft werden wird, ist de facto keines.

DIE LINKE war bei den BIs vor Ort. Wir waren im Kelsbacher Wald bei den Waldbesetzern, die ihre Hütten dort aufbauen, wo die Bahn gebaut werden soll.

(Zuruf des Abg. Hans-Jürgen Irmer (CDU))

Wir fühlen uns den Menschen verbunden, die sich seit Jahren, seit Jahrzehnten gegen den Ausbau dieses Flughafens zur Wehr setzen, für eine lebenswerte Umwelt und für die Lebensqualität in den Kommunen. DIE LINKE steht an deren Seite.

In diesem Sinne: Menschen vor Profite. Die Region gehört den Menschen, nicht der Fraport und auch nicht der Lufthansa. – Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN – Zurufe von der CDU)

### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Danke, Frau Wissler. – Frau Schott, Sie haben als Nächste das Wort. Ihnen stehen noch 4 Minuten 30 als Redezeit zur Verfügung.

### **Marjana Schott (DIE LINKE):**

Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte hier mit einem alten Sozialarbeiterwitz beginnen, den ich heute ziemlich passend finde.

Zwei Sozialarbeiter treffen sich. Der eine fragt den anderen, wie spät es sei. Der Gefragte antwortet: Das weiß ich auch nicht. – Darauf der Erste: Schade, aber schön, dass wir einmal darüber gesprochen haben.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Der hat einen Bart!)

– Genau, der hat einen Bart, genau einen solchen Bart wie diese Diskussion. – Ich kann mich nicht daran erinnern, dass ich heute irgendetwas Neues, einen neuen Satz gehört hätte. Wir haben eine Tagesordnung mit über 80 Punkten, von denen mehr als die Hälfte schon jetzt nicht mehr behandelt werden kann, und darunter ist eine Menge wichtiger Dinge.

(Dr. Christean Wagner (Lahntal) (CDU): Dann sagen Sie doch etwas Neues!)

Die hätten wir behandeln sollen. Stattdessen verbringen wir diesen Tag damit, ein Scheingefecht zu führen, von dem ich nicht weiß, welchen Sinn und Zweck es hat.

(Zurufe der Abg. Michael Boddenberg und Hans-Jürgen Irmer (CDU))

Denn heute steht überhaupt keine Entscheidung an. Wir sind an keiner Weggabelung, an keiner Kreuzung. Wir müssen nichts abstimmen.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Dann gehen Sie doch nach Hause!)

Wir haben uns eine Regierungserklärung angehört, die – wenn wir alle des Lesens mächtig sind – wir durchaus auch auf Papier hätten zur Kenntnis nehmen können. Wenn dann jemand meint, er müsse etwas dazu sagen, hätte er das dem Herrn Ministerpräsidenten schreiben können. Das wäre eine Möglichkeit gewesen, ein bisschen sinnvoller mit unserer Plenarzeit umzugehen.

Ich frage mich also wirklich: Was tun wir hier heute gerade?

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Das frage ich mich auch, wenn ich Sie höre!)

Ein paar Sätze zu Calden.

(Zurufe von der CDU: Oh!)

Denn offensichtlich ist es heute notwendig, genau das zu tun: hier alles nochmals zu sagen, was schon gesagt wurde. Frau Wissler hat recht: Wir habens noch nicht gesagt, denn Sie diskutieren schon sehr viel länger darüber.

(Hugo Klein (Freigericht) (CDU): Ich denke, es gibt nichts zu sagen?)

Ich lebe in Nordhessen. Wenn ich nach Calden fahre, brauche ich dafür ungefähr 20 Minuten. Wenn ich nach Paderborn fahre, brauche ich dafür ungefähr 45 Minuten.

(Florian Rentsch (FDP): Aber nicht mit Ihrem Auto!)

Der Luxus, diese 25 Minuten einzusparen, kostet uns ein Vermögen. Wenn wir der Meinung sind, wir sollten unser Geld sinnvoll ausgeben und damit Projekte finanzieren, die dieses Land braucht, dann müssen wir Prioritäten setzen. Wenn wir unsere Priorität dorthin legen, dass wir einen neuen Flughafen bauen, dann können wir ganz viele andere Dinge nicht mehr tun.

Wenn wir unsere Prioritäten aber anders setzen und den Flughafen trotzdem wollen, dann heißt das, wir müssen dafür Geld aufnehmen.

Wenn wir kein Geld aufnehmen wollen, frage ich mich: Wie verteilen wir an dieser Stelle Prioritäten?

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Was wollen Sie denn?)

Wenn wir es aber doch tun, dann wird uns dieser Flughafen noch deutlich mehr kosten als jetzt schon, weil man dann nämlich die Zinsbelastung noch mit hinzurechnen muss. Das aber tut niemand.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Also wollen Sie ihn nicht, oder was?)

Das rechnet kein Mensch mit ein. Für dasselbe Geld kann man sehr viele vernünftige Projekte starten, die tatsächlich Arbeitsplätze schaffen.

Denn wenn wir hier von Arbeitsplätzen reden und uns die Zahlen einmal genau anschauen, dann sind zurzeit noch ernsthaft 60 Arbeitsplätze in Nordhessen in der Diskussion – ohne gegenzurechnen, wie viele wir verlieren.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Was ist das für ein Blödsinn?)

Wenn ich mir solche Zahlen anschau, frage ich mich, worüber wir hier tatsächlich reden. Was ist das für ein Projekt? Welchen Sinn soll es haben? Eine Verkehrsanbindung schaffen? Wir haben eine Flughafendichte, die absolut ausreichend ist.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Wir sind übertversorgt!)

Wir haben Verkehrsanbindungen, die es uns möglich machen, in einer durchaus zumutbaren Zeit Flughäfen zu erreichen. Große Frachtmaschinen werden auch auf dem ausgebauten Platz in Calden gar nicht landen können. Was also werden wir dort transportieren? Das, was wir sinnvollerweise auch als Transporte über die Schiene schicken könnten? Warum jagen wir das durch die Luft?

Ich frage mich wirklich, was dieses Projekt soll. Es bringt langfristig keinen positiven Effekt mit sich. Es kostet uns eine Unmenge Geld, ohne dass wir hochrechnen können, wie viel das wirklich sein wird. Ursprünglich haben wir mit Kosten in Höhe von 200 Millionen DM angefangen. Jetzt haben wir diesen Betrag schon fast verdoppelt, und dabei sind ganz viele Kosten nicht eingerechnet. Schauen Sie sich realistisch an, was auf der Liste der Dinge, die berechnet sind, in der Kalkulation alles fehlt. Jeder kann das überall nachlesen, das ist überhaupt kein Geheimnis. Wenn wir das dazurechnen, kommen wir locker auf den doppelten Startbetrag – und wir haben noch keinen Stein bewegt und noch keine Schippe in die Hand genommen.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Das waren jetzt mehr als 3 Minuten 40!)

– Die werden es noch nicht gewesen sein.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Sie reden vom Arbeiter- und Bauernstaat! Wir schaffen das heute mit dem Bagger!)

– Sehr schön, auch bei einem Bagger wird es notwendig sein, Geld dafür auszugeben, um ihn zu bewegen.

