

(Klaus Müller)

darum ging, die Glaubwürdigkeit eines Unternehmens infrage zu stellen.

(Zuruf von der CDU: Das haben Sie aber gesagt!)

Sollte dieses Missverständnis entstanden sein, täte mir das Leid.

Ich wollte jedoch deutlich machen - daran halte ich auch fest -, dass es Fehlentscheidungen der öffentlichen Hand geben kann, nämlich beispielsweise dann, wenn man Infrastruktur bereitstellt, auf der man nachher sitzen bleibt, weil ein Unternehmen - was sein gutes Recht ist - seine Entscheidung ändert.

Das war mein Punkt und das wollte ich transportieren. Ich wollte nicht irgendein Unternehmen beleidigen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe damit die Beratung.

Ich stelle zunächst fest, dass der Berichtsantrag Drucksache 16/187 durch die mündliche Berichterstattung der Landesregierung seine Erledigung gefunden hat.

Es ist Ausschussüberweisung beantragt worden. Es wurde beantragt, den Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 16/221, federführend dem Wirtschaftsausschuss und mitberatend dem Umwelt- und Agrarausschuss zu überwiesen.

(Wolfgang Kupicki [FDP]: Frau Präsidentin, wir bitten auch um Überweisung an den Innen- und Rechtsausschuss!)

- Mithberatend soll er also auch an den Innen- und Rechtsausschuss überwiesen werden. - Besteht Bedarf, auch den Bericht an den Ausschuss zu überweisen? - Das ist nicht der Fall. Wer zustimmen möchte, dass der Antrag der FDP-Fraktion federführend an den Wirtschaftsausschuss und mitberatend an den Umwelt- und Agrarausschuss sowie an den Innen- und Rechtsausschuss überwiesen wird, den bitte ich um das Handzeichen. - Das ist mit Mehrheit so beschlossen.

Bevor ich den nächsten Tagesordnungspunkt aufrufe, darf ich die Gemeindevertretungen von Olderup, Arlewatt und Horstedt auf der Tribüne sehr herzlich begrüßen.

(Beifall)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, erlauben Sie mir eine geschäftsleitende Bemerkung zur laufenden Ta-

gung. Die Fraktionen haben sich darauf verständigt, den Tagesordnungspunkt 40, Tätigkeitsbericht der Bürgerbeauftragten für soziale Angelegenheiten, von der Tagesordnung abzusetzen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 39 auf:

Keine Geldverschwendung für den Ausbau des Flughafens Holtenau

Landtagsbeschluss vom 27. April 2005

Drucksache 16/21 (neu)

Bericht der Landesregierung

Drucksache 16/213

Für den Bericht der Landesregierung erteile ich dem Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dietrich Austermann, das Wort.

Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der Antrag fordert die Landesregierung auf, einen Bericht über den Ausbau des Flughafens Holtenau zu geben. Der Bericht liegt Ihnen vor. Ich könnte es dabei bewenden lassen, doch möchte ich einige Sätze sagen.

In dem Antrag fordern die Grünen auch, einen schriftlichen Bericht über ein Flugverkehrskonzept vorzulegen. Dieser Antrag entspricht damit wörtlich der Koalitionsvereinbarung. Er entspricht damit wörtlich dem, was inzwischen veranlasst worden ist. Wir haben gemeinsam mit der Stadt Hamburg ein Gutachten in Auftrag gegeben.

(Beifall des Abgeordneten Klaus Müller [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Es soll sichergestellt werden, dass ungeachtet der Frage, welche Planungen im Bereich von Flughäfen auch immer erfolgen, diese auch immer auf Grundlage der weiteren Perspektiven erfolgen. Der **Hamburger Airport** ist der zentrale Flughafen für den Norden; er ist auch für die Menschen in Schleswig-Holstein von Bedeutung. Schleswig-Holstein hat darüber hinaus eigene wirtschaftliche Interessen.

Der **Flughafen Kiel-Holtenau** braucht einen Ausbau, um neben der Fluglinie nach Frankfurt weitere Verbindungen anbieten zu können. Ich habe eben Beifall von der linken Seite des Hauses gehört. Ich bin ziemlich sicher, dass dieser Beifall nicht eintritt, wenn es konkret um die Realisierung dieses Flughafenkonzeptes gehen wird. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass darin auch ein Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau enthalten ist. Ich darf aus dem Beschluss der Kieler Ratsversammlung vom 22. August 2002 zitieren:

(Minister Dietrich Austermann)

„Das Verfahren soll eingeleitet werden, um die Leistungsfähigkeit des Regionalflughafens zu sichern und für Linien- und Geschäftsverkehr auszubauen. Damit soll die Zukunft der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Kiel gesteigert werden.“

Das **Planfeststellungsverfahren** ist noch nicht eingeleitet; vor drei Jahren hat man es angekündigt. Wenn man will, dann ist das eine Maßnahme ähnlich der in Lübeck, über die wir gerade diskutiert haben. Sie geht in die Richtung, das Land insgesamt flughafenfreundlicher zu machen und seine Verbindung insgesamt zu verbessern.

Es stellt sich die Grundsatzfrage, ob jeder in diesem Parlament diesen Beschluss, der auch von der früheren Landesregierung unterstützt worden ist, weiter fördern will oder nicht. Ich bin der Meinung, dazu müssen klare Äußerungen her. Ich habe den Eindruck, dass die Koalition und die sie tragenden Parteien, aber auch andere im Haus der Meinung sind, wir brauchen die Erweiterung dieses Flughafens, um ihm eine Zukunft geben zu können.

Das **Gutachten** ist bei einem Hamburger Unternehmen in Auftrag gegeben worden, das ausgewählt wurde. Es gibt nicht allzu viele Unternehmen, die das können. Wir gehen davon aus, dass die Daten bis zum Herbst dieses Jahres vorliegen werden. Dann werden Entscheidungen darüber getroffen werden können, wie es mit diesem Flughafen und mit anderen weitergehen wird. Sie wissen, dass wir nach wie vor für den Ausbau des Flughafens sind. Ich glaube auch nicht, dass die Alternativen sehr viel anders aussehen werden.

