



Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

11. Sitzung – Haushaltsausschuss

18. Dezember 2024 – 14:02 bis 15:00 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Bernd Erich Vohl (AfD)

CDU

Holger Bellino
Andreas Hofmeister
Tanja Jost
Sebastian Müller (Fulda)
Ingo Schon
Lucas Schmitz
André Stolz

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lobenstein
Patrick Schenk (Frankfurt)

SPD

Alexander Hofmann (Wiesbaden)
Matthias Körner
Marius Weiß

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Miriam Dahlke
Lara Klaes
Sascha Meier

Freie Demokraten

Marion Schardt-Sauer


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Sebastian Daher
 SPD: Gerfried Zluga
 Freie Demokraten: Lars Ruckstuhl

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Staatssekretär Uwe Becker HMdF
 Regierungsrat Christian Weigel HMdF

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde
Dagmar Brinkmann	MR'in	HMdF
Dr. Dominik Strohkendl	RD	II
Dr. Gabriele Wanitschek-Klein	Dir'in	HRH
René Hüllermeier	OAR	HLT

Protokollierung: J. Decker

1. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Flughafen Pulkovo in St. Petersburg und die hessische
Beteiligung
– Drucks. [21/1472](#) –

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Ich möchte mich zunächst einmal bedanken, dass der Termin heute möglich war. Das war den Geschehnissen geschuldet, trotz meiner Freude, die Kolleginnen und Kollegen heute noch einmal zu sehen.

Warum haben wir diesen Antrag gestellt? Wir als FDP-Fraktion sind unstrittig schon seit langer Zeit an diesem Thema „dran“, wie es so schön heißt, und begehren Informationen. Nachdem jetzt bestimmte Schritte erfolgt sind, möchte ich daran erinnern, dass wir übrigens vor ziemlich genau einem Jahr, als sich andeutete, dass Präsident Putin den Zugriff auf die Beteiligung nimmt, wir auch schon hier zusammengesessen haben. Als es jetzt ins Finale ging, haben wir das über eine Pressemeldung von Fraport oder den einen oder anderen Ticker erfahren. Daher vielleicht mal als Anregung, dass sich manches auch in einem Obleutegespräch klären lässt.

Uns war und ist wichtig – das ist der Grundtenor des vorliegenden Dringlichen Berichtsantrags unserer Fraktion –, dass es um eine Beteiligung des Landes Hessen geht sowie um die Frage, was mit dieser Beteiligung passiert und was nicht. Was sind unsere moralischen Ansprüche vor dem Hintergrund, dass ein Akteur eines schlimmen Kriegsgeschehens daran beteiligt ist? Da ist Transparenz für uns unabdingbar, und das war immer ein Grund für unsere Anträge. Wir erwarten Antworten für den Steuerzahler.

Wie gesagt, was passiert jetzt mit der Beteiligung, was passiert nicht? Deswegen freue ich mich jetzt sehr auf die Ausführungen der Landesregierung, um dann vielleicht irgendwann einmal zumindest ein gutes Schleifchen um das Geschehen ziehen zu können.

StS **Uwe Becker**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Frau Abgeordnete Schardt-Sauer! Wenn Sie gestatten, würde ich eine kurze Vorbemerkung voranstellen und dann direkt die Antworten verlesen. Das vereinfacht sicherlich das Verfahren.

Vielleicht zum Anfang: Dem Land Hessen und der Fraport AG war von Anfang an glasklar, dass es mit Beginn des brutalen Angriffskrieges Putins auf die Ukraine keine Geschäfte mit Russland mehr gibt. So hat die Landesregierung dies über die letzten Jahre, in denen wir uns Blick auf diesen brutalen Angriffskrieg leider befinden, auch durchgetragen und das Handeln bestimmt. Das Geschäft am zivilen Flughafen Pulkovo in St. Petersburg findet seit Kriegsbeginn daher nicht mehr statt.

Ebenso klar war von Anfang an, dass ein rechtssicherer und sanktionskonformer Verkauf der Beteiligung ein hochkomplexes Verfahren ist. Wenn er nun vollzogen ist, ist das ein gutes Ergebnis gerade auch der beharrlichen Arbeit. Wenn dabei am Ende auch noch ein positiver Effekt im mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich für die Fraport AG herauskommt, ist auch das zu begrüßen und zeigt, dass man manchmal eben auch zuwarten muss, um zu einem guten Ergebnis zu kommen. An der Stelle kann man sagen, dass durchgängig Fraport als auch das Handeln der Landesregierung dazu beigetragen hat, dass ein solches Ergebnis zum Schluss möglich war.

Frage 1. Wie soll die Transaktion der Anteile der Fraport AG an der VVSS LLC an die Orbit Aviation LLC konkret erfolgen?

Antwort: Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide als Verkäuferin verkaufte sämtliche von ihr gehaltenen Anteile an der Holding VVSS LLC an die omanische Orbit Aviation LLC als Käuferin. Die VVSS LLC ist wiederum einhundertprozentige Gesellschafterin der NCG, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach russischem Recht, der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – das kennen Sie sicherlich von der Darstellung der Anteilssituation der letzten Monate und Jahre.

Der entsprechende Kaufvertrag wurde privatschriftlich zwischen den Parteien abgeschlossen. Die gesellschaftsrechtliche Übertragung der Anteile an der VVSS LLC erfolgte durch Abschluss einer entsprechenden notariellen Vereinbarung vor einem russischen Notar, wie es nach russischem Recht auch erforderlich ist. Beide Parteien ließen sich hierfür jeweils durch russische Anwälte vertreten.

Diese notarielle Vereinbarung wurde abgeschlossen, nachdem, wie im Kaufvertrag auch vorgesehen, bestimmte Voraussetzungen eingetreten waren. Die Anteilsübertragung von der Fraport AG an die Orbit Aviation LLC wurde am 9. Dezember 2024 in das russische Gesellschaftsregister eingetragen und damit vollzogen. Mit dem Vollzug der Transaktion wurde die mittelbare Beteiligung von Fraport am Flughafen in St. Petersburg beendet.

Alle Leistungen in ihrem Engagement am Flughafen in St. Petersburg hatte Fraport – ich sagte es bereits – unmittelbar nach Beginn des Krieges Russlands gegen die Ukraine eingestellt.

Frage 2. Wie wird sichergestellt, dass dabei die Sanktionsregeln der Europäischen Union, insbesondere zum russischen Bankensektor und zur VTB-Bank, eingehalten werden?

Antwort: Die Fraport AG hat sich im Zusammenhang mit der Transaktion von einer renommierten Anwaltskanzlei beraten lassen, um u. a. auch die Einhaltung einschlägiger Sanktionen zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurde sowohl unmittelbar vor Abschluss des Kaufvertrags als auch unmittelbar vor der gesellschaftsrechtlichen Übertragung der Anteile vor dem Notar in Russland eine Sanktionsprüfung mit Blick auf die Transaktion durchgeführt. Diese Prüfungen kamen jeweils zu dem Ergebnis der sanktionsrechtlichen Unbedenklichkeit.