Wir sollten unsinnige Projekte sein lassen und stattdessen sinnvolle Projekte starten. Wir sollten Geld so ausgeben, dass die Kosten-Nutzen-Rechnung stimmt. Für diesen Flughafen in Nordhessen aber stimmt die Kosten-Nutzen-Rechnung an keiner einzigen Stelle. Auch wir können rechnen – auch wenn Sie uns das immer wieder absprechen wollen.

(Beifall bei der LINKEN – Zuruf des Abg. Hugo Klein (Freigericht) (CDU))

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Vielen Dank, Frau Schott. – Herr Dr. Lübcke, Sie haben Gelegenheit, für die CDU-Fraktion das Wort zu ergreifen. Sie haben noch eine Redezeit von knapp 20 Minuten.

#### **Dr. Walter Lübcke (CDU):**

Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Schott, in Ihren letzten Ausführungen haben Sie die Wichtigkeit der Projekte bezweifelt, die von dieser Landesregierung – in der ersten Wahlperiode in einer Koalition von FDP und CDU, in der zweiten Wahlperiode in Alleinregierung von Roland Koch – durchgeführt werden.

Wenn ich mit Ihrem Technikverständnis denke: Beim Bau der ersten Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, die mit 17 km/h fuhr, hieß es damals in den Zeitungen, der menschliche Organismus ertrage dieses Tempo nicht. Aus Ihrem Technikverständnis heraus ist es unmöglich, die Globalisierungseffekte, die der Ministerpräsident angesprochen hat, zu nutzen. Frau Schott, welches Verständnis von Demokratie haben Sie denn?

Wir treffen uns im Hessischen Landtag, um über wichtige Themen im Hessenland zu diskutieren. Eines der wichtigsten Themen dabei ist doch der Flughafen Frankfurt im Rhein-Main-Gebiet und für uns in Nordhessen der kleine Flugplatz Kassel-Calden. Der hat für uns eine unwahrscheinlich wichtige Funktion.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten der FDP)

Wenn wir uns heute intensiv mit diesen beiden Projekten auseinandersetzen, dann bin ich ausgesprochen dankbar dafür, dass der Herr Ministerpräsident hierzu eine intensive Regierungserklärung abgegeben hat.

(Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Weihrauch!)

Wenn Sie richtig zugehört hätten, dann hätten Sie auch erkannt, welche Wichtigkeit die Verkehrswege für das in Europa zentral liegende Hessenland haben, und nicht beklagt, dass wir hier Zeit vergeuden. Das finde ich eine Frechheit. Ich komme aus Nordhessen und will etwas für unser Hessenland bewegen.

(Zuruf des Abg. Clemens Reif (CDU))

Und dann höre ich, wie Sie hier Paderborn und Calden miteinander vergleichen. Sehr verehrte Frau Kollegin, Paderborn hat die Zahlen von Calden doch erst übernommen, und es hat nun lediglich die Erweiterung beantragt, weil auch Paderborn den Wettbewerb will.

Herr Posch, Sie haben gerade angesprochen, dass dieser Wettbewerb der Regionen Europas immer wichtiger wird. Wenn wir uns diesem Wettbewerb in der Region Rhein-Main oder in Nordhessen nicht stellen, dann haben wir verloren.

(Beifall bei der CDU und der FDP – Axel Wintermeyer (CDU): Vor allem haben wir dann Arbeitsplätze verloren!)

Da wir davon ausgehen, dass wir in Kassel-Calden bereits 600 Arbeitsplätze haben, dass diese durch den Ausbau erhalten bleiben und dass die Prognose stimmt, dass durch den Ausbau fast 2.000 Arbeitsplätze zusätzlich entstehen werden, stelle ich fest: Schauen Sie sich einmal genau an, wie viele Arbeitsplätze dort entstehen werden. Schauen Sie sich an, welche Effekte dies für die regionale Wirtschaft haben wird. Befassen Sie sich mit diesen Effekten, die von dem Professor aus Trier ausgerechnet wurden. Ich glaube, dass wir uns in Nordhessen darin einig sind, dass dieser regionalwirtschaftliche Effekt auch eintreten wird.

Herr Frankenberger, Herr Dr. Barthel hat gestern im Kasseler Stadtparlament eine Haushaltsrede gehalten. Herr Dr. Barthel hat nach meiner Information gesagt, dass 40 % der Kasseler Betriebe, die Gewerbesteuer zahlten, eine Affinität zum Flughafen Kassel-Calden hätten. Ich betone, es handelt sich um 40 %. Herr Barthel ist im Übrigen ein Sozialdemokrat, nur damit Sie dies nicht falsch einordnen. Der Kämmerer der Stadt Kassel hat gesagt, dass 40 % der Kasseler Firmen, die Gewerbesteuer zahlten, eine wirtschaftliche Nähe zum Flughafen hätten. Es handelt sich hierbei nicht um Heuschrecken, wie Sie K+S oder VW vielleicht nennen, sondern wir sind dankbar, dass wir diese Firmen in Kassel haben. Von diesen brauchen wir noch sehr viel mehr; und daran arbeiten wir, statt sie kaputtzureden.

(Beifall bei der CDU)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Dr. Lübcke, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Dr. Jürgens?

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Aber selbstverständlich!)

#### **Dr. Andreas Jürgens (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Kollege Dr. Lübcke, stimmen Sie mit mir darin überein, dass es sich bei den prognostizierten 2.000 Arbeitsplätzen, die immer durch die Diskussion geistern, um eine Falschmeldung der örtlichen Presse handelt und dass nach dem Gutachten, welches die Flughafen GmbH selbst vorgelegt hat, in der Region weniger als 1.000 neue Arbeitsplätze entstehen werden, wobei die indirekten und induzierten Arbeitsplätze bereits mitgezählt sind?

#### **Dr. Walter Lübcke (CDU):**

Herr Dr. Jürgens, Sie sind selbst Mitglied des Flughafenbeirats, und Sie wissen, dass der Professor aus Trier diese regionalwirtschaftlichen Effekte angesprochen hat und dass er von insgesamt 2.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in der Region ausgeht. Da Sie aber nun die Kosten-Nutzen-Rechnung angesprochen haben, sage ich Ihnen auch: Wir haben bereits viele Projekte durchgeführt, an deren Anfang selbstverständlich auch mit Risiken zu rechnen gewesen ist. Gehen Sie denn davon aus, dass es wirtschaftliche Betätigungen geben kann, die völlig risikolos sind? Wenn Sie in die Wirtschaft investieren, dann verbleibt immer ein Risiko. Risiken werden mit Gewinnen ausgeglichen – als Prämie für die Risiken. Es geht um nichts anderes. Da Sie aber ein falsches Verständnis von wirtschaftlichem Handeln zu haben scheinen, kann ich Ihnen auch nicht helfen.

Frau Ypsilanti, da Sie Frau Wissler so genüsslich zugehört haben, kann ich Ihnen nur viel Vergnügen wünschen, denn Frau Wissler hat die reinste Vorlesung in Sachen Marxismus und Leninismus gehalten.

(Beifall bei der CDU – Janine Wissler (DIE LINKE): Wofür brauchte Marx einen Flughafen?)

– Frau Wissler, wissen Sie eigentlich, warum die Sozialisten keinen Flughafen brauchen? – Die Leute brauchen das Land gar nicht zu verlassen, da Sie dort so glücklich sind.