Ich möchte an dieser Stelle kurz etwas zum Thema Metroexpress oder „Schienenflieger“ sagen. Die Projektidee ist gut, und zwar nicht nur deshalb, weil sie auch Bestandteil des CDU-Wahlprogramms war. Das ist inzwischen gängige Überzeugung der meisten hier in diesem Haus. Im ersten Schritt ist das Projekt bestechend sinnvoll, allerdings muss man sich überlegen, was es kostet, wenn man das Projekt realisieren will.

Man braucht in etwa einen Ausbau in der Größenordnung von 10 km. Davon sind 3 km Tunnel. Man muss eine Parallelstrecke zur vorhandenen Strecke haben, die auf einer Länge von 160 km ausgebaut ist. Wenn man versucht, das Ganze miteinander in Einklang zu bringen, dann kommt man zu einer Kostenschätzung, die bei der AKN bei 450 Millionen € liegt. Bei dem, was mein Ministerium gesagt hat, liegen die Kosten bei 760 Millionen €. Das bedeutet, dass das Projekt, das vernünftig ist, weil es eine bessere Anbindung des Flughafens bedeutet, irgendwo aber auch im Zusam-

menhang mit der weiteren Existenz in Holtenau steht. Es sollte in keinem Fall eine Entscheidung geben, bevor auch hier das **Flugverkehrskonzept** da ist. Es bedeutet jedoch auch insoweit Klarheit, als jeder sehen kann, dass das Geld dafür zurzeit nicht da ist. Ich wüsste nicht, welche Mittel dafür angezapft werden sollten. Es ist weder Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans noch gibt es eine Geldquelle bei der EU oder andere Mittel, die ganz konkret zur Verfügung stünden, um zu sagen, wir wollen das machen.

Wir sind gespannt auf die Aussagen des externen Gutachters für das Luftverkehrskonzept. Ich hoffe, dass wir dann zügig zum Planfeststellungsverfahren und zu weiteren Entscheidungen zugunsten von Kiel-Holtenau kommen werden.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke Herrn Minister Austermann und eröffne die Aussprache. Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Klaus Müller das Wort.

Klaus Müller [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Damen und Herren! Vielen Dank für den Zwischenbericht. Selbst für einen Zwischenbericht ist er aber ausgesprochen vorläufig. Ich will kurz auf die Antworten des Wirtschaftsministeriums eingehen. Bei der Entwicklung der jährlichen **Fluggastzahlen** wird fast stolz erklärt, dass auf der Strecke Kiel - Frankfurt im Juni 2005 mit 4.328 Passagieren der höchste Stand seit 2003 erreicht worden ist.

Das stimmt auch. Festzustellen bleibt aber, dass diese „Königslinie“ nach Frankfurt seit 2002 kontinuierlich an Passagieraufkommen verloren hat. Gab es im Jahr 2000 noch 52.822 Passagiere, so sanken die Zahlen bis 2004 kontinuierlich auf 40.465 ab. 2005 wird sich das stabilisieren. Es werden zirka 40.000 Passagiere, vorausgesetzt, der Winterfahrplan wird von Cimbair Air auch tatsächlich geflogen.

Als aktuelle Prognose für **Holtenau** liegt die **Bedarfsprognose** von Professor Wolf vom Oktober 2004 vor. Nach dieser Prognose sollten es 2005 allerdings 61.000 Passagiere sein. Wenn es gut läuft, dann werden es - wie wir gerade gelesen haben - gerade einmal 40.000 Passagiere sein. Nur zum Vergleich: Der Modellflugplan der Flughafengesellschaft, der der Ausbaubeschlussfassung der Kieler Ratsversammlung zugrunde lag und auf Grundlage dessen man damals Ja gesagt hat, sah für 2005 sogar 207.000 Passagiere vor. Die Abweichungen zwischen Wunsch

(Klaus Müller)

und Wirklichkeit werden bisher sehr großzügig betrachtet, ohne daraus Konsequenzen zu ziehen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP] und Lars Harms [SSW])

Mit Blick auf ein mögliches Planfeststellungsverfahren und auf den Beschluss des OVG Schleswig zu der Diskussion von vorhin kann ich nur davor warnen, mit solchen definitiv unrealistischen Prognosen ins Verfahren zu gehen. Das geht schief.

Auch der Zuschussbedarf für Holtenau steigt weiter an. Ich darf daran erinnern: Die Landeshauptstadt und das Land tragen als Gesellschafter je 50 % des Defizits. Lag das **Gesamtdefizit** im Jahr 2000 bei 846.000 €, so waren es im Jahr 2004 schon 1,8 Millionen €. Dieses Jahr steigt das Defizit auf 2,2 Millionen €. Für 2006 sind im Haushaltsentwurf des Landes 1,8 Millionen € geplant. Die Zwischenantwort ging noch von 1,6 Millionen € aus.

Diese realen Defizite sind weit höher als in den Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorgesehen. Allein für die Jahre 2004 bis 2006 gibt es eine negative Abweichung von 1,67 Millionen €. Alle bisherigen Finanzansätze für den Ausbau waren eindeutig falsch und schöngerechnet und wurden durch die Realität widerlegt.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Der Zuschuss pro Passagier beträgt in 2005 circa 52 €. Das ist schon fast die Taxifahrt nach Hamburg.

