

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

Teil II

56. Sitzung – Haushaltsausschuss

27. Juli 2023, 14:04 bis 16:52 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Kerstin Geis (SPD)

CDU

Jürgen Banzer
Birgit Heitland
Michael Reul
Michael Ruhl

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Miriam Dahlke
Frank-Peter Kaufmann
Karin Müller (Kassel)

SPD

Gerald Kummer
Marius Weiß

AfD

Karl Hermann Bolldorf

Freie Demokraten

Marion Schardt-Sauer

DIE LINKE

Jan Schalauske



Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Markus Schäfer
 SPD: Gerfried Zluga
 AfD: Jörg Moses
 Freie Demokraten: Thorsten Bauroth
 DIE LINKE: Luisa Yasit

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde
Schlagl, Philipp	Referent	HMdF
Brinkmann, Dagmar	MR'in	"
Kabiraman-Yarkin, Esra	TB	"
Higelin, Anke	MRin	HMdF
Wantschek-Hein, Gabriele	Dir'in	JRH
Nala'ebeli, Roman	TB	HRH
Fuchs, Heide	RD'in	HMWK
Starm, Walter	MR	HMWENW
Dingeldein, Lothar	RoR	HCT
Vajen, Klaus	Parlamentar	Fraktion Grüne
Hofmann, Udo	MR	HMdF
Gascho, Carola	OAR	HMdF
Josten, Mark	MR	ZST
Bierbaum, Konrad	RR	VAMF
Zimpelmann, Max		Fraport AG
Hansen, Jürgen		Fraport AG
Weismantel, Dietmar		Fraport AG

Michael Boddenberg M HMdF
 Elmar Damm MinDirig HMdF
 Christian Weigel RR HMdF
 Dr. Stefan Schulte Fraport AG

Protokollierung: Hanns Otto Zinßer, Stefan Ernst, Maximilian Sadkowiak, Silvia Hoffmann



Inhaltsverzeichnis:

1. **Dringlicher Berichtsantrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Das Land Hessen, Fraport und der Flughafen St. Petersburg
– Drucks. 20/11412 – **S. 4**

2. **Dringlicher Berichtsantrag**
Fraktion der SPD
Beteiligung des Landes am Flughafen Pulkovo – mögliche mili-
tärische Nutzung
– Drucks. 20/11416 – **S. 4**

3. **Dringlicher Berichtsantrag**
Fraktion DIE LINKE
Militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo (St. Petersburg)
und die Aktivitäten der Landesregierung
– Drucks. 20/11417 – **S. 4**

Vorsitzende: Mein Vorschlag ist: Ich rufe jetzt die Tagesordnungspunkte auf, damit Herr Minister Boddenberg dazu berichten kann. Für die Gesamtaussprache rufen wir sie gemeinsam auf.

1. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Das Land Hessen, Fraport und der Flughafen St. Petersburg
– Drucks. 20/11412 –

2. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion der SPD
**Beteiligung des Landes am Flughafen Pulkovo – mögliche mili-
tärische Nutzung**
– Drucks. 20/11416 –

3. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion DIE LINKE
Militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo (St. Petersburg)
und die Aktivitäten der Landesregierung
– Drucks. 20/11417 –

Minister **Michael Boddenberg:** Zunächst einmal wünsche ich Ihnen einen schönen Tag. Frau Vorsitzende, vielen Dank für die von Ihnen vorgetragene Idee, wie das heute ablaufen soll. Ich glaube, es ist sinnvoll, dass wir das miteinander verbinden, weil die Inhalte bei den Dringlichen Berichtsantträgen teilweise identisch oder ziemlich nahe beieinander sind. Einzelne Punkte in den Dringlichen Berichtsantträgen der Fraktionen sind auch spezifisch. Ich glaube, es wird mir gelingen, das so zu sortieren, dass jeder zunächst einmal auf seinen Dringlichen Berichts Antrag seine Antwort erhält.

Ich will die kurzen Wortbeiträge zu Beginn der Sitzung, was die Frage der Öffentlichkeit angeht, gar nicht kommentieren. Ich habe überhaupt kein Problem damit, das alles öffentlich zu diskutieren. Ganz im Gegenteil: Herr Schalauske hat mir fast die Worte aus dem Mund genommen. Herr Schalauske, es passiert nicht so oft, dass wir beide die gleichen oder ähnliche Formulierungen haben. Wenn Sie das in der Öffentlichkeit begleiten, wie Sie das in den letzten Tagen getan haben, was Ihr gutes Recht ist, auch mit Ihrer Pressearbeit, habe ich sogar ein Interesse daran, die Gelegenheit zu haben, öffentlich zu erklären, wie wir zu den einzelnen aufgerufenen Fragen stehen und welche Antworten wir haben.

Jetzt hoffe ich, dass Sie mir das nicht als zu sensibel auslegen. Sie haben gesagt, Herr Boddenberg habe Herrn Dr. Schulte zur Unterstützung geholt. Da sitzt normalerweise der Staatssekretär. Sie haben es also, was die Sitzordnung angeht, heute schon weit gebracht. Herr Dr. Schulte, zwei Mitarbeiterinnen und ein Mitarbeiter der Fraport sind da. Denn es ist auch in ihrem Interesse,

dass auch einmal detailliert nach rechtlichen Hintergründen nachgefragt werden kann. Als Beispiel möchte ich Frau Weismantel für die wirklich kompetente Begleitung und vor allem auch für die Handhabung nennen. Denn Fraport ist zunächst einmal für das operative Geschäft zuständig. Ich glaube, das hilft da und dort bei dem Erkenntnisgewinn weiter.

Sehen Sie mir mit Blick auf die kurze Debatte eingangs nach, dass ich, wenn es in öffentlicher Sitzung ist, erst recht einmal die Gesamtzusammenhänge herstellen muss. Insofern hoffe ich, dass Sie die Zeit mitgebracht haben, dass das möglich ist. Denn bevor ich auf die einzelnen Dringlichen Berichtsansträge eingehe, würde ich gerne einige Vorbemerkungen machen. Das wird eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, weil die Dinge sehr komplex sind. Ich glaube, zum Verständnis der Menschen, der Bürgerinnen und Bürger, die uns zuhören, ist es wichtig, dass sie die Hintergründe und Motivationslagen kennen. Das gilt insbesondere für die Fraport selbst, aber natürlich allen voran auch für den Beteiligungsminister und den Aufsichtsratsvorsitzenden.

Frau Vorsitzende, wenn Sie einverstanden sind, würde ich erst einmal damit beginnen. Ich will sehr deutlich sagen, dass Fraport seit Kriegsbeginn kein Geschäft mehr mit Russland macht. Das ist der wichtigste Satz. Ich glaube, damit wird einer zentralen zu Recht erhobene Forderung der Öffentlichkeit, aber auch der Sanktionsregime insbesondere der Europäischen Union Rechnung getragen.

Das ist genau die richtige Antwort auf Putins abscheulichen Krieg. Das Russlandgeschäft der Fraport am zivilen Flughafen Pulkovo in St. Petersburg findet seit Kriegsbeginn nicht mehr statt. Das geschieht ohne Wenn und Aber. Das Unternehmen zieht daraus keinerlei Nutzen oder Gewinn mehr. Ich glaube, ich muss nicht betonen, dass dieses Verhalten der Fraport in allen Gremien mehr als selbstverständlich ist.

Jetzt will ich einmal ein paar Sätze zur Landesregierung sagen. Wie hochgradig sensibel wir mit möglichen Russlandsgeschäften, Beteiligungen und Einflussnahme durch das Regime in Moskau umgehen, zeigen zwei Beispiele, an denen ich selbst unmittelbar beteiligt war. Ich erlaube mir, daran zu erinnern, dass die Messe ihr Russlandgeschäft eingestellt hat. Ich bin insofern maßgeblich beteiligt, da ich dort Vorsitzender des Beteiligungsausschusses bin. Ich glaube, ich darf behaupten, dass ich dafür gesorgt habe, dass es einen völligen Rückzug der Messe vom Standort in Moskau und den Geschäftsaktivitäten dort gibt.

Ich werde nachher noch einmal an anderer Stelle darauf zurückkommen, dass es allerdings Unterschiede gibt, was die Möglichkeiten eines solchen Rückzugs anbelangt. Das wird sicherlich auch Teil der heutigen Darlegungen und der Debatte sein.

Ich will auch noch einmal daran erinnern, dass ich mir durchaus zuschreibe, dass es hinsichtlich des Flughafens Hahn, der sich immer noch mit 17,5 % im Eigentum des Landes befindet, verhindert worden ist, dass ein russischer Oligarch den Flughafen gekauft hat. Das hat mir zunächst einmal einigen Ärger eingebracht, unter anderem auch von Betriebsräten, die dachten, dass sie Sorgen um die Arbeitsplätze haben müssten, wenn dieses Geschäft nicht zustande kommt. Ich habe seinerzeit massiv öffentlich Druck gemacht, ohne dass wir formal in der Lage gewesen wären, das zu verhindern. Aber ich glaube, es ist insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Bundeswirtschaftsminister gelungen, dahin zu kommen, dass dieser Verkauf nicht stattgefunden hat.

Heute gibt es dort einen Eigentümer. Das hat dazu geführt, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterhin eine Perspektive für ihre Beschäftigung haben. Das geschieht nicht unter einem russischen Oligarchen als Eigentümer.

Ich könnte an noch mehr Beispiele, auch kleinere, erinnern. Herr Weiß und ich sitzen im Aufsichtsrat der Hessischen Staatsweingüter. Ich bitte, das nicht ironisch zu verstehen. Das reicht bis dahin, dass Lieferungen nach Russland eingestellt wurden.

Ich glaube, bei solchen Unternehmen wird es in Hessen keines mit Beteiligung des Landes geben, bei dem nicht in die gleiche Richtung – wenn ich das so salopp sagen darf – marschiert wird. Sie können dabei an die GSI denken. Dort hatten wir eine Beteiligung der Russen mit 17 %. Sie sind dort heraus. Da ist das Land neben der Bundesrepublik und vielen anderen beteiligt. Wo sie hinschauen, können Sie sehen, dass die öffentliche Hand, dass wir, die in politischer Verantwortung stehen, die Geschäfte mit Russland gestoppt haben.

Die Forschungsstelle Künstliche Intelligenz war in den letzten Wochen ein Thema. Das haben Sie verfolgt. Sie werden wir beim Finanzamt Kassel einrichten und etablieren. Deren Personal werden wir im kommenden Jahr verdreifachen. Sie ist nicht nur hinsichtlich der Auswertung der Datenleaks wie etwa bei den Panama- und den Pandora-Papers federführend und international anerkannt.

Damit setzen wir ein starkes Signal im Kampf gegen die Steuerkriminalität, die Organisierte Kriminalität und die Geldwäsche. Vielmehr ist die Forschungsstelle auch an der Durchsetzung der Sanktionen der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg beteiligt. Sie bereitet bundesweit Sanktionslisten für die Steuerverwaltung auf. Sie führt Massendatenanalysen zur Sicherstellung der Sanktionsdurchsetzung in der hessischen Steuerverwaltung durch.

Was wir in Hessen tun können, um die Sanktionen gegen Russland zu unterstützen und Verbindungen zu kappen, tun wir. Das gilt auch für die Fraport. Daran möchte ich keinen Zweifel lassen. Das haben die eben genannten Beispiele gezeigt.

Die Fraport hält nichts mehr am Flughafen Pulkovo. Das ist für mich ein wichtiger Satz. Ich möchte hinzufügen: Lieber gestern als heute, nämlich am liebsten direkt bei Kriegsbeginn im Februar 2022, hätten wir diese Beteiligung der Fraport auch in rechtlicher Hinsicht gekappt. Denn das ist derzeit das einzige, was noch existiert. Das ist die rechtliche Verbindung zu dem Unternehmen, der Mutter in Zypern, und zu der Betreibergesellschaft. Die Fraport ist vertraglich gebunden. Das gilt, obwohl ich eben deutlich gemacht habe, dass es dort keinerlei operative Tätigkeit mehr gibt.

Faktisch, also in der Realität, ändert das gar nichts. Es ist eine Tatsache, dass es diese Verträge noch gibt. Sie sind nicht einseitig kündbar. Am Flughafen Pulkovo passiert heute mit dieser rechtlichen Verbindung nicht mehr oder weniger, als passieren würde, wenn die Fraport morgen aus den Verträgen herauskäme. Weniger als nichts geht nämlich nicht. Die Fraport macht seit Kriegsbeginn keinerlei Geschäfte mehr am Flughafen Pulkovo. Ich wiederhole das.

Diese vertragliche Konstellation ist der Unterschied zu den eben von mir eingangs erwähnten Beispielen. Die Messe Frankfurt befindet sich komplett im Besitz der öffentlichen Hand, und zwar

in der der Stadt Frankfurt und der des Landes. Da konnten wir noch durchgreifender handeln. Wir haben gehandelt.

Das ist beim Flughafen Pulkovo anders. Fraport hält lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung von 25 % an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo. Beim Flughafen Hahn konnten wir handeln, bevor ein neuer Käufer aus der Reihe der russischen Oligarchen den Zuschlag erhielt und Ungemach geschehen wäre. Wir haben gehandelt. Das ist beim Flughafen Pulkovo in dieser Form nicht möglich. Denn es gibt diese Verträge schon seit langer Zeit. Es gibt sie seit dem Jahr 2009, wie wir in früheren Sitzungen hier dargelegt haben. Es handelt sich lediglich um eine indirekte Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo durch die schon erwähnte Thalita in Zypern.

Glauben Sie mir: Nichts wäre mir und den Verantwortlichen der Fraport lieber, als von heute auf morgen auch die vertraglichen Verbindungen an dem Flughafen Pulkovo und nach Russland zu kappen. Das geht nur schlichtweg nicht. Da helfen weder Empörung noch Sondersitzungen. Sie ist für mich völlig in Ordnung. Das will ich noch einmal wiederholen. Es ist mehr als in Ordnung, dass wir heute darüber reden.

Was hilft, ist im Rahmen des Möglichen konsequentes Handeln. Das haben der Aufsichtsrat der Fraport und die Landesregierung von Anfang an getan. Ich wiederhole: Seit Kriegsbeginn gibt es keinerlei Geschäft mehr am Flughafen Pulkovo.

Der komplette Ausstieg der Fraport ist einseitig rechtlich nicht möglich. Ich habe das eben schon angedeutet. Für einen Verkauf der Anteile bräuchte es unter anderem die Genehmigung russischer Regierungsstellen sowie des russischen Präsidenten. Ich verstehe den Gedanken, dass es unerträglich ist oder man es als unerträglich empfinden kann, dass womöglich von einem Flughafen aus, an dem ein hessischer Flughafenbetreiber beteiligt ist, Krieg gegen die Ukraine geführt wird. Ich verstehe, dass man dem mit den entsprechenden Fragen nachgeht und nachgehen muss.

Auch ich selbst habe das größte Interesse an der Beantwortung dieser Fragen. Deshalb fragen wir seit Kriegsbeginn bei den Stellen nach, die wesentlich besser als die Fraport oder die Hessische Landesregierung beurteilen können, was am Flughafen Pulkovo in St. Petersburg passiert oder nicht passiert.

Die Faktenlage sieht wie folgt aus: Der Flughafen Pulkovo ist ein ziviler. Er ist kein militärischer Flughafen. Alle Verbindungen von der Fraport zu dem Flughafen Pulkovo sind gekappt. Wir haben zu Kriegsbeginn bei dem Auswärtigen Amt nachgefragt und haben seitdem regelmäßig Kontakt. Unsere Beteiligungsverwaltung hat mehrfach in Berlin nachgefragt und dort auch hinterlegt, dass wir bei neuen Erkenntnissen des Bundes aktiv vom Auswärtigen Amt informiert werden. Herr Schalauske, es geht um die Frage, die unter anderem Sie, aber auch andere, in Ihren Dringlichen Berichtsansprüchen angesprochen haben, nämlich um die Frage: Was ist dort hinsichtlich der Nutzung des Flughafens in den letzten Monaten vorgekommen oder auch nicht vorgekommen.

Das Auswärtige Amt hat uns im vergangenen Jahr einmal eine als vertraulich eingestufte und nur für den Dienstgebrauch zu verwendete Nachricht zukommen lassen. Daraus haben sich für uns

mehr Fragen als Antworten ergeben. Es gab aber keine belastbaren Belege für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im mörderischen Krieg gegen die Ukraine.

Wir haben an das Auswärtige Amt Fragen gerichtet, sowohl unmittelbar im vergangenen Jahr, aber auch kürzlich. Wir haben darauf bisher keine Antworten erhalten, die eine andere Schlussfolgerung nahelegen als die von uns mehrfach vorgetragene. Es gibt keine belastbaren Belege oder Beweise für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im völkerrechtswidrigen Krieg gegen die Ukraine.

Ich habe keinen Grund, an der Zuverlässigkeit, der Rechtschaffenheit und der Kooperationsbereitschaft – Letzteres will ich besonders betonen – des Auswärtigen Amtes uns gegenüber zu zweifeln. Ich habe ebenso keinen Grund, an der Zuverlässigkeit, der Rechtschaffenheit und der Kooperationsbereitschaft der Fraport zu zweifeln. Ich glaube, ich habe hier schon mehrfach dargelegt, dass wir im Beteiligungsausschuss regelmäßig eine Befassung haben. Es hat auch Sondersitzungen gegeben. Es wird sie auch zukünftig sicherlich geben. Beispielsweise wird es Anfang der nächsten Woche eine des Beteiligungsausschuss geben. Da wird man sich mit den jeweils aktuellen Entwicklungen befassen.

Ich will aber auch sagen: Ich habe Verständnis für die politischen Auseinandersetzungen, die auch und gerade im Hessischen Landtag in der Regel hart in der Sache geführt werden, erst recht und gerade, wenn es darum geht, sich bei den anstehenden Landtagswahlen bei den Wählerinnen und Wählern ein neues Mandat zu holen. Ich habe kein Problem damit, dass wir auch und gerade in solchen Zeiten eine solche Sondersitzung haben und einen öffentlichen Diskurs führen.

Ich habe Verständnis für die unterschiedliche Sichtweisen auf die Themen. Ich nehme für die Beteiligungsverwaltung, für die Landesregierung und auch für mich selbst in Anspruch, zuverlässig, rechtschaffen, transparent und kooperationsbereit zu sein. Herr Weiß, sie haben es eben angedeutet. Ich habe das eingangs noch einmal aufgegriffen. Diese Transparenz ist mein eigenes, absolutes und wirklich durchdringendes Verständnis dafür, wie wir hinsichtlich dieser Fragen miteinander umgehen sollten.

