

(Vizepräsident Dr. Klose)

(A) Ich rufe Punkt 6 der Tagesordnung auf:

Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1987 (Nachtragshaushaltsgesetz 1987)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 10/2104

Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 10/2162 zweite und dritte Lesung

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Meine Damen und Herren, ich eröffne die Beratung in zweiter Lesung. Wird das Wort gewünscht? - Ich erteile Herrn Kollegen Aigner für die Fraktion der SPD das Wort.

Aigner (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir beraten diesen Nachtragshaushalt unter sehr großem Zeitdruck. Ich finde das nicht in Ordnung.

(Anhaltende Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Ich sage allerdings auch sehr deutlich, daß dieser Zeitdruck nicht durch die Landesregierung und ebenfalls nicht durch diesen Landtag verursacht worden ist. Die Chronologie macht das deutlich:

(B)

Am 15. Mai kam der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG überein, eine Kapitalerhöhung vorzunehmen. Vorgestern, am 8. Juli, hat die Hauptversammlung diese Empfehlung auch angenommen. Bis zum 19. Mai war völlig unklar, wie sich der Hauptaktionär des Unternehmens, nämlich die Bundesrepublik Deutschland, verhalten wird, die ja mit Bundesbahn und Bundespost immerhin 79,91 % des Grundkapitals innehat.

Es kommt hinzu - und dieser Umstand begründet die Eilbedürftigkeit der Gesetzesvorlage -, daß jetzt Fristen für die Zeichnungserklärung gegenüber der Lufthansa AG bzw. der Zahlung der Bezugspreise für die neuen Stammaktien beachtet werden müssen. Nach meinen Informationen ist das wohl im Juli und August erforderlich. Hieran, meine Damen und Herren, zeigt sich, wie rigoros hier in der Unternehmenspolitik verfahren wird und wie groß der Zeitdruck ist, dem wir ausgesetzt sind.

Allerdings sind auch die Fakten so klar, daß wir trotz dieses Zeitdrucks noch ordnungs- und sachgemäß beraten können.

Worum geht es nun im Detail? Der Finanzminister hat in seiner zu Protokoll gegebenen Einführungsrede die Daten und Zahlen genannt, so daß man sie nicht wiederholen muß. Deshalb nur ganz kurz zum Hintergrund: Nordrhein-Westfalen hält am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG Stammaktien in einem Nennwert von 20,2 Millionen DM. Das entspricht einem Kurswert von etwa 75 Millionen DM. Anders ausgedrückt: Wir halten als Land 2,25 % des Grundkapitals.

Dieses Grundkapital soll jetzt in zwei Stufen erhöht werden. Diese Kapitalerhöhung dient dazu, bis etwa 1994/95 die Flotte der Lufthansa zu modernisieren. Hierfür ist ein Investitionsvolumen von 13 Milliarden DM vorgesehen. Es geht also darum, die Langstreckenflotte und das Preis-Leistungs-Verhältnis zu verbessern, damit die Lufthansa in Zukunft auf den Luftverkehrsmärkten bestehen kann. Wir halten das für sinnvoll, vor allem vor dem Hintergrund neuerer Entwicklungen im Weltluftverkehr, als da sind: Deregulierung des US-amerikanischen Luftverkehrsmarktes, aber auch die aktuellen Auseinandersetzungen über die Wettbewerbsbestimmungen in der europäischen Luftverkehrspolitik.

Was nun die Kapitalerhöhung angeht, gibt es drei, vielleicht auch mehr, unterschiedliche denkbare Handlungsmöglichkeiten für das Land.

Die erste Alternative bestünde darin, die Erhöhung von 34,425 Millionen DM nicht mitzumachen. Damit würden wir unsere Beteiligung von 2,25 % auf rund 1,3 % absenken. Dadurch minderten wir aber den Einfluß des Landes auf die Unternehmenspolitik der Lufthansa.