(Beifall bei der CDU – Lachen bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der LINKEN)

Frau Ypsilanti, da Sie sagen, die LINKE sei eine ganz ordentliche Partei mit ganz ordentlichen Leuten, und da Frau Wissler mit den Besetzern in der Nähe des Frankfurter Flughafens spricht, liegt es mir am Herzen, explizit darauf hinzuweisen, dass es sich um Rechtsbrecher handelt, die dort tätig sind. Frau Wissler, das sind ganz eindeutig Rechtsbrecher.

Frau Ypsilanti, da wir in einem Rechtsstaat, in einer Demokratie leben, sage ich Ihnen: Hierbei wünsche ich Ihnen viel Spaß. – Den Sozialdemokraten insgesamt sage ich, dass ich den Sozialneid, der hier aufgebaut wird, nicht richtig finde. Das sollten wir in einer sozialen Marktwirtschaft bereits hinter uns haben. Wenn Sie heute die Zeitung lesen, dann werden Sie feststellen, dass nur 8,2 % der Einkommensbezieher über 50 % der Steuern bezahlen. Man muss wissen, dass es gerade diese Leute sind, die das System mittragen, und es ist selbstverständlich, dass wir hier einen Ausgleich schaffen müssen. Frau Wissler, einen Sozialneid zu schaffen, wie Sie es an den Tag legen, ist unter aller Würde.

In Ihren Ausführungen haben Sie auch den Flächenverbrauch durch den Flughafenausbau in Frankfurt bzw. Kassel-Calden angesprochen. Haben Sie sich schon einmal darüber Gedanken gemacht, welche Flächen auf der Stre-

cke zwischen Frankfurt und Köln aufgrund der ICE-Trasse in Anspruch genommen wurden? – Es handelt sich nämlich um ein Vielfaches von dem, was in Frankfurt oder Kassel-Calden verbraucht werden wird.

Da Sie auch den Betrag angesprochen haben, der in Kassel-Calden investiert werden soll, müssen Sie ebenfalls berücksichtigen – Herr Posch hat dies bereits angesprochen –, dass wir in den letzten Jahren für den Personennahverkehr in Nordhessen – also für die Regiotram sowie die Kurhessenbahn – rund 450 Millionen € ausgegeben haben, trotz der ökologischen Vorlesung, die Sie hier gehalten haben.

(Zuruf des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

– Herr Kaufmann, da Sie von den „Kannibalen in Nordhessen“ gesprochen haben, müssen Sie an dieser Stelle ganz ruhig sein, denn damit haben Sie sich bereits disqualifiziert.

(Beifall bei der CDU)

Da Sie von „Kannibalen“ gesprochen haben, dürften Sie in Nordhessen keine einzige Stimme mehr erhalten. Ich kann Ihnen im Protokoll zeigen, was Sie vorgetragen haben. Ich sage Ihnen: Wir wollen in der gesamten Region Arbeitsplätze schaffen, insbesondere in Nordhessen sowie in Frankfurt.

Ein weiterer Lapsus war, dass hier davon gesprochen wurde, dass der Flughafenausbau in Frankfurt am Main mit Steuergeldern finanziert werde. Es handelt sich bei Fraport aber um eine Gesellschaft; und Herr Kaufmann ist dort Aktionär. Fraport würde sich sicherlich über Steuergelder freuen, doch Fraport finanziert diesen Erweiterungsbau aufgrund ihres eigenen Wirtschaftens.

Es ist wohl wahr, dass Kassel-Calden – ich bin ausgesprochen dankbar, dass die Landesregierung unter Roland Koch Gelder zur Verfügung gestellt hat – unterstützt werden soll, damit es für den Flugverkehr wieder attraktiv gemacht wird. Ich bin dankbar, dass Fraport in Frankfurt derart wirtschaftsstarke ist, sodass sie den Ausbau selbst schaffen kann; und ich bin der Landesregierung dafür dankbar, dass wir in Nordhessen die Chancen bekommen, mit öffentlichen Zuschüssen einen Flugplatz zu bauen.

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Dr. Lübcke, ein weiterer Kollege hat den Wunsch, eine Zwischenfrage zu stellen, und zwar Herr Schaus.

(Dr. Walter Lübcke (CDU): Herr Schaus, na dann los!)

#### **Hermann Schaus (DIE LINKE):**

Herr Kollege, sind Sie, da Sie in Bezug auf den Kelsterbacher Wald von Rechtsbrechern sprechen, bereit, zur Kenntnis zu nehmen, dass es zwischen der Stadt Kelsterbach und denjenigen, die im Kelsterbacher Wald auf dem städtischen Gelände ihre Zeltlager aufgeschlagen haben, eine Vereinbarung gibt? Sind Sie bereit, Ihren Vorwurf zurückzunehmen?

#### **Dr. Walter Lübcke (CDU):**

Das nehme ich nicht zur Kenntnis. Diese haben sich dort rechtswidrig aufgehalten.

(Lachen bei der SPD, dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der LINKEN)

– Das ist so. Es handelt sich um Rechtsbrecher, und dazu stehe ich.

Frau Wissler, wenn ich Sie höre, dann stelle ich fest, dass Sie den Frankfurter Flughafen eigentlich ganz schließen müssten. Sie haben ausgeführt, dass es sich für die Menschen im Rhein-Main-Gebiet um ein ganz fürchterliches Gebilde handele, sodass ich davon ausgehe, dass dort Ihrer Meinung nach gar kein Flughafen existieren dürfte. – Ich bin der Meinung, dass wir mit Fraport sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die dort tätig sind, sehr erfolgreich sind. Wenn Sie aus dem Geschäftsbericht der Firma Fraport zitieren und sagen, dass Fraport selbstverständlich eine Kostenminimierung durchführen müsse, dann sage ich Ihnen – –

(Janine Wissler (DIE LINKE): Alles in Maßen, Herr Kollege!)

– Natürlich in Maßen, doch zitieren Sie aus dem Bericht des Jahres 2004. – Fraport hat, langfristig betrachtet, stetig an Arbeitsplätzen hinzugewonnen; und der Erfolgsmotor der Region Rhein-Main ist nun einmal der Flughafen in Frankfurt.

(Marjana Schott (DIE LINKE): Gleichen Sie doch die Prognosen einmal mit den realen Zahlen ab!)

– Frau Schott, hierzu sage ich Ihnen nur: „Sind wir nicht von dieser Welt, dann treffen wir uns in Bitterfeld“, da es um Umweltfragen geht.

(Heiterkeit bei der CDU)

Frau Schott, wir sollten vielleicht mit den Füßen auf dem Boden bleiben, denn das trifft auch für die Planungen zu. Wenn Sie sich den Planungsprozess und die Umweltauflagen betrachten, dann werden Sie feststellen, dass wir ein System bekommen werden, das unserer Region sowie dem Lande Hessen im Endeffekt die Chancen geben wird, die wir brauchen.

Wir als CDU-Fraktion wollen die Chancen für unser Land nutzen. Wir wollen den Ausbau sowohl in Frankfurt als auch in Kassel-Calden, damit die Menschen in Hessen auch Arbeit finden. Damit stellen wir uns ganz bewusst dem globalisierten Wettbewerb.