Jetzt frage ich vielleicht ein wenig rhetorisch. Aber vielleicht haben Sie nachher auch eine Meinung dazu. Warum sollten wir, beispielsweise ich als Vertreter des Landes, als Beteiligungsminister, vollkommen unabhängig davon, ob es Hinweise, Belege oder Beweise für etwas gibt oder nicht gibt, an der Beteiligung der Fraport in Russland festhalten? Sollten wir es, weil wir Sondersitzungen des Haushaltsausschusses in den Sommerferien mögen, oder weil wir von der Beantwortung der Dringlichen Berichtsanträgen nicht genug bekommen können, die die Verwaltung durchaus zeitlich sehr beanspruchen? Auch das sage ich nur der Feststellung halber. Das ist nicht als Vorwurf gemeint.

Oder glauben wir, mit der ständigen Diskussion über dieses Thema der Fraport und ihrem Ansehen einen guten Dienst zu erweisen? Ich glaube, es spricht für sich und durch sich selbst, dass all das jedenfalls nicht die Motive sind. Insofern muss mir jemand einmal erklären, welches Interesse ich als Aufsichtsratsvorsitzender oder als Beteiligungsminister eigentlich daran haben sollte, an diesem vertraglich fixierten Engagement festzuhalten, wenn es nicht unbedingt notwendig und alternativlos wäre.

Wir würden das letzte Band der Fraport in Richtung Flughafen Pulkovo sofort kappen. Einzig und allein können wir das rechtliche Band – ich will das noch einmal genau so formulieren und wiederholen – nicht sofort kappen.

Die Empörung über den Krieg ist richtig. Sie darf seit dem 24. Februar 2022 keinen Tag nachlassen. Das ist etwas, das mich und wahrscheinlich viele hier im Saal bewegt. Durch die tägliche Berichterstattung und durch neue Ereignisse auf der Welt verliert man das vielleicht hin und wieder für kurze Zeit aus dem Blick. Wir dürfen uns auch nicht angesichts der Dauer des Krieges, der Tag für Tag unendliches Leid bringt, von dieser Empörung abbringen lassen. Tagtäglich begehen Putin und seine Schergen Kriegsverbrechen. Tagtäglich treten sie das Völkerrecht mit Füßen. Ein Krieg in Europa ist und bleibt empörend. Er muss geächtet werden.

Aber in der sachlichen Diskussion über rechtliche Fragestellungen ersetzt die Empörung eben nicht das Recht. Die Verträge sind kompliziert. Darauf werde ich nachher noch eingehen. Daran will ich auch noch einmal erinnern, ich habe eben das Datum genannt: Sie stammen aus einer Zeit, in der sich wohl keiner der Beteiligten vorstellen konnte, welche Kriegsverbrechen ein russischer Präsident in den Jahren 2022, 2023 und ich fürchte auch in naher Zukunft begehen lässt und wird.

Kundige und zu Recht gut bezahlte Anwältinnen und Anwälte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kanzleien, bei Fraport und in der Beteiligungsverwaltung haben bisher keinen Weg heraus aus den Verträgen gefunden. Das legt doch nahe: Es gibt keinen rechtssicheren Weg eines solchen Ausstiegs, Empörung hin oder her.

Ich komme gleich zur Beantwortung der Fragen der Dringlichen Berichtsanhträge. Bevor ich selbstverständlich auf Ihre Fragen im Einzelnen eingehe, ist mir wichtig, zu sagen: Lassen Sie uns streiten. Aber lassen Sie uns faktenbasiert handeln. Lassen Sie eine Landesbeteiligung nicht in Verruf kommen, die den demokratischen Kräften in diesem Haus viel bedeutet, auch weil sie Arbeitsplätze, Mobilität und damit ein Stück Freiheit garantiert. Das ist doch Putins Spiel, nämlich die Zersetzung der öffentlichen Meinung.

Lassen Sie uns keine Zweifel an hoch angesehenen Institutionen wie dem Auswärtigen Amt aufkommen. Lassen Sie die demokratischen Kräfte in der Verurteilung des Kriegsverbrechers Putin einig sein. Ich hätte auch alle anderen beteiligten Behörden nennen können. Ich wollte das noch einmal wiederholen.

Ich sage Ihnen zu: Wenn es einen Weg gibt, auch das letzte Band zu dem Flughafen Pulkovo rechtssicher zu kappen, ohne die Vorstände und die Aufsichtsräte der Untreue und der Aufgabe von Vermögenswerten verdächtig zu machen, werden wir dieses Band kappen. Wichtig ist mir, dass wir das machen, was geht. Die Fraport macht seit Kriegsbeginn mit Russland keine Geschäfte mehr. Das wird auch so bleiben.

Frau Vorsitzende, ich darf zu den Dringlichen Berichtsanhträgen kommen.

In der Sitzung des Haushaltsausschusses

– das ist die erste Frage, das ist der Dringliche Berichtsanhtrag der Fraktion der FDP –

am 4. Mai 2022 erklärte der Finanzminister für die Landesregierung, dass ein rechtlich handhabbares Ereignis für den Vollzug der Exit-Klausel vorläge, wenn der Flughafen St. Petersburg unmittelbar in kriegerische Handlungen einbezogen würde. Wie bewertet die Landesregierung die Erkenntnisse des Recherchenetzwerks von WDR, NDR und SZ vom 19.07.2023?

Das ist die erste Frage des Dringlichen Berichtsanspruchs der Fraktion der FDP. Ich will zunächst einmal Folgendes antworten: Das korrekte Zitat, das Sie in Ihrer ersten Frage aufgegriffen haben, lautet – es stammt aus der Sitzung des Haushaltsausschusses vom 4. Mai 2022; ich zitiere mich jetzt selbst –:

Ich will das ausdrücklich sagen. Ich habe von übergeordneten Einfluss gesprochen – Force majeure heißt das im technischen Sprachgebrauch –,

oder im juristischen Sprachgebrauch,

als ich danach gefragt worden bin. Wenn ich mich recht erinnere – da bin ich mir ziemlich sicher –, habe ich das so formuliert, das das beispielsweise der Fall sein könnte, wenn das Ereignis eintreten würde, dass der Flughafen St. Petersburg unmittelbar in kriegerische Handlungen einbezogen würde. Da würden dann Militärflugzeuge landen

und starten,

die im Krieg unterwegs sind. Das könnte ein solches, möglicherweise auch rechtlich handhabbares Ereignis sein.

Jetzt spreche ich von mir in der dritten Person. Ich sage das, damit Sie nicht irritiert sind. Denn das ist die Antwort, die auf diese schriftlichen Dringlichen Berichtsansprüche erfolgt.

Daraus ergibt sich, dass es Herr Staatsminister Boddenberg lediglich für möglich hält, dass dieser Umstand, so er nachweisbar ist, ein Kündigungsgrund darstellen könnte. Ebenfalls am 4. Mai 2022 hatte er auf die Frage Nr. 6 des Dringlichen Berichtsanspruchs der Fraktion DIE LINKE, ob die Nutzung des Flughafens Pulkovo für den Angriffskrieg gegen die Ukraine einen vorzeitigen Kündigungsgrund darstellen würde, geantwortet – es handelt sich wieder um ein Zitat aus der damaligen Sitzung –:

Die Antwort lautet: Vertragliche Klauseln greifen hier nicht unmittelbar. Ob unter den Rechtsordnungen, die den Verträgen zugrunde liegen, weitergehende allgemeine Kündigungsansprüche bestehen, wird derzeit geprüft.

Der Zeitpunkt für „derzeit geprüft“ war der Mai 2022. Das ist also über ein Jahr her. Es lag also zum damaligen Zeitpunkt noch kein Ergebnis zu der Frage vor, ob eine Einbeziehung des Flughafens in den Krieg – wie auch immer die Einbeziehung in den Krieg aussehen mag – einen außerordentlichen Kündigungsgrund darstellt. Ob und inwiefern die im Bericht des Recherchenetzwerks aufgeführten Flugzeuge in den Krieg in der Ukraine involviert sind, kann aus den Aussagen und Bildern der Berichterstattung nicht nachvollziehbar geschlossen werden.

Erlauben Sie mir bitte dazu auch direkt aus einem Bericht des Recherchenetzwerks selbst zu zitieren. Die Aussagekraft der eigenen Recherchen wird nämlich sehr transparent. Das haben sie selbst eingestellt. Bei „tagesschau.de“ hieß es am 19. Juli 2023:

Ob und inwiefern die genannten Maschinen tatsächlich im Ukrainekrieg eingesetzt worden sind, kann durch die Bilder nicht belegt werden.

Wie in der Vorbemerkung erläutert, hat sich das Finanzministerium deshalb an das Auswärtige Amt gewandt, um belastbare Informationen zu erhalten.

Jetzt kommt die Frage 2. Die Frage lautet:

Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung aus den inzwischen in ihrem Eigentum befindlichen Pandora Papers im Hinblick auf die militärische Nutzung des Flughafens ziehen können?

Die Antwort lautet: Das Finanzamt Kassel wertet derzeit die Pandora Papers aus. Nach den bisherigen Erkenntnissen – sie haben gerade erst angefangen – sind in den Pandora Papers keine Hinweise im Hinblick auf die militärische Nutzung des Flughafens St. Petersburg enthalten.

Frage 3 lautet:

Wie bewertet die Landesregierung die Sanktionslisten der USA, in der mehrere Flieger der Wagner-Gruppe aufgenommen sind, die nachweislich in St. Petersburg verkehrt sind?

Die Antwort lautet: Ich bitte um Verständnis, dass die Landesregierung die Entscheidung eines souveränen Staates wie der Vereinigten Staaten von Amerika, welche Personen oder Gegenstände sie mit welchen Kriterien und Voraussetzungen auf die Sanktionsliste setzt, nicht bewerten kann. Ich weise aber darauf hin, dass die Europäische Union diese Flugzeuge nicht in ihre Sanktionsliste aufgenommen hat.

Ich komme zu Frage 5:

Welche Schlüsse zog die Landesregierung aus den Hinweisen, die sie vom Auswärtigen Amt erhalten hatte?

Die Antwort lautet: Das Hessische Ministerium der Finanzen steht mit dem Auswärtigen Amt regelmäßig im Informationsaustausch über die jeweils aktuelle Nutzung des Flughafens und zur Lageeinschätzung. Das Hessische Ministerium der Finanzen hat aus diesem Informationsaustausch die Schlüsse gezogen, dass Beweise oder belastbare Belege für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im Krieg Russlands gegen die Ukraine nicht vorliegen.

Ich komme zu den Fragen 4 und 6. Die Fragen lauten:

Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Flieger der Söldner-Gruppe den Flughafen Pulkovo offenbar nachweislich genutzt haben?

Wie bewertet die Landesregierung die vorliegenden Aufnahmen eines Tu-22M3-Bombers, der offensichtlich mit KH-Missiles ausgestattet ist?

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Antwort lautet: Die Hessische Landesregierung steht mit dem Auswärtigen Amt in Kontakt. Nach Auffassung der Hessischen Landesregierung ergeben sich belastbare Erkenntnisse zu einer militärischen Nutzung des Flughafens Pulkovo in Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine auch aus der aktuellen Medienberichterstattung bisher nicht.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die der Northern Capital Gateway – das ist der Betreiber des Flughafens Pulkovo – übertragene Konzessionsfläche nicht das gesamte Flughafengelände in St. Petersburg umfasst. Außerhalb der Konzessionsfläche befinden sich weitere Luftfahrteinrichtungen, die von anderen Gesellschaften betrieben werden. Dazu gehören z. B. das Cargo-Terminal, die Flugzeugwartungshallen sowie die Business Aviation Terminals. Inwieweit diese für militärische Zwecke genutzt werden können – oder womöglich nicht – ist weder der Landesregierung noch Fraport bekannt.

Ich will ganz kurz eine Zwischenbemerkung machen. Manche Antworten wiederholen sich. Ich sage das für diejenigen, die nicht regelmäßig an solchen Sitzungen teilnehmen. Das gilt auch für die Mitarbeiterinnen und den Mitarbeiter der Fraport. Wir beantworten das immer so, dass jede Frage und jede Antwort en bloc aufgegriffen werden kann. Es wäre schräg, wenn man „siehe oben“ oder „Das habe ich schon zweimal erwähnt“ sagt. Deswegen – das sage ich nur zu Ihrem Verständnis – kommt Ihnen manches bei den Antworten redundant vor.

Die Frage 7 lautet:

Bewertet die Landesregierung die vorliegenden Aufnahmen als „handhabbares Ereignis“ im Sinne der Ausführungen der Landesregierung vom 4. Mai 2022?

Ich hatte dazu eben schon Stellung genommen, wie ich das seinerzeit formuliert habe. Ich will jetzt auf Frage 7 antworten: Nach aktueller Einschätzung der Landesregierung geben die mit den Aufnahmen dokumentierten Ereignisse Fraport nicht das Recht, sich von den vertraglichen Vereinbarungen im Zusammenhang mit der mittelbaren Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo einseitig zu lösen. Insbesondere besteht derzeit nach Einschätzung der Fraport und ihrer rechtlichen Berater kein außervertragliches Kündigungsrecht, selbst wenn die in der Presse vorgetragene Inhalte zutreffend sein sollten. Dass diese von den Rechercheuren selbst nicht als Belege für eine militärische Nutzung des Flughafens im Krieg mit der Ukraine angesehen werden, hatte ich mit dem „tagesschau.de“-Zitat bereits ausgeführt.

Ich bin noch bei Frage 7 und der Antwort. Erstens. Fraport hält lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung von 25 % an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo. Ich wiederhole mich nicht. Das ist die Beteiligung in Zypern an der Thalita. Das ist die Beteiligung, über die wir hier reden. In diesem Zusammenhang besteht eine vertragliche Vereinbarung der Fraport mit der Betreibergesellschaft des Flughafens zur Erbringung von Beratungsdienstleistungen. Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs hat die Fraport keine Leistungen für die Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo aufgrund dieses Vertrags erbracht.

Die Fraport AG hat ihre Geschäftsaktivitäten seit Beginn des Ukraine-Kriegs ruhend gestellt. Es gibt keine Fraport-Mitarbeiter vor Ort. Auch die von Fraport nominierten Manager sind inzwischen

nicht mehr am Flughafen tätig. Fraport hat deswegen auch keinen Einblick in die operative Geschäftstätigkeit des Flughafens und hinsichtlich der Flugbewegungen am Flughafen Pulkovo.

Der zweite Teil dieser Antwort auf Frage 7 lautet: Die von der Fraport abgeschlossenen Verträge sehen für die derzeitige Konstellation kein vertragliches Recht zur Kündigung durch die Fraport vor. Ein solches Recht bestünde nur bei einseitigen leistungsbezogenen Vertragsverletzungen der jeweiligen Vertragspartner. Auch ein außervertragliches Kündigungsrecht besteht nach Einschätzung der Fraport und ihren externen rechtlichen Beratern derzeit nicht.

Der dritte Teil der Antwort zu Frage 7 lautet: Der Konzessionsvertrag zwischen der russischen Betreibergesellschaft des Flughafens und der Stadt Sankt Petersburg enthält ebenfalls keine einschlägige Kündigungsklausel. Der Vertrag enthält zwar eine sogenannte Force-majeure-Klausel. Diese berechtigt zur Kündigung des Vertrags aber nur dann, wenn die kündigende Partei infolge des Force-majeure-Ereignisses nicht mehr in der Lage ist, ihre Verpflichtungen aufgrund des Konzessionsvertrags zu erfüllen.

Da Fraport selbst nur eine indirekte Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft hält, kann Fraport etwaige vertragliche Kündigungsrechte des Konzessionsvertrags, selbst wenn solche bestünden, nicht einseitig durchsetzen. Die notwendige Mitwirkung der Mitgesellschafter für eine etwaige Kündigung ist aufgrund sanktionsrechtlicher Bestimmungen eingeschränkt.

Jetzt kommt der vierte Teil der Antwort zu Frage 7. Fraport verfolgt seit Beginn des russischen Angriffskriegs Optionen, um sich von der mittelbaren Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo zu trennen bzw. die vertraglichen Vereinbarungen im Hinblick auf die Beteiligung zu beenden. In diesem Zusammenhang stellen sich insbesondere wegen diverser Zustimmungs- und Mitwirkungserfordernisse verschiedener Vertragspartner und Mitgesellschafter allerdings sehr komplexe gesellschafts- und sanktionsrechtliche Fragen, die eine Umsetzung leider jedenfalls bisher verhindern.

Ich komme zur letzten Frage des Dringlichen Berichtsantrags der FDP-Fraktion. Das ist die Frage 8:

Welche rechtliche Expertise hat die Landesregierung bzw. Fraport eingeholt, um zu prüfen, ob die nach englischem Recht geschlossenen Verträge gekündigt werden können?

Die Antwort lautet: Fraport hat bereits kurz nach Beginn des Krieges im Jahre 2022 umfassenden externen Rechtsrat zu diversen Fragen rund um die mittelbare Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo und die in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Verträge eingeholt. Spezifisch zu möglichen vertraglichen und außervertraglichen Kündigungsrechten nach anwendbarem englischem Recht hat sich Fraport von renommierten Anwaltssozialitäten beraten lassen. Fraport lässt die rechtliche Bewertung fortlaufend im Lichte der aktuellen Entwicklungen intern und extern prüfen.

Das Land hat sich in seiner Funktion als maßgeblicher Aktionär von einer renommierten Rechtsanwaltskanzlei beraten lassen. Im Rahmen dieses Auftrags haben die Berater der Landesregierung die rechtliche Bewertung der Anwälte der Fraport AG nachvollzogen und sind zu keinen anderen Einschätzungen gekommen.

Das war jetzt erst einmal die Antwort auf den Dringlichen Berichtsantrag der Fraktion der FDP. Halten Sie es aus, wenn ich mit den anderen weitermache? Wie hätten Sie es gerne?

(Abg. Marion Schardt-Sauer: Herr Boddenberg, ich halte viel aus!)

– Frau Kollegin, ich habe in alle Richtungen geschaut.

Vorsitzende: So war es besprochen. Wenn Sie den langen Atem hätten, dann würde ich jetzt den Punkt 2 und den Punkt 3 – –

(Minister Michael Boddenberg: Ja! Sie haben mir ein Wasser spendiert! Deswegen geht das! – Abg. Marius Weiß: Die Fragen überschneiden sich! Deswegen ist das sinnvoll!)