Diese Prüfung umfasste alle in die Transaktion involvierten Parteien. Dabei sah der Kaufvertrag als Bedingung für den Abschluss der Transaktion vor, dass die Anteilsübertragung an den Käufer nur dann erfolgen dürfte, sofern diese sanktionsrechtlich zulässig ist. Die Abwicklung der Kaufpreiszahlung erfolgte ausschließlich über nichtsanktionierte nichtrussische Banken in Euro, und ohne Konnex zum russischen Bankensektor.

Frage 3. Welche Rolle spielen die russischen Behörden bei der Transaktion?

Antwort: Nach geltendem russischen Recht war die Zustimmung zu der Übertragung der Anteile an der VVSS LLC durch die Fraport AG an den Käufer durch das russische Präsidialamt notwendige Voraussetzung für den Vollzug der Transaktion. Die entsprechende Zustimmung wurde auf Antrag des Käufers erteilt. Ferner musste gemäß dem PPP-Agreement zwischen der NCG und der Stadt St. Petersburg bezüglich des Betriebs des Flughafens Pulkovo die Zustimmung auch der Stadt St. Petersburg zu dem Anteilswechsel eingeholt werden. Diese Zustimmung wurde auf Antrag der NCG erteilt.

Frage 4. Welcher Austausch fand zwischen der Landesregierung und den russischen Behörden im Vorfeld statt?

Antwort: Es fand kein Austausch zwischen der Landesregierung und den russischen Behörden statt.

Frage 5. Die russischen Medien geben an, dass das Jahr 2023 ein Rekordjahr für den Flughafen Pulkovo war. Entsprechend sind gute Geschäftszahlen der VVSS LLC anzunehmen. Gab es Gewinnausschüttungen an die Anteilseigner? Falls ja: Was ist mit dem Anteil geschehen?

Antwort: Nach den der Fraport AG vorliegenden Informationen wurde für die Holding VVSS LLC für das Jahr 2023 kein Jahresabschluss erstellt, da diese Gesellschaft erst Ende 2023 gegründet wurde. Der Jahresabschluss der Flughafenbetreibergesellschaft NCG für das Jahr 2023 wurde der Fraport AG nicht vorgelegt. Insofern kann eine etwaige Gewinnentwicklung des Flughafens Pulkovo nicht kommentiert werden. Es liegen keine Informationen vor, dass für das Jahr 2023 Gewinnausschüttungen stattgefunden hätten oder geplant wären. Eine Ausschüttung an die

Fraport AG als Gesellschafterin der VVSS LLC aus Deutschland, einem aus russischer Sicht „unfreundlichen“ Staat, wäre nach russischen Gegensanktionen ohnedies nicht möglich.

Frage 6. Der Berichterstattung nach hatte Fraport selbst auf die Gestaltung und Abwicklung des Verkaufs einen Einfluss. Wurde die Auswahl des Käufers durch die russische Seite diktiert, oder konnte Fraport aktiv über den „strukturierten Transaktionsprozess“ bestimmen?

Antwort: Der strukturierte Transaktionsprozess wurde nach international üblichen Standards durchgeführt. Bei der Auswahl des Käufers wurde zwar mitbedacht, dass für den Abschluss der Transaktion diverse Genehmigungen und Zustimmungen in Russland erforderlich sind, die Auswahl des Käufers wurde aber in keiner Weise durch die russische Seite etwa diktiert.

Frage 7. Welche Kriterien wurden bei der Auswahl von Orbit Aviation LLC als Käufer angewandt?

Antwort: Vor Einstieg in konkrete Verhandlungen mit Orbit Aviation LLC wurde in Bezug auf dieses Unternehmen eine Geschäftspartner- und Sanktionsprüfung durchgeführt. Im Rahmen dieses Prozesses wurde nachgewiesen, dass das Unternehmen indirekt zu 100 % dem omanischen Staat gehört. Des Weiteren wurde die Bonität geprüft. In Ergänzung dieser üblichen Kriterien wurde die Wahrscheinlichkeit berücksichtigt, dass die Transaktion angesichts der erforderlichen Genehmigungen durch russische Behörden zustande kommt. Außerdem wurde der Fähigkeit des potenziellen Käufers, die Kaufpreiszahlung außerhalb des russischen Bankensystems und im Einklang mit dem Sanktionsregime der EU, der USA, des Vereinigten Königreichs sowie weiteren, für Fraport relevanten Sanktionsregimen abzuwickeln, ein hoher Wert beigemessen.

Frage 8. Welche zusätzlichen Informationen liegen der Landesregierung über den Käufer Orbit Aviation LLC vor und wie wird sichergestellt, dass dieser Kauf im Sinne der öffentlichen Verantwortung erfolgt?

Antwort: Die Landesregierung hat keine zusätzlichen Informationen über den Käufer. Die Einhaltung aller Sanktionsmaßnahmen stellt sicher, dass die öffentliche Verantwortung wahrgenommen wird.

Frage 9. Welche Kontakte gibt es zu den russischen oder internationalen Anteilseignern der VVSS LLC zum angestrebten Verkauf?

Antwort: Um die satzungsgemäß erforderlichen Zustimmungen der russischen Mitgesellschafter zu erlangen, hat Fraport, wie dies durch die russische Gesetzgebung vorgeschrieben ist, die Holding der VVSS LLC über den angestrebten Verkauf informiert. Die Holding der VVSS LLC wiederum hat diese Informationen anschließend an die Mitgesellschafter weitergeleitet und die Zustimmungen eingeholt.

Mit einzelnen Mitgesellschaftern gab es informelle Austausche, um sie über das Vorhaben zu informieren und bedarfsweise organisatorische Fragen bezüglich des Verkaufs zu klären. Sämtliche solche Kontakte hielten sich innerhalb des sanktionsrechtlich zulässigen Rahmens: Hierauf wurde großes Augenmerk gelegt. Die Landesregierung selbst hat keine Kontakte zu den russischen oder internationalen Anteilseignern der VVSS LLC.

Frage 10. Welche langfristigen Lehren zieht die Fraport AG und die Hessische Landesregierung aus dieser Beteiligung hinsichtlich Investitionen in autoritären Staaten?

Antwort: Zum Projektstart im Jahr 2010 herrschten in Bezug auf Russland ganz andere politische Rahmenbedingungen als heute. Das Projekt zur Privatisierung des Flughafens St. Petersburg genoss eine hohe internationale Anerkennung. Der Konzessionsvertrag entspricht den gängigen Standards für Flughafenkonzessionen und wurde von Entwicklungsbanken, IBRD Weltbank sowie westlichen Kreditinstituten mitfinanziert.

Die Entwicklung und Erweiterung des internationalen Portfolios ist weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Strategie der Fraport AG. Die Vorgehensweise der Fraport AG bei allen Investitionsprojekten besteht in sorgfältiger Abwägung der Chancen und Risiken. Dabei werden insbesondere umfangreiche Compliance-Prüfungen einschließlich der für Fraport einschlägigen Sanktionen durchgeführt. Die aktuelle Situation rund um Russland erfordert von daher keine Änderung der Strategie und Ausrichtung der Fraport AG.

Die bei der Fraport AG bereits seit Langem etablierten soliden Projekt- und Risikomanagementprozesse im internationalen Beteiligungsmanagement, die auf Schutz und Vermehrung des Vermögens der Aktionäre auch des Landes Hessen mit ausgerichtet sind, erfordern keine besonderen weiteren Maßnahmen. Die Landesregierung unterstützt das Vorgehen der Fraport AG, sich für das Eingehen gerade auch internationaler Beteiligungsstränge Richtlinien bei der Einschätzung des Länderrisikos zu geben und diese auch regelmäßig anzupassen.