Da hier auch die Vereinbarung angesprochen wurde, wonach das Land Hessen die Anteile nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs nun verschoben habe, sage ich Ihnen: Wenn Sie mit Herrn Hilgen, Herrn Schlitzberger oder mit Herrn Dinges sprechen, dann werden Sie feststellen, dass diese darüber froh sind, dass es nach dem VGH-Urteil nun umgesetzt wurde und dass entsprechend gearbeitet werden kann.

Meine Damen und Herren, diese Vereinbarung gibt es, und sie wird dazu führen, dass wir den Zielen des Ausbaus wieder ein Stückchen näher kommen. Ich verweise ausdrücklich darauf, dass wir – CDU, SPD und FDP – in Nordhessen bei der letzten Landtagswahl den Ausbau des Flugplatzes Kassel-Calden versprochen haben. – Günter Rudolph, es handelt sich also um 90 % der Wähler, die ihre Stimme für den Flugplatzausbau abgegeben haben und nun auf diesen hoffen. Nur eine Minderheit ist dagegen.

(Zuruf des Abg. Norbert Schmitt (SPD))

Bei aller Abneigung von einigen wenigen im Hause – ich habe die Zustimmung von 90 % angeführt – muss ich sa-

gen: Lassen Sie uns in 10 oder 20 Jahren noch einmal darüber reden. Ich hoffe, dass dann der eine oder andere noch dabei ist. Dann wird das Projekt Kassel-Calden ein Erfolg sein.

(Zuruf des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Herr Kaufmann, wer heute noch bis Frankfurt, Paderborn, Hannover oder Düsseldorf fahren muss, um seinen Flug anzutreten,

(Zuruf der Abg. Marjana Schott (DIE LINKE) – Gegenrufe von der CDU)

wird zukünftig in der Region Nordhessen mit Kassel-Calden einen Flugplatz schnell und unkompliziert direkt vor der Haustür nutzen können. Wir haben keine Angst vor dem Wettbewerb mit anderen Bundesländern. Herr Kaufmann, Sie haben die Verkehrsanbindung angesprochen. Ich würde Sie bitten, nach Paderborn zu fahren. Fahren Sie einmal mit dem Zug dahin. Wir werden in Kassel-Calden ein System bekommen, das eine Schienenanbindung hat. Das hat Paderborn nämlich nicht. Wir werden auch ein anderes Verkehrsproblem lösen. Die B 7 ist schon lange im vordringlichen Bedarf des Bundes als Ortsumfahrung der Gemeinde Calden. Dies wird gleichzeitig mit dem Ausbau umgesetzt. Das ist eine andere Verkehrsmaßnahme. Ich glaube, dass wir hier auf einem guten Weg sind.

Meine Damen und Herren, in der heutigen Zeitung war zu lesen, dass die SPD – Herr Rudolph und Herr Schaub, der Oberbürgermeister von Baunatal – gesagt hat: Wir lassen uns von der CDU nicht beirren.

(Günter Rudolph (SPD): Genau so, Herr Lübcke!)

Herr Rudolph, Sie sollten vielleicht die zeitliche Reihenfolge beachten. Denn am 20.08. haben Herr Hilgen und Herr Schlitzberger in der „HNA“ gesagt: „Der Flughafenbau darf nicht zur Disposition gestellt werden.“

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Richtig!)

Das war am 20.8. Wir haben dieses Signal von Herrn Hilgen und Herrn Schlitzberger so verstanden, dass die SPD es zur Disposition stellen wird und dass es ein Hilferuf von Herrn Hilgen und Herrn Schlitzberger ist.

(Andrea Ypsilanti (SPD): Quatsch! – Norbert Schmitt (SPD): Das zeigt, welche Logik Sie haben! – Zuruf des Abg. Gernot Grumbach (SPD))

– Frau Ypsilanti, winken Sie nicht ab. Denn ich glaube, dass in Ihren Reihen eine Bereitschaft da ist. Herr Schmitt, da muss ich nur Sie anschauen. Sie als Südhessen würden sicherlich Kassel-Calden opfern. Aber unsere Region kämpft dafür. Ich bin dankbar, dass in den Parteien in Nordhessen Einigkeit besteht.

Mit der Zustimmung des Präsidenten darf ich vielleicht ein Zitat aus der „HNA“ vom 23.08. verlesen, einen Kommentar mit dem Titel: „Nordhessen als Opfer“:

Wer ein wenig Einblick hat in die jüngere nordhessische Geschichte, bei dem werden bei dieser Diskussion alle Alarmglocken angehen: Verkehrsinvestitionen, politisches Geschachere – da war doch mal was?

Genau. Vor etwa 15 Jahren hat erstmals eine verantwortungslose Hessische Landesregierung dafür gesorgt, dass der nördliche Landesteil von der Wirtschaftsentwicklung nach der Wende abgekoppelt

wurde. Die hessische SPD hatte sich vehement gegen den Ausbau der A 44 ausgesprochen – und sich zum Sklaven des grünen Koalitionspartners gemacht. Ohne das Opfer Nordhessen auf dem Altar der Macht hätte Hans Eichel nie Ministerpräsident werden können.

(Hans-Jürgen Irmer (CDU): Richtig!)

Nun scheint sich das Spielchen zu wiederholen. Zwar ist die Bedeutung des Flughafens Kassel-Calden umstritten – aber mehr als Kaffeesatzleserei haben auch die Kritiker an Argumenten nicht zu bieten. Jetzt sind die SPD-Landtagsabgeordneten aus der Region besonders gefragt: Sind sie bereit, schon wieder für die Macht im Lande die Zukunft ihrer Heimatregion aufs Spiel zu setzen und sich über Nacht vom Votum für den Flughafenbau zu verabschieden?

Nur wenige Monate nach dem Wortbruch von Andrea Ypsilanti bei der Landtagswahl steht erneut die Nagelprobe an, wie glaubwürdig die SPD insgesamt noch ist. Es scheint, als müsse man mit allem rechnen.

Der Beitrag ist von Horst Seidenfaden, Chefredakteur der „HNA“.

(Beifall bei der CDU und der FDP – Norbert Schmitt (SPD): Was ist dann Jamaika, was Sie anstreben? Kein Wortbruch?)

Ausgangslage waren die Ängste des Kasseler Oberbürgermeisters Hilgen und des Landrats des Landkreises Kassel, Herrn Schlitzberger. Sie haben Angst, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung und die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zurückgehen und sich die Arbeitslosenzahl erhöht. Die Zahl der Arbeitsplatzsuchenden ist in den letzten neun Jahren in Nordhessen zurückgegangen.

Ich selbst komme aus Wolfhagen. Wir haben eine Arbeitslosigkeit um die 5 %. Diese Zahl hatten wir in den letzten 20 bis 30 Jahren nicht. In Melsungen, wo Herr Weinmeister herkommt, beträgt der Anteil der Arbeitslosigkeit 5,2 bis 5,3 %. Das sind Zahlen, die wir in den letzten 20 bis 25 Jahren nicht hatten. Das heißt, hier ist der Anschluss an das Wirtschaftsgeschehen gelungen.