Minister **Michael Boddenberg:** Ja, das ist wahrscheinlich sinnvoll. – Dann kommen wir zu dem nächsten Dringlichen Berichtsantrag. Es kann aber sein, dass ich zwischendrin zu Stottern anfangen werde, weil ich versuchen werde, das schnell vorzutragen.

Ich komme zum Dringlichen Berichtsantrag der Fraktion der SPD, betreffend die Beteiligung des Landes am Flughafen Pulkovo – mögliche militärische Nutzung.

Die Frage 1 lautet:

Zu welchem Zeitpunkt hat sie

– also die Landesregierung –

Kontakt mit dem Auswärtigen Amt in Bezug auf eine militärische Nutzung des Flughafens aufgenommen?

Die Antwort lautet: Kontakte verfahrensmäßiger Art oder auch zu inhaltlichen Informationsübermittlung fanden insbesondere zu den nachstehenden Zeitpunkten statt – ich schicke voraus: teilweise geschah das mehrfach an einem Tag –: am 29. März 2022, am 30. März 2022, am 3. Mai 2022, am 2. Juni 2022, am 11. Juli 2022, am 12. Oktober 2022, am 17. März 2023 und am 24. März 2023.

Die Beteiligungsverwaltung hat dabei von Anfang an hinterlegt und erbeten, dass sie bei neuen Erkenntnissen des Bundes – also des Auswärtigen Amts und der Dienste – aktiv vom Auswärtigen Amt informiert wird.

Frage 2 lautet:

Welche Informationen und Erkenntnisse wurden ihr bei der Kontaktaufnahme mit dem Auswärtigen Amt übermittelt?

Die Antwort lautet: Das Hessische Ministerium der Finanzen geht nach dem Informationsaustausch mit dem Auswärtigen Amt davon aus, dass eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine nicht belegt ist. Im Übrigen haben die Kontaktaufnahmen mit dem Auswärtigen Amt wiederholt ergeben, dass sich an der Lageeinschätzung bisher weiterhin nichts geändert hat.

Ich komme zu Frage 3. Sie lautet:

Treffen aktuelle Medienberichterstattungen (www.tagesschau.de, 19.07.2023) zu, wonach das Auswärtige Amt „im April 2022 und im März 2023 mit dem Hessischen Ministerium der Finanzen zur Frage der Nutzung des Flughafens Pulkovo im Zusammenhang mit dem russischen Krieg gegen die Ukraine in Kontakt“ gestanden hat und die „übermittelten Informationen als Verschlussache eingestuft“ wurden?

Die Antwort lautet: Eine Mitteilung des Auswärtigen Amtes an das Hessische Ministerium der Finanzen aus dem Monat April 2022 ist als Verschlussache eingestuft. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass ich in öffentlicher Sitzung nichts zu Einzelheiten aus einem Schriftstück „Verschlussache – nur für den Dienstgebrauch“ sagen kann. Ich habe in meiner Vorbemerkung heute vor der Beantwortung der Berichtsanträge bereits dargelegt, dass sich aus dem Dokument für uns mehr Fragen als Antworten ergeben haben. Es ergaben sich aber keine belastbaren Belege für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im Zusammenhang mit dem mörderischen Krieg gegen die Ukraine.

Wir haben Fragen an das Auswärtige Amt gerichtet. Das geschah unmittelbar im vergangenen Jahr. Das geschah aber auch jetzt noch einmal kürzlich. Wir haben bisher keine Antworten darauf erhalten, die eine andere Schlussfolgerung als die von uns mehrfach vorgetragene nahelegen. Es gibt keine belastbaren Belege oder gar Beweise für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im völkerrechtswidrigen Krieg gegen die Ukraine.

Ich wiederhole das: Ich habe keinerlei Grund, an der Zuverlässigkeit und Rechtschaffenheit – da kommt noch einmal der gleiche Satz, das muss ich ansonsten nicht immer wiederholen – des Auswärtigen Amtes gegenüber uns zu zweifeln.

Frage 4 lautet:

Hält sie

– also die Landesregierung –

weiterhin ihre Aussage aufrecht, dass ihr keinerlei neue Erkenntnisse seitens des Auswärtigen Amtes in Bezug auf eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo, so wie in der Beantwortung der Kleinen Anfrage (Drucks. [20/10672](#)) mitgeteilt, vorgelegen haben?

Die Antwort lautet: Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Ich komme zu Frage 5:

Hat sie

– also die Landesregierung –

Erkenntnisse darüber, ob am 11. Juni 2022 ein Transportflugzeug vom Typ IL-76 mit der Kennung RA-78835 der 24th Flight Unit State Airlines, welches auf der Sanktionsliste der Vereinigten Staaten steht, Pulkovo für Start und Landung genutzt hat?

Die Antwort lautet: Weder der Landesregierung noch Fraport liegen über die aktuelle Pressebe-
richterstattung hinaus Informationen über den in der Frage aufgeworfenen Vorgang vor.

Zum Hintergrund: Es tut mir leid. Ich muss das hier noch einmal wiederholen, um am Ende nicht
Dinge aus dem Zusammenhang zu reißen. Das sage ich gar nicht in der Erwartung, dass das
Absicht wäre. Aber zur besseren Lesbarkeit gehört, dass ich das jeweils dann noch einmal an-
füge.

Der Hintergrund ist also: Die Fraport AG hält lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung von
25 % an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo. In diesem Zusammenhang besteht
eine vertragliche Vereinbarung der Fraport mit der Betreibergesellschaft des Flughafens zur Er-
bringung von Beratungsleistungen.

Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs hat Fraport keine Leistungen an die Betreiberge-
sellschaft des Flughafens Pulkovo unter diesem Vertrag erbracht, sondern ihre Geschäftsaktivi-
täten ruhend gestellt. Es gibt keine Fraport-Mitarbeiter vor Ort. Auch die von Fraport nominierten
Manager sind inzwischen nicht mehr am Flughafen tätig. Fraport hat daher keinen Einblick in die
operative Geschäftstätigkeit des Flughafens und hinsichtlich der Flugbewegungen am Flughafen
Pulkovo.

Die Landesregierung hat sich, um eventuell relevante Sachverhalte zu erfahren, beim Auswärti-
gen Amt mit der Bitte gemeldet, sie über einen möglichen Einbezug des Flughafens Pulkovo im
Krieg gegen die Ukraine im Fall der Fälle zu unterrichten. Siehe dazu auch die Antworten zu den
Fragen 1 bis 4.

Jetzt komme ich zu Frage 6:

*Hat sie Erkenntnisse darüber, ob am 12. Juni 2022 eine Antonow Are-124 mit der Kennung
RA-82014 der 24th Flight Unit State Airlines, welche auf der Sanktionsliste der Vereinigten
Staaten steht, (weil sie die Wagner-Truppen mit Material versorgt haben soll,) Pulkovo für
Start und Landung genutzt hat?*

Die Antwort lautet: Weder der Landesregierung noch Fraport liegen über die aktuelle Pressebe-
richterstattung hinaus Informationen vor.

Ich komme zu Frage 7:

*Hat sie Erkenntnisse darüber, ob am 7. März 2023 eine Tu-22M3, ein Langstreckenbomber,
der normalerweise mit KH-22- oder KH-32- Marschflugkörpern bestückt ist, in Pulkovo ge-
landet ist?*

Die Antwort lautet: Sowohl die Landesregierung als auch Fraport haben aus der Presse erfahren,
dass im März 2023 ein Tu-22-Bomber am Flughafen Pulkovo notlanden musste. Nähere Infor-
mationen liegen uns dazu nicht vor.

Ich komme zu Frage 8:

In der Sitzung des Haushaltsausschusses am 4. Mai 2022

– das ist die Sitzung, die eben schon einmal Erwähnung fand –

hat Finanzminister Boddenberg ausgeführt, dass ein Exit aus den gemeinsamen Verträgen mit den Pulkovo-Eigentümern nur möglich sei, wenn der „Flughafen direkt in kriegerische Ereignisse verwickelt wäre“, denn dann wäre „Force majeure“ im Spiel.

Habe ich das so salopp formuliert? Okay.

Ist aus Sicht der Landesregierung der Flughafen St. Petersburg aktuell oder in der Vergangenheit direkt in kriegerische Ereignisse verwickelt bzw. verwickelt gewesen?

Die Antwort lautet: Die Landesregierung hat, wie bereits ausgeführt, die zuständigen Stellen des Bundes kontaktiert, um Informationen über eine mögliche Verwicklung des Flughafens Polkovo in den Krieg gegen die Ukraine zu erhalten. Insoweit wird insbesondere auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen. Auch Fraport ist nicht bekannt, ob der Flughafen St. Petersburg in den russischen Krieg gegen die Ukraine in irgendeiner Form verwickelt ist oder war.

Ich komme zu Frage 9. Die Frage lautet:

Welche Möglichkeiten bestehen aktuell für die Fraport AG, aus der Beteiligung bei Pulkovo auszusteigen?

Die Antwort lautet: Die von Fraport abgeschlossenen Verträge sehen für die derzeitige Konstellation kein vertragliches Kündigungsrecht durch Fraport vor. Ein solches Recht bestünde nur bei einseitigen leistungsbezogenen Vertragsverletzungen der jeweiligen Vertragspartner. Auch ein außervertragliches Kündigungsrecht besteht nach Einschätzung von Fraport und ihren externen rechtlichen Beratern derzeit nicht. Der Konzessionsvertrag zwischen der russischen Betreibergesellschaft des Flughafens und der Stadt St. Petersburg enthält ebenfalls keine einschlägige Kündigungsklausel.

Der Vertrag enthält zwar eine sogenannte Force-majeure-Klausel. Diese berechtigt zur Kündigung des Vertrags – Sie erinnern sich, das hatte ich eben schon einmal vorgetragen – aber nur dann, wenn die kündigende Partei infolge des Force-majeure-Ereignisses nicht mehr in der Lage ist, ihren Verpflichtungen aus dem Konzessionsvertrag zu erfüllen. Da Fraport selbst lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft hält, kann Fraport etwaige vertragliche Kündigungsrechte des Konzessionsvertrags, selbst wenn solche bestünden, zudem nicht einseitig durchsetzen. Die notwendige Mitwirkung der Mitgesellschafter für eine etwaige Kündigung ist aufgrund sanktionsrechtlicher Bestimmungen eingeschränkt.

Fraport verfolgt seit Beginn des russischen Angriffskriegs Optionen, um sich von der mittelbaren Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo zu trennen bzw. die vertraglichen Vereinbarungen im Hinblick auf die Beteiligung zu beenden. In diesem Zusammenhang stellen sich insbesondere wegen diverser Zustimmungs- und Mitwirkungserfordernisse verschiedener Vertragspartner und Mitgesellschafter allerdings komplexe gesellschafts- und sanktionsrechtlicher Fragen, die eine Umsetzung bisher leider verhindern.

Wenn ich darf, komme ich jetzt zu dem Dringlichen Berichts Antrag der Fraktion DIE LINKE. Ich kündige einmal an: Ich glaube, der ist nicht ganz so lang. Denn manches doppelt sich. Die erste Frage des Dringlichen Berichts Antrags der Fraktion DIE LINKE lautet:

Seit wann hatte die Landesregierung bzw. Fraport Erkenntnisse über militärische Flugbewegungen und deren Ziele?

Die Antwort lautet: Weder der Landesregierung noch Fraport liegen über die aktuelle Pressebeurichterstattung hinaus Informationen über mögliche militärische Flugbewegungen vor. I am sorry. Aber wir antworten auf nahezu identische Fragen natürlich auch mit einer identischen Antwort.

Der Hintergrund ist: Fraport hält lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung von 25 % an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo. In diesem Zusammenhang besteht eine vertragliche Vereinbarung der Fraport mit der Betreibergesellschaft des Flughafens zur Erbringung von Beratungsleistungen. Seit dem Beginn des russischen Angriffskriegs hat Fraport keine Leistungen an die Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo unter diesem Vertrag erbracht. Sie hat ihre Geschäftsaktivitäten ruhend gestellt. Es gibt keine Mitarbeiter der Fraport vor Ort. Auch die von Fraport nominierten Manager sind inzwischen nicht mehr am Flughafen tätig. Fraport hat daher keinen Einblick in die operative Geschäftstätigkeit des Flughafens und die Flugbewegungen am Flughafen Pulkovo.

Die Landesregierung hat sich, um eventuell relevante Sachverhalte zu erfahren, beim Auswärtigen Amt mit der Bitte gemeldet, sie über einen möglichen Einbezug des Flughafens Pulkovo in den Krieg gegen die Ukraine zu unterrichten.

Die Antworten zu den Fragen 2 und 3 haben wir zusammengefasst.

Wie oft und zu welchem Zeitpunkt hat die Bundesregierung der Landesregierung Informationen über die militärische Nutzung des Flughafens oder über verdächtige Flugbewegungen übermittelt?

Die Frage 3 lautet:

Welche Schlüsse hat die Landesregierung aus den Informationen gezogen, die das Auswärtige Amt ihr zur militärischen Nutzung des Flughafen Pulkovo übermittelt hat?

Die Antworten zu den Fragen 2 und 3 haben wir zusammengefasst. Das Hessische Ministerium der Finanzen steht mit dem Auswärtigen Amt intensiv im Informationsaustausch über die jeweils aktuelle Nutzung des Flughafens und zur Lageeinschätzung. Kontakte verfahrensleitender Art oder auch zur inhaltlichen Informationsübermittlung fanden insbesondere zu den nachstehend genannten Zeitpunkten statt. Das waren der 29. März 2022, der 30. März 2022, der 3. Mai 2022, der 2. Juni 2022, der 11. Juli 2022, der 12. Oktober 2022, der 17. März 2023 und der 24. März 2023.

Die Beteiligungsverwaltung hat dabei von Anfang an hinterlegt und erbeten, dass sie bei neuen Erkenntnissen des Bundes aktiv vom Auswärtigen Amt informiert wird. Das Hessische Ministerium der Finanzen hat aus dem regelmäßigen Kontakt mit dem Auswärtigen Amt die Schlüsse

gezogen, dass Beweise oder belastbare Belege für eine militärische Nutzung des Flughafens Pulkovo im Krieg Russlands gegen die Ukraine nicht vorliegen.

Die Antworten zu den Fragen 4 und 5 haben wir auch zusammengefasst. Frage 4 lautet:

Wie bewertet die Landesregierung Berichte, nach denen der Flughafen von IL-76-Maschinen genutzt wurde, die Truppen oder Material für die Wagner-Söldner-Gruppe transportiert haben und die auf der Sanktionsliste der US-Regierung stehen mit Blick auf die hessische Beteiligung an Fraport und das Friedensgebot der Hessischen Verfassung?

Die Frage 5 lautet:

Wie bewertet die Landesregierung Satellitenbilder von Tu-22M3-Bombern, die nach Medienberichten auch für Angriffe auf die Zivilbevölkerung in der Ukraine genutzt worden sein sollen, mit Blick auf die hessische Beteiligung der Fraport und das Friedensgebot der Hessischen Verfassung?

Die Fragen 4 und 5 beantworte ich im Zusammenhang. Vor dem Hintergrund des völkerrechtswidrigen russischen Angriffskriegs auf die Ukraine unterstützt die Landesregierung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten vorbehaltlos alle auf nationaler und internationaler Ebene getroffenen wirtschaftlichen, militärischen und humanitären Maßnahmen oder Sanktionen zur Unterstützung der Ukraine und ihrer Bevölkerung. Dies geschieht mit der langfristigen und mit dem Friedensgebot übereinstimmenden Absicht, den Frieden auf dem Gebiet der Ukraine wiederherzustellen.

Die Frage 6 lautet:

Warum hat die Landesregierung bisher keinerlei Versuche unternommen, mit Verweis auf die militärische Nutzung des Flughafens für einen Krieg („handhabbares Ereignis“ – Protokoll HHA 20/42 – 04.05.2022)

– das ist noch einmal der Bezug auf die schon mehrfach genannte Sitzung im Mai 2022 –

aus den bestehenden Verträgen auszusteigen (...)?

Die Landesregierung ist nicht Vertragspartner bei den in Rede stehenden Verträge. Sie steht jedoch in ständigem Kontakt mit der Fraport AG, die ihre Handlungsmöglichkeiten fortlaufend prüft.

Dies hat zu folgendem Ergebnis geführt: Die von Fraport abgeschlossenen Verträge sehen für die derzeitigen Konstellationen kein vertragliches Recht zur Kündigung durch die Fraport vor. Ein solches Recht bestünde nur bei einseitigen leistungsbezogenen Vertragsverletzungen der jeweiligen Vertragspartner. Auch ein außervertragliches Kündigungsrecht besteht nach Einschätzung der Fraport und ihren externen rechtlichen Beratern derzeit nicht.

Der Konzessionsvertrag zwischen der russischen Betreibergesellschaft des Flughafens und der Stadt St. Petersburg enthält ebenfalls keine einschlägige Kündigungsklausel. Der Vertrag enthält zwar eine sogenannte Force-majeure-Klausel. Diese berechtigt aber nur dann zur Kündigung des Vertrags, wenn die kündigende Partei infolge des Force-majeure-Ereignisses nicht mehr in der Lage ist, ihre Verpflichtungen nach dem Konzessionsvertrag zu erfüllen.

Da Fraport lediglich eine indirekte Minderheitsbeteiligung an der Betreibergesellschaft hält, kann Fraport etwaige vertragliche Kündigungsrechte des Konzessionsvertrages, selbst wenn solche bestünden, nicht einseitig durchsetzen. Die notwendige Mitwirkung der Mitgesellschafter für eine etwaige Kündigung ist aufgrund sanktionsrechtlicher Bestimmungen eingeschränkt.

Die Fraport verfolgt seit Beginn des russischen Angriffskriegs Optionen, um sich von der mittelbaren Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo zu trennen bzw. die vertraglichen Vereinbarungen im Hinblick auf die Beteiligung zu beenden. In diesem Zusammenhang stellen sich insbesondere wegen diverser Zustimmungs- und Mitwirkungserfordernisse verschiedener Vertragspartner und Mitgesellschafter allerdings komplexe gesellschafts- und sanktionsrechtliche Fragen, die eine Umsetzung leider verhindern.

Jetzt komme ich zur letzten, zur siebten Frage.

Welche Kenntnisse haben die Landesregierung bzw. Fraport grundsätzlich über die militärische Nutzung von anderen Flughäfen, an denen Fraport beteiligt ist?