Ich habe von Frau Kollegin Thomann-Stahl von der F.D.P.-Fraktion im Verkehrsausschuß schon gehört, daß in ihrer Fraktion die Einschätzung vorherrsche, das Absinken auf 1,3 % spiele keine Rolle, denn auch 2,25 % bedeuteten nicht viel mehr Einfluß. Ich denke, Frau Kollegin, diese Denkweise ist ein wenig kurzsichtig. Es geht sicherlich um Stimmrecht. Es geht aber auch darum, nicht nur Einfluß, sondern auch Informationen über die und eine Teilhabemöglichkeit an den Entscheidungsprozessen zu bekommen. Wir wissen und begrüßen ganz ausdrücklich, daß unser Ministerpräsident die Interessen unseres Landes in die Beratungen des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa einbringt. Deshalb halten wir die Verringerung der Beteiligung für den denkbar schlechtesten Weg.

(C)

(D)

(Aigner (SPD))

- (A) Zweitens böte sich die Möglichkeit, entsprechend der Vorlage der Landesregierung den Anteil von 2,25 % zu halten, nicht nur, um Einfluß zu sichern, sondern um unser Interesse an dem Unternehmen "Lufthansa" auch deutlich herauszustellen. Dabei muß nicht daran erinnert werden, daß sich der Sitz des Unternehmens in Köln befindet; wir sind also Sitz-Land. Wir sollten also dieser zweiten, in der Gesetzesvorlage beschriebenen Alternative zustimmen. Die SPD-Fraktion wird dies jedenfalls tun.

Lassen Sie mich eine dritte Möglichkeit ansprechen. Man könnte daran denken, mit der Westdeutschen Landesbank in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel, daß die Kapitalerhöhung von ihr vorgenommen oder sogar das ganze Paket "Lufthansa" von ihr übernommen werde. Dazu sage ich ausdrücklich: In dieser Art und Weise kann man nur verfahren, wenn vertraglich sichergestellt wird, daß die Stimmführerschaft beim Land verbleibt und wir unseren Einfluß behalten.

(Zustimmung bei der SPD)

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung, diese dritte Möglichkeit sorgfältig zu prüfen und den Fachausschüssen zu gegebener Zeit zu berichten.

In aller Kürze möchte ich erläutern, warum für uns die Einflußnahme auf die Unternehmenspolitik der Lufthansa so wichtig ist.

- (B) Erstens: Wir wissen, wie wichtig heute für die einzelnen Wirtschaftsregionen unseres Landes eine angemessene Luftverkehrsbedienung ist. Die zunehmenden Passagierzahlen vor allen Dingen im Regionalluftverkehr zeigen uns, daß hier noch einiges an Entwicklungen möglich ist - Paderborn/Lippstadt, Münster/Osnabrück, Dortmund-Wickede. Mit anderen Worten: Die dezentrale Vernetzung muß im Interesse unserer Wirtschaftsregion weiterhin gefördert werden. Dabei ist auch die Lufthansa gefordert, und ich entnehme Äußerungen der Lufthansavertreter, daß sie das - egal, ob in Kooperation oder selbst - ähnlich sehen. Jedenfalls sagen sie, Regionalverkehr sei als Wachstumsfeld zu sehen, und erkennen dies an.

Zweitens: Wir müssen Einfluß nehmen, um die Zukunft unserer internationalen Verkehrsflughäfen, nämlich Düsseldorf und Köln/Bonn, zu sichern. Wohin in diesem Bereich die Reise gehen soll, wird schon durch Schlagzeilen, die man der Presse entnehmen kann, deutlich. "München läuft Düsseldorf den Rang ab!". Solche Überschriften lesen wir ständig, zum Beispiel in der "Westfalenpost". Es wird jetzt

(C) schon daran gewerkelt, München II für die 90er Jahre als zweiten Flughafen neben Frankfurt für den Intercont-Verkehr zu etablieren.

(Dorn (F.D.P.): Vielleicht hat Herr Rau das mit Herrn Strauß schon vereinbart!)

- Auf die Trickserei des Herrn Strauß komme ich gleich noch zu sprechen und auf die komische Rolle, die die F.D.P. in diesem ganzen Konzert spielt, auch.

(Zustimmung bei der SPD)

Wir haben also der Presse entnehmen können, daß der bayerische Löwe den Kranich nicht aus den Klauen lassen will, daß diese aktuelle bayerische Operation auch mit der Kapitalerhöhung zusammenhängt. Mein Eindruck ist, daß sich einige Herren aus der Vorstandsetage der Lufthansa in diesen Klauen sehr wohl fühlen.