Herr Posch, wir haben 1999 angefangen, die Weichen zu stellen – im wahrsten Sinne des Wortes. Die Weichenstellungen sind doch richtig. Wenn jetzt auf einmal alles abgebrochen wird, dann hat Nordhessen keine Chance. Herr Kaufmann, da wohnen nicht nur Kannibalen. Da wohnen Leute, die arbeiten können, die eine gute Ausbildung haben, die Arbeitsplätze suchen und die arbeiten wollen. Ich lade Sie einmal ein, morgens um 6.15 Uhr in Kassel mit dem ICE mit den Leuten mitzufahren, die in das Rhein-Main-Gebiet fahren. Die wollen auch Arbeit in Nordhessen finden. Die sind hoch qualifiziert. Wir haben in Nordhessen ein Potenzial, das sich sehen lassen kann.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und bei der FDP)

Ich bin dankbar, dass die CDU-Landtagsfraktion und die FDP, Herr Hahn, das Projekt Kassel-Calden und das Projekt Frankfurter Flughafen noch immer realistisch als eine Chance für unser Land sehen. Ich als Christdemokrat freue mich, daran mitzuarbeiten, damit meine Kinder und Kindeskinde sowohl in Nordhessen als auch in Frankfurt



Arbeit haben. – Recht herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Danke sehr, Herr Dr. Lübcke. – Herr Frankenberg, Sie haben sich zu Wort gemeldet. Ihnen stehen noch fünfzehn Minuten Redezeit für die SPD-Fraktion zur Verfügung.

### **Uwe Frankenberg (SPD):**

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Nach dem Beitrag des Kollegen Lübcke, der aus meiner Sicht ein bisschen die Ernsthaftigkeit hat vermissen lassen, was die beiden Themen angeht, über die wir heute Nachmittag diskutiert haben,

(Beifall bei der SPD)

möchte ich für meine Person erst einmal zwei Bemerkungen voranstellen.

(Clemens Reif (CDU): Jetzt kommt das nordhessische Gewissen!)

Erstens. Ich bin kein Kannibale. Zweitens. Ich bin ein glücklicher Nordhesse, obwohl ich für den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden eintrete.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD – Dr. Walter Lübcke (CDU): „Kannibale“, das hat Herr Kaufmann gesagt! – Zuruf des Abg. Clemens Reif (CDU))

Herr Kollege Lübcke, ich finde es fast schon rührend, wie Sie versuchen, hier Sozialdemokraten dafür zu vereinnahmen, um angeblich bei der SPD festzustellen, dass die SPD nicht hinter dem Ausbau des Flughafens Kassel-Calden steht.

(Mark Weinmeister (CDU): Kollege Hilgen ist alarmiert, Herr Schlitzberger ebenfalls!)

– Herr Kollege Weinmeister, ich weiß nicht, ob Sie mit Herrn Hilgen oder Herrn Dr. Schlitzberger gesprochen haben, warum sie auf die Bedeutung des Flughafens Kassel-Calden eingegangen sind.

(Zuruf des Abg. Mark Weinmeister (CDU))

Ich weiß aber, dass meine Fraktionsvorsitzende laufend in Kontakt mit dem Oberbürgermeister der Stadt und mit dem Landrat des Landkreises Kassel steht. Herr Kollege Weinmeister, vielleicht war es auch die Angst vor Jamaika, die den Landrat und den Oberbürgermeister zu dieser Pressekonferenz bewegt hat.

(Beifall bei der SPD – Lachen und Zuruf des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP): Jetzt tun Sie dem Udo wirklich unrecht! – Zurufe von der CDU)

Ich kann mich nicht erinnern, dass die SPD im März dieses Jahres den Flughafenausbau Kassel-Calden zur Disposition gestellt hat, sondern es war der Hessische Ministerpräsident, der den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden bei Jamaika zur Disposition gestellt hat und damit in der Region zum ersten Mal richtig für Unruhe gesorgt hat.

(Beifall bei der SPD – Zuruf des Abg. Jörg-Uwe Hahn (FDP) – Michael Boddenberg (CDU): Herr

Frankenberg, erzählen Sie keine Märchen! Das ist doch glatt gelogen!)

Frau Kollegin Schott, es ist leider nicht mehr die Zeit, um auf Ihre Argumente, die Sie bezüglich des Flughafenausbaus vorgetragen haben, einzugehen. Es waren jedenfalls dünne Argumente.

Lassen Sie sich eines gesagt sein: Leider kommt Polemik manchmal auch bei den GRÜNEN vor, auch bei dem von mir geschätzten Herrn Dr. Jürgens. Wer die Rechtfertigung für diesen Flughafenausbau allein auf den Charterverkehr reduziert, der hat die Bedeutung und Dimension dieses wichtigen Infrastrukturprojektes für die Region Kassel nicht begriffen.

(Beifall bei der SPD, der CDU und der FDP)

Ich sage es noch einmal: Dieser Flughafen wird nicht ausgebaut, damit die Nordhessen schneller nach Mallorca kommen, sondern er wird ausgebaut, weil wir im Wettbewerb der Regionen gegenüber anderen Regionen einen klaren Standortvorteil haben wollen. Deswegen brauchen wir den Ausbau.

(Beifall bei der SPD, der CDU und der FDP)

Kollege Boddenberg, zu Ihrem Beitrag. Es tut zwar nicht weh, aber es mutet schon ein bisschen unheimlich an, wenn der Landesgeschäftsführer der hessischen CDU

(Minister Stefan Grüttner: Generalsekretär!)

– der Generalsekretär, Entschuldigung – von Lügen und Wortbruch bei der SPD spricht.

(Michael Boddenberg (CDU): Wovon denn sonst, Herr Frankenberg?)

– Herr Kollege Boddenberg, wir lassen uns von der hessischen CDU in Sachen Moral keine Vorschriften und keine Vorhaltungen machen.

(Beifall bei der SPD – Michael Boddenberg (CDU): Davon redet seit einem Dreivierteljahr die gesamte Öffentlichkeit, die gesamte Republik!)

– Herr Kollege Boddenberg, Sie haben den größten Teil Ihrer Rede darauf verwandt, vermeintliche Differenzen innerhalb der SPD-Fraktion zu begründen.

(Michael Boddenberg (CDU): Dann soll Frau Ypsilanti bitte nach vorn gehen und das aufklären! – Günter Rudolph (SPD): Das ist ein guter Vorschlag! – Gegenruf des Abg. Norbert Schmitt (SPD): Die Zeit haben wir nicht!)

Herr Kollege Boddenberg, ich versuche es noch einmal als einfach strukturierter Nordhesse, vielleicht verstehen Sie es dann besser. Ich stelle fest, dass es in diesem Landtag bis zum Dezember 2007 eine gemeinsame Position zwischen SPD, CDU und FDP gab, nämlich an dem Mediationsergebnis festzuhalten.

(Michael Boddenberg (CDU): Die Sie verlassen haben!)

Ich stelle fest, dass die Landesregierung diese Position mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses verlassen hat.

(Beifall bei der SPD und des Abg. Willi van Ooyen (DIE LINKE))

Das sind die Fakten. Die Verantwortung dafür liegt allein bei der CDU-geführten Landesregierung.

(Günter Rudolph (SPD): Geschäftsführenden Landesregierung!)