Frage 11. Gibt es Überlegungen, strengere Vorgaben für künftige internationale Beteiligungen von Landesbeteiligungen wie der Fraport AG zu machen, insbesondere in Hinblick auf Sanktionen oder geopolitische Risiken?

Antwort: Die Anzahl der Unternehmen mit Landesbeteiligung, die international tätig sind, ist überschaubar. Diese Unternehmen geben sich, wie die Fraport AG, Richtlinien, unter welchen Bedingungen das Eingehen eines Engagements im Ausland erlaubt ist. Diese Regelungen werden regelmäßig angepasst. Das Land sieht von daher keine Veranlassung, darüber hinaus eigene Vorgaben zu machen. Selbstverständlich bringen die Landesvertreterinnen und -vertreter in den Aufsichtsräten auch die Sicht des Landes bei Akquisitionsentscheidungen entsprechend ein.

Frage 12. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass die Beteiligung erst jetzt beendet wird, obwohl seit Beginn des Krieges moralische und geopolitische Bedenken bestanden? Ist der nun vorliegende Abschluss für die Landesregierung als ein Erfolg zu bewerten?

Antwort: Wie bereits erläutert, sahen die von Fraport abgeschlossenen Verträge kein außerordentliches vertragliches Recht zur Kündigung durch Fraport vor. Für einen vertragsgemäßen, den Schaden gerade auch für die Aktionäre der Fraport AG minimierenden Ausstieg war ein international üblicher strukturierter Prozess erforderlich, der angesichts der begrenzten Anzahl der für Fraport infrage kommenden Kaufinteressenten sowie durch die mit diversen erforderlichen Transaktionsgenehmigungen verbundene Komplexität zeitaufwändig war. Mit der nunmehr erfolgten Veräußerung der mittelbaren Beteiligungen von Fraport an der NCG, der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo, die, wie gesagt, die Zustimmung des russischen Präsidenten erforderte, konnten auch die Verträge beendet werden, an die die Fraport AG ohne einseitige Kündigungsmöglichkeit für Fraport gebunden war.

Die Landesregierung hätte sich sicherlich eine frühere auch rechtliche Beendigung des Engagements in Russland gewünscht. Dies war aber aus den eben dargelegten Gründen nicht möglich. Insofern wertet die Landesregierung es als Erfolg, dass es gelungen ist, die Anteile an der VVSS LLC zu veräußern und dabei zusätzlich auch noch einen Erlös in Höhe eines mittleren zweistelligen Millionenbetrages zu erwirtschaften.

Frage 13. Gibt es Erkenntnisse, dass der Flughafen Pulkovo zwischenzeitlich für militärische Zwecke genutzt wurde oder ob dies nach dem Ausscheiden der Fraport AG geplant ist?

Antwort: Die Landesregierung hat keine neuen Erkenntnisse zur militärischen Nutzung des Flughafens Pulkovo.

Insofern noch einmal resümiert: Aus unserer Sicht haben sowohl die Landesregierung wie auch die Fraport AG im Prozess der letzten Monate hier klug und wesensgebend gehandelt.

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Na ja Herr Staatssekretär, bei aller Wertschätzung: Eine so ganz weihnachtliche Erfolgsgeschichte ist das ja von Anfang an nicht gewesen. Vielen Dank aber für die ausführliche Beantwortung.

Ich kann mich noch an interessante Wortgefechte hier erinnern, einige Kollegen saßen damals noch jeweils auf der anderen Seite. Der Kollege Kaufmann hat mir dann immer intensivst erklärt – und später sogar zugebilligt, dass ich es verstehe –, dass das nicht gehen würde.

Ein Punkt ist sicher die Geschäftspolitik. Es bleibt aber schon eine Frage, dass wenn wir in Deutschland und in der EU Sanktionen beschließen, natürlich schauen müssen, dass die agierenden Firmen sie auch einhalten; denn sonst brauchen wir keine Sanktionen, wenn wir diese als Mittel betrachten, um Kriegsgeschehen einzugrenzen – erst recht, wenn wir staatlich beteiligt sind. Dann hieß es in den ersten Monaten immer, das würde so nicht gehen, und es war insgesamt eher unwillig. Diese freudige Verkaufsbereitschaft war seitens der Fraport mindestens die ersten 12 oder gar 24 Monate gar nicht zu verspüren. Das nur als Anmerkung zur Gesamtdarstellung, das sei mir erlaubt. Es gibt ja auch sehr viele Ausschussprotokolle – heute ist wieder Herr Zinßer bei uns, der das damals alles fleißigst dokumentiert hat.

Ich habe ein paar Nachfragen. Sie haben gesagt, der Verkauf der Anteile sei am 9. Dezember eingetragen worden. Wann ist der Verkauf erfolgt? Bei derartigen Vorgängen um Beteiligungen besteht schon der Wunsch nach Transparenz. Ich gehe davon aus, dass es schon einige Zeit zuvor gewesen ist.

Vor ziemlich genau einem Jahr – das haben wir auch nur durch eine Fachzeitschrift mitbekommen – hat Putin eine neue Betreiberstruktur angeordnet, und die Fraport AG sollte nach diesen Mitteilungen keine eigene Verfügungsgewalt mehr über die Anteile haben, sondern – was nicht weiter überraschend ist – Putin sollte die Musik bestimmen. Den Ausführungen war eher zu entnehmen, dass es schon ein freiwilliger Verkaufsvorgang gewesen sei. Wie hat eigentlich die Käuferauswahl stattgefunden? Wer hatte das Heft des Handelns in der Hand? Nach dem, was wir vor zwölf Monaten erfahren haben, lag das Heft des Handelns hinsichtlich der Betreiberstruktur im Kreml. Hat sich da etwas geändert, und was hat man hinter dem Käufer, dieser Orbit Aviation LLC, zu vermuten?

Zum Kaufpreis nannten Sie einen zweistelligen Millionenbetrag. Hier würde mich der Nettoertrag interessieren, auch mit Blick auf unsere Landesbeteiligung.

Sie haben eben die Fraport AG und Akteure der Landesregierung in den Aufsichtsgremien genannt: Wir haben da schon eine entscheidende Funktion, bis hin zum Vorsitz. Daher tragen wir auch bei solch fundamentalen Fragen, wie mit welchen Mächten und Akteuren Geschäfte gemacht werden, eine gewisse Mitverantwortung. Man kann sich nicht einerseits über ein Kriegsgeschehen beklagen, aber andererseits mit Akteuren, die vielleicht im Kriegsgeschehen sind, Geschäfte machen. Das war immer die Frage, die dahintersteht. Deswegen wollte ich noch einmal nachfragen, weil Sie es eben so dargestellt hatten – aber vielleicht habe ich es auch falsch verstanden –, dass sich die Landesregierung hier in einer sehr passiven Rolle sieht. Das teilen wir aber mitnichten.

StS **Uwe Becker**: Vielleicht zwei, drei Punkte, bevor ich zur Frage betreffend die Terminierung bzw. auch den Verkaufsprozess Frau Brinkmann mit in die Beantwortung nehmen würde.