Seit April 2002 haben die Grünen das Problem des Flugbegrenzungsgebiets des **Bundesweherschießplatzes Putlos/Todendorf** thematisiert. Das ist von anderen Fraktionen und auch vom Ministerium freundlich ignoriert worden. Der Gutachter der Firma Obermeyer versprach auf Nachfrage, dass Putlos natürlich geprüft werde. Das ist keine belanglose Frage, sondern ein absolutes K.o.-Kriterium. Dürfen Regionaljets bei Landungen von Osten dauerhaft durch das Sperrgebiet fliegen oder nicht? Das ist eine entscheidende Frage, denn die anvisierten Jets sind deutlich schneller als die ATR-Turboprops und fliegen deshalb einen erheblich größeren Kurvenradius.

Im Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs im Verteidigungsministerium, Herrn Kolbow, aus dem Mai dieses Jahres wird klargestellt, dass weitere Einschränkungen im Interesse der Ausbildungsziele der Bundeswehr nicht hinnehmbar sind. Weitere Einschränkungen heißt über die zivile Nutzung der restricted areas durch die heutigen ATRs hinaus. Das bedeutet also Probleme bei **Jetlandungen**. Die Ge-

schichte geht noch weiter. Wegen dieses Briefes an die Kieler Oberbürgermeisterin hat der neue Wirtschaftsminister Austermann einen forschenden und knackigen Brief an Staatssekretär Kolbow geschrieben und eine Erläuterung der Position verlangt. Diese erfolgte glasklar mit Schreiben vom 17. Juni 2005. Inhalt: Der Truppenübungsplatz Putlos und der Flugabweherschießplatz Todendorf bieten in Deutschland die einzige Möglichkeit für Übungen der Flugabwehrtruppe von Bundeswehr und verbündeten Streitkräften. Ein Ausweichen auf andere Übungsplätze sei nicht möglich. Die jetzige Regelung für Turbopropmaschinen ist hinnehmbar und erprobt, stellt aber eine Grenze bezüglich dessen dar, was erträglich ist.

Das bedeutet wiederum: Ein **Ausbau** der vorhandenen **Start- und Landebahn** nach Westen ist ausgesprochen problematisch. Ein Ausbau ist nur als Verschwendung umsetzbar. Das wiederum bedeutet einen Neubau der gesamten Start- und Landebahn. Die Kosten wären erheblich. Der Vertrag mit Obermeyer über die Phase II light ist am 23. Juni unterschrieben worden. Zu diesem Zeitpunkt hatte Minister Austermann diesen Brief schon einige Tage. Er wurde aber erst nach acht Wochen an die Oberbürgermeisterin weitergeleitet. Meines Erachtens ist das kein fairer Deal gegenüber der Stadt Kiel. Die Stadt kostet das viel Geld. Alles, was Obermeyer bezüglich der Start- und Landebahn untersucht und berechnet hat, droht Makulatur zu werden und ist nicht zu gebrauchen. Wir Grünen haben auch immer darauf hingewiesen, dass erst Putlos abgeprüft werden müsse, bevor man weitergeht.

Verehrte Damen und Herren, ich bin in der Tat auf das Flughafenentwicklungskonzept gespannt. Ich kann nicht ausschließen, dass wir zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Die Verbindung zwischen Hamburger Senat und Kieler Landesregierung ist aber sicherlich ein Fortschritt, wenn man ganz Norddeutschland betrachtet.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Danke, Herr Abgeordneter Müller. Für die CDU-Fraktion erhält der Herr Abgeordnete Thomas Stritzl das Wort.

Thomas Stritzl [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte erst einmal dem Herrn Minister und seinen Mitarbeitern dafür danken, dass sie diesen Zwischenbericht überhaupt erstellt haben; man hätte auch fragen können, ob wir heute darüber überhaupt

(Thomas Stritzl)

diskutieren müssen. So etwas macht eigentlich erst Sinn, wenn wir aus den Prüfungsverfahren endgültige Ergebnisse vorliegen haben.

(Beifall bei CDU und SPD)

Erst dann können wir auf der Grundlage belastbarer Faktoren argumentieren. Herr Müller - Sie waren früher Minister -, Sie setzen sich jetzt selbst der Gefahr aus, den Eindruck zu vermitteln, dass Sie in Kiel nichts anderes als das machen, was Sie in Blankensee schon vorgeführt haben. Sie wollen den Flughafen nicht. Weil Sie den Flughafen nicht wollen, ist alles schlecht. Das ist einfach so.

(Klaus Müller [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Den Ausbau!)

- Genau. Sie wollen den Ausbau nicht. Weil Sie den Ausbau nicht wollen, wollen Sie auch den Flughafen nicht. Sie haben uns ja gerade dargestellt, wie sich die betriebswirtschaftlichen Daten des Kieler Flughafens aus Ihrer Sicht entwickeln, wenn man ihn nicht ausbaut. Sie befinden sich dabei in Übereinstimmung mit allen Gutachtern, die gesagt haben: Wenn nichts passiert, wird dieser Flughafen von der Landkarte verschwinden. Dann wird Kiel, um es etwas plastischer auszudrücken, vom Radarschirm verschwinden. Das kann man wollen oder nicht wollen. Dies wird auch in meiner Partei und meiner Fraktion teilweise unterschiedlich gesehen, allerdings aus anderen Gründen als denen, die Sie anführen.

Ich sage Ihnen - auch als Kieler -: Wir wünschen uns nicht, dass dieser Flughafen von der Landkarte verschwindet, und zwar - das muss man ganz offen sagen - vor dem Hintergrund der **Wirtschaftsentwicklung** hier im Raum. Gucken Sie sich einmal an, wie sich die Arbeitslosigkeit entwickelt hat. Wir haben hier mittlerweile über 30.000 Arbeitslose. Natürlich hat das etwas mit Hartz IV zu tun. Wie ist bei uns die Entwicklung bei den von Hartz IV betroffenen Kindern im Vergleich zu Hamburg? - Sie ist deutlich schlechter. Das muss man einfach einmal zur Kenntnis nehmen. Das heißt, wir haben ein Problem. Wir müssen mehr wirtschaftliche Kapazität und Stärke, mehr Attraktivität in die Region bringen, teilweise übrigens auch in Konkurrenz zu **Hamburg**, denn wir empfinden uns ja zu Recht nicht als Vorort von Hamburg, sondern wir wollen eine eigene Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität erreichen beziehungsweise erhalten. Das heißt, dass wir die **Marktferne** überwinden müssen. Nach meiner festen Überzeugung gehören dazu auch moderne infrastrukturelle Anbindungen. Das betrifft sowohl die Bahn als auch die Straße, aber eben auch den **Luftverkehr**.