Wir haben immer gesagt, in Regierungsverantwortung werden wir als Sozialdemokraten die Bedingungen überprüfen, die einen echten Schutz der Menschen im Sinne des Mediationsergebnisses möglich machen. Gleichzeitig haben wir immer gesagt, wir werden den Ausbau des Flughafens nicht gefährden. Meine Damen und Herren, dazu stehen wir auch. Das ist die Position der hessischen SPD.

(Beifall bei der SPD und der FDP – Michael Boddenberg (CDU): Jetzt ein bisschen konkreter!)

Natürlich werden wir die juristischen Verfahren zum Flughafenausbau sehr genau begleiten. Herr Kollege Boddenberg, da gibt es nichts hinzuzufügen und keine Differenzen festzustellen. Ich stelle nochmals fest, die SPD steht zum Ausbau des Flughafens Frankfurt, und Sie haben Ihr Wort gebrochen, indem Sie von dem Mediationsergebnis abgerückt sind. Damit haben Sie gegenüber der Region einen Wortbruch begangen. – Vielen Dank.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Vielen Dank, Herr Frankenberger. – Plötzlich sind mir die Wortmeldungen ausgegangen.

(Zurufe: Oh! – Schade!)

Wir sind damit am Ende der Aussprache zur Regierungserklärung des Hessischen Ministerpräsidenten betreffend „Ein starkes Hessen braucht starke Flughäfen“. Die Aussprache hat stattgefunden, und sie ist beendet.

Mit aufgerufen waren verschiedene Anträge und Entschließungsanträge, über die wir jetzt entscheiden müssen. Ich gehe in der Reihenfolge der Tagesordnungspunkte vor und rufe zunächst den Antrag der Fraktion der SPD betreffend Gründung einer landeseigenen Gesellschaft für Fluggastsicherung, Drucks. 17/455, auf.

Dazu gibt es eine Wortmeldung. Bitte schön, Herr Wintermeyer.

#### **Axel Wintermeyer (CDU):**

Wir schlagen vor, dass wir die Tagesordnungspunkte 40 und 64 – das ist alles, was mit Fluggastsicherheit zu tun hat – an den Innenausschuss und mitberatend an den Wirtschaftsausschuss geben.

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Dann darf ich fragen, ob dem gefolgt wird. Wird dem widersprochen? – Das ist nicht der Fall. Dann werden die Tagesordnungspunkte 40 und 64 an den Innenausschuss überwiesen, Mitberatung durch den Wirtschaftsausschuss.

Dann komme ich zu Tagesordnungspunkt 60: Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU und der FDP betreffend weiterer wichtiger Schritt für den Ausbau des Regionalflughafens Kassel-Calden.

Eine Wortmeldung von Herrn Wintermeyer. Bitte schön, Herr Wintermeyer.

#### **Axel Wintermeyer (CDU):**

Herr Präsident, ich will das auch gleich für den nächsten Tagesordnungspunkt beantragen. Den Antrag von CDU und FDP würden wir gern nach Ziffern getrennt abgestimmt haben, ebenso den Antrag der Sozialdemokraten, das ist Tagesordnungspunkt 87.

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Jede Ziffer extra?

(Axel Wintermeyer (CDU): Ja!)

Herr Kahl, zur Geschäftsordnung, bitte schön. – Sie können es auch vom Platz aus machen, aber egal.

#### **Reinhard Kahl (SPD):**

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Selbstverständlich ist es das Recht der CDU, hier getrennte Abstimmung zu beantragen. Dem werden wir selbstverständlich nachkommen. Ich will nur noch einmal sehr klar sagen:

Erstens. Sie werden sich nicht verwundert zeigen, wenn wir selbstverständlich unserem Antrag sowohl in Ziffer 1 als auch in Ziffer 2, als auch in Ziffer 3 zustimmen werden, auch wenn es eine getrennte Abstimmung ist. Wir haben in unserem Entschließungsantrag die Position der SPD ganz klar, präzise und deutlich formuliert, und deswegen stehen wir zu diesem Antrag.

Zweitens. Von dem Entschließungsantrag von CDU und FDP werden wir weder uns beirren lassen noch unsere Position verwässern lassen. Deswegen werden wir diesem Antrag nicht zustimmen, auch nicht in den einzelnen Ziffern,

(Michael Boddenberg (CDU): Aha! – Jörg-Uwe Hahn (FDP): Herr Präsident!)

zumal wir das, was in Ziffer 1 und 2 steht, längst in unserer Ziffer 3 klar und deutlich formuliert haben. Mit der Ziffer 3 brauchen wir keine Lobhudelei der Landesregierung.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Herr Präsident!)

Zu Ziffer 4 sage ich klar und deutlich: In Nordhessen gibt es – –

#### **Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Kahl, zur Geschäftsordnung. Das Abstimmungsverhalten wird üblicherweise anschließend begründet.

#### **Reinhard Kahl (SPD):**

Ich bin gleich fertig.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Herr Präsident, Sie müssen jetzt abstellen! – Zurufe von der CDU)

Zu Ziffer 4 wird von unserer Seite deutlich, dass es mehrere wichtige Projekte in Nordhessen gibt.

(Zurufe von der CDU und der FDP)

Meine Damen und Herren, nun lassen Sie mich als letzten Satz sagen – –

**Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Herr Kahl, ich bitte Sie, zur Geschäftsordnung zu reden und nicht inhaltliche Ausführungen zu Ihrem Abstimmungsverhalten im Einzelnen zu machen.

**Reinhard Kahl (SPD):**

Ich sage als letzten Satz ganz deutlich – –

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): Nein, Herr Präsident! Wollen wir jetzt noch einen Ältestenrat?)

– Wieso? Ich rede jetzt zum Verfahren.

(Jörg-Uwe Hahn (FDP): So geht das nicht!)

Wenn Sie jetzt in die Öffentlichkeit gehen, gebe ich Ihnen den klaren und deutlichen Rat: Nehmen Sie unseren Antrag mit, und zitieren Sie aus diesem Antrag. Dann wissen Sie, was die Position der SPD ist.

(Beifall bei der SPD – Jörg-Uwe Hahn (FDP): Das ist eine Unverschämtheit! – Gegenruf von der SPD: Das war zur Geschäftsordnung!)

**Erster Vizepräsident Lothar Quanz:**

Es ist nicht immer leicht zu trennen.

Ich rufe den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU und der FDP betreffend weiterer wichtiger Schritt für den Ausbau des Regionalflughafens Kassel-Calden auf.

Wer möchte der Ziffer 1 zustimmen? – CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die übrigen drei Fraktionen. Damit ist das abgelehnt.

Wer möchte Ziffer 2 zustimmen? – CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die übrigen drei Fraktionen. Damit ist das abgelehnt.

Wer möchte Ziffer 3 zustimmen? – CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die übrigen drei Fraktionen. Damit abgelehnt.

Ziffer 4. Zustimmung durch wen? – CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die übrigen drei Fraktionen. Damit abgelehnt. Das heißt, der Entschließungsantrag ist in Gänze abgelehnt.

Ich komme zu Tagesordnungspunkt 84: Dringlicher Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend volkswirtschaftlich unsinnige Neubaupläne für Kassel-Calden endlich aufgeben. Wer stimmt diesem Entschließungsantrag zu? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. Wer ist dagegen? – Die übrigen Fraktionen. Damit abgelehnt.