Zur Botschaft der vergangenen Monate oder Jahre, das würde nicht gehen: Die eine Frage betrifft das Nichtvorhandensein einer einseitigen Kündbarkeit, also besteht sozusagen hier im Abhängigkeit immer die Notwendigkeit vertraglicher Regelungen und Verhandlungen, an denen natürlich operativ nicht die Landesregierung beteiligt ist. Insofern muss man zur letzten Frage hin schon trennen, wo sozusagen die operative Verantwortung letztlich liegt und wo die Aufgabenstellung eines Miteigentümers – in diesem Fall des Landes Hessen – liegt.

Ich glaube, das Credo, das sich vielleicht in der Auseinandersetzung in diesem Ausschuss während der letzten Wahlperiode unterschieden hat, habe ich immer so aufgenommen, dass es natürlich darum ging, zunächst einmal nicht einseitig vollziehen zu können sowie immer im Blick zu behalten und darauf zu achten – wenn ich es einmal in Ihrem Geiste sage –, nicht auch noch einen solchen Kriegsherrn stärker zu machen, also Wert darauf zu legen, dass er nicht noch durch ein „Geschenk“ in den Besitz von Vermögen kommt: Letzteres wäre sicherlich das fatalste Ergebnis von allen gewesen. Insofern steht neben der faktischen Situation der nicht einseitigen Kündbarkeit auch das Interesse, gerade wenn ich ein Land mit Sanktionen belege, es anschließend nicht noch wirtschaftlich dafür zu belohnen, dass es einen Krieg führt. Insofern ist es die Interessenwahrung für das Unternehmen plus die Sichtweise darauf, dass Sanktionen auch die Wirkung entfalten müssen, die in ihrer Absicht liegen, und nicht im Ergebnis zum Gegenteil führen, indem plötzlich sozusagen der russische Staat ein „Geschenk“ bekommt, indem man meint – auch, wenn es gar nicht so einfach möglich wäre, weil es noch ein paar andere Mitgesellschafter gibt – „blind“ Anteile übertragen zu können. Das vielleicht erst einmal zu diesem Punkt.

Weil Sie die Frage gestellt haben, welche Lehren man daraus in Bezug auf Künftiges zieht: Als man die Beteiligung damals eingegangen ist, stand der Weg der Annäherung mit Russland nicht nur für die Bundesrepublik, sondern für die Europäische Union auf der Agenda. Wenn ich daran erinnern darf: 2011, als der hessische Wirtschaftsminister Posch unterwegs war, lautete die Devise: „Made in Hessen“ in aller Welt. – Wenn ich die „FAZ“ von 2011 heranziehen darf:

Der hessische Wirtschaftsminister Dieter Posch will die Aktivitäten des Landes auf internationalen Wachstumsmärkten verstärken. Delegationsreisen in diesem Jahr führen den FDP-Politiker nach Russland, China, Brasilien [...]

– Es war eben eine andere Zeit, in der diese Dinge entschieden wurden, und auch damals mit den aus meiner Sicht richtigen Absichten.

Insofern ist die Frage, ob man zu einem Zeitpunkt hätte anders entscheiden müssen und welche Lehren wir daraus ziehen, aus meiner Sicht schon mit beantwortet, indem wir immer sehr eng auf die Frage blicken, unter welchen Voraussetzungen, unter welchen Chancen, unter welchen Risiken und auch, unter welchen landesspezifischen Prämissen hier geschäftliche Aktivitäten getätigt werden; das steht immer auch im Fokus. Darauf liegt auch der Fokus des Landes Hessen. Auf

Ihre Frage, ob man da außen vor ist oder nicht: Es achtet sicherlich auch das Land Hessen darauf, an welchen Stellen man wirtschaftlich tätig wird. In diesem Fall, zum damaligen Aufsatzzeitpunkt, waren hier im Lande Hessen so gut wie alle – oder zumindest die Mehrheit – dafür, diesen Weg zu gehen.

In den letzten Jahren haben wir Wert darauf gelegt, dass kein blinder Ausstieg erfolgt, sondern eine interessenwahrende Situation, die gerade auch den Prämissen der Sanktionen Rechnung trägt, und die Fraport den Prämissen auch des eigenen Unternehmens.

Ich würde Frau Brinkmann darum bitten, noch etwas zu dem zeitlichen Verlauf um den 9. Dezember zu präzisieren. Falls das nicht geht, müssen wir es nachreichen, ebenso die angesprochene Kaufpreiszahlungsmodalität.

MRin **Dagmar Brinkmann**: Ich kann gerne etwas dazu sagen. Nageln Sie mich nicht auf den genauen Tag fest, aber ich meine, mich relativ gut erinnern zu können, dass am 1. Dezember 2024 der Termin bei diesem russischen Notar gewesen ist. Ich war jetzt, ehrlich gesagt, überrascht, wie schnell das in Russland eingetragen wird, bei unserem Handelsregister dauert das durchaus länger.

Natürlich haben vorher Vertragsverhandlungen stattgefunden, und wir hatten hier am 13. November einen Termin, bei dem Sie wegen der Pressemeldung nachgefragt hatten – sie war zwar nicht unbedingt verklausuliert, aber mit dem Text selbst wusste man nicht genau etwas anzufangen, das betraf die Genehmigung von Putin, die notwendig war. Auch die Stadt St. Petersburg musste zustimmen, das hatte sich zum damaligen Zeitpunkt alles gezogen. Aber die relevanten Termine folgten jetzt sehr schnell am 1. Dezember und am 9. Dezember.

Was den Erlös angeht, das müssten wir in der Tat nachreichen – im Moment kann ich auch nur sagen, dass er im zweistelligen Millionenbereich liegt. Da aber schon alles abgeschrieben war, geht das ja sozusagen „voll“ in die Bücher.

Abgeordneter **Patrick Schenk**: Vielleicht eine ganz kurze Vorbemerkung in dieser vorweihnachtlichen Zeit: Auch unter Berücksichtigung der gegebenen Antworten sind wir seitens der AfD-Fraktion schon der Ansicht, dass es vielleicht auch ein Berichtsantrag getan hätte und es nicht unbedingt ein Dringlicher Berichtsantrag hätte sein müssen, zu dem wir uns hier heute noch einmal alle einfinden.

(Zuruf Abgeordnete Schardt-Sauer)

– Ja, das steht Ihnen als Antragstellerin völlig frei, und Sie haben den Weg ja auch gewählt. Das heißt aber nicht, dass wir alle es so sehen müssen, dass es auch der richtige ist.

Ich habe drei konkrete Nachfragen zu den gegebenen Antworten. Die erste bezieht sich auf den Zeitfaktor. Vielleicht gibt es hierzu noch eine Einschätzung der Landesregierung: Der Krieg ist im

Februar 2022 ausgebrochen, und der Verkauf erfolgte am 9. Dezember 2024, das sind etwas über zweieinhalb Jahre. Habe ich es richtig verstanden, dass es unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten von der Landesregierung immer noch als „schnellstmöglicher“ Verkaufsprozess gesehen wurde? Schneller hätte es also nicht gehen können? – So habe ich es zumindest verstanden.

Im Hinblick auf die weitere Ausrichtung der Fraport AG glaube ich herausgehört zu haben, dass die Compliance-Richtlinien als ausreichend erachtet werden, was das internationale Geschäft angeht. Habe ich es richtig verstanden, dass man glaubt, was das internationale Geschäftsgebaren angeht, die Compliance-Vorschriften nicht anpassen zu müssen?