Herr Kollege Müller, Sie könnten mir nun, genauso wie Sie es schon im Falle Blankensee getan haben, natürlich entgegenhalten, dass Sie bezüglich der so genannten Monostrukturen Sorge hätten. Sie könnten der Sorge Ausdruck verleihen, dass sich ein Nachfrager besonders in den Vordergrund schiebt beziehungsweise dass es nur einen einzigen gäbe, der zurzeit für das Projekt zu interessieren sei. Das kann aber nicht ernsthafterweise gegen **Infrastrukturmaßnahmen** sprechen.

Wir haben in fast allen Bereichen und Branchen im Lande Schleswig-Holstein gewisse Übergewichte. Wir haben bei uns eben nicht den ausgefeilten Mix, den Sie an größeren Industriestandorten wie zum Beispiel im Westen oder im Südwesten der Republik haben. Das ist die Situation im Land Schleswig-Holstein. Wenn man diese Situation ändern will, muss man jetzt die Angebote schaffen, damit später ein Starker weitere Stärke für diese Region interessiert.

Die Frage, zu welchem Ergebnis die Gutachten führen, sollten Sie mit Ruhe und Gelassenheit betrachten, Herr Kollege Müller. Der Herr Minister hat ja darauf hingewiesen, dass zweierlei zu unterscheiden ist. Es gibt zum einen die politische Betrachtung nach dem Motto: Braucht eine Landeshauptstadt, braucht die Region einen zukunftsfähigen Flughafen? Auf diese Frage sagt die Regierung Ja, was ich sehr begrüße. Ich danke dem Minister ausdrücklich dafür. Zum anderen haben wir gesagt: Wir prüfen alle Erkenntnisse, die wir haben, ordnungsgemäß ab.

Man kann zum **Verfahren** in Kiel eine Menge sagen. Man hätte sich vieles schneller wünschen können. Auch ich gehöre zu denen, die sich vieles schneller gewünscht hätten. Eines kann man dem Vorhaben aber nicht absprechen, nämlich dass es nicht andauernd und immer wieder geprüft worden sei. Nun ist es so, dass Gutachten hinterher immer im Streit stehen, je nachdem, welches Ergebnis man erzielen möchte. Ich sage Ihnen dazu nur dies: Ich vertraue darauf, dass die Gutachten das bringen, was sie auch schon bisher gezeigt haben. Es gibt eine belastbare Zukunft für einen zukunftsfähigen Flughafen in Kiel.

Wir haben mit der **Betriebsstruktur** Probleme gehabt und haben damit natürlich auch derzeit Probleme. Das ist unstrittig. Das will ich auch gar nicht verniedlichen. Diese Probleme hängen aber auch damit zusammen - auch das will ich einmal sagen -, dass seitens der Grünen eigentlich gar keine Möglichkeit ausgelassen wird, Kiel als Standort des Flughafens - ich will es vorsichtig formulieren - zu hinterfragen, um nicht zu sagen: schlechtzureden. Das reicht hin bis zu geschäftsordnungsmäßig zu behandelnden

(Thomas Stritzl)

Anträgen im Schleswig-Holsteinischen Landtag. Denken wir etwa an die Stellung eines Berichtsantrages. Selbst das parlamentarisch verabredete Durchwinken eines solchen Berichtsantrages wird mittlerweile als ein Sieg in Bezug auf das Flughafenprojekt gefeiert.

Herr Kollege Müller, wie ist die Wirkung dessen nach draußen? - Wenn Sie ein Vorhaben permanent schlechttreden, dürfen Sie sich nicht wundern, dass es sich nicht besonders positiv entwickelt. Auch darüber sollte, wie ich glaube, Einigkeit bestehen. Deswegen werbe ich dafür: Zerreden wir die Chancen nicht, nehmen wir stattdessen eine Prüfung vor! Wenn die Prüfung erfolgt ist, werden wir seriös und auf die Zukunft ausgerichtet entscheiden. Ich stehe nicht an zu sagen, dass ich mich beim Wirtschaftsminister und bei der Landesregierung dafür bedanke, dass sie sagen, sie wollten den Blick nach vorn richten und, wenn irgend möglich, den Flughafen Kiel-Holtenau für die Zukunft und für die Menschen in der Region sicher machen.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Thomas Stritzl. Für die SPD-Fraktion erteile ich dem Herrn Abgeordneten Bernd Schröder das Wort.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nachdem wir hier eben eine zwingend erforderliche Diskussion über den Flughafen Lübeck-Blankensee geführt haben, stellen wir uns jetzt einer Diskussion, die nicht zwingend erforderlich ist. Diese Diskussion hat doch überhaupt erst Sinn, wenn all die eingeforderten Gutachten, die Unterlagen über die Planungsphase II und die Aussagen betreffend die Teilleistungen im Zusammenhang mit der Erstellung des **Luftverkehrsentwicklungskonzeptes für Hamburg und Schleswig-Holstein** vorliegen. Das ist die Basis. Nur auf dieser Basis werden wir von der SPD-Fraktion endgültig über die Zukunftsfähigkeit, über die möglichen Zukunftschancen des Flughafens Kiel-Holtenau entscheiden. Wir wollen die letzte Chance zur Zukunftssicherung nutzen. Wir werden politisch verantwortlich erst auf der Basis der belastbaren Zahlen und Fakten entscheiden.