Ich komme zu Tagesordnungspunkt 87. Es ist beantragt, die Ziffern einzeln abzustimmen.

Wer stimmt der Ziffer 1 zu? – Das sind CDU, SPD und FDP. Wer ist dagegen? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. Damit angenommen.

Wer möchte Ziffer 2 zustimmen? – SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Wer ist dagegen? – CDU und FDP. Wer enthält sich? – DIE LINKE. Damit ist das abgelehnt.

Wer möchte Ziffer 3 zustimmen? – CDU, SPD und FDP. Wer ist dagegen? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. Damit angenommen.

Meine Damen und Herren, wir sind damit auch am Ende des heutigen Tagesprogramms. Ich wünsche Ihnen einen guten Abend. Bis morgen früh um 9 Uhr zum Wiedersehen.

(Schluss: 18.39 Uhr)



**Anlage 1 (zu Tagesordnungspunkt 1)****Zu Frage 46 zu Protokoll gegebene Auflistung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung  
Dr. Alois Rhiel:**

Stand 8/2008

**Programm Soziale Stadt  
– Förderstandorte mit Schulen im Fördergebiet –**

	<b>Stadt / Gemeinde</b>	<b>Erneuerungsgebiet</b>	<b>Kreis</b>	<b>Schule im Erneuerungsgebiet</b>	<b>Schulform</b>
1.	<b>Ablar</b>	Ziegelei / Backhausplatz	Lahn-Dill	<b>Grundschule Ablar</b>	Grundschule
2.	<b>Bischofsheim</b>	Am alten Gerauer Weg	Groß-Gerau	<b>keine</b>	
3.	<b>Darmstadt</b>	Eberstadt / Süd		<b>Wilhelm-Hauff-Schule</b>	Grundschule
4.	<b>Darmstadt</b>	Kranichstein		<b>Erich-Kästner Schule</b>	Grundschule und Integrierte Gesamtschule
				<b>Freie Comenius Schule</b>	Integrierte Gesamtschule - Privatschule
5.	<b>Dietzenbach</b>	Östliches Spessartviertel	Offenbach	<b>1.Ernst-Reuter-Schule</b>	Gesamtschule
				<b>2.Sterntalerschule</b>	Grundschule
6.	<b>Dreieich</b>	Hirschsprung / Breitensee	Offenbach	<b>1.Gerhart-Hauptmann-Schule</b>	Grundschule
				<b>2.Max-Eyth-Schule</b>	Berufs- und Berufsfachschule, berufliches Gymnasium
				<b>3.Abendgymnasium Neu-Isenburg</b>	Gymnasium
				<b>4.Internationale Schule</b>	Grundschule
7.	<b>Erlensee</b>	Rückingen	Main-Kinzig	<b>Grundschule Rückingen</b>	Grundschule
8.	<b>Eschwege</b>	Heuberg	Werra-Meißner	<b>1.Anne-Frank-Schule</b>	Gesamtschule
				<b>2.Geschwister Scholl Schule</b>	Schule für Lernhilfe
				<b>3.Grundschule Eschwege</b>	Grundschule
				<b>4.Oberstufengymnasium</b>	Gym. Oberstufe
				<b>5.berufliche Schulen Eschwege</b>	Berufsschule,FOS,berufl. Gymnasium,höhere Berufsfachschule, Berufsfachschule, Berufsvorbereitung(EIBE;BGJ)
9.	<b>Frankfurt a.M.</b>	Gallusviertel		<b>1.Hellerhofschule</b>	Grundschule mit Vorklasse
				<b>2.Ackermannschule</b>	Grundschule mit Vorklasse
				<b>3.Gründerroseschule</b>	Grundschule
				<b>4.Berthold-simonsohn-Schule</b>	Sonderschule
				<b>5.Bürgermeister-Grimm-Schule</b>	Sonderschule
				<b>6.Falkschule</b>	Realschule
				<b>7.Paul-Hindemith-Schule</b>	Gesamtschule
10.	<b>Frankfurt a.M.</b>	Unterliederbach/Ost		<b>Walter-Kolb-Schule</b>	Grund-,Haupt- u. Realschule
11.	<b>Fulda</b>	Aschenberg	Fulda	<b>Bonifatiuschule</b>	Grundschule
12.	<b>Gemünden</b>	Innenstadt	Waldeck-Frankenberg	<b>Cornelia Funke-Schule</b>	Grund-,Haupt- u. Realschule
13.	<b>Gießen</b>	Nordstadt	Gießen	<b>1.Georg-Büchner-Schule</b>	Grundschule
				<b>2.Käthe Kollwitz Schule</b>	Grundschule
				<b>3.Sandfeldschule</b>	Grundschule
				<b>4.Ricarda-Huch-Schule</b>	Gesamtschule mit Förderstufe
				<b>5.Landgraf-Ludwig-Schule</b>	Gymnasium
14.	<b>Groß-Zimmern</b>	Ortskern	Darmstadt-Dieburg	<b>1.Albert-Schweitzer-Schule</b>	kooperative Gesamtschule
				<b>2.Friedensschule</b>	Grundschule
				<b>3.Schule am Angelgarten</b>	Grundschule
15.	<b>Hanau</b>	Lamboy	Main-Kinzig	<b>Gebeschusschule</b>	Grundschule
16.	<b>Hanau</b>	Südliche Innenstadt	Main-Kinzig	<b>1.Brüder-Grimm-Schule</b>	Grundschule
				<b>2.Pedro-Jung-Schule</b>	Schule für Lernhilfe mit Abt. f. Körperbehinderte
17.	<b>Hattersheim a.M.</b>	Südring	Main-Taunus	<b>1.Regenbogenschule</b>	Grundschule
				<b>2.Heinrich-Böll-Schule</b>	Gesamtschule