Meine letzte Frage betrifft den zweistelligen Millionenbetrag im mittleren Bereich: Kann man den eventuell ein bisschen konkretisieren? – Das wären meine Fragen.

StS Uwe Becker: Ja, es ist der schnellstmögliche Zeitverlauf, auch aus Sicht der Landesregierung und unter all den Aspekten, die ich beschrieben habe. Wenn man jetzt dem russischen Staat respektive dem Kriegsverbrecher Putin noch ein Geschenk hätte machen wollen, hätte es vielleicht Lösungen auch vor diesem Zeitpunkt gegeben, aber unter Inkaufnahme wirtschaftlicher Schäden – die jetzt durch den Kaufpreis, wenn man so will, verringert worden sind, da ein Betrag erwirtschaftet worden ist –, und sicherlich nicht unter der Gesamtinteressenwahrung sowohl unternehmensseits wie auch unter dem Ziel von Sanktionen, die ja nicht darauf abzielen, einen Aggressor noch reicher zu machen, sondern ihn an den Stellen auch wirtschaftlich zu treffen.

Wenn man sich all das anschaut, was ich beschrieben habe, auch unter dem Aspekt, einen Käufer finden zu können, der auch unter allen Sanktions- und Regelungsregimen und unter Aspekten der Zustimmung dann auch von russischer Seite am Ende trägt, war das sozusagen der geeignetste, frühestmögliche Zeitpunkt für eine solche Transaktion. Ich sage es noch einmal: Wir hätten uns einen früheren Verkauf gewünscht, aber in dieser Komplexität der anstehenden Fragestellungen war es dann unterm Strich unter aller Interessenwahrung und Durchsetzung der Zielsetzung, die auch unter sanktionsrechtlichen Aspekten zu berücksichtigen waren, der schnellstmögliche Zeitpunkt.

Wie verhält es sich mit dem internationalen Engagement und Compliance bei Fraport? – Auch dazu sagte ich, dass natürlich immer auch nach gemachten Erfahrungen Dinge nachjustiert und verändert werden. Bei dem, was unser Weltgeschehen umfasst, ist das auch bei der Fraport AG ein fortwährender Prozess. Insofern sieht die Landesregierung für sich auch über das hinaus, was schon an Risikomanagementsystemen etabliert ist, die auch atmende, sich fortentwickelnde und lernende Systeme sind – ich will jetzt nicht so etwas wie KI nehmen; denn am Ende steht die menschliche Intelligenz –, um darüber auch zu Einschätzungen zu den unterschiedlichen Staaten und Länderrisiken zu gelangen, und zu Länderrisiken gehören dann auch geopolitische und andere Fragestellungen. Unter dem Gesichtspunkt sind die etablierten Systeme ausreichend; das war mein Hinweis.

Das deckt sich, glaube ich, ein Stück weit mit dem, was Frau Abgeordnete Schardt-Sauer durchaus reklamiert hat, nämlich zu sagen, das Land sitze nicht nur irgendwie dabei, sondern die Landesvertreterinnen und -vertreter in den Gremien befassen sich da natürlich auch genau mit solchen Themen und Aspekten. Deshalb mein Hinweis, dass man in der Prognose unsicherer unterwegs ist, als in der Rückschau. Was dann aus der Rückschau resultiert, fließt dann auch wieder in die Fortentwicklung solcher Systeme ein. Wie gesagt: 2010/2011 war man unter der damaligen schwarz-gelben Landesregierung in Hessen sehr klar und eindeutig an diesem Punkt; ein entsprechendes Zitat aus der „FAZ“ habe ich vorhin gegeben.

In der Fragestellung wird auf diverse staatliche Strukturen und autoritäre Staaten abgestellt: Da muss man natürlich schauen, was das in Konsequenz heißt. Wir werden Staaten, die nicht unse- ren westeuropäischen demokratischen Standards entsprechen, nicht per se ausschließen können – ich denke, da sind wir auch beieinander. Deswegen noch einmal: Man kann unter den systemischen Aspekten, die ich beschrieben habe, auch für die Zukunft nicht anders handeln und damit umgehen, als wir es hier getan haben. Darum finde ich, dass der Prozess von Fraport und so, wie sich die Landesregierung dort eingebracht hat und an anderen Stellen sich auch die operative Verantwortung durch Fraport hat wahren lassen, ordentlich gelaufen ist.

Zum Kaufpreis sagte ich schon, wir würden das nachliefern, was zu diesem Thema zu ergänzen ist.

Abgeordneter **Klaus Gagel**: Ich möchte mit meiner Frage anknüpfen: Soweit ich mich erinnern kann – ich habe es auch noch einmal nachgelesen –, hat die Fraport der Thalita Trading Ltd. ein Darlehen von 163,3 Millionen Euro zur Finanzierung der Anteile an Pulkovo gegeben. Diese Darlehensforderung hat Fraport dann bilanziell abgeschrieben. Es mag vielleicht ein bisschen technisch klingen: Das heißt, die eigentliche Abschreibung von Fraport war ja die Abschreibung einer Darlehensforderung, weil die Thalita Trading Ltd. im Grunde genommen keine Erträge mehr aus dem operativen Geschäft erzielen konnte und letztendlich blockiert war.

Diese 163,3 Millionen Euro stehen jetzt wahrscheinlich in Relation zu dem erzielten Kaufpreis. Letztlich muss man, wenn man das global betrachtet und die Zinsen des Darlehens außen vorlässt, sozusagen als Gesamtverlust für die Fraport irgendwo in der Größenordnung um 100 Millionen Euro einordnen. Daran knüpft sich meine Frage an: Hat die Landesregierung tatsächlich Einfluss auf die Geschäftsentscheidung der Fraport genommen, die Beteiligung zum jetzigen Zeitpunkt zu verkaufen, oder wurde auch in Erwägung gezogen, eventuell zu warten, bis sich die Zeiten nach Kriegsende vielleicht auch wieder normalisieren?

Meine zweite Frage lautet: Ist es richtig, dass die Abschreibung der Darlehensforderung in Höhe von 163,3 Millionen Euro minus den Ertrag, der jetzt aus dem Verkauf kommt, minus die operativen Verpflichtungen, die die Thalita Trading Ltd. noch hat, letztendlich der Gesamtertrag aus der abgeschriebenen Position für Fraport ist?

StS **Uwe Becker**: Zu den Zahlen in der Konstruktion, die Sie dargestellt haben, muss ich das nachreichen. Das habe ich jetzt nicht parat. In der Logik folgt aber natürlich daraus, dass das Gesamtengagement per se abgeschrieben war und das, was jetzt über den Verkauf an zusätzlichen Erträgen stattfindet – über das hinaus, sozusagen jahresbezogen –, die entsprechende Position verbessert.

Nun kann man sagen, es war letztendlich ohnehin schon eingepreist, und wir haben jetzt noch einmal einen Ertrag seitens Fraport durch den Verkauf. Die entsprechende Zahl liefere ich nach, soweit wir das beantworten können. Ich schaue aber noch einmal in Richtung von Frau Brinkmann.