Herr Schalauske, die Antwort ist: Verschiedene Flughäfen des Fraport-Portfolios, z. B. der Chania-Airport in Griechenland – wir haben diese Tage einmal darüber gesprochen – sind sogenannte Joint-Use Airports. Das heißt, sie werden vom Militär mitbenutzt. Die Mitbenutzung ist im jeweiligen Konzessionsvertrag geregelt.

Danke erst einmal für das Zuhören. Das waren etwas häufige Wiederholungen. Ich habe das eben einmal kurz erläutert. Aber ich glaube, so haben wir es jetzt einmal vollständig.

Wenn ich eine Bitte äußern dürfte, das müssen die Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete entscheiden, würde ich Herrn Schulte bitten, ein paar Anmerkungen zu machen. Wenn das okay ist, können wir in medias res gehen. – Danke, das ist sehr freundlich.

Herr **Dr. Stefan Schulte**: Das mache ich sehr gerne. – Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte auch für die Fraport noch einmal sehr klar betonen, dass die Fraport und auch ich selbst den russischen Angriffskrieg von Tag eins an auf das Schärfste verurteilt haben. Das Leid, das wir dort täglich sehen, macht uns alle und mich sehr betroffen. Vor dem Hintergrund unterstützen wir die Sanktionen der Europäischen Union und die weiteren Sanktionen gegen den Aggressor Russland uneingeschränkt.

Herr Aufsichtsratsvorsitzender Boddenberg hat es vorhin ausgeführt: Wir haben daher unmittelbar nach Ausbruch des Kriegs unsere Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Flughafens St. Petersburg ruhend gestellt. Das heißt eben auch: Wir haben keinerlei Einfluss. Wir haben keinerlei Personal dort. Es gibt keinerlei Geschäftsaktivitäten. Es gibt keinerlei Kapitalströme in irgendeiner Form. Es werden keinerlei Vorteile und keinerlei Nutzen mehr daraus gezogen. Das heißt dann eben auch: Wir haben natürlich keinen Einblick in die operative Geschäftstätigkeit des Flughafens und in die Flugbewegungen des Flughafens Pulkovo.

Das klang vorhin an. Das wurde sehr klar ausgeführt. Die Verträge sehen keine einseitigen Kündigungsrechte der Fraport AG vor. Das ist übrigens bei Konzessionsverträgen auf internationaler

Ebene vollkommen üblich. Sie würden es wahrscheinlich auch nicht anders machen, wenn Sie morgen in Konzession einen Flughafen an private Gesellschafter mit dem Auftrag vergeben würden, diesen Flughafen zu entwickeln. Denn es kann nicht sein, dass ein Gesellschafter dann eben einmal sagt: Jetzt kündige ich. Liebes Land, sehe zu, wo du mit dem Flughafen bleibst. – Das können wir gleich noch intensiver diskutieren.

Das heißt, wenn wir da herauswollen, dann geht das nur gemeinschaftlich. Das muss dann vertragskonform und nicht vertragsbrüchig geschehen. Denn vertragsbrüchig hieße: Wir kündigen das einseitig auf und machen uns mit allen Haftungsfragen, die dann kommen, schadenersatzpflichtig.

Was heißt das eigentlich „schadenersatzpflichtig“? Wir haben Mitgesellschafter, die uns schadenersatzpflichtig machen können, wenn dadurch Werte verloren gehen. Der Wert ist einerseits der Wert der Beteiligung. Andererseits ist das auch der Wert der Darlehensforderung. Die Anteile sind verpfändet. Das wissen Sie auch. Es gibt eine große Fremdfinanzierung. Das heißt, wenn wir vertragsbrüchig würden, würden in dem Moment sehr viele auf die Fraport zugehen und zumindest versuchen, was immer sie können, zu bekommen.

Es drohen uns also für den Fall, dass wir einseitig vertragsbrüchig werden, hohe Schadensersatzforderungen. Wir haben dann Haftungsrisiken auch bei anderen Anteilseignern. Das ist natürlich etwas, das wir für das Land Hessen, für die Stadt Frankfurt und für die vielen Tausend Kleinanleger auf jeden Fall ausschließen müssen.

Das können wir nicht machen, so hart das auch moralisch ist. Herr Boddenberg hat das vorhin angesprochen. Wir verurteilen diesen Angriffskrieg. Wir haben alles gemacht, was wir machen können, um das Engagement ruhend zu stellen. Es gibt keinerlei Aktivitäten mehr, aus denen wir etwas ziehen könnten. Dort sind wir nicht mehr engagiert.

Eines muss aber auch klar sein: Wir sind den Kleinanlegern, wir sind dem Land Hessen und wir sind der Stadt Frankfurt verpflichtet. Wir können diese Werte nicht dem russischen Aggressor einfach überlassen. Damit würden wir vertragsbrüchig. Dann würden auch noch Schadensersatzforderungen auf uns zukommen, die am Ende von der Gesellschaft, das heißt, von den Aktionären, getragen werden müssten, in welcher Form auch immer.

Wir verfolgen trotzdem ganz klar das Ziel eines vertragskonformen Ausstiegs. Wir werden alles dafür tun. Wir arbeiten daran intensiv. Wir wollen sehen, wo wir Möglichkeiten eines vertragskonformen Ausstiegs haben. Auch das klang vorhin bereits an. Deswegen beobachten wir den Markt sehr intensiv. Wir prüfen die verschiedensten Handlungsoptionen immer und immer wieder intensiv. Das geschieht eng abgestimmt mit dem Aufsichtsrat. Ich glaube, das kann ich sehr klar sagen: Das geschieht mit der vollen Unterstützung des Aufsichtsratsvorsitzenden. – Vielen Dank.

Vorsitzende: Dann habe ich eine erste Wortmeldung. Sie stammt von der Kollegin Schardt-Sauer. – Bitte.

Abg. **Marion Schardt-Sauer:** Vielen Dank für die Informationen. – Ich will mich zunächst einmal zum Part der Landesregierung auf drei Aspekte konzentrieren bzw. eine Frage geht dann auch in Richtung – – Es ist gut, wenn heute so viele sicherlich sehr kompetente Akteure von der Fraport mit Herrn Schulte an der Spitze da sind, dass man uns da sehr helfen kann. Zu einen die Frage: Was – wir haben im Rahmen der Beratungen eine Veränderung erlebt – ist die Beteiligung, die Sie, Herr Boddenberg am Anfang, als es auch mal eine Abwägung zu folgenden Protokollen im Frühjahr 2022 gab – – Was ist ein Ausstieg in der Abwägung mit einer werthaltigen Beteiligung im dreistelligen Millionenbereich wert? Das hat sich mir damals moralisch nicht ganz erschlossen, wie man in so einem Kriegsgeschehen mit Blick auf eine werthaltige Beteiligung im dreistelligen Millionenbereich abwägen kann.

Nach den mir vorliegenden Erkenntnissen ist es so, dass die Beteiligung bei der Fraport komplett abgeschrieben ist, also keinen Wert hat, wie immer man sie ansonsten noch richtig qualifiziert. Ist das korrekt?

Der zweite Komplex ist: Auch da hat es im Rahmen der Ausschussprotokolle, der Antworten auf Kleine Anfragen, auf Auskunftersuchen, die wir auch an Sie, Herr Boddenberg, gerichtet haben, eine interessante Entwicklung genommen. Was geschieht dort auf diesem Flughafen? Das war die Frage, die alle Oppositionsfraktionen haben: Was teilen uns diese Bilder mit? Es war schon sehr interessant.

Am Anfang hieß es: Was wir dort sehen, ist ein rein ziviles Geschehen. – Dann gab es die ersten Bilder und Erkenntnisse vor gut einem Jahr – das waren Bilder vom HR – einer militärischen Nutzung. Da gab es eine sehr heftige Ausschusssitzung. Das ist wieder dieser berühmte 4. Mai. Aber ich glaube: Das war vor den Bildern. Da hat dann Herr Kaufmann – ich fand besonders spannend, dass uns ein Grüner die Klaviatur der moralischen Nutzung erklärt – ausgeführt:

Jetzt ist aber zu fragen: Was ist eine militärische Nutzung? Ist es schon eine militärische Nutzung, wenn in einem Passagierflieger ein General sitzt oder wenn in einer Frachtmaschine irgendwelche Pakete mit Verpflegung von in dem Fall von St. Petersburg an die russisch-ukrainische Grenze transportiert werden?

– Das ist schon etwas makaber. –

Wann beginnt die militärische Nutzung?

– Jetzt der entscheidende Satz; da bitte ich um konkrete Beantwortung unserer Fragen –

Ohne Zweifel ist es eine militärische Nutzung, wenn dort (...) Kampfflugzeuge stationiert wären.

Ich bin immer bemüht, den Lehren und Vorträgen von Herrn Kaufmann zu folgen. Er hat ja ein bisschen mehr Lebenserfahrung als ich und ohnehin als Vorsitzender des Beteiligungsausschusses der Fraport einen höheren Kenntnisstand als ich. Also: Kampfflugzeuge.

Zwei Fragen, auf die Sie leider wieder nicht geantwortet haben, Herr Boddenberg, in unserem Dringlichen Berichts Antrag waren ganz konkret gewesen:

Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass Flieger der Söldner-Gruppe

Wagner, die unstrittig weltweit alles machen, nur nicht zivil agieren – – Sie agieren militärisch; ich will das gar nicht in der Klaviatur bewerten. Sie stehen auf dem Flughafen Pulkovo. Das ist nicht nur diese eine Notlandung, die da angeführt wird. Sie sind ganz klar zu erkennen. Sie sind auch auf den Sanktionslisten. Sie haben übrigens auch mehrfach angeführt, dass wir alle demokratischen Akteure, die Sanktionslisten haben, natürlich unterstützen. Wie bewertet die Landesregierung, dass so ein Kampfflugzeug – wie Herr Kaufmann sagt, das wäre jetzt eine militärische Nutzung – auf diesem Flughafen steht, der angeblich nur zivil genutzt wird? Wie bewertet man das? Das würde mich interessieren; denn wir haben heute im Wording – es ist immer sehr gut, sehr genau zuzuhören – eine Weiterentwicklung. Erst war es „zivil“, dann „möglicherweise militärisch“, jetzt muss aber die militärische Nutzung so sein, dass sie unmittelbar auf den Krieg der Ukraine nachzuverfolgen ist; das ist absurd.

Natürlich haben all diese Flugzeuge Tarnkappen; ich bin kein Militärspezialist. Sieh jetzt darauf zurückzuziehen: Okay, die Bombe, die das Ding da dran hat – da wissen wir nicht, ob es Ukrainer oder was weiß ich – – Letzte Woche erst kamen von Sankt Petersburg aus große Drohungen von Belarus, Putin und im Übrigen auch den wiedererweckten Befehlshabern der Wagner-Truppen. Für die ist das dann sozusagen – – Man muss dann jetzt schon die nächste Stufe – – Man muss nachweisen, dass die Bombe, da ist, in der Ukraine irgendwie – – Das ist mit Sicherheit – – Das ist ein Augenverschließen vor Realitäten. Man könnte auch sagen: Das ist schon fast makaber.

Herr Minister, im Sommer letzten Jahres war Ihr Wording in dem Bezug – – Deshalb wurde auch der Punkt „militärische Nutzung“ – – Klar nachzusehen – – Das ist jetzt nicht nur – – Wir haben schon alles Mögliche – – Wir haben auch darüber gesprochen, dass da die Rekrutierungsstelle für die Wehrpflichtigen in Russland ist und alles Mögliche. Deshalb noch einmal: Was geschieht dort? Und noch einmal Bitte um Antwort auf die Frage: Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass auf dem Flughafen Kampfflugzeuge der Söldnertruppe stehen?

Der dritte Komplex ist – das ist auch so ein bisschen wie: „Und täglich grüßt das Murmeltier“ –: Was geht?

(Zuruf Abg. Frank-Peter Kaufmann)

– Genau, Herr Kaufmann, Sie werden fragen: Was will die denn schon wieder? – Was geht? Was geht rechtlich? Da frage ich mich allen Ernstes – Herr Schulte, Sie haben eben auch noch einmal als ganz schreckliches Bild ausgeführt, man dürfe da nicht vertragsbrüchig werden –: Mich würde erst einmal interessieren, wo uns Herr Putin verklagen will, wo Schadenersatzforderungen drohen, wie sich das genau nach dem Gerichtsstand beurteilt. Was uns aber als Fraktion stört – ich unterstelle fast einmal, dass das auch bei den anderen Oppositionsfraktionen so ist –, ist, dass seit Juni letzten Jahres über Verträge geredet wird, die zumindest hier auf der Seite – – Ich weiß nicht, wie es mit dem Rest des Raumes ist. Kein Mensch sieht diese Vertragsklauseln. Force-majeure-Klauseln sind im internationalen Geschäft üblich.

Gut, Herr Kaufmann hat mir auch – das ist ein total spannendes Protokoll, das kann ich sehr empfehlen – unterstellt, trotz zweier Staatsexamen sei ich als Volljuristin nicht in der Lage, so

eine Klausel zu lesen; deshalb brauchte ich gar nicht den Vertrag zu haben. Deshalb haben wir ihn wahrscheinlich bisher auch noch nicht bekommen.

Aber die Frage, ob ein außerordentliches Kündigungsrecht besteht oder nicht, erschließt sich erst, wenn wir diesen Vertrag haben. Frage in dem Kontext ist: Es gibt die Kleine Anfrage von mir vom März, in der noch einmal nachgefragt wird; denn, Herr Schulte, Sie haben zu Recht gesagt: Uns wurde mitgeteilt, dass man seit Sommer 2022 prüfe. – Soweit wir das erkennen konnten, prüft ausschließlich die Fraport anhand konkreter Vertragsunterlagen – so wie wir, wenn wir einen Mietvertrag kündigen wollen, dort hineinschauen. Nur die Fraport hat die Verträge. Das Land Hessen oder die Anwälte des Landes Hessen – so habe ich den letzten Austausch verstanden – verlassen sich zum einen auf die Ausführungen und die mündliche Wiedergabe der Fraport-Anwälte wegen der Geheimhaltungspflicht, was ich schon ein bisschen schwierig – – Dann finde ich es wirklich schwierig, das als Juristin nachzuvollziehen, wenn mir ein Kollege sagt: Das ist so. – Dann würde ich sagen: Gib mir den Wortlaut. Dann können wir darüber streiten, was geht und was nicht. – Aber bis zum heutigen Tag, bis zum Juli 2023, haben wir diese Verträge nicht. Das ist nicht nachvollziehbar angesichts der Entscheidung.

In dem Zusammenhang noch einmal: Was man heute so ein bisschen intendierte, so nach dem Motto: Die Fraport hat nur so eine kleine untergeordnete Rolle – – Da habe ich die Frage nach einem weiteren Vertragsverhältnis. Das war eben nicht so klein und untergeordnet, sondern Russland hatte schon ein konkretes Interesse – Putin auch für seine Heimatstadt –, den bestmöglichen Leadoperator zu haben. Die Fraport ist Leadoperator bei den Konzessionen und Verträgen und kann deshalb – so wurde uns mitgeteilt – erst 2025 – in dem einen geschichteten, aber es gibt mehrere – aussteigen. Also eine wichtige Rolle. Deshalb wurden auch Experten hingeschickt. Wie sieht das Szenario aus? Da ist zumindest 2025 als konkretes Datum angeführt. Wird das ins Auge gefasst? Oder sagt man: Das geht auch nicht wieder?

Letzte Frage: Auf diese Anfrage – wie gesagt, die kann sich jeder auch nehmen – vom März 2023 – – Herr Schulte, Sie haben gesagt, dass sofort alle mit der Fraport Verbundenen dort weg seien. In der Beantwortung der Kleinen Anfrage von mir vom März steht, dass diese – – Wir hatten auch am Anfang gefragt: Gibt es da Fraport-Mitarbeiter? – Dann hieß es: Nein, das sind benannte Experten. – Das leuchtet ein: Leadoperator – wie betreibt man so einen Flughafen? – Da heißt es aber in der Beantwortung der Kleinen Anfrage, dass die erst im Sommer 2022 gegangen seien. Und es heißt weiterhin, dass – jetzt muss ich genau schauen – im Februar 2023 das Management ohne Zustimmung der Gesellschafter eine Änderungsvereinbarung zum Konzessionsvertrag unterschrieben habe, wo der Vertrag einfach mal bis 2060 weitergeht. Das finde ich ein bisschen erläuterungsbedürftig, damit es nicht heißt: Wir dürfen nicht kündigen, wir dürfen nichts machen, aber die andere Seite darf unendlich verlängern. – Das ist mit Sicherheit kein internationaler Rechtsstandard, aber vielleicht können Sie das sicherlich ganz einfach erhellen.

Aber, wie gesagt, erst einmal: Was ist das wert? Wie definiert die Hessische Landesregierung „militärische Nutzung“? Und was geht rechtlich?

Minister **Michael Boddenberg**: Ich fange an, weil ein Teil der Fragen durchaus erkennbar das Motiv hat, wie wir dazu stehen.

(Zuruf Abg. Marion Schardt-Sauer)

– Das müssen Sie sich jetzt schon anhören, Frau Kollegin.

Ich fange bei dem ersten Bild an, nämlich Geld gegen Moral zu stellen.

(Abg. Marion Schardt-Sauer: Das haben Sie das letzte Mal gemacht!)

– Nein, Sie haben das gerade wortwörtlich so vorgetragen.

(Abg. Marion Schardt-Sauer: Nein, das kann man im Protokoll nachlesen!)

– Darf ich antworten?

(Abg. Marion Schardt-Sauer: Gerne!)

Sie bringen einen möglichen Wert des Unternehmens oder der Anteile des Unternehmens an Thalita auf Zypern mit 100 % Holdingfunktion – das nenne ich jetzt einmal so – an der Betreiber-gesellschaft NCG in Zusammenhang mit einem moralischen Aspekt, nämlich, indem Sie sagen: Euch ist das eine wichtiger als das andere.

Das Bild ist unerträglich und menschenverachtend, wenn Sie irgendjemanden an der Seite dieses Tisches damit meinen sollten; denn ich könnte die andere Frage stellen in Zusammenhang mit Moral – Herrn Schulte hat das eben angedeutet –: Wie würden Sie es eigentlich finden – ich komme gleich zu dem Wert, Herr Schulte kommt dazu vielleicht mit zwei bis drei Zusatzsätzen auch – und wie würde die nächste Sondersitzung des Haushaltsausschusses von Ihnen über-schrieben werden, wenn irgendjemand auf die Idee kommt und sagt: Ihr habt einen Wert von 100 oder 200 Millionen € oder was auch immer Herrn Putin überlassen? Das gesamte Sanktionsre-gime aller Beteiligten in Nordamerika, in Kanada und natürlich insbesondere in der Europäischen Union hat genau die gegenteilige Absicht, nämlich den Vermögen Putins zu schaden und sie, wo auch immer sind handhabbar und greifbar sind, zu beschlagnahmen. Schauen Sie einmal in ent-sprechende Verlautbarungen des Bundeswirtschaftsministeriums, der Sanktionsregime und in entsprechende Fragestellungen, die zu Recht seit Februar letzten Jahres gestellt werden.