	Stadt / Gemeinde	Erneuerungsgebiet	Kreis	Schule im Erneuerungsgebiet	Schulform
18.	Hofheim a.T.	Nord	Main-Taunus	Pestalozzi-Schule	Grundschule
19.	Homburg (Efze)	Bahnhofsviertel/Efzeauen	Schwalm-Eder	keine	
20.	Hünfeld	Tiergartenviertel/Schulviertel	Fulda	1.Christian-Andersen-Schule	Schule für Lernbehinderte
				2.Paul-Gerhardt-Schule	Grundschule
				3.Konrad-Zuse-Schule	Berufsschule
				4.Wigbertschule	Gymnasium
				5.Jahnschule	Haupt- und Realschule
21.	Kassel	Nordstadt		Carl-Anton-Henschel-Schule	Grundschule
22.	Kassel	Oberwehren		1.Georg-August-Zinn-Schule	Gesamtschule
				2.Schule Brückenhof-Nordshausen	Grundschule
				3.Pestalozzischule	Sonderpädagogische Schule
				4.Schenkelsbergschule	Grundschule
23.	Kassel	Wesertor		1.Carl-Schomburg-Schule	Gesamtschule
				2.Goethe-Gymnasium Kassel I und II	Gymnasium
				3.Unterneustädter Schule II	Grundschule
24.	Langen	Nord	Offenbach	Sonnenblumenschule	Grundschule
25.	Lollar	Ortskern/Buderuskolonie/ Angrenzende Wohnquartiere	Gießen	1.Grundschule Lollar	Grundschule
				2.Clemens-Brentano-Europa-Schule	Gesamtschule mit Oberstufe
26.	Maintal	Dörnigheim/Bischofsheim	Main-Kinzig	1.Villa Kunterbunt	Grundschule
				2.Erich Kästner Schule	Integrierte Gesamtschule
				3.Einsteinschule	Gymnasium
27.	Marburg	Richtsberg	Marburg-Biedenkopf	1.Astrid-Lindgren-Schule	Grundschule
				2.Richtsberggesamtschule	Gesamtschule bis Kl. 10
28.	Neu-Isenburg	Stadtquartier West	Offenbach	Schul- und Bildungszentrum Westend	Grundschule
29.	Offenbach	Östliche Innenstadt		1.Mathildenschule	Haupt- und Realschule
				2.Wilhelmschule	Grundschule
				3.Gewerbl.Techn.Schulen	Berufsschule
				4.Hochschule für Gestaltung	Kunsthochschule des Landes Hessen
30.	Raunheim	Ringstraße	Groß-Gerau	Pestalozzi-Schule	Grundschule
31.	Rüsselsheim	Dicker Busch II	Groß-Gerau	1.Georg-Büchner Schule	Grundschule
				2.Alexander-von-Humboldt Schule	Gesamtschule
				3.Immanuel-Kant Schule	Gymnasium
32.	Schwalmstadt	Siedlung Trutzhain	Schwalm-Eder	keine	
33.	Seligenstadt	Nord	Offenbach	keine	
34.	Spangenberg	Stadtkern	Schwalm-Eder	Burgsitzschule	Gesamtschule bis Kl. 10
35.	Stadtallendorf	Inseln in der Stadt	Marburg-Biedenkopf	1.Südschule	Grundschule
				2.Waldschule	Grundschule
36.	Wetzlar	Niedergirmes	Lahn-Dill	1.Geschwister-Scholl-Schule	Grundschule
				2.August-Bebel-Schule	Gesamtschule
37.	Wetzlar	Silhöfer Aue / Westend	Lahn-Dill	keine	
38.	Wiesbaden	Biebrich Süd/Ost		1. Goetheschule	Grundschule
				2.Johann-Hinrich-Wichern-Schule	Schule für praktisch Bildbare
39.	Wiesbaden	Inneres Westend		1.Elly-Heiss-Schule	Gymnasium
				2.Blücherschule	Grundschule

**Anlage 2 (zu Tagesordnungspunkt 1 – Fragestunde)****Frage 54 – Abg. Reinhard Kahl (SPD):**

*Ich frage die Landesregierung:*

*Welche Position bezieht sie zu den Plänen des Landrates des Landkreises Waldeck-Frankenberg zur Einrichtung einer Hochschule Waldeck-Frankenberg als gemeinnützige GmbH des Landkreises unter Einbeziehung der Holzfachschule Bad Wildungen und der Berufsakademie Nordhessen?*

**Antwort der mit der Leitung des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst beauftragten Sozialministerin Silke Lautenschläger:**

*Die Landesregierung sieht in nichtstaatlichen Hochschulen, die auf der Grundlage der §§ 101 ff. des Hessischen Hochschulgesetzes betrieben werden, eine Bereicherung der Hochschullandschaft, die den Wettbewerb im Hochschulbereich belebt und einen Beitrag zu der allgemein gewünschten Erhöhung der Studierendenquote leisten kann. Dies gilt uneingeschränkt auch für das Vorhaben der Errichtung einer Hochschule Waldeck-Frankenberg, von dem bei einer Realisierung auch maßgebliche Effekte für die Region zu erwarten sind.*

*Der Umstand, dass bei der Realisierung des Projekts der Landkreis, der sich im Übrigen auch finanziell maßgeblich einbringen möchte, erfahrene Bildungsinstitutionen und externe Berater aus dem Hochschulbereich zusammenwirken, erhöht die Erfolgchancen zusätzlich. Eine weiter gehende Prognose im Hinblick auf die Realisierbarkeit des Vorhabens ist aufgrund des derzeit erreichten Planungsstands nicht möglich.*

*Das Hessische Ministerium für Wissenschaft und Kunst unterstützt den Prozess durch die Beratung der Beteiligten im Hinblick auf die Gewährleistung der rechtlichen Rahmenbedingungen und die Vorbereitung der für eine staatliche Genehmigung erforderlichen institutionellen Akkreditierung durch den Wissenschaftsrat.*

**Frage 55 – Abg. Torsten Warnecke (SPD):**

*Ich frage die Landesregierung:*

*Wie hat sich die Position des in der Landesregierung zuständigen geschäftsführenden Staatsministers zur Etablierung eines Factory-Outlet-Centers außerhalb von Oberzentren verändert?*

**Antwort des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Dr. Alois Rhiel:**

*Die Position der Landesregierung zur Ansiedlung eines Factory-Outlet-Centers (FOC) außerhalb von Oberzentren hat sich nicht verändert.*

**Frage 56 – Abg. Torsten Warnecke (SPD):**

*Ich frage die Landesregierung:*

*Zu welchem Zeitpunkt lag die abschließende Bewertung der Gutachter zu den Konzepten der Bewerberstädte für die Landesgartenschau 2014 vor?*

**Antwort des Ministers für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz Wilhelm Dietzel:**

*Zur Vorbereitung der Entscheidungsfindung zur Vergabe der Landesgartenschau 2014 fand vom 10. bis 12. September 2007 eine Bereisung der vier Bewerberstädte durch eine Expertenkommission statt. Die bei der Bereisung gewonnenen Eindrücke wurden mir Ende September 2007 vorgelegt, wobei die Expertenkommission keine abschließende Bewertung mit Empfehlung vorgenommen hat.*

**Frage 58 – Abg. Elke Kühnholz (SPD):**

*Ich frage die Landesregierung:*

*Warum sorgt das Hessische Sozialministerium nicht dafür, dass in Hessen ergänzend zum Opiat-Substitutionsregister Art und Umfang der psychosozialen Betreuung dokumentiert werden?*

**Antwort der Sozialministerin Silke Lautenschläger:**

*Ein Arzt ist grundsätzlich zur Dokumentation verpflichtet (Berufsordnung der LÄK Hessen, §10, bzw. Bundesmantelvertrag – Ärzte, § 57).*

*In der Betäubungsmittelverordnung (BtMVV), den Richtlinien der Bundesärztekammer zur Durchführung der substitutionsgestützten Behandlung Opiatabhängiger sowie der Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses zu Untersuchungs- und Behandlungsmethoden der vertragsärztlichen Versorgung (Richtlinie Methoden vertragsärztliche Versorgung) wird festgelegt, dass die Substitution nur im Rahmen eines umfassenden Behandlungskonzeptes zulässig ist. Zu diesem müssen die jeweils erforderlichen psychiatrischen oder psychotherapeutischen oder psychosozialen Betreuungsmaßnahmen begleitend einbezogen werden. Demnach ist der behandelnde Arzt bereits heute verpflichtet, die Nichtnotwendigkeit bzw. Art und Umfang einer psychosozialen Betreuung zu dokumentieren.*