MRin **Dagmar Brinkmann**: Die Rechnung, die Sie aufgemacht haben, ist nicht ganz richtig: Es gab ja vorher schon Rückflüsse, Fraport hatte schon in 2016/2017 einen Anteil von 10 % verkauft und damals 100 Millionen Euro dafür bekommen. Dann gab es auch noch Gewinnausschüttungen. Das müsste alles gegeneinander gerechnet werden, aber ich habe die Zahlen jetzt nicht da, und im Kopf könnte ich es sicherlich auch nicht. Das müssten wir noch einmal nachschauen.

StS **Uwe Becker**: Dann würde ich auf Ihre Frage eingehen wollen, die Sie mitgestellt hatten, ob man nicht noch hätte warten können: Wenn ich das mit dem Ursprungsgedanken der Abgeordneten Schardt-Sauer nebeneinanderstelle, ist das genau das Konträre zu dem, was eigentlich unsere Absicht war. Wir haben hier unterschiedliche Nähen zu unterschiedlichen Menschen dort, weswegen die Sichtweisen hier und da wohl auch anders ausfallen.

Das gemeinsam breit getragene Verständnis war nach diesem brutalen, völkerrechtswidrigen Angriffskrieg, so schnell und so interessenwährend wie denkbar und nach allen vorhandenen vertraglichen Rahmenseetzungen dieses Engagement zu beenden. Das hat uns in den letzten zwei Jahren über die verschiedenen Überlegungen, über die verschiedenen Wege, über die verschiedenen von mir auch jetzt schon beschriebenen Verhandlungsstände zu dem heutigen Ergebnis gebracht. Das war die Prämisse, unter der auch die Fraport versucht hat, sich von diesem Engagement letztlich interessenwährend zu lösen. Darin steckt nicht die Option, quasi zu sagen: „Wir gucken mal, wann es besser wird“, weil jeden Tag sterbende Menschen das Geschäft am Ende nicht besser machen.

Insofern war die führende Intention – wie ich glaube, gemeinsam, wenn auch mit unterschiedlichen Vorstellungen zur Geschwindigkeit und zu den Wegen –, das Engagement dort so zügig wie möglich zu beenden. Das ist jetzt durch den Verkauf gelungen, und zwar in einer Weise, die allem Rechnung trägt, was ich in der Beantwortung beschrieben habe. Insofern gab es auch weder von Fraport noch vonseiten des Landes eine andere Intention, dort jetzt noch länger zuzuwarten und dieses Engagement, in welcher Weise auch immer, weiterzuführen.

Abgeordneter **Klaus Gagel**: Nur noch eine Nachfrage, damit Klarheit herrscht. Zur Höhe der Darlehensforderung zum Zeitpunkt des Abschreibens in der Bilanz von Fraport: Können Sie bestätigen, dass es 163,3 Millionen Euro waren, oder gibt es da eine andere Zahl?

StS **Uwe Becker**: Das müssten wir nachreichen.

(Zuruf Klaus Gagel)

– Bevor ich Ihnen jetzt aufs Komma oder in Anführungszeichen hinten raus etwas bestätige, sichern wir das noch einmal miteinander ab, und die Antwort bekommen Sie dann.

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Danke Herr Staatssekretär, für Ihre eleganten Worte betreffend die unterschiedlichen Verhältnisse und Sichtweisen zu handelnden Akteuren.

Werter Herr Schenk, ich finde es schon spannend, dass Ihre Fraktion, die bei allen möglichen Beteiligungsprozessen – Entschuldigung – immer sofort das „Mimi-Lied“ singt, hier kommentiert, was frei gewählte Abgeordnete für Instrumentarien nutzen: Dem nachzugehen ist unser Auftrag. Ich weiß nicht, ob Sie aus der vorherigen Sichtweise als Arbeitnehmer bei der Fraport eine bestimmte Sicht haben, oder aufgrund der unterschiedlichen Verhältnisse zu den Akteuren ganz im Osten von Europa. Für uns Freie Demokraten gilt – ich denke, da spreche ich für alle –: Wenn wir einen Antrag stellen, ist das wohlüberlegt.

(Zuruf AfD)

– Das verbitte ich mir, ehrlich gesagt, ob Ihnen das Thema gefällt oder nicht. Ich würde dann auch den Vorsitzenden bitten, die Akteure seiner Fraktion zur Ruhe zu rufen.

(Zuruf AfD)

– Wenn Sie anfangen, kann ich auch gerne zurückrufen.

Vorsitzender: Ich glaube, wir sollten jetzt alle ein bisschen runterkommen. Frau Schardt-Sauer hat das Wort.

Abgeordnete **Marion Schardt-Sauer**: Ich habe nur versucht, es logisch nachvollziehbar zu erklären. Aber es kann nicht jeder nachvollziehen.

Noch zwei Anmerkungen zu dem, was Sie gesagt hatten, Herr Staatssekretär: Die Formulierung lautet nicht, dafür sei die Welt viel zu schnelllebig. Ich glaube, wir werden politisches Entscheiden – nehmen Sie das Beispiel Corona, wo wir vielleicht in zwei, drei Jahren Dinge auf den Prüfstand



stellen – nicht reduzieren auf falsch oder richtig, sondern wir haben gefragt, ob es Lehren daraus zu ziehen gibt. Es wurde nicht gesagt, dass es seinerzeit eine gute oder schlechte Entscheidung war. Es war seinerzeit ein guter Wirtschaftsminister, und wir haben die Fraport immer sehr unterstützt, auch in der Frage einer breiten Aufstellung. Aber es stellt sich die Frage nach den Lehren.

Ich hätte mir auch eine Antwort auf die Frage erhofft, in der der Hauptdissens in diesen ganzen Diskussionen bestanden hat. Ich kann mich an eine Sitzung erinnern, als gefühlt ein ganzer Bus von der Fraport hierherkam und uns in unterschiedlichsten Facetten erklärt hat, dass das nicht gehen würde, obwohl – teilweise durch Whistleblower – Papiere weitergegeben worden waren zu den sehr komplexen Vertragswerken, laut denen es eben doch sehr viel früher hätte gehen können. Das war die Diskussion, weswegen ich einfach die Antwort erwartet hätte, wenn es denn mit Blick auf die einseitigen Kündigungsrechte tatsächlich so war, dass man vertraglichen Konstellationen im Hinblick darauf, dass sich die Witterung schnell ändern kann, noch mehr Aufmerksamkeit widmet, als man es mit Sicherheit ohnehin schon tut. Das möchte ich schon klargestellt wissen.

Noch eine letzte Frage. Da es in den ganzen Ausführungen nicht vorkam: Wer hat den Käufer ausgesucht? Danke jedenfalls für die Klarstellung, und auch in Abgrenzung zur AfD-Fraktion: Wir sind froh, dass das schnellstmöglich beendet wurde. Wir haben dargelegt, dass es auch früher hätte gehen können. Jetzt ist es aber beendet, und das finden wir einen guten Schritt.

StS **Uwe Becker**: Hinsichtlich Ihrer Frage nach daraus zu ziehenden Lehren – nicht, wie ich die Frage beantwortet hatte, wie wir mit bestimmten Regimen umgehen, sondern ob man daraus noch einmal Lehren zieht, Vertragskonstruktionen so zu gestalten, dass sie andere Exit-Möglichkeiten umfassen –: Da würde es jetzt meiner Antwort ein bisschen entsprechen, zu sagen, dass aus jeder Frage – unabhängig davon, ob sie jetzt in einen solch konkreten geopolitischen Kontext gehört oder nicht – für weitere vertragliche Themen auch Punkte aufnimmt, die man in anderen vergleichbaren Fällen oder Themen noch einmal optimieren kann.