Ich stelle eine Gegenfrage. Wie würden Sie als Oppositionspartei politisch agieren und mit dem Vorwurf umgehen: Boddenberg, Aufsichtsratsvorsitzender, Vorstand, Fraport haben Herrn Putin Vermögen überlassen? – Ich frage das nur. Sie müssen das nicht beantworten. Es ist auch nicht mein Recht, Fragen zu stellen. Aber ich will das genau deswegen tun, weil Sie einen moralischen Aspekt eingebracht haben.

Zum Wert kann ich nur so viel sagen: Sie haben zu Recht auf die Abschreibung hingewiesen. Das ist eine rein bilanzielle Frage. Das ist nach Bilanzierungsregeln, wie Sie wahrscheinlich wis-sen, erforderlich. Aber Sie haben natürlich am Ende des Tages auch das Erfordernis, zu prüfen: Gibt es potenzielle Werte, die möglicherweise Kläger – die Aktionäre sind angesprochen worden – einklagen könnten? Da reden wir nicht von Herrn Putin. Da wäre ich bereit, um es salopp zu formulieren, zu sagen: Wenn er klagt, wäre mir das egal. – Da reden wir von Aktionären, von deren Anwälten in den Vereinigten Staaten oder wo auch immer auf der Welt. Da reden wir von den Mitgesellschaftern von Thalita. Das sind eben nicht nur russische Mitgesellschafter, sondern

auch Mitgesellschafter aus dem arabischen Raum. Es gibt ziemlich viele, die auf die Idee kommen und Schadensersatz- sowie Haftungsansprüche geltend machen könnten. Das hat Herr Schulte eben angesprochen.

Ich kann Ihnen eine Größe nennen – Frau Weismantel, Sie korrigieren mich –: 10,5 % der Anteile sind für rund 100 Millionen € im Jahr 2016 verkauft worden. Wir reden jetzt über 25 % der Anteile. Ich sage aber ausdrücklich, dass die Erwartung eben nicht ist, dass wir nur ein bisschen zuwarten müssen, bis dieser Wert wieder aufgeholt wird. Das sage ich ausdrücklich. Ich stelle vielmehr lediglich fest, dass das Volumina sind, bei denen man damit rechnen muss, dass Klägerinnen und Kläger sie geltend machen werden – plus möglicherweise noch weitere Schadensersatzforderungen für den Fall der Reputationsschäden von Mitgesellschaften, weiß der Teufel was.

Sie sind Juristin

(Zustimmung Abg. Marion Schardt-Sauer)

und wissen das alles. Sie wissen vor allen Dingen, dass es auch die Verantwortlichkeit von Aufsichtsräten und Vorständen gegenüber den Eigentümern und gegenüber dem Kleinaktionär gibt. Ich finde: Diese Verantwortung sollte jeder, der ein solches Amt hat, ernst nehmen. Da kann man und muss man vielleicht kurz ins Aktienrecht blicken. Ich bin, anders als Sie es sind, kein examinierter Jurist, aber es gab einmal einen Bundesminister, der gesagt hat, er sei Erfahrungsjurist; vielleicht darf ich da nicht nur aus den letzten drei Jahren, sondern auch aus früheren Erfahrungen berichten, dass das höchst problematisch ist. Das wissen Sie.

Insofern würde ich abschließend sagen: Sie wollen ein zweites Bild stellen, indem Sie insinuiieren, dass sich Aussagen geändert haben. Wenn sich Aussagen geändert haben oder anders sind – – Manchmal werfen Sie auch vor, dass sie gleichlautend sind. Das liegt dann daran – ich habe mir gerade geben lassen, was Sie im März angefragt haben –, dass die Fragen die gleichen sind. Dann kriegen Sie auch die gleichen Antworten für den Fall, dass sich die Umstände nicht verändert haben. Im Verlaufe des Prozesses, also des Ablaufs dieser schlimmen Ereignisse seit dem 24. Februar, hat es allein in den Sanktionsregimen x-fache Veränderungen und Nachschärfungen gegeben.

Auch da empfehle ich, einmal auf die Seite des Bundeswirtschaftsministers zu FAQ, was das Thema der Russlandsanktionen anbelangt, zu blättern. Da sehen Sie, in welcher Vielfalt Unternehmen dort offensichtlich tätig sind und gleiche Fragen, aber in unterschiedlicher Form, stellen. Die einen sind dort mit eigenem bilanzierten Vermögen, andere sind Teilhaber, wieder andere haben Dienstleistungsverträge, die vor dem Krieg geschlossen worden sind und, und, und. Ich glaube: 70 oder 80 Fragen werden dort beantwortet. Das ist hochkomplex.

Ich habe dieser Tage in der Zeitung gelesen, dass irgendwo ca. 250 westliche bzw. deutsche Unternehmen dort noch in irgendeiner Form unterwegs sind und viele dort herauswollen, das aber nicht hinbekommen – mit ähnlichen, häufig ganz anderen Gründen. Manche machen dort Geschäfte – da können wir gern über Moral reden –, die vorsätzlich und bewusst sagen: Wir wollen dort weiter unsere Umsätze und Gewinne machen. Da bin ich gern bereit, mit Ihnen über Moral zu reden.

Aber nach dem, was wir hier heute vorgetragen haben, gern weiter vortragen und gern auch in weiteren Sitzungen vortragen, dürfte doch irgendwie eine Frage berechtigt sein – ich habe sie eingangs gestellt –: Können Sie mir einmal sagen, welches Motiv ich als zuständiger Minister haben sollte? Können Sie mir einmal ein einziges Motiv nennen?

(Zuruf Abg. Marion Schardt-Sauer)

– Nein, kann ich nicht; denn hier sind Zuhörer, und Sie wollten Öffentlichkeit. Dann bekommen Sie den Teil halt auch von mir vorgetragen. Nennen Sie mir ein einziges Motiv. Da, wo es ging – ich habe es eingangs angesprochen: Messe, Hahn als Beispiele –, haben wir sofort vollzogen. Sie werden Mailverkehre, hausintern – ich kann Ihnen eine Mail vom 21. Februar, also drei Tage vor Kriegsbeginn, zeigen –, finden, wo ich mit dem Thema Pulkovo schon auf den Abteilungsleiter zugegangen bin und gesagt habe: Da droht, irgendein Problem auf uns zuzukommen. – Drei Tage vor dem Krieg.

Da verstehen Sie bitte, dass ich es sehr akribisch berichte – das zu tun, habe ich mit den Antworten versucht –, aber nicht in irgendeiner Form prosaisch antworte oder aus welchen Gründen auch immer Antworten etwas weiter, tiefer, breiter anlege, weil ich genau weiß, dass Sie Lust haben, die nächste Sondersitzung wann auch immer zu veranstalten. Das können Sie machen; das ist Ihr gutes Recht. Aber dann ist es mein gutes Recht, sehr durchstrukturiert, formal sowie so erforderlich und so umfangreich wie nötig zu antworten. So werde ich das auch zukünftig handhaben.

Jetzt kann vielleicht Herr Dr. Schulte das eine oder andere anfügen, wonach Sie gefragt haben.

(Abg. Marion Schardt-Sauer: Es gibt keine Bewertung der Landesregierung!)

– Auf Ihren Zwischenruf: Die Bewertung habe ich eben, glaube ich, mehrfach vorgenommen. Die habe ich mehrfach vorgenommen. Sie werden mich gar nicht dazu verleiten, jetzt emotional zu werden. Ich glaube, ich habe sehr klar dargelegt, wie wir die einzelnen Vorgänge, über die in der Presse Bericht erstattet worden ist, bewerten.

Herr **Dr. Stefan Schulte**: Ich kann ergänzend gern Stellung nehmen. Wir haben die Beteiligung und die Darlehensforderung – es geht um die Darlehensforderung – vollständig abgeschrieben. Nach internationalen Rechnungslegungsstandards ist das die Einschätzung des Vorstandes, und zwar nicht, weil wir dauerhaft den Wert einer Beteiligung nicht sehen – das ist gar nicht die Frage –, sondern weil wir aus sanktionsrechtlichen Gründen in absehbarer Zeit eine Bedienung des Darlehens nicht erwarten können. Das ist eigentlich der Triggerpoint dabei – sanktionsrechtlich.

Das heißt: Welchen Wert diese Beteiligung jetzt selbst hat, kann ich Ihnen heute gar nicht sagen. Wir sind nicht vor Ort. Wir kennen auch die Zahlen nicht. Wir haben keine Geschäftstätigkeit. Ich kann Ihnen nur das Beispiel nennen, das Herr Boddenberg gerade angesprochen hatte, dass wir im Jahr 2016 10,5 % für grob 100 Millionen € verkauft haben. Das heißt: Damals lag der Wert dieser Beteiligung in Sankt Petersburg irgendwo bei 1 Milliarde € – Gesamtwert, für 100 %. Wo er heute liegt? Keine Ahnung. Das hängt auch ganz stark davon ab: Wie wird sich das Geschäft

in Sankt Petersburg weiterentwickeln? Wie lange wird der Krieg dauern? Was wird mit sanktionsrechtlichen Fragestellungen passieren?

Und trotzdem, unabhängig davon, habe ich vorhin auch sehr klar ausgeführt: Wir wollen aus dem Engagement aussteigen. Wir prüfen intensiv Handlungsoptionen, wie wir aussteigen können. Nur eines wollen wir definitiv nicht, nämlich, dass wir dann verklagt werden und dass wir dann Schadensersatzforderungen bekommen. Das war das, was Sie angesprochen haben: Wird uns Herr Putin verklagen? – Es geht nicht um Herrn Putin, um das sehr offen zu sagen. Es geht vor allem um die Mitgesellschafter, um Banken international. Wir haben Mitgesellschafter aus dem arabischen Raum und aus dem übrigen internationalen Raum drin. Wenn sie natürlich sehen, dass wir vertragsbrüchig herausgehen, werden sie alles tun, um zu versuchen, uns einen Schaden vor internationalen Gerichten etc. anzulasten. Dieses Risiko werden wir definitiv nicht eingehen; denn, wenn nur annähernd der Wert der Beteiligung in der Größenordnung liegen würde, die ich vorhin genannt habe, ohne dass ich weiß, wo sie heute liegt, könnte es gegebenenfalls zu Schadensersatzpflichten in einer Größenordnung kommen, denen wir dieses Unternehmen sicherlich nicht aussetzen und bei denen wir uns sicherlich nicht selbst dafür haftbar machen werden.

Die andere Frage ist natürlich: Was ist denn mit einem Kleinanleger? Sie können die Aktien in den USA oder wo auch immer – – Vielleicht nicht in den USA; ich ziehe den Kommentar zurück. Wir haben viele Tausend Kleinanleger. Wenn er sich erinnert: „Damals, 2016, habt ihr doch 100 Millionen € für 10 % bekommen“ – ganz grob gesprochen –, fragt er sich: „Und jetzt soll das null sein? Wieso verschenkt ihr etwas?“ Auch damit werden wir sicherlich sehr vernünftig umgehen. Noch einmal, der Hauptsatz heißt: Wir versuchen, das Engagement zu beenden, aber vertragskonform.

Auf Ihre Frage hin: Als Leadoperator wird man bei diesen Konzessionen mit einer Verpflichtung eingesetzt, für einen gewissen Zeitraum die Anteile nicht zu veräußern und nicht unter eine gewisse Mindestbeteiligung zu gehen. Das ist in diesem Fall der April 2025. Wir haben 2009 begonnen – das hat Herr Boddenberg vorhin ausgeführt – und die Konzessionsverträge unterschrieben. 2010 ist das Geschäft losgegangen, also die ersten 15 oder 16 Jahre. Bis dahin können wir vertragskonform gar nicht heraus, danach können wir – aber auch nur mit Zustimmung. Auch danach: nur mit Zustimmung. Das ist übrigens international völlig üblich. Sie können danach auch nur an einen Flughafenbetreiber mit gewissen Mindestanforderungen verkaufen, die Ihnen im Konzessionsvertrag festgelegt sind; denn der Leadoperator selbst ist nicht derjenige, der irgendwie Leistungen vor Ort erbringt. Darum geht es dabei nicht. Es geht darum, dass ein Gesellschafter im Gesellschafterkreis Ahnung von Flughafengeschäften, wenn ich das so salopp formulieren darf, haben soll.

Gemeinschaftlich ist immer alles änderbar. „Gemeinschaftlich“ heißt: wenn alle dem zustimmen. Einseitig ist es nicht änderbar. Also: Auch nach 2025 brauchen wir, wenn wir herauswollen, erstens einen potenziellen Käufer und zweitens die Zustimmung der Mitgesellschafter, verschiedener staatlicher Stellen etc., aber weniger Zustimmung, als wir jetzt aktuell brauchen.

Zur Verlängerung bis 2060 kann ich Ihnen gar nichts sagen. Wir sind nicht daran beteiligt. Wir kennen auch keine Details.

(Minister Michael Boddenberg: Durch den Konzessionär!)

Wir sind ja nicht der Konzessionär. Gehandelt haben müssen dort – voraussichtlich zumindest, ohne dass wir die Verträge kennen; wir kennen sie nicht – die Stadt Sankt Petersburg und die Betriebsgesellschaft NCG – auf der Ebene. Aufseiten der Gesellschafter gab es gar keine Handlung – das kann auch nicht sein aufgrund der sanktionsrechtlichen Vorschriften. Die Corporate Governance ist im Moment nicht intakt aufgrund der sanktionsrechtlichen Vorschriften. Das funktioniert nicht.

Vielleicht war ich bei meiner Aussage nicht präzise, aber ich dachte, ich hätte auch damals schon sehr klar in der Ausschusssitzung formuliert, dass wir kein eigenes Fraport-Personal in Sankt Petersburg mit Beginn des Krieges hatten. Wir hatten ein Vorschlagsrecht für zwei Positionen auf Managementebene; das war aber kein Fraport-Mitarbeiter, sondern das war ein Drittmitarbeiter vom Markt, der damals auf eine Position – – Frau Weismantel weiß es, der CEO war das. Den konnten wir eben nicht sofort abziehen. Es ist kein Fraport-Mitarbeiter gewesen, der dann aber auch später gegangen ist. Korrigieren Sie mich, wenn ich falschliege: Er ist meines Wissens auch gegangen.

(Frau Denitza Weismantel: Ja, genau, richtig!)

– Genau. – Warum sagen wir immer wieder: Das ist ein ziviler Flughafen? Das ist ein ziviler Flughafen, weil er gar nicht der militärischen Flugsicherung angeschlossen ist. Er ist nur der zivilen Flugsicherung angeschlossen.

Wenn Sie sich zweitens die Konzessionsfläche anschauen, sehen Sie: Sie hat mit militärischer Nutzung gar nichts zu tun. Das sind im Wesentlichen Terminalanlagen und Vorfelddanlagen. Dass dazu eine Landebahn gehört, ist richtig. Die Landebahn managen nicht wir. Bei internationalen Konzessionen ist es immer so üblich, dass zwar der Konzessionär eine Landebahn instand setzen muss, aber nicht für die Frage verantwortlich ist und leider auch keinerlei Zustimmungs- und Mitspracherecht hat, welches Flugzeug dort landet oder startet – null.

In diesem Fall ist es dann auch noch so, dass vom gesamten Flughafen Sankt Petersburg nur ein Teil die Konzessionsfläche ist – Herr Boddenberg hat das vorhin auch angesprochen –, sondern es gibt noch weitere Teile. Darum: Auch dort haben wir im Moment keine Informationen, außer denen, die in der Presse zu lesen sind, welche Flugzeuge dort starten oder landen. Aber im Wesentlichen sind es definitiv zivile Flugzeuge.

Ob dazwischen auch ein Cargoflugzeug ist? Sie haben Presseberichte zitiert. Das kann sein. Das können wir nicht weiter kommentieren. Vor allem: Wir wissen gar nicht, was da drin ist, weil wir die Cargohallen nicht betreiben. Das ist nicht unsere Zuständigkeit. Wir sowieso nicht, aber auch nicht die Betriebsgesellschaft NCG. Wir sind da komplett draußen. – Vielleicht so weit noch ergänzende Antworten.

Vorsitzende: Vielen Dank. – Dann ist jetzt der Nächste auf meiner Rednerliste der Kollege Marius Weiß.

Abg. **Marius Weiß**: Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. – Ich will gerne ein oder zwei Vorbemerkungen machen, auch in Ihre Richtung, Herr Minister, weil Sie am Anfang Ihrer Ausführungen ein bisschen Kritik gegenüber den Oppositionsparteien bezüglich der Sitzung sowie unserer Fragenkataloge vorgebracht haben und dabei auch das Wort Wahlkampf verwendet haben.

(Zuruf Minister Michael Boddenberg)

– Doch, doch haben Sie eben, ich habe schon genau zugehört. Wenn so ein Vorwurf vorgebracht wird, will ich natürlich als erstes sagen: Man muss einmal darüber nachdenken, ob Ihnen das zusteht. Wenn die Regierungsfractionen so etwas anmerken, ist das etwas anderes. Ich will jedenfalls an der Stelle sagen, dass wir uns zumindest in dieser Causa bisher sehr zurückgehalten haben. Bis jetzt hatten wir dazu keinerlei parlamentarische Initiative dazu eingebracht, keinen dringlichen Berichtsantrag, keinen Berichtsantrag. Wir haben uns auch mit öffentlichen Kommentierungen diesbezüglich sehr zurückgehalten. Den Vorwurf, dass es hier um Wahlkampf oder sonstiges geht, weise ich jedenfalls für uns entschieden zurück.