Ich sage hier auch dies ganz deutlich: Es wäre eine vorsätzliche Verschwendung von Steuergeldern, wenn wir jetzt auf halber Strecke der Untersuchungen und bei erst zur Hälfte eingesetzten Geldern für die Gutachten sozusagen das Buch zuklappen würden, also zu einem Zeitpunkt, zu dem wir noch keine de-

taillierten Angaben darüber haben, ob eine Wirtschaftlichkeit des Projektes überhaupt gegeben ist. Ich habe hier im Mai klipp und klar gesagt: Wenn die **Wirtschaftlichkeit** nicht gegeben ist, werden wir hier im Hause gemeinsam sagen: Für dieses Projekt fehlt die Basis; es lässt sich nicht realisieren.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Wir halten es aber für unverantwortlich, schon vorher die Aussage zu tätigen, dass wir das Projekt nicht wollten oder dass wir es einstellen wollten.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Herr Kollege Müller, das Thema wurde eben sehr emotional behandelt. Ich habe Verständnis dafür, dass Sie dieses Thema heute auf den Tisch gebracht haben. Am 18. September wird auch in Schleswig-Holstein gewählt. Man kann dieses Thema nutzen, um noch einmal zu verdeutlichen, welche Position man vertritt. Das haben Sie hier getan. Entscheiden werden wir aber erst dann, wenn die Untersuchungsergebnisse und die Zahlen vorliegen. Dann werden wir sehen, wie wir uns dazu positionieren.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsidentin Frauke Tengler:

Wir danken dem Herrn Abgeordneten Schröder. Für die FDP-Fraktion erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Heiner Garg das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung. Ich möchte ausdrücklich keine Parallele zwischen dem aus unserer Sicht notwendigen Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee und dem Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau ziehen, weil ich der Auffassung bin, dass die Wirtschaftsstrukturdaten in beiden Fällen völlig unterschiedlich sind. Die Grünen möchten für den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau kein Geld mehr verschwenden. Frau Kollegin Lütke, wir setzen noch einen obendrauf: Wir möchten für den Ausbau des Flughafens kein Geld mehr ausgehen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Hätte es eines weiteren Beweises bedurft, um zu begründen, warum es aus unserer Sicht regional- und gesamtwirtschaftlicher Unsinn wäre, für mehrere Dutzend Millionen € die Landebahn in Holtenau zu verlängern - dieser Bericht wäre ein solcher Beweis.

(Dr. Heiner Garg)

Im ersten Halbjahr 2005 wurden in Holtenau 22.272 Passagiere bedient. Verglichen mit dem Vorjahr ist das ein Rückgang um 20 %. Entsprechend der Verhältnisse im Jahr 2004 und unter Berücksichtigung des Wegfalls der vorletzten Fluglinie Holtenau, nämlich Kiel-Bonn, erwarten wir 2005 gerade noch knapp 42.000 Passagiere. Vergleichen wir dies mit den Zahlen der Vorjahre: Gegenüber 2000 wäre das ein Rückgang um 60 %, gegenüber 2001 und 2002 jeweils ein Rückgang um fast 70 %, gegenüber 2003 immer noch ein Rückgang um 50 %.

Verglichen mit dem tatsächlichen Ergebnis 2004 wäre es ein Rückgang um 20 %. Gegenüber der Prognose für 2004 von Oktober 2004 allerdings ein Rückgang um schon 25 %. Für 2005 wurden im Oktober 2004 67.000 Passagiere vorhergesagt. Die heute zu erwartende Passagierzahl für dieses Jahr ist allerdings um fast 40 % kleiner. Im Oktober 2004 sahen die Gutachter zum Beispiel auch keinen Anlass, am Bestand der Fluglinie von Kiel nach Köln-Bonn zu zweifeln. Für 2005 sagten sie 17.000 Passagiere vorher, gegenüber 2004 ein Wachstum von 37 %. Tatsächlich wurde aber die Linie am 19. März 2005 eingestellt.

Man sieht aus unserer Sicht daran Folgendes: Groucho Marx hatte Recht, als er sagte, Vorhersagen seien schwierig - besonders solche über die Zukunft. Des Weiteren belegen uns diese Zahlen: Die Verlängerung der Landebahn in Holtenau ist schlicht überflüssig.

(Beifall bei der FDP)

Wohl wahr: Es gibt auch andere Auffassungen. Die Landesregierung zum Beispiel hält die eben von mir zitierte Prognose offensichtlich immer noch für so treffgenau, dass sich der Ausbau Holtenaus damit begründen lässt und sie sich deshalb den Einstieg in die zweite Planungsphase leisten könne.

Ich will, dass wir uns das einfach noch einmal vergegenwärtigen. Die Landesregierung verfolgt weiterhin das Ziel, Holtenau auszubauen. Sie gründet ihre Entscheidung auf eine Prognose der **Passagierentwicklung** von Oktober 2004 bis Dezember 2020, eine Passagierentwicklung, die bereits Mitte März 2005 völlig gegenstandslos war.

(Beifall des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Mir scheint, wenn man aufgrund dieser Daten tatsächlich in die zweite Planungsphase einsteigen will, ist die **Verlängerung der Startbahn Kiel-Holtenau** nichts anderes als eine schwarz-rote Geisterbahn.

Gestern bekräftigte der Finanzminister erneut und mehrfach: Die Landesregierung wolle öffentliche Investitionen dort konzentrieren, wo die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass diese Investitionen möglichst hohe kommunale oder private Investitionen auslösen, sodass Wachstum und Beschäftigung gesteigert werden. Ich finde, wir sollten Finanzminister Wiegard beim Wort nehmen und ihm zuhören, denn er hat Recht. Diese Bedingung erfüllt der Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau aber gerade nicht.