Insofern: Ja, die Lehren, unter Aspekten zu sagen, ob sich das vertraglich gestalten lässt, sind immer mit im Blick und es wird sicherlich auch immer noch einmal nachjustiert. Aber im konkreten Fall gab es noch einmal unterschiedliche Sichtweisen auf die Dinge, je nachdem, welches Ergebnis man auch damit erreichen will. Daher ließ es sich zumindest hier nicht anders handhaben.

Natürlich brauchen Sie für eine solche – vielleicht gedacht – andere Option auch den Vertragspartner, der das mitmacht und einen solchen Weg mitgeht. Dann ist es auch wieder ein Abwägen zwischen der Frage, ob ich zu einem Ergebnis, zu einem Vertrag kommen will, wenn der Verhandlungspartner nicht bereit ist, eine Einseitigkeit einfach so zu akzeptieren. Es kann ja umgekehrt – jetzt reden wir nicht über Regime in dieser Weise – auch dazu führen, dass jemand sagt: „Dann bin ich mir doch gar nicht sicher, wie mit meinem Invest weiter umgegangen wird, wenn ich das heute eingehe.“ – Wir hätten vielleicht auch kein Interesse, dass jemand, den wir dann

auswählen oder der von einer Unternehmung ausgewählt worden ist, morgen aussteigt und einfach jemanden Neues präsentiert. Schon da beginnen ja die Fragen, mit welchen Mechanismen man das wechselseitig zulässt oder nicht zulässt.

Insofern bleibt immer diese Fragestellung, wie wir Verträge ausgestalten, wen man im Zweifelsfall in einen Vertrag hineinlässt – auch das muss Teil einer solchen Überlegung sein –, und schon da fängt die Komplexität an, weil wir ja umgekehrt auch nicht wollen, dass wenn eine Unternehmung wie Fraport beispielsweise mit einem bestimmten Staat Geschäfte abschließen wollte, und dieser Staat überlegt es sich morgen, das einem anderen einfach so übertragen zu können, ohne, dass man selbst mitwirkt: Dann haben Sie wiederum eine Einschränkung einer einseitigen Kündigungsoption. All diese Aspekte spielen natürlich mit hinein, wenn man aus solchen Fragestellungen lernt. Insofern ist das Lernen immer wieder Teil des Ganzen.

Zur zweiten Frage, wer den Käufer ausgewählt hat: Das ist im Rahmen des strukturierten Prozesses gelaufen. Ich sehe einmal zu Frau Brinkmann, ob wir hierzu Näheres haben. – Im Moment auch nicht, sondern die Entscheidung ist im Rahmen der dort vertretenen Kanzleien und Gesellschaften so getroffen worden, immer unter Berücksichtigung der wechselseitigen Sanktions- und Compliance-Regime, die wir bzw. Fraport dort haben und die staatlich mit der russischen Seite überhaupt möglich waren.

Abgeordneter **Marius Weiß**: Herzlichen Dank für die Beantwortung der Fragen, Herr Staatssekretär. – Frau Kollegin Schardt-Sauer, ich habe ein bisschen geschmunzelt bei der Vorbemerkung Ihrer Fraktion. Manches musste ich tatsächlich zwei Mal lesen, etwa, dass es ein zentrales Thema in der hessischen Landespolitik gewesen sei – das muss ich wohl irgendwie anders eingeordnet haben. Den letzten Satz „Diese Entwicklung unterstreicht die Bedeutung der von den Freien Demokraten initiierten Debatte und zeigt, wie politischer Druck der Oppositionsfraktionen und eine klare Haltung zu moralischen und wirtschaftlichen Fragen eine Lösung herbeiführen können“ finde ich bemerkenswert. Ich habe wirklich gedacht, es fehlt nur noch der Satz „Putin knickt vor Schardt-Sauer ein“ oder etwas in der Art, darauf hatte ich noch gewartet.

(Heiterkeit)

Ich darf das auch ein bisschen deswegen sagen, weil ich meine Meinung nicht geändert habe. In der Opposition in der letzten Legislatur haben auch wir unsere Fragen dazu gestellt. Aber die Art und Weise und auch die Anzahl der Dringlichen Berichtsansträge, die wir zu diesem Thema hatten, konnte ich auch schon in der letzten Legislatur nicht so ganz nachvollziehen. Wir müssen schon gucken, was hier unsere Rolle ist – wir können weder ins operative Geschäft der Fraport reindiskutieren, noch sind wir eine Superrevisionsinstanz für den Fraport-Aufsichtsrat, auch das würde uns hier als Haushaltsausschuss überfordern.

In der letzten Legislatur habe ich in gewisser Weise noch Verständnis dafür gehabt, weil der Aufsichtsratsvorsitzende auch noch ein Mitglied der Landesregierung war: Da kann man ja immer noch einmal versuchen, das gleichzeitig mitzutreffen. Das ist zwischenzeitlich aber auch nicht

mehr der Fall. Deswegen kann ich es nicht so ganz nachvollziehen. Da muss man sich schon entscheiden, ob man sich freut, dass das Ding jetzt endlich weg ist – wir haben in der letzten Zeit kritisiert, dass die Fraport es nicht losgeworden ist, jetzt ist es weg, und dann weiß ich nicht, ob uns solche Fragen, wer der Käufer ist und wer ihn ausgesucht hat, uns hier tatsächlich weiterbringen.

Wir müssen sehen – das haben wir auch im Zusammenhang mit den Berichtsansträgen in der letzten Legislaturperiode gehört –, dass wir hier über eine Aktiengesellschaft reden, die gleichzeitig noch börsennotiert ist. Da gelten einfach ein paar Punkte mit Blick auf Haftungsfragen für den Vorstand, mit Blick auf Berichtspflichten für den Vorstand, oder darauf, was der Vorstand wann öffentlich sagen kann oder auch sagen muss. All das ist sehr, sehr formal geregelt, und da muss man sich an bestimmte Regeln halten. Das sehen wir hier auch ein und das verstehen wir hier auch.

Grundsätzlich gilt für uns – das habe ich schon in einer der zurückliegenden Sitzungen zu diesem Thema gesagt –, dass die Fraport nicht umsonst „Services Worldwide“ im Namen trägt: Das ist ein Weltunternehmen, und vor allem mit den Beteiligungen, die sie haben, verdienen sie das Geld, mit dem sie vor Ort in Frankfurt bei ihrer Homebase Lärmschutz umsetzen und wo wir dadurch profitieren können. Die Auslandsbeteiligungen sind deutlich profitabler, weswegen es auch richtig ist, dass sie gemacht werden. Wenn man das nicht machen würde, wäre es ein ganz anderes Unternehmen.