Worum es geht, ist, dass Sie beim letzten Mal und auch eigentlich immer gesagt haben, es gebe keine rechtlichen Möglichkeiten, aus der Vertragsgestaltung auszusteigen. Das haben wir zur Kenntnis genommen. Wir verlangen nichts Unmögliches. Das haben wir bis jetzt nicht, das verlangen wir auch heute nicht. Wir sitzen hier, weil es eine aktuelle Berichterstattung gibt, aus der sich für uns zwei Fragen ergeben haben. Die erste Frage ist: Hat sich die Sach- und Rechtslage zu den Antworten, die wir bisher in den Sitzungen bekommen haben, geändert? – Der zweite Punkt ist: Hat die Landesregierung das Parlament in den Sitzungen hier immer umfassend und richtig informiert? – Das sind die beiden Fragen, die sich bei uns aufgrund der Berichterstattung ergeben haben. Wenn wir da nicht nachfragen würden, würden wir unseren Job nicht machen. Diese beiden Punkte möchte ich deswegen als Vorbemerkung voranstellen.

Dann fange ich mit meinen konkreten Nachfragen an. Ich würde, weil sich Herr Schulte hier geäußert hat, mit ihm anfangen. Herr Schulte, herzlichen Dank, dass Sie da sind und gleich Ihre ganze Kommunikationsabteilung mitgebracht haben. Ich habe ein paar Nachfragen bzw. konkrete Fragen an Sie. Das Erste ist: Wenn wir jetzt feststellen können, wir haben keine rechtliche Möglichkeit, aus der Vertragsgestaltung auszusteigen – ich glaube, aus 2009 ist der Vertrag, und ich meine, mich richtig zu erinnern –, würden Sie dann in der Ex-Post-Betrachtung sagen, dass das für Fraport günstige Verträge waren, die damals abgeschlossen wurden? Was nützt eine Force-majeure-Klausel, wenn die nur auf meine eigene Leistung bezogen gilt, sie also nur gilt – wie es der Minister eben gesagt hat –, wenn ich selbst durch höhere Gewalt nicht in der Lage bin, meine Leistung zu erbringen? Da geht es noch um andere Punkte. Das hat in solchen Klauseln beispielsweise auch etwas mit Zumutbarkeit zu tun. Was ist mir als Vertragspartner noch zuzumuten, um meine Leistung zu erbringen? Daher hätte ich dazu gerne eine Bewertung.

Beim zweiten Punkt geht es mir um Informationsrechte. Herr Schulte, Sie haben eben gesagt, Sie hätten keinen Einblick in Flugbewegungen. Das hat mich an zwei Stellen gewundert, zu denen ich Sie bitten würde, das zu erläutern. Erstens. Auch als Minderheiteninhaber – so kenne ich das zumindest – und Minderheitsbeteiligter hat man sehr wohl Informationsrechte. An dieser Stelle müssten diese über die Betreibergesellschaft, die NCG, bestehen. Haben Sie diese ge-

nutzt? Haben Sie auch aufgrund der Berichterstattung Ihre Informationsrechte genutzt, um nachzufragen, in welcher Art und Weise der Flughafen genutzt wird, ob dort aus einem zivilen Flughafen ein militärischer gemacht wird? Haben Sie diese Informationsrechte genutzt?

Zweitens. Sie haben gesagt, Sie hätten keinen Einblick in Flugbewegungen. Sie haben die Flugbewegungen – auch was St. Petersburg betrifft – und auch die Passagierzahlen bis letztmals Januar 2022 immer veröffentlicht. Es gibt jährliche Berichte und monatliche Pressemitteilungen der Fraport über die Verkehrszahlen. Daran hat man gesehen – im Januar 2022 gab es den Rückblick auf das gesamte Jahr 2021 –, dass sich das als einzige Auslandsbeteiligung der Fraport positiv entwickelt hat. Quasi noch aus Corona heraus hat es ein enormes Wachstum bei den Passagiers- und Verkehrszahlen gegeben. Das konnte man im Jahresbericht 2021 nachlesen, der im Januar 2022 veröffentlicht wurde. Dann wurde im Februar 2022 der Monatsbericht für Januar 2022 veröffentlicht. Auch in diesem sind wirklich gute Zahlen ausgewiesen. Es steht sogar darin:

Gegenüber dem Vergleichsmonat 2019 verzeichneten die Flughäfen im internationalen Portfolio mit Ausnahme von St. Petersburg weiterhin Rückgänge. Der russische Airport verbuchte im Vergleich zum Januar 2019 einen Zuwachs um 10,5 Prozent.

Das heißt, von den Auslandsbeteiligungen war St. Petersburg jedenfalls bis zu dem Zeitpunkt, an dem man es nachvollziehen kann, nämlich Januar 2022, die erfolgsreichste, was das Wachstum anbelangt.

Deswegen nun meine konkreten Nachfragen dazu. Warum haben Sie die Verkehrs- und Passagierzahlen ab Februar 2022 nicht mehr veröffentlicht? Wie sind die Zahlen für das gesamte Jahr 2022? Das würde mich interessieren, weil ich wissen möchte, ob die sich weiterhin positiv entwickelt haben, ob St. Petersburg vielleicht sogar von den internationalen Sanktionen in Form eines höheren Inlandverkehrs profitiert hat. Mich würde auch interessieren: Sind diese guten Zahlen des Flughafens in St. Petersburg in irgendeiner Weise in die Abwägung eingeflossen, ob man sich von diesem Engagement trennen will? – Das würde mich an der Stelle auch interessieren.

Dann meine letzte Frage an Sie, Herr Dr. Schulte. Sie haben etwas von schadensersatzpflichtig und Wertverlust gesagt. Wie ist im Moment der Wert des Flughafens? Mit welchem Wert steht er in der HGB-Bilanz? Ich glaube, 10 Millionen € war der Wert, den der Minister beim letzten Mal hier genannt hat. In der letzten Sitzung hat er hier aber auch etwas über Reputationsschaden gesagt. Für die Kleinanleger, von denen Sie mehrfach gesprochen haben, ist nicht nur wichtig, wie die Vermögenswerte sind, sondern es ist natürlich auch wichtig, was die Firma, von der ich Anteilscheine habe, für eine Reputation hat. Das heißt, wie sie angesehen ist. Spielt das in irgendeiner Art und Weise da mit rein? Wägt man das eine gegen das andere ab? Dazu würde mich noch eine Einschätzung von Ihnen interessieren.

Wenn ich darf, Frau Vorsitzende, würde ich meine Fragen an Herrn Boddenberg gleich mit anschließen. Sie haben von einem Bericht des Auswärtigen Amts hier erzählt, der als NfD eingestuft sei. Es gibt Richtlinien für den Umgang mit Verschlussachen im Hessischen Landtag. Das ist die Anlage 2 zur Geschäftsordnung des Landtags. Danach kann über als NfD eingestufte Unterlagen selbst in öffentlichen Sitzungen berichtet und diese vorgelegt werden. Können Sie uns sagen, was in diesem Bericht des Auswärtigen Amts, der als NfD eingestuft war, konkret steht?

Wenn Sie das nicht in öffentlicher Sitzung sagen können, würden Sie das dann eventuell in einem sich anschließenden nicht öffentlichen Teil machen?

Zweite Frage an Herrn Boddenberg. Das waren nicht die ersten Berichterstattungen, die wir von einem Recherchenetzwerk haben. Wir haben vom 7. April 2022 einen Bericht vom Süddeutschen und vom Westdeutschen Rundfunk über möglichen militärischen Flugverkehr in Pulkovo. Wir haben von hessenschau.de am 30. März 2022 eine große Berichterstattung über eine militärische Kommandantur vorliegen, die auf dem Flughafen vorhanden sein soll. Ehemalige Rüstungsexperten, Militärexperten – hier z. B. der Berliner Militärforscher Wolfgang Richter, Oberst a. D., der früher selbst häufiger in Pulkovo war – halten die Berichterstattung für plausibel. Er geht davon aus, dass das russische Militär auch zivile Flughäfen nutzt.

Jetzt kommt noch die Berichterstattung des Recherchenetzwerks hinterher. Das ist also nicht die erste, sondern es gibt schon eine Vielzahl an Berichterstattungen. Sind Sie denn angesichts der Summe der Berichterstattungen immer noch der Meinung, wie Sie es am Anfang dargestellt haben, dass es keinen Nachweis darüber gibt, ob der Flughafen militärisch genutzt wird?

Die letzte Frage, dann höre ich wirklich auf. Herr Boddenberg, Sie haben im Haushaltsausschuss am 23. März mehrfach gesagt, dass Sie sich vom Bundesfinanzminister und auch von Ihren Ministerkollegen der anderen Bundesländer informieren lassen wollen, wie diese mit Beteiligungen an Unternehmen in Russland oder mit Geschäftsbeziehungen nach Russland umgehen. Dann zitiere ich Sie hier aus dem Protokoll auf Seite 19:

Ich will wissen, wie das dort im jeweiligen Einzelfall gehandhabt worden ist. Das würde ich gerne unaufgefordert berichten. Das sage ich Ihnen hiermit zu.

Ich habe so einen Bericht noch nicht vernommen. Deswegen würde ich Sie fragen: Was ist denn aufgrund dieser Abfrage bei Herrn Lindner und Ihren Ministerkollegen herausgekommen, wie andere Länder mit solchen Beteiligungen in Russland umgehen?

Minister Michael Boddenberg: Okay, darauf antworte ich gerne. Zu dem Thema NfD bin ich sehr einverstanden, dass wir das tatsächlich am Ende in nicht öffentlicher Sitzung machen. Ich glaube, das wird am Ende an der Sache nichts verändern. Wir haben den Hinweis aus dem Auswärtigen Amt bekommen, dass sie das entsprechende Dokument zurückhaben wollen. An dieser Stelle möchte ich aber auch sagen, dass das aus meiner Sicht ein ziemlich normaler Vorgang ist, solche Dokumente als NfD einzustufen. Das ist völlig üblich. Das kenne ich aus vielen anderen Kontexten. Wenn Sie als Minister eine Auslandsreise machen, bekommen Sie irgendein Bulletin aus dem Auswärtigen Amt und schicken es danach wieder dorthin zurück, weil das so vorgesehen ist. Das können wir nachher nach Ausschluss der Öffentlichkeit gerne besprechen.

Zu dem Punkt, an den Sie mich gerade erinnern haben. Helfen Sie mir: Welche Sitzung war das?

(Abg. Marius Weiß: 23. März 2022!)

– Ja, gebe ich zu, das habe ich möglicherweise aus dem Blick verloren. Eines habe ich in Erinnerung – tut mir leid, wenn ich das nicht berichtet hatte –: Beim damaligen niedersächsischen

Finanzminister gab es ähnliche Konstrukte, auch mit Blick übrigens auf VW und viele andere mehr. Ich müsste mich wirklich besinnen, wie diese geantwortet haben, aber ich hole das nach. Es tut mir leid, das habe ich einfach aus dem Blick verloren. Das war keine böse Absicht. Ich weiß von einzelnen, wenigen Gesprächen, die man dann in Folge hatte, weil ich auch gefragt worden bin, was da im Hessischen Landtag zum Stichwort St. Petersburg Thema ist. Ich weiß, dass mich andere darauf angesprochen haben, aber ich möchte dazu nichts Falsches sagen, wenn ich das jetzt hier vortrage, weil ich es nicht in Erinnerung habe, wie das seinerzeit beantwortet worden ist.

Wenn Sie auf die ersten Berichte in der hessenschau und aus anderen Quellen verweisen, möchte ich noch einmal sagen: Es gibt keine belastbaren Erkenntnisse. – Ich habe gerade noch einmal in den FDP-Antrag geschaut. An irgendeiner Stelle wird alleine schon durch die Formulierung deutlich, dass auch Sie sagen: offenkundig, aber nicht nachweislich. – Die Formulierung hatte ich gerade gesucht. Ich glaube, Sie alle haben zu Recht gewisse Vorsicht bei der Formulierung Ihrer Fragen walten lassen, weil es am Ende des Tages das eine oder andere Bild gibt – gar keine Frage –, aber auf der anderen Seite steht die Frage, welche Nutzung – das ist von Herrn Schulte eben mehrfach angesprochen worden – schlichtweg teilweise auch nur spekulativ ist. Ich sage das in aller Vorsicht, weil Sie von der Notlandung eines Bombers gesprochen haben und die Tatsache, dass es sich um ein solches Fluggerät handelt, ist möglicherweise ein Nachweis, der solches darlegt. Zu den einzelnen Flügen habe ich in der Beantwortung der dringlichen Berichtsansträge – jedenfalls über jene, die in der jüngsten Berichterstattung Erwähnung fanden – alles Notwendige gesagt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich bitte um Entschuldigung, ich würde gerne nur eine Bemerkung machen, damit wir nicht auf dem falschen Schiff bleiben. Was der Kollege Weiß über die Behandlung von Verschlussachen gesagt hat, ist unrichtig. Auch NfD-Verschlussachen unterliegen, da es Verschlussachen sind, der Verschwiegenheit. Insoweit sind sie nicht in öffentlicher Sitzung zu behandeln, nur damit Klarheit herrscht.

(Abg. Marius Weiß: Das kann der Ausschuss beschließen!)

Etwas anderes ist die Vorhaltung von NfD-Akten im Untersuchungsausschuss.

(Abg. Marius Weiß: Der Ausschuss kann das beschließen!)

Das gilt nach den Richtlinien für die Behandlung von Verschlussachen nach unserer Geschäftsordnung eindeutig nicht für den Ausschuss hier. Nur damit Sie es wissen.

Vorsitzende: Vielen Dank für Ihren Hinweis, Herr Kaufmann. Wir hatten das Problem schon gelöst, weil Herr Staatsminister Boddenberg zugesagt hat, in nicht öffentlicher Sitzung über dieses Dokument zu berichten. Daher war das schon erledigt.

Herr Dr. Schulte, möchten Sie noch ergänzen?

Herr **Dr. Stefan Schulte**: Ich kann zu dem einen oder anderen Punkt noch einmal ergänzen bzw. auf die an mich direkt gerichteten Fragen eingehen. Bei allen unternehmerischen Entscheidungen werden natürlich Reputationsthemen, Reputationsschäden, wie Sie es genannt haben, immer mit abgewogen. Das ist vollkommen selbstverständlich. Darauf will ich jetzt aber gar nicht weiter eingehen; denn im Moment steht direkt keine Entscheidung an. Wir können erst dann entscheiden, wenn wir einen Weg gefunden haben, wie wir entscheiden können. Das haben wir vorhin ausgeführt.

Zu der HGB-Bilanz. Das ist auch in der HGB-Bilanz voll abgeschrieben. Die 10 Millionen € sind jetzt auf 0 gesetzt.

Warum veröffentlichen wir das nicht mehr? Das ist relativ schlicht. Wir haben mitgeteilt, dass wir uns vollständig zurückgezogen haben. Wir haben keine Mitarbeiter, wir haben keine Informationen von vor Ort. Natürlich können wir hier und da anfragen, aber auch dort werden die Informationen eben immer dünner oder zum Teil bekommen wir gar keine Informationen mehr, weil wir das Engagement ruhend gestellt haben. Wenn Sie das ruhend stellen, gilt das beidseitig. Natürlich können wir trotzdem Verkehrszahlen sehen. Verkehrszahlen werden auch in Russland veröffentlicht. Vor dem Hintergrund kann ich Ihnen sagen: Das, was wir in russischen Gazetten, in internationalen Statistiken etc. sehen, ist, dass sich der Flughafen weiterhin gut entwickelt hat. Er hat ein Verkehrsaufkommen, das sogar über dem Vorkrisenniveau liegt. Der Domestikverkehr ist sehr, sehr stark gewachsen. Der internationale Verkehr ist natürlich aufgrund der Sanktionen stark rückläufig. Auch da gibt es anscheinend wieder erste Zuwächse. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Detaillierter sehen wir es nicht. Diese Informationen sind aber öffentlich zugänglich. Das hat nichts mit einer Gesellschafterstellung zu tun.

Wie laufen Verträge bei Konzessionen? Bei Konzessionen – so war es auch in Russland – gibt es eine Auktion. Die Verträge werden vorgegeben. Sie müssen dann entscheiden, ob Sie dafür bieten. So machen wir das auch bei vielen, vielen anderen, ob das Griechenland, Brasilien oder Peru usw. ist. Das heißt, wir bilden uns immer eine Meinung, ob wir im Gesamtset der Verträge, der Vertragsklauseln und der wirtschaftlichen Einschätzung bieten sollen. Da gibt es Auktionen, wo wir nicht bieten, jene, wo wir bieten aber leider verlieren, und dann gibt es welche, bei denen wir gewinnen. Das geschieht normalerweise fast immer in einem Kooperationsmodell mit Mitgesellschaftern. Wir versuchen heute allerdings tatsächlich in der Regel eher eine Mehrheitsposition einzunehmen, also Mehrheitsgesellschafter zu sein, weil wir dann auch andere Möglichkeiten haben. Das ging damals in Russland nicht. Das war meines Wissens – nageln Sie mich bitte nicht darauf fest – damals nicht zulässig, sondern es musste eine Konstellation sein, wobei die Mehrheit in russischer Hand liegt. Das ist der Hintergrund, aus dem die Gesellschafterstellung damals in der Form zustande kam. Mit der Zeit hat sich diese allerdings verändert. Das muss man sich in der Gesamtschau immer wieder anschauen.

Force-majeure-Klauseln sind dann in aller Regel in solchen Verträgen auf der Konzessionsebene und nicht auf einer Gesellschaftervertragsebene. Das ist vollkommen unüblich, aber das Modell ist auch ein anderes; denn wir sind immer davon abhängig, dass ein Staat eine Konzession ausschreibt. Mit der Ausschreibung gibt er das Vertragsset schon heraus. Dann entscheiden wir, ob wir bieten. Ich glaube, wir sind uns alle einig, 2009 – das hat auch einen Vorlauf, 2006, 2007,

2008 – hat niemand damit gerechnet, dass es zu diesem Krieg kommt, den wir – das habe ich vorhin schon sehr klar gesagt – verurteilen.

Es geht hierbei um die Frage, wie wir aus dem Engagement ausscheiden können. Es hat nichts mit Werten und ähnlichem zu tun, aber natürlich schon damit, dass wir es vertragskonform hinkommen müssen, um uns nicht Schadensersatzforderungen stellen zu müssen und dann nicht in Haftung genommen zu werden. Ich glaube, das waren die wesentlichen Fragen, die an mich gerichtet wurden.

Minister **Michael Boddenberg**: Ich wollte nur noch eines kurz nachlegen. Ich habe gerade mit Herrn Weigel, den Sie ja kennen, gesprochen. Ich bin mir ziemlich sicher, ich habe das Thema, welches Sie angesprochen haben – Lindner sowie Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Kabinetten –, relativ zeitnah in einer FMK angesprochen. Ich bin aber nicht sicher, ob das protokolliert worden ist, was dort beigetragen worden ist. Ich versuche, das noch nachzuholen. Sie können davon ausgehen, dass Herr Weigel das auf die Wiedervorlage legt, sodass wir das in der nächsten Sitzung nachholen.