Die Verlängerung der Startbahn in Holtenau wäre eine klassische Investitionsruine. Wer damit die regionale Wirtschaft ankurbeln will, unterliegt einer Illusion. Er verwechselt fröhliche Investitionen zur Befriedigung des politischen Regionalproporz mit wirtschaftspolitisch sinnvollen Investitionen.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Wir alle wissen: Jedem von uns ist das regionalpolitische Hemd grundsätzlich näher als die landespolitische Jacke. Umso bedeutender ist die Entscheidung der Kieler Oberbürgermeisterin - CDU, lieber Kollege Arp - zu bewerten. Frau Volquartz hat der Kieler Ratsversammlung vorgeschlagen, den Ausbau Holtenaus aufzugeben. Als Kieler Abgeordneter schlage ich Ihnen vor: Das Land sollte dem Vorschlag der Kieler Oberbürgermeisterin folgen.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Martin Kayenburg:

Ich erteile für die Abgeordneten des SSW dem Kollegen Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nachdem wir über den Lübecker Flughafen mit seinen rund 600.000 Fluggästen gesprochen haben, nimmt sich der **Flughafen in Kiel-Holtenau** doch eher bescheiden aus. Vielleicht werden **Fluggastzahlen** von knapp 40.000 Passagieren dieses Jahr gerade noch erreicht.

Während der Lübecker Flughafen in der Zukunft durchaus Chancen hat, weil man dort auf Charterverkehr und preiswerte Verbindungen setzen kann und setzt, hat der Kieler Flughafen eher damit zu kämpfen, dass überhaupt geflogen wird. Dass der Kieler Flughafen Probleme hat, liegt nicht darin begründet, dass er noch nicht ausgebaut ist, sondern darin, dass die Attraktivität für den Linienflugverkehr nur sehr eingeschränkt gegeben ist, um es einmal nett auszudrücken.

Wir haben uns beim Kieler Flughafen von vornherein mit Recht darauf festgelegt, dass Charterflugverkehr -

(Lars Harms)

wie in Lübeck - und große Billigfluglinien à la Ryanair hier nicht starten und landen sollen. Eine solche Entwicklung wäre für die Anwohner nicht tragbar. Ziel des Ausbaus des Flughafens war immer, dass die Wirtschaft im Raum Kiel gute Verkehrsanbindungen bekommt und der eine oder andere dann die vorhandenen Linienflüge ebenfalls nutzt.

Ich gehe davon aus, dass die Festlegung auf reinen Linienverkehr immer noch gilt. Ansonsten bitte ich die Landesregierung, hier und jetzt zu sagen, ob sich die Grundlagen geändert haben.

Betrachtet man die reinen Linienflüge, so muss man feststellen, dass in diesem Jahr wieder eine Linie eingestellt wurde und eine andere Linie nur deshalb erhalten bleiben kann, weil sich der Betreiber dies bezahlen lässt. Der Titel des Berichtsantrages der Grünen, der mit „Keine Geldverschwendung“ beginnt, ist also durchaus berechtigt. Während man in Lübeck mehr Linien hinzubekommt und sich die Fluggastzahlen auch ohne den Ausbau des Flughafens erhöht haben, fällt Kiel immer mehr zurück. Im Jahr 2000 lagen die Fluggastzahlen für die Linie Kiel-Frankfurt bei 52.812 Fluggästen und für Kiel-Köln bei 30.976. Im ursprünglichen Gutachten aus dem Jahr 2000 heißt es, dass die Fluggastzahlen ohne Ausbau des Flughafens jährlich um 3 % Richtung Frankfurt und um 2,2 % Richtung Köln steigen würden. Das hätte bedeutet, dass 2004 die Fluggastzahlen auf beiden Strecken bei 93.233 hätten liegen müssen. In Wirklichkeit waren es knapp 53.000, rund 44 % weniger, als man prognostiziert hatte - wohlgermerkt: ohne den Ausbau. Dazu fiel dann noch die Verbindung nach München mangels Attraktivität und Wirtschaftlichkeit in diesem Zeitraum weg.

Das zeigt, dass schon jetzt wesentlich weniger Menschen die Flugverkehre ab Kiel nutzen, obwohl eine Steigerung vorausgesagt wurde. Man kann wohl davon ausgehen, dass man auch nach einer **Startbahnverlängerung** keinen Flugverkehr nach München mehr zurückbekommt und auch die Idee von Verbindungen nach Stuttgart oder gar Paris wohl eher ad acta gelegt werden müssen. Das ganze Szenario war von vornherein auf tönernen Füßen gebaut. Einen wirtschaftlichen Flughafen in Kiel-Holtenau bekommt man nur mit Charterflugverkehr hin und das ist etwas, was kein vernünftiger Mensch will, weil dann wirklich ein Wohngebiet zunichte gemacht wird.

Im Bericht wird auch ausgesagt, dass der Betriebsmittelzuschuss sinken soll. Man habe für 2006 800.000 € veranschlagt, die dann auf 500.000 € zurückgeführt werden sollen. Auch das ist eine Luftblase. Der **Betriebszuschuss** beträgt nach dem Nachtragshaus-

haltsplan 2005 - gestern beschlossen - 1.018.000 € und für 2006 sind durch die Landesregierung 900.000 € im Haushalt veranschlagt worden.

Das heißt, nachdem wir den Bericht in die Hand bekommen haben, vor noch nicht allzu langer Zeit, hat sich das Defizit schon wieder um 100.000 € erhöht. Bisher sind die Zuschüsse in den letzten Jahren immer gestiegen. Im Bericht finden wir keine Aussage dazu, warum der Zuschuss nun plötzlich auf 500.000 € in den kommenden Jahren sinken soll. Im Gegenteil, der Zuschuss wird weiter steigen und der Steuerzahler wird für einen unattraktiven Flugplatz aufkommen müssen, obwohl der Betrieb von Flughäfen nicht Aufgabe des Landes ist.