Dabei kann aber auch mal etwas schiefgehen, das ist völlig normal: Wenn man investiert, auch im Ausland, können solche Sachen passieren wie in Manila. Wenn sich aus politischen Gründen irgendetwas ändert und es Probleme gibt, kann so etwas passieren, wie jetzt gerade in Porto Alegre, wo aus Klima- oder Wettergründen ein ganzer Flughafen absäuft und über Wochen ausfällt. Es kann aber auch so etwas passieren wie in Griechenland, wo die Übernahme der 14 Flughäfen eine absolute Erfolgsgeschichte ist und wo jetzt gerade die Fraport bei noch einer weiteren Ausschreibung gewonnen hat und auch damit ihr Engagement in Griechenland nochmals ausweitet. Das sind aus unserer Sicht die richtigen Geschäftsfelder, um dieses Unternehmen insgesamt gut aufzustellen.

Wie gesagt, sind wir froh, dass diese Geschichte jetzt endgültig erledigt ist und dass wir da raus sind. Was z. B. das Thema Russland angeht, müssen wir jetzt auch nach vorne schauen – ich würde jetzt gerne über andere Sachen reden, etwa darüber – und das hat ganz konkrete Auswirkungen –, was Wettbewerbsfähigkeit angeht, dass beispielsweise eine Air China weiterhin über Russland fliegen darf, während eine Lufthansa das nicht darf. Das führt ganz konkret dazu, dass die Lufthansa jetzt die Strecke Frankfurt-Peking eingestellt hat. Das ist eine wichtige Strecke für uns, auch für die Wirtschaft in der Region, und jetzt ist nur noch die Direktverbindung über München nach Peking da. Das hat etwas mit Wettbewerbsfähigkeit zu tun und ist auch unmittelbar Ausfluss dieses russischen Überfalls auf die Ukraine, und das ist auch unmittelbar Ausfluss auf unseren Frankfurter Flughafen. Das sind Punkte, über die ich jetzt gerne beim Thema Russland diskutieren möchte, nämlich, wie man die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Luftverkehrswirtschaft wiederherstellen kann.

Abgeordnete **Miriam Dahlke**: Ich komme noch einmal ein bisschen zurück auf die Themen, die uns hier im Haushaltsausschuss primär beschäftigen. Dazu drei Punkte.

Frau Schardt-Sauer hatte die letzte Legislaturperiode und die damals noch andere Rollenverteilung angesprochen. Ich finde, hier gibt es keinen Widerspruch, weil letztes Mal gesagt worden ist – das haben Sie eben auch bestätigt –, dass es eben nicht dieses einseitige Kündigungsrecht gibt, aber jetzt wurde eben jemand gefunden, der kaufen wollte. Von daher ist das vollkommen im Einklang, und wir sind natürlich auch sehr froh, dass das Kapitel jetzt abgeschlossen ist.

Ein zweiter Punkt. Ja, über den Beteiligungsbericht sprechen wir ein anderes Mal und welche Beteiligungen es vielleicht noch auf Landesseite bei Staaten mit eventuellen Risiken gibt. Grundsätzlich ist unsere Erwartung natürlich schon, dass die vom Land benannten Mitglieder des Aufsichtsrates diese Entscheidungen jeweils sorgfältig und unter Abwägung der Risiken und Chancen treffen.

Der dritte Punkt, eine konkrete Nachfrage. Wir hatten jetzt nicht gehört, wie hoch genau der Verkaufserlös ist, das wollten Sie nachreichen. Meine Frage lautet: Wissen Sie denn, was Fraport damit konkret macht? Erhöht man die Dividende für das Land, oder machen die damit etwas anderes? Meine Frage zielt also auf die konkreten Auswirkungen auf den Landeshaushalt.

StS **Uwe Becker**: Es gibt noch keine unmittelbare Auswirkung auf den Landeshaushalt. Wenn Sie sich das Bilanzvolumen der Fraport anschauen – auch, wenn jetzt Weihnachten vor der Tür steht, will ich jetzt keine Begrifflichkeiten mit irgendwelchen Nüssen gebrauchen, die sind schon einmal gewählt worden und waren nicht das ideale Beispiel für mittlere zweistellige Millionenbeträge –, ist es nicht so, dass sich darüber automatisch das Gesamtergebnis der Fraport nachhaltig extrem spürbar verändert würde. Das wird am Ende eine Rolle spielen, wenn es darauf ankommt, wie dort der Gesamtjahresabschluss ausschaut. In Relation zur Bilanz der Fraport ist ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag nicht so, dass er gleich Themen wie Ausschüttungen oder anderes berühren würde. Da jetzt zu spekulieren, ist bei einem börsennotierten Unternehmen nicht hilfreich.

Deswegen gilt: Das fließt ins Ergebnis ein, und alles Weitere ergibt sich dann, wenn Dinge zu entscheiden sind. Insofern würde ich da jetzt nicht spekulieren wollen, was mit entsprechenden Mitteln passiert. Die fließen jetzt erst einmal ins Ergebnis ein.

Abgeordneter **André Stolz**: Ich möchte zu Beginn der Landesregierung meinen Dank für den Transparenz schaffenden und vollumfänglichen Bericht aussprechen. Auch möchte ich betonen, dass ich gar keine Kritik an dich richten möchte, liebe Marion – ich glaube, das gehört einfach zu den unterschiedlichen Rollen, die wir hier ausüben. Da ist es das gute Recht der Opposition, dass

sie eben auch in den Krümeln sucht, und wir vielleicht im Gegenzug der Regierung den Rücken stärken.

Es war hier eine besondere Situation, die wir alle in den letzten zehn Jahren erlebt haben. Die Bewertung, wie Russland sich in der Welt aufstellt, war vor zehn Jahren eine vollkommen andere, wobei wir auch schon damals gesagt haben, dass es keine Demokratie nach westlichem Vorbild sei. Trotzdem hatte man andere Hoffnungen damit verbunden, andere Erfahrungen gemacht und ist auch anders damit umgegangen. Rückblickend ist es immer relativ leicht, eine Sache zu bewerten.

Es ist auch richtig, dass wir und Fraport künftig darauf achten müssen, wo man sich engagiert. Aber für die Zukunft ist man nie vor Fehlern und ähnlichen Situationen gefeit. Wo fängt Autokratie an und wo nicht? Was ist mit der Türkei? Auch dort ist die Fraport engagiert. Da könnte man ganz viele Fragen aufwerfen. Insofern habe ich da sehr hohes Vertrauen auch in die Beteiligten des Landes Hessen im Aufsichtsrat, und dort gehören diese Entscheidungen hin.

Um einen bekannten Staatsmann zu zitieren: Entscheidend ist, was hinten rauskommt. – Der Staatssekretär hat sehr klug formuliert, dass es sehr interessenwährend und somit auch ökonomisch richtig war, was hier rausgekommen ist. An dieser Stelle können wir wirklich sagen, man hat einen Schlusstrich hinbekommen – vielleicht unter Interessenswahrung nicht vor zwei Jahren, aber unter ökonomischen Gesichtspunkten jetzt einen besseren –, und ein zufriedenstellendes Ergebnis für die Fraport und für das Land Hessen. – Vielen Dank.

Beschluss:

HHa 21/11 – 18.12.2024

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts im Haushaltsausschuss als erledigt.

Zuvor kam der Haushaltsausschuss überein, den Dringlichen Berichts Antrag in öffentlicher Sitzung zu beraten.

(einvernehmlich)

Ende des öffentlichen Teils. Es folgt der nicht öffentliche Teil.