Vorsitzende: Vielen Dank, dann hat jetzt der Kollege Jan Schalauske das Wort.

Abg. **Jan Schalauske**: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. – Ich will zur Vorbemerkung des hessischen Finanzministers vielleicht nur so viel sagen, dass ich unabhängig vom 8. Oktober glaube, dass ab dem Moment, wo im Raum steht, dass der Flughafen Pulkovo eine Rolle im russischen Krieg gegen und um die Ukraine spielen kann, und man mit einem Unternehmen, das sich mehrheitlich in öffentlicher Hand befindet, damit in einer Beziehung steht, muss das hier im Hessischen Landtag diskutiert werden. Das muss unabhängig vom Zeitpunkt hier außer Frage stehen. Wir sollten das auch nicht in Abrede stellen. Zum einen – Sie haben in Ihren Antworten auch selbst darauf Bezug genommen – enthält die Hessische Verfassung ein für mich ziemlich unmissverständliches Friedensgebot. Ich würde sagen, die militärische Nutzung eines Flughafens für einen völkerrechtswidrigen Krieg ist nicht mit unserem Staatsgrundsatz, nach dem zu handeln wir alle verpflichtet sind, in Einklang zu bringen. Zum zweiten hat die Landesregierung natürlich über Ihre Beteiligungen eine politische Verantwortung an der Fraport AG. Durch das Halten eines solchen Flughafens entwickeln sich sehr große moralische Fragestellungen, über die wir hier auch diskutieren.

Jetzt will ich aber ganz konkret noch einmal nachfragen. Zunächst an den hessischen Finanzminister. Sie haben, wie ich mitgezählt habe, acht Mal mit dem Auswärtigen Amt Kontakt gehabt. Sie haben zumindest acht Daten genannt. Vielleicht habe ich auch einen überhört. Hinzu kommt das NfD-Dokument, über das Sie gesprochen haben. Weiterhin haben wir die Recherchen des Westdeutschen Rundfunks, der Süddeutschen Zeitung vom März 2022 und die Recherchen des Hessischen Rundfunks vom März 2022. Es wurde schon darauf hingewiesen, es gab Diskussionen zur militärischen Kommandantur. Zugleich gab es aber auch Hinweise von Planespottern,

die Flugbewegungen gesichtet haben. Damals stand auch schon die Frage eines Verstoßes gegen das Völkerstrafrecht im Raum. Jetzt gibt es abermalige Recherchen des WDR und der SZ mit sehr konkreten Maschinen zu sehr konkreten Zeitpunkten, die in den Krieg gegen die Ukraine verwickelt sein können. Gleichzeitig sagen Sie, dass weder der Landesregierung noch Fraport über die Pressemeldungen hinaus Informationen über eine militärische Nutzung vorliegen. Da muss ich fragen, welchen Gehalt die Informationsaustausche mit dem Auswärtigen Amt hatten. Haben diese Medienberichterstattungen dabei eine Rolle gespielt? Hat es Versuche gegeben, diese Medienberichterstattung zu erhärten, nachzuvollziehen, sich irgendwie weiter um dieses Thema zu kümmern? Denn eine Antwort darauf, sind Sie völlig schuldig geblieben. Sie haben sich darauf zurückgezogen, zu sagen: Wir haben Kontakt zum Auswärtigen Amt. Wir kennen die Presseberichte. Darüber hinaus liegen uns keine Kenntnisse vor. – Ich wundere mich etwas darüber, da wir einerseits diese Recherchen haben, aber andererseits Auswärtiges Amt und Landesregierung sagen: Darüber hinaus liegen uns keine Kenntnisse vor. Wir können auch nicht bewerten, ob die vorliegenden Kenntnisse zutreffend sind. – Das wundert mich, deswegen, finde ich, hätten wir als Hessischer Landtag das Recht, zu erfahren, welchen Charakter dieser Austausch mit dem Auswärtigen Amt gehabt hat.

Des Weiteren fühle ich mich als Ausschussmitglied – ich sage es ganz zurückhaltend – nicht genügend von der Landesregierung über die Austausch informiert, weil ich jetzt nach über einem Jahr zum ersten Mal erfahre, dass es nach wie vor einen regelmäßigen Austausch mit dem Auswärtigen Amt gibt, dass es sogar eine Verschlussache gegeben hat. Ich hätte eigentlich erwartet, dass das hessische Finanzministerium zumindest den Ausschuss, die Obleute oder wie auch immer über diese weiteren Entwicklungen informiert. Das ist meines Wissens nicht geschehen.

Dann hätte ich noch Fragen, die sowohl an Herrn Schulte, was Fraport anbelangt, wie auch an den hessischen Finanzminister gehen. Zum einen: Ist denn der Vorwurf, der damals vom Hessischen Rundfunk über einen Völkerstrafrechtler erhoben wurde, von Ihnen rechtlich geprüft worden, ob es sich um einen Verstoß gegen das Völkerstrafrecht handelt, wenn dieser Flughafen militärisch genutzt wurde? Sind Sie diesem Vorwurf bei Ihren umfangreichen rechtlichen Prüfungen nachgegangen? – Zum zweiten. Wenn wir uns auf die rechtliche Ebene begeben und wenn Sie sagen, dass die aktuellen Vertragsgrundlagen es nicht hergeben, rechtskonform aus der Betreibergesellschaft auszusteigen, dann können wir das nur so entgegennehmen und nicht selbst beurteilen oder juristisch prüfen, weil uns die Vertragsunterlagen nicht vorliegen. Das ist hohes internationales Wirtschaftsrecht, geschenkt, aber wir müssen zumindest Ihren Aussagen Glauben schenken. Deswegen kann ich das gar nicht weiter bewerten. Ich frage mich aber, ob es dann nicht notwendig wäre, daraus Konsequenzen zu ziehen, nämlich die Konsequenz, Verträge z. B. so zu gestalten, dass eine militärische Nutzung oder zumindest eine völkerrechtswidrige kriegerische Nutzung den sofortigen Ausstieg aus solchen Beteiligungen bedeuten würden. Das mag ökonomisch, betriebswirtschaftlich – – Ich weiß nicht, aber das wäre für mich eine moralische Verpflichtung, um eine öffentlich-rechtliche Beteiligung einzugehen, dass man sich nicht an Betreibergesellschaften beteiligt, die solche völkerrechtswidrigen kriegerischen Aktivitäten zulassen.

Das Nächste ist, ob man sich bei Fraport die Frage gestellt hat, ob es sinnvoll ist, dass man Kooperationen oder Minderheitsanteile in Gesellschaftskonstruktionen erwirbt, an denen dann andere Staatsbanken oder Staatsfonds von Ländern beteiligt sind, die – in diesem Fall handelt

es sich nicht nur um Russland, sondern auch um Katar – alles andere als demokratisch sind, ob es Zielstellung sein kann, solche Auslandsbeteiligungen durch eine mehrheitlich öffentliche Gesellschaft weiter zu betreiben und zu fördern. Ein Problem, das Sie zu haben scheinen, ist, dass Sie auf die Zustimmung der russischen VTB Bank, dem russischen Staatsfond und dem Staatsfond von Katar angewiesen wären, um rechtskonform aus der Beteiligung auszusteigen. Wenn das jetzt eine Erkenntnis aus der aktuellen Situation ist, dann wäre für mich die Frage: Welche Konsequenzen zieht man daraus für solche Beteiligungen überhaupt?

Die letzte Frage. Ich habe mich jetzt etwas über die – ich sage einmal – sehr kurze Antwort auf die letzte Frage in unserem dringlichen Berichtsantrag, nämlich über die Frage der militärischen Nutzung von anderen Flughäfen, an denen Fraport beteiligt ist, gewundert. Der aktuelle Krieg ist ein Verbrechen. Es ist schrecklich, zu sehen, wie viele Menschen tagtäglich ums Leben kommen. Ich hoffe nur, dass Wege gefunden werden, diesen Krieg möglichst schnell zu beenden, damit das Sterben aufhört. Die Frage ist natürlich: Wenn wir feststellen, dass eine Infrastruktur, an der ein Unternehmen, das mehrheitlich in öffentlicher Hand ist, beteiligt ist, für solche kriegerischen Aktivitäten verwendet werden kann oder zu werden scheint, dann muss man jetzt eine Entscheidung treffen, zukünftig auszuschließen, dass auch andere Beteiligungen für kriegerische oder völkerrechtswidrige Aktivitäten genutzt werden können. – Darin sehe ich eine moralische und politische Verpflichtung für das Land Hessen und das auch als Eigentümer von Fraport.

Minister **Michael Boddenberg**: Ich fange noch einmal an und, wenn ich darf, auch mit Blick auf das, was Sie eingangs gesagt haben. Ich möchte hier noch einmal sehr deutlich machen und klarstellen – weil Herr Weiß das auch versucht hat: Ich habe in keiner Weise einen Vorwurf mit Blick auf den 8. Oktober entwickelt – in keiner Weise. Ich habe nur zu Beginn erklärend gesagt, dass das Thema offensichtlich von hoher politischer Interessenlage ist – was völlig normal ist –; aber dass ich auch glaube, dass wir alle darin übereinstimmen, dass in Zeiten eines bevorstehenden oder schon laufenden Wahlkampfes das Interesse noch einmal deutlich größer ist als „unterjährig“ – wenn ich das so salopp sagen darf. Deshalb habe ich zunächst versucht, die Komplexität dieser ganzen Problematik in einer relativ ausführlichen Vorbemerkung darzulegen. Das war mein Erklärungsversuch, mein Versuch bevor ich anfangen, mich fast schon ein bisschen dafür zu entschuldigen, dass es ein bisschen länger wird. Ich habe in keiner Weise ein Problem damit, dieses Thema zu diskutieren; denn das ist – Herr Schalauske hat es bereits gesagt – mehr als selbstverständlich, egal zu welchem Zeitpunkt; gar keine Frage.

Zum Auswärtigen Amt möchte ich noch einmal sagen – Sie haben ja die Daten, glaube ich, richtig mitgezählt –, dass wir einen Verbleib mit dem Auswärtigen Amt verabredet haben, nämlich: „Auswärtiges Amt meldet, wenn sich Dinge ändern.“ Ich kann das jetzt natürlich alle zwei Wochen auf Wiedervorlage legen und dort alle zwei Wochen die gleiche Frage stellen, aber ich glaube, es ist sinnvoller und klüger, wenn man so verbleibt, dass man diejenigen, die überhaupt in der Lage sind, über unsere Dienste Dinge im Ausland in Erfahrung zu bringen, bittet, uns zu informieren, sobald sich der Status quo oder der Stand von heute ändert. Dies ist unterblieben. Deswegen habe ich immer, auch in den früheren Sitzungen, von „belastbaren Belegen für eine militärische, vermeintlich militärische Nutzung“ gesprochen.

Denn wir sind hier in einer anderen Situation, und jetzt komme ich zu dem Punkt, den Sie auch angesprochen haben, nämlich die Hinweise durch Recherchenetzwerke. Ich sage hier auch einmal ausdrücklich – ich muss ja wieder fast jedes Wort auf die Goldwaage legen –: Es ist doch, unter anderem, der Job von Journalisten, investigativen Journalismus zu betreiben. Da gibt es, wie wir wissen – wer wären wir denn, wenn wir das nicht wüssten? –, die Pandora Papers. Dank solcher Netzwerke kommen wir auch als Staat am Ende des Tages in die Lage, Pandora Papers zum ersten Mal auch selbst zu kaufen.

Ich bin dankbar für diese Arbeit, nur mit einem Unterschied: Was unsere Situation als öffentliche Hand oder auch als Fraport AG anbelangt, müssen wir am Ende eben belastbare und belegbare Informationen haben. Aber die haben Sie natürlich nur dann, wenn Sie rund um die Uhr, 24 Stunden, was-auch-immer sicherstellen. Das Land Hessen verfügt über keine Dienste. Es wäre auch merkwürdig, wenn wir irgendwo auf der Welt Menschen losschicken und sagen würden: „Könnt ihr euch da einmal 24/7 mit der Betriebslage in St. Petersburg beschäftigen?“

Aber Sie haben die Planespotter angesprochen. Natürlich gibt es Hinweisgeber und vielleicht auch – das würde ich einmal, wirklich sehr spekulativ, aber trotzdem sagen – russische Bürgerinnen und Bürger, die sagen: „Wir wollen und müssen dazu beitragen, alles und jedes irgendwie zu dokumentieren.“

Also noch einmal: Damit habe ich nicht nur kein Problem, sondern ich bin ja für solche Hinweise dankbar. Aber Sie können doch daraus, dass wir und auch ich am Ende vorgetragen haben, dass die Hinweise an einigen wesentlichen Stellen eben nicht belastbar sind, nicht schließen, dass wir qualitativ weniger Interesse daran haben; ganz sicher nicht. Noch einmal; ich muss es noch einmal sagen: Welches Interesse sollten wir denn daran haben?

Zum letzten Punkt „Konsequenzen und Ausstieg“ möchte ich auch noch etwas sagen und das, was Sie gesagt haben, frei übersetzen und interpretieren. Wenn Sie anfangen, diese Kategorie bei der Beteiligung von deutschen Unternehmen – erst recht Unternehmen, die zum Teil oder ganz in öffentlicher Hand sind – im Ausland zu definieren – also beispielsweise Fraport mit 28 Standorten; also nicht so viele Länder, aber so viele Standorte und Engagements sind es –, wird es sehr schnell sehr schwierig.

Ich nehme jetzt einmal ein ganz anderes Beispiel. Ich nehme einmal Lima in Peru. Dieses Engagement ist beträchtlich im Volumen, und Sie haben ganz sicher Kenntnis darüber, wie dort die innenpolitische Lage momentan und seit einigen Jahren ist; eigentlich schon immer war. Jetzt kann man sagen: „Mit Ländern, in denen es solche schwierigen, volatilen politischen Verhältnisse gibt, machen wir nichts.“ – Ich fände das eher falsch. Nehmen Sie mir bitte diesen Satz – aus meiner tiefsten Überzeugung – ab: Wenn Putin uns auch – leider – etwas anderes gelehrt und gezeigt hat, glaube ich nach wie vor daran, dass es klüger ist, wenn Menschen miteinander Geschäfte machen, sich begegnen und einen Austausch haben – das ist der berühmte Satz vom „Wandel durch Handel“ –, auch wenn Putin bei vielen die Hoffnung darauf massiv gestört und zerstört hat. Das will ich einfach einmal – jedenfalls für mich – festhalten. Sie dürfen und sollen das gerne anders sehen, aber ich sehe die Welt so.

Vor dem Hintergrund haben wir gerade – ich glaube das ist zeitungsöffentlich, deswegen kann ich es sagen – lange mit guten Argumenten auf allen beteiligten Seiten über ein Engagement

Saudi-Arabiens bei der Messe Frankfurt diskutiert. Dann schaue ich mir an – Stichwort Auswärtiges Amt –: „Was sagt die Bundesaußenministerin dazu?“ – Die und auch viele Mitstreiter im Deutschen Bundestag sagen tendenziell dazu: „Es ist wohl klüger, einen aus unserer Sicht in viel zu kleinen Dosen beginnenden Prozess von Humanität in einem solchen Land zu begleiten und zu befördern, als ein solches Land abzuschotten.“

Das kann man auch alles anders sehen. Aber ich will nur sagen, wenn wir in moralische Kategorien gehen, in denen unsere Grundsätze, unsere Verfassung, unsere Rechtsstaatlichkeit und Demokratieform nicht gelten und sagen, dass wir mit all denen keine Geschäfte mehr machen, dann werden es eben weniger. Aber das sage ich nicht wegen der Geschäfte, sondern ich glaube, das wäre geopolitisch eher unklug. Selbstverständlich wird es zu jedem einzelnen Standort – Stichwort Volksrepublik China – Diskussionen geben, das ist gar keine Frage; und es wird zu Recht Diskussion geben.

Ich wollte jetzt die Debatte nicht zu sehr vertiefen. Aber eigentlich haben Sie genau danach gefragt; und da schlage ich vor, dass wir darüber auch gerne im Hessischen Landtag diskutieren. Schon vor längerer Zeit habe ich beispielsweise mit der neuen Geschäftsführerin des Bundesverbandes der Deutschen Industrie darüber gesprochen und gesagt, dass wir diesen Diskurs führen müssen. Das war im Sommer 2022 nach dem Beginn des Krieges in der Ukraine durch die Russen und bleibt natürlich ein Riesenthema auf der Tagesordnung. Ich will es jetzt dabei bewenden lassen, aber Herr Schulte kann vielleicht noch einmal zu dem anderen, sehr konkreten, Thema Stellung nehmen, nach dem Sie gerade gefragt haben.

Herr **Dr. Stefan Schulte**: Ich würde gerne noch einmal zwei oder drei Sätze anfügen. Wenn Sie sich heute die Fraport AG anschauen, dann machen wir mit den 28 Flughäfen und den 28 Standorten, an denen wir aktiv sind, über 50 % des Ergebnisses im Ausland. Das Auslandsgeschäft ist sehr profitabel. Wir haben es sehr profitabel entwickelt – und auch in Russland. In Russland haben wir über den Verkauf und die Rückflüsse schon mehr Geld zurückbekommen, als wir jemals investiert haben.

Das Entscheidende ist: Über 50 % des Ergebnisses heißt, dass wir mit diesem Geld einen Terminal 3 bauen können. Sie können jetzt zu einem Terminal 3 stehen, wie Sie wollen, aber wir brauchen genau dieses Geld, um Frankfurt überhaupt so weiterzuentwickeln, wie wir es gerade mit sehr, sehr vielen Investitionen tun. Denn der Großteil der Investitionen passiert in Frankfurt, für diesen Flughafen hier in Hessen – und zwar mit internationalem Geld finanziert. Wir haben nicht das Problem, dass die Katarer uns nicht zustimmen würden. Wir haben im Moment das Problem und stehen vor der Herausforderung, eine Lösung zu finden, die sanktionskonform ist. Das ist das Problem an der Sache. Dann brauchen wir die Zustimmung; wir wissen noch gar nicht, ob wir die Zustimmung erhalten; denn wir können aktuell ja gar nicht einseitig verkaufen; aber sie muss sanktionskonform sein. Das gilt für uns – das haben wir ja vorhin klar gesagt –, das gilt aber auch für alle Mitgesellschafter; und es ist extrem schwierig, da im Moment überhaupt einen Weg zu finden.