Wenn wir wirklich einen Flugplatz für die Wirtschaft brauchen, dann könnte schon der jetzige Flugplatz in Kiel-Holtenau dafür dienen. In meinen Augen wäre es dann nur folgerichtig, dass sich die Wirtschaft nicht nur an den Investitionen für den Flughafen beteiligt, sondern diesen dann auch gemeinsam mit der Stadt Kiel betreibt. Die Landesregierung sollte ihre Anteile an diejenigen verkaufen, die diesen Flughafen nutzen wollen. Die Wirtschaft kann den Flughafen dann so nutzen, wie sie es möchte, ohne dass der Steuerzahler hier in die Pflicht genommen werden kann, und unter vollem unternehmerischen Risiko.

Das werden die Wirtschaftsverbände in und um Kiel natürlich nicht tun, denn sie wissen, dass dies ein Groschengrab wäre. Deshalb überlässt man es lieber dem Land und dem Steuerzahler und fordert dazu noch einen unsinnigen Ausbau. Denn bei der freien Wirtschaft gilt, wenn es ums eigene Portemonnaie geht, schließlich genau das Gleiche wie bei den Grünen: Keine Geldverschwendung für den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau. Das überlässt die freie Wirtschaft lieber dem Land und dem Steuerzahler.

(Beifall bei SSW, FDP und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Präsident Martin Kayenburg:

Zu einem Kurzbeitrag nach § 56 Abs. 4 erteile ich Herrn Abgeordneten Weber das Wort.

Jürgen Weber [SPD]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte an den - wie ich finde - einschlägigen und vernünftigen Beitrag des Kollegen Stritzl anknüpfen, der in den darauf folgenden Beiträgen in der Diktion etwas an den Rand gedrängt worden ist.

Manchmal habe ich den Eindruck, es hätte vielleicht eines FFH-Gebietes in Holtenau bedurft, um den Schulterchluss für Wirtschaftspolitik auch für die

(Jürgen Weber)

Region **Kiel** im Hinblick auf den **Flugplatz** etwas stärker zu modifizieren. Das hätte uns vielleicht geholfen.

Aber im Ernst: Der Minister hat den Zeitplan genannt. Es erstaunt mich, dass unabhängig vom Ausgang dieser Untersuchung der Dinge, die uns vorgelegt werden, die Linie „im Zweifel für Investitionen“ für Holtenau offensichtlich nicht gelten soll. Das kann ich, liebe Kolleginnen und Kollegen, nicht nachvollziehen.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Ich kann auch nicht nachvollziehen - auch das will ich deutlich sagen -, dass Begriffe, für die der Kollege Müller vorhin im Hinblick auf Lübeck gescholten worden ist, jetzt selbstverständlich sind: Investitionsruine, Groschengrab, keine Perspektive, die Wirtschaft will das eigentlich gar nicht, aber fordert das. Sollte das Wirtschaftsschelte gewesen sein? Es wird also mit zweierlei Maß gemessen. Dass mit zweierlei Maß gemessen wird, finde ich nicht in Ordnung.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf von der CDU)

- Ach, der Kollege Kalinka! Das fehlt ja noch. Ein weiterer Wirtschaftsexperte!

Ich will einen weiteren Punkt ansprechen. Natürlich ist es etwas schwieriger, ein solches Projekt dann, wenn es erfolgreich werden kann - das werden uns die Ergebnisse zeigen -, erfolgreich auf den Weg zu bringen, wenn nicht einmal die Kieler Kommunalpolitik mit der nötigen Kraft und Dynamik hinter einer solchen Forderung steht. Das sollte uns aber nicht von unserer Aufgabe entbinden, das, was der Wirtschaftsminister demnächst vorlegt, wirklich ernsthaft und unvoreingenommen zu prüfen und auf dieser Grundlage eine wirtschaftspolitisch sinnvolle Beschlussfassung herbeizuführen.

Insofern darf ich noch einmal an alle appellieren, die Offenheit in dem Verfahren beizubehalten und auch für den **Wirtschaftsstandort Kiel** eine vernünftige und zukunftsfähige Entwicklung im Hinblick auf den Flugverkehr offen zu halten. Dafür möchte ich werben.

(Beifall bei SPD und CDU)

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke dem Kollegen Weber.

Bevor ich weiteren Rednern das Wort erteile, will ich darauf hinweisen, dass sich die Fraktionen darauf geeinigt haben, Tagesordnungspunkt 24 abzusetzen. Nach Tagesordnungspunkt 4 werden wir in die Mit-

tagspause eintreten, weil die Beratung des dann folgenden Tagesordnungspunktes sicherlich weit über 13 Uhr hinausgehen würde. Die Tagesordnungspunkte 10 und 20 werden etwa gegen 15 Uhr nach den Tagesordnungspunkten 21 und 22 eingereiht. Das sollte aber nicht bedeuten, dass die verbleibende Zeit bis zur vielleicht etwas früher zu gestaltenden Mittagspause durch weitere Dreiminutenbeiträge belastet wird. Dennoch erteile ich für einen weiteren Kurzbeitrag dem Kollegen Dr. Heiner Garg das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist nett, dass ich keine Belastung bin, jedenfalls für manche nicht.

(Beifall beim SSW - Zuruf)

- Zu diesem Thema, Frau Kollegin. Das nehme ich dankbar zur Kenntnis.

Lieber Kollege Weber, ich will gar nicht weiter vertiefen, dass - im Übrigen im Unterschied zu Lübeck-Blankensee - auch in der CDU-Fraktion - nicht nur in dieser Legislaturperiode, sondern auch in der vergangenen - außer den Kollegen Kalinka und Eisenberg beispielsweise auch der verkehrspolitische Sprecher Uwe Eichelberg immer erhebliche Zweifel an der **Wirtschaftlichkeit** des Projektes „Ausbau Kiel-Holtenau“ geäußert hat.