(Hardt (CDU): Jawohl! - Zuruf von der CDU: Denken Sie an Ihre Genossen!)

Die Entwicklung des neuen Großflughafens München darf nicht zu Lasten Nordrhein-Westfalens gehen. Hier sollten wir alle sehr wachsam sein.

Ich will noch hinzufügen, daß es mir unbegreiflich ist, weshalb die Lufthansa nicht auf die Möglichkeiten eingeht, die der Flughafen Köln/Bonn bietet. Gerade im Hinblick auf die Kapazitätsprobleme Frankfurts könnte hier doch ein weiteres Zentrum für den Interkontinentalverkehr entwickelt werden. Aus welchen Gründen das nicht funktionieren soll, hat mir bis heute noch niemand logisch und schlüssig erklären können. Dazu liegen keine Aussagen von seiten der Lufthansa vor - übrigens auch nicht vom Bundesverkehrsminister, obwohl er Teilhaber ist.

(Hardt (CDU): Ist er nicht! - Dr. Pohl (CDU): Das Ministerium ist Teilhaber! - Hardt (CDU): Auch nicht!)

- Am Flughafen sind die auch beteiligt; das ist alles ein bißchen dubios.

Der dritte Grund für die Notwendigkeit einer Einflußnahme auf die Lufthansapolitik - ich sagte es bereits - ist: Köln ist Sitz der Hauptverwaltung. Ohne daß die Lufthansa eine klare Konzeption erkennen läßt, treibt sie ihre Bemühungen voran, hier Stück für Stück abzubauen und nach Frankfurt zu verlagern. Ich sage für die SPD-Fraktion: Diese Demontage nehmen wir nicht hin. Wir fordern die Landesregierung auf, noch inten-

(Aigner (SPD))

- (A) siver als bisher nachteilige Entwicklungen, die von der Lufthansa ausgehen könnten, in Gesprächen und Verhandlungen mit der Lufthansa zugunsten Nordrhein-Westfalens zu führen.

Im übrigen gibt es im Intercont-Bereich, was Düsseldorf angeht, auch noch einige Möglichkeiten. Die Behauptung, Düsseldorf sei zu, stimmt so nicht.

Um in den von mir genannten Punkten die Interessen unseres Landes erfolgreich wahrzunehmen, müssen wir die bisherige prozentuale Beteiligung an dem Grundkapital der Lufthansa AG halten. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter: Eigentlich müßten wir unser Beteiligungsverhältnis stärken.

Lassen Sie mich hinzufügen: Wir Sozialdemokraten haben uns immer gegen eine Privatisierung der Deutschen Lufthansa AG ausgesprochen. Wir sehen keinen Grund, unsere leistungsfähige und sichere nationale Luftverkehrsgesellschaft zu einem Spielball reiner Kapitalinteressen zu machen.

(Beifall bei der SPD)

Die Lufthansa ist wirtschaftlich gesund, und diese gesunde Situation garantiert die Erhaltung von 35 000 Arbeitsplätzen, und wir wollen, daß das so bleibt.

- (B) Vor diesem Hintergrund ist es doch gerade eine Politoperette, was sich derzeit die Bonner Koalitionsparteien zum Thema Lufthansa, Beteiligung des Freistaates Bayern, leisten. Das ist alles gar nicht mehr richtig hintereinanderzubringen, wenn ich auf der einen Seite von der F.D.P. dauernd das Gerede von der Privatisierung höre und auf der anderen Seite der Bund und Bayern, sprich Stoltenberg und Strauß, Bezugsrechtspakete mal eben verscherbeln und verschieben, und das unter Beteiligung zweier öffentlicher bayerischer Banken. Was die F.D.P. im Lande tun wird, das zur WestLB überzugeben, hat mit Privatisierung auch nichts zu tun.

(Schauerte (CDU): Das ist aber schon etwas!)

Da wird auf der einen Seite immer getönt, und auf der anderen Seite wird anders gehandelt. Ich halte