Die militärische Mitnutzung kennen wir übrigens seit vielen, vielen Jahren. Wir haben ja eine Air Base in Frankfurt gehabt. Aber, um es einmal klar zu sagen, wir wissen auch heute nicht, wenn

die US-Amerikaner hier landen oder wenn jemand anderes hier landet, was er im Bauch des Flugzeuges transportiert. Da können wir als Flughafenbetreiber gar nicht hereinschauen; da haben wir auch nie eine Zuständigkeit, und auch bei anderen Flughäfen haben wir keine Zuständigkeit.

Zu den Katarern kann ich noch ergänzen, Sie wissen, dass die mit 10 % bei VW beteiligt sind, mit 12 % Hapag Lloyd usw. usf. Sie sind also sicherlich eine Wirtschaftsgröße; das vielleicht noch ergänzend zu dem, was Herr Boddenberg gerade zu der Frage nach der internationalen Vernetzung etc. ausgeführt hat. Aber unser Problem ist nicht, dass ein Staat, der vielleicht ein anderes Werteverständnis hat, uns hier blockt; das ist gar nicht das Problem. Es sind sanktionsrechtliche Anforderungen, denen wir uns natürlich ausgesetzt sehen und die wir bedienen müssen – vollkommen klar – und einhalten werden.

Abg. **Marion Schardt-Sauer:** Ich möchte zunächst einmal für das Protokoll festhalten, dass, wenn man jetzt die Fragen der Kollegen sieht und die Ausführungen, insbesondere die der Landesregierung, dazu, dann, Herr Boddenberg, wäre es schön und würde vom Respekt gegenüber dem Parlament zeugen, wenn Sie auf Fragen, die wir adressieren, auch Antworten geben. Auf die meisten Fragen gibt es keine Antworten, das kennzeichnet den ganzen Vorgang, und da darf man sich als Regierung auch nicht wundern, wenn es immer wieder Berichtsanträge gibt. Stattdessen emotionale Dinge oder derartiges zu unterstellen trägt nicht zur Transparenz und Sachaufklärung bei. Ich versuche es jetzt noch einmal mit kurzen Fragen.

Erstens. Wann bekommen die Abgeordneten des Hessischen Landtags die Verträge zur Einsicht, die all das enthalten, was man seit über einem Jahr prüft; gerne im Verschluss oder im Keller oder sonst wie: Wann bekommen wir Einsicht – Fragezeichen?

(Zuruf CDU: Das steht uns nicht zu, Punkt!)

Der Kollege aus der Regierungsfraktion mag das adaptieren, aber ich als Abgeordnete habe ein anderes Verständnis. Außerdem würde der Landesregierung eine ehrliche Antwort gut zu Gesicht stehen, und zwar, wenn man sagt: „Nee, die bekommen Sie nicht zu sehen, weil die Ihnen nicht zustehen.“ Das wäre ja sogar einmal eine konkrete Antwort vom Finanzminister. Das hätte ja schon auch einen gewissen Erkenntnisgewinn; man kann dann ja überprüfen, ob das so ist. Wann bekommen wir die Verträge zu sehen?

Zweitens dieses Wortspiel. Herr Schulte, ich bin jetzt auch schon ein bisschen konsterniert von Ihrem Motto: „Jeder Flughafen wird mit einer Cargomaschine auch ein bisschen militärisch genutzt.“ Also, wir bewegen uns hier schon in anderen Kategorien. Daran anknüpfend, was der Minister gesagt hat, stelle ich jetzt noch einmal die Frage; denn darauf gibt es noch immer keine Antwort: Wie bewertet man es, dass zwei Maschinen dieser Söldnertruppe, die co-gekennzeichnet, also nicht irgendwelche Notlandungen, sondern co-gekennzeichnet – ich empfehle nur den entsprechenden „SZ“-Bericht zu lesen, das ist ja kein Geheimnis – mit Sanktionsnummern, die dort stehen – Wie bewertet das die Hessische Landesregierung? Ich gehe davon aus, dass jede Regierung einen moralischen Kompass hat, über den man trefflich streiten kann; deshalb die Frage: Wie wird das bewertet?

Drittens noch einmal die Frage – dass jetzt alles ganz schwierig mit den Ausstiegen und sonst wie ist, haben wir alles sehr, sehr ausführlich erläutert bekommen. Aber vor dem Hintergrund, dass die ganze Geschichte ja nicht erst im Februar losging, sondern mit den Pandora Papers im Herbst – da saßen wir hier ja auch schon einmal zusammen –, die Nachfrage – –

(Minister Michael Boddenberg: Entschuldigung, in welchem Herbst?)

Herbst 2021. Das war, als die ersten Leaks aus den Pandora Papers nachwiesen – das ist ja Text, sind Buchstaben, Worte –, dass dort eine militärische Nutzung erfolgt. Das war hier auch Gegenstand einer Sitzung und eines Berichtsantrags. Da habe ich konkret die Frage an den Finanzminister, der sich ja vor zwei oder drei Wochen stolz als Eigentümer dieser praktischerweise nun Hessen gehörenden Pandora Papers rühmte, wann wir als Abgeordnete alle Leaks betreffend das Engagement in St. Petersburg bekommen; wie da der Zeitplan aussieht.

Eine abschließende Frage an Herrn Schulte, dessen internationales Engagement und die damit verbundene Komplexität mit Sicherheit mit Herausforderungen und auch viel mit Akteuren zu tun hat, aber gerade im Kontext des Auftauchens der Pandora Papers – da gab es ja einen ersten Presseaufschlag – stellt sich die Frage der Bewertung eines Engagements an einem russischen Flughafen. Wie intensiv ist denn schon zu diesem Zeitpunkt – das würde mich einmal interessieren – der Austausch, auch seitens Fraport, mit den russischen Akteuren gewesen, um vielleicht auch einmal über die Weiterentwicklung der Verträge bis hin zu einem Exit zu sprechen? Oder ist das da einfach nur gelaufen und war gar keine Geschichte für die Geschäftsleitung? Oder hat man auch schon einmal gesagt: „Über die Fortentwicklung dieses Business müssen wir uns irgendwie einmal austauschen?“ Das war ja der erste größere mediale Aufschlag. – Das alles verbunden mit der Hoffnung, dass wir vielleicht einmal auf diese Fragen eine Antwort bekommen.

Minister **Michael Boddenberg**: Ich mache das so, wie die Abgeordneten das wollen. Also, ich glaube, zu den Verträgen ist beim letzten Mal schon alles gesagt worden, das will ich hier nicht wiederholen.

Ich will zu der Bewertung sagen, ich habe heute meine Bewertung vorgetragen. Wenn Ihnen die Antworten nicht zusagen, ist das Ihr gutes Recht, einen nächsten Dringlichen Berichtsantrag zu formulieren, auch eine nächste Sonderausschusssitzung zu beantragen – ich bin jetzt einmal sehr kurz.

Ein bisschen merkt man ja an Ihrer Formulierung, dass ich ja mit Stolz die Pandora Papers verkündet habe. Das scheint Sie irgendwie nicht zu begeistern. Mich begeistert sehr, dass es uns gelungen ist und auch gelingen wird, Steuerhinterziehung und wirtschaftskriminelle Delikte am Ende dort über moderne Technologien zu recherchieren. Ich habe, glaube ich, seinerzeit im Herbst 2021, das ist jetzt nicht ganz zwei Jahre her, auch zu dieser Frage alles dargelegt.

Es ist auch mehrfach im Hessischen Landtag, auch in ganz anderem Zusammenhang, über die Pandora und Panama Papers gesprochen worden. Da ist – von den LINKEN, glaube ich - häufig thematisiert worden: „Welches Konstrukt habt ihr denn da?“ Auch das ist schon von meinem Vorgänger zu sehr viel früheren Zeiten immer wieder dargelegt worden. Ich glaube, wir drehen uns

jetzt so ein bisschen im Kreis, und ich bitte um Nachsicht, dass ich nicht weiter dazu beitragen möchte, dass es zu dauerhaften Wiederholungsschleifen kommt.

Abg. **Frank-Peter Kaufmann:** Ich habe mich noch einmal gemeldet, nicht um Sie allzu lange aufzuhalten – nur, Frau Kollegin Schardt- Sauer, Sie haben vorhin eine falsche Äußerung getan. Die muss ich korrigieren: Der Vorsitzende des Beteiligungs- und Investitionsausschusses des Fraport-Aufsichtsrats war ich zu keiner Zeit; derzeit ist das der Kollege Klemm, und sein Vorgänger war der Kollege Hahn. In dessen Amtszeit sind übrigens diese Verträge genau gefallen, als er als Vorsitzender, wenn überhaupt, die Diskussion geleitet hat, als der Aufsichtsrat beraten hat. Ich war damals nicht dabei; ich kann das nur aus unserer Praxis schließen.

Warum ich mich, Sie können durchaus sagen, etwas angefasst fühle, ist, dass es offensichtlich nicht gelingt, Ihnen deutlich zu machen, dass wir unter der Leitung des Vorstands von Herrn Dr. Schulte und auch unseres Investitions- und Beteiligungsausschusses unter der Leitung von Herrn Klemm intensiv bemüht sind, in diversen Sondersitzungen genau die Fragen, die heute wieder im Raum stehen, immer wieder neu zu analysieren, um einen Weg zu finden, der die Randbedingungen erfüllt, die hier ja schon hinreichend geschildert wurden, um endgültig aus der Verbindung mit St. Petersburg herauszukommen. Sie müssen mir das nicht glauben, aber Sie können vielleicht nachvollziehen, dass, wenn man sich in den letzten knapp anderthalb Jahren Stunden um Stunden damit befasst hat, man sich dann schon ärgert, wenn hier so getan wird, als sei das alles sozusagen völlig unzureichend.

Sie schaffen es offensichtlich nicht, zur Kenntnis zu nehmen, dass Abgeordnete – natürlich – möglichst gerne alles wissen wollen, aber dass es gerade im Bereich der Wirtschaft eine Reihe von Themen gibt, die Sie nicht erfahren. Das ist auf allen Ebenen so. Sie erinnern sich vielleicht, auf der kommunalen Ebene – und es wurde zu Recht kritisiert – gab es einmal diese merkwürdigen Leasingverträge über Infrastrukturen, Wasserversorgung etc. pp. Da haben sich auch die Stadtverordneten beschwert, dass sie über etwas entscheiden mussten, was sie nicht gesehen haben; komplizierte Vertragswerke. Das heißt grundsätzlich ist es leider, das sage ich auch aus meiner Sicht, ein Problem, aber es ist auch, sagen wir einmal, die Regel, dass man nicht die Details weiß, sondern sich kompetent Informationen geben lässt und dann im jeweiligen Zuständigkeitsbereich entscheidet.

Die Kompetenz ist nun ohne Zweifel vorhanden, und wir hatten ja vor gut einem Jahr eine Kontroverse, Frau Kollegin; Sie mit mir oder ich mit Ihnen – ganz wie Sie wollen; Sie haben das vorhin sogar noch einmal angesprochen. Wenn ein Unternehmen wie Fraport sechstellige Beträge ausgibt, um sich juristisch kompetent beraten zu lassen, um sich insbesondere im Sanktionsmechanismus, der von der EU und von anderen Staaten definiert worden ist, zurechtzufinden, aber dann jemand sagt: „Ich bin Juristin oder Jurist und kann das durch Lesen beurteilen“, dann bitte ich um Nachsicht; das ist vielleicht doch eine gewisse Selbstüberschätzung. Das kann man natürlich nicht, weil man die gesamte Rechtsprechung, und insbesondere auch die Schiedssprüche, die es in dem Zusammenhang weltweit gibt, nicht überblickt, sondern man braucht da spezialisierte Leute, die sich damit befassen. Also kann ich nur versichern, wir sind bemüht, einen Weg zu finden, der sämtliche Randbedingungen erfüllt, aber wir haben ihn leider noch nicht gefunden.

Ein letzter Punkt. Ich sage noch einmal im Hinblick auf die Frage: Wie kann man mit Einschätzungen umgehen? Verehrter Herr Kollege Schalauske, Sie haben vorgeschlagen, dass man Bedingungen setzt, indem man Länder international nicht beteiligt, in denen oder durch die moralisch unzulässiges Kriegshandeln oder anderes stattfinden könnte. Diese Position kann man haben. Dann landet man allerdings bei dem Ergebnis, dass man gar kein internationales Geschäft bei Flughäfen machen darf, und man müsste schon infrage stellen, ob man diese hier vor Ort machen kann, weil auch hier Fraport – es ist von Herrn Dr. Schulte gesagt worden – im Falle eines Falles nicht frei von militärischer Nutzung ist. Wie wollen Sie den Fall des Falles – und da sind wir wieder bei der Prognose –, wenn Sie zum Zeitpunkt X einen Vertrag schließen, so umreißen, dass er hinreichend definiert ist und vertragsfähig wird? Ich glaube, das wird kaum gelingen.

Dass man auch Fehleinschätzungen haben kann, haben Sie vielleicht selbst erfahren – Sie reden jetzt nicht mehr darüber. Ich kann mich noch gut an einen ganz massiven Streit über die Frage der Griechenlandbeteiligung von Fraport erinnern. Mittlerweile gibt es nach meiner Kenntnis selbst in Griechenland keinen kommunistischen Bürgermeister mehr, der nicht in den höchsten Tönen lobt, was Fraport dort geleistet hat. Das galt bis vorgestern – das gebe ich zu. Seitdem es da brennt, sieht die Welt vielleicht ein bisschen anders aus. Aber vielleicht kann nämlich genau das den Leuten auch schon helfen, weil das bei einer Weiterentwicklung hilft, die man manchmal auch ein Stück weit angehen muss. Dass dann Waldbrände entstehen, konnte man zu dem Zeitpunkt nicht wissen. Was die jetzt wiederum perspektivisch für Folgen haben werden, auch für den Flugbetrieb, kann ich nicht beurteilen.

Eine allerletzte Bemerkung sei mir noch gestattet. Herr Dr. Schulte, Sie haben gesagt; „Ja, das stimmt; Fraports Erträge stammen überwiegend aus dem internationalen Geschäft.“ Aber dass Sie mich jetzt in Verlegenheit bringen, indem Sie sagen: „Und damit finanzieren wir Terminal 3“, ist schon ein bisschen schade, weil ich immer ein Befürworter der internationalen Verbindungen war, aber nicht aus dem Grund, um Terminal 3 zu finanzieren. Das wollte ich doch noch hinterlegen. – Vielen Dank.

Herr **Dr. Stefan Schulte**: Wenn ich dazu sagen darf: Ja, wir haben mit den Erträgen aus dem internationalen Geschäft die Corona-Ausfälle in Frankfurt mit hohen Verlusten finanziert. Sie können da verschiedene Beispiele nehmen; das Geld ist nicht angestrichen. Mir geht es noch einmal um eine andere Einordnung, die ich Ihnen gerne geben möchte. Auf eine Frage von vorhin habe ich noch nicht geantwortet. Die Frage war: „Stehen Sie ab und zu im Austausch? Standen Sie früher im Austausch, auch mit den Kollegen der Betreibergesellschaft NCG oder Mitgesellschaftern?“ – Natürlich, waren wir früher im Austausch und haben auch immer einmal wieder die Frage gestellt, inwiefern eine militärische Nutzung stattfindet etc. Schon damals ist uns schon sehr klar gesagt worden, dass auch die Kollegen von der NCG darüber keine Erkenntnisse haben. Das ist ja das Gleiche, was ich Ihnen jetzt noch einmal für Fraport sage: Ich weiß nicht was in den Fliegern drin ist. Selbst wenn es eine Kennung ist, wie Sie Sie angesprochen haben, Planespotter schauen sich das deutlich genauer an als wir, aber wir können nicht in die Flugzeuge hereinschauen.

Mir geht es eigentlich um etwas anderes, das ich noch einmal anfügen möchte. Jeder militärische Flieger, der von irgendeinem Flughafen, an dem Fraport beteiligt ist, startet oder landet, ist immer einer zu viel – gerade auch in so einem Krieg; gar keine Frage. Ich muss aber einerseits die rechtliche Seite im Blick behalten – was können wir tun, ohne an dieses Unternehmen Schadensersatz abführen zu müssen –, muss aber andererseits versuchen, die Verhältnismäßigkeit im Blick zu behalten.

Ich will jetzt keinem Recherchenetzwerk zu nahetreten. Das wird alles stimmen; das kann ich nicht weiter beurteilen. Wenn man sich aber einmal auf der Landkarte anschaut, wo St. Petersburg liegt – vielleicht schauen Sie sich das einmal auf einer Landkarte an –, dann müssen Sie über 1.000 km bis zur Ukraine fliegen; weit über 1.000 km. Es ist vollkommen unsinnig und irrational von dort aus tatsächlich aktive militärische Flüge stattfinden zu lassen. Natürlich kann es da einen Versorgungsflug geben, der vielleicht einmal nach Belarus gegangen ist – das weiß ich nicht; dazu kann ich nichts sagen. Aber aktiv von da aus anzugreifen – nein. Wenn Sie dann weiterschauen und gehen einmal selbst ins Netz – und das werden Sie sicherlich gemacht haben –, dann werden Sie auch sehen von welchen Flughäfen die Bomber in Richtung Ukraine starten – schlimm genug, schlimm genug; aber das hat mit Fraport gar nichts zu tun. Das steht alles im Netz; das haben Sie sicherlich recherchiert. Das sind Flughäfen im Südwesten Russlands, in der Nähe von Wolgograd. Das können Sie alles finden, das können Sie selbst recherchieren; das möchte ich auch gar nicht weiter kommentieren. Aber das sind Flughäfen, die natürlich viel, viel näher an der Ukraine liegen, das ist doch auch selbstverständlich. St. Petersburg liegt oben bei Estland, Lettland bzw. Finnland; um von da aus in die Ukraine zu fliegen, so weit kommt der Bomber doch gar nicht. Vielleicht kann man dabei die Verhältnismäßigkeit ein bisschen im Blick behalten. Noch einmal – jeder Flieger ist einer zu viel, das ist vollkommen klar, und ich will das damit gar nicht schönreden, aber ich wollte es vielleicht trotzdem einmal angesprochen haben.

Vorsitzende: Vielen Dank. – Ich habe jetzt auf meiner Redeliste keine Wortmeldungen mehr stehen, weswegen ich jetzt die öffentliche Sitzung in eine nicht öffentliche Sitzung überführe.

(Ende des öffentlichen Teils 16:25 Uhr;
es folgt der Teil: Verschlussache – nur für den Dienstgebrauch)