(Beifall bei der FDP und der Abgeordneten Anne Lütkes [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Es wäre auch interessant zu erfahren, wie beispielsweise Herr Fischer, mit dem ich einige Diskussionen zu Kiel-Holtenau bestreiten durfte, zu diesem Projekt steht.

Herr Kollege Weber, wenn man das Projekt so darstellt, wie Sie es getan haben, dann, finde ich, muss man schon die Frage des Kollegen Harms beantworten, ob man auf Dauer eine Betriebswirtschaftlichkeit des Flughafens hinbekommen will, indem man sich beispielsweise abwendet und sagt, dass man - wie in Lübeck-Blankensee - Charterverkehre zulassen will. Wenn man das will, dann muss man das klar sagen. Dann besteht in der Tat die Möglichkeit, von ganz anderen betriebswirtschaftlichen Größen für die Zukunft auszugehen.

Ich habe allerdings bisher keine einzige politische Kraft - weder in diesem Hause, noch in der Landeshauptstadt Kiel - gehört, die ernsthaft vorhat, diesen Fluglandeplatz, der mitten im Stadtgebiet Kiel liegt, tatsächlich zu einem Charterverkehrsflughafen - oder lassen Sie von mir aus Cargo dort fliegen - auszubauen.

(Dr. Heiner Garg)

en. Wenn es anders ist, wenn auch das geprüft werden soll, bitte schön, dann werden wir in diesem Landtag heute nicht das letzte Mal darüber geredet haben, sondern werden uns auch in Zukunft mit diesem Projekt beschäftigen müssen.

Eine Frage habe ich zum Schluss doch noch, auch an Sie, Kollege Weber; denn Sie werfen sowohl den Grünen als auch dem SSW und uns vor, wir würden nicht abwarten, bis die Ergebnisse vorliegen. Wir haben, glaube ich, schon etliche Gutachten und Stellungnahmen - unter anderem auch des Landesrechnungshofs - zu dem Verkehrsprojekt Kiel-Holtenau bekommen. Ich glaube, bei aller Übereinstimmung, die wir ansonsten, was den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturprojekten angeht, haben, Kollege Schröder, das belastbare Zahlenmaterial reicht aus, um zumindest zu der Einschätzung zu kommen, dass sich auf der Grundlage, die wir heute diskutieren, nämlich Linienflüge weiterhin abzuwickeln, ein **Ausbau von Kiel-Holtenau** - um es ganz vorsichtig zu formulieren - nicht lohnen wird.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke dem Kollegen Garg. - Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Ein Antrag ist nicht gestellt worden. Damit ist dieser Tagesordnungspunkt erledigt.

Da auf der Regierungsbank über die Verschiebung von Tagesordnungspunkten offenbar ein bisschen Unklarheit besteht, wiederhole ich: Die Tagesordnungspunkte 10 und 20 werden nach den Tagesordnungspunkten 21 und 22 gegen 15 Uhr aufgerufen.

Ich rufe jetzt Tagesordnungspunkt 4 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über die Wahl zu den Präsidien der Gerichte

Gesetzesentwurf der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/67

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses
Drucksache 16/155

Ich erteile das Wort dem Herrn Berichterstatter des Innen- und Rechtsausschusses, Herrn Abgeordneten Kalinka. - Ist der stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses im Raum?

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Er verweist auf die Vorlage!)

- Herr Kalinka lässt auf die Vorlage verweisen.

Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Ich eröffne damit die Aussprache und erteile dem Abgeordneten Thomas Stritzl das Wort.

Thomas Stritzl [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Man kann es eigentlich kurz machen: Wir waren gegen die Verabschiedung des in Rede stehenden Gesetzes. Wir haben es damals nicht verhindern können, weil wir nicht die erforderliche Mehrheit hatten. Es besteht zwischen den die Regierung tragenden Fraktionen jetzt die Verabschiedung, dieses Gesetz wieder abzuschaffen.

Wenn Sie mich nach den Gründen fragen, so kann ich sie kurz nennen. Es sind die gleichen Gründe, die damals dazu geführt haben, dass wir gegen dieses Gesetz waren. Es sind die gleichen Gründe, die uns heute in der Überzeugung tragen, das Gesetz wieder abzuschaffen.

Im Wesentlichen geht es darum, dass wir eine Polarisierung bei der Wahl der Gerichtspräsidien nicht in den Vordergrund stellen wollen. Unserer Ansicht nach könnte bei der Struktur der **Gerichtspräsidien** und bei den **Wahlmechanismen**, die nach diesem Gesetz möglich sind, eventuell die Situation eintreten, dass die Minderheit zur Mehrheit wird, was auch dem Verfassungsrecht so nicht entsprechen würde. Wir wollen in der Richterschaft, die ja doch im Präsidium - gemessen an den Notwendigkeiten der Organisation - doch in Einheit agieren soll, keine Lagerpolitik. Das nimmt niemandem die grundgesetzlich gesicherte Möglichkeit, sich entsprechend zu engagieren und zu organisieren. Wir wünschen uns, dass wir kein Gesetz haben, das Lagerdenken und damit Spaltung in den Gerichten weiteren Vorschub leistet.

Diese Gefahren haben wir damals beschrieben, als es um die Einführung ging. Uns trägt heute die Sorge, dass diese Gefahren, schriebe man das Gesetz fort, einträten. Um diese Besorgnis im Sinne einer funktionierenden Gerichtsbarkeit im Land Schleswig-Holstein auszuräumen und außerhalb von Lagern und von Polarisierung entsprechend zusammengesetzten Präsidien, die zum Wohl der Sache wirken können, wieder einen Platz zu verschaffen, werden wir dafür stimmen, dass dieses Gesetz wieder außer Kraft gesetzt wird.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sehr gut!)

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke dem Abgeordneten Thomas Stritzl und erteile nunmehr für die Fraktion der SPD der Kollegin Ingrid Franzen das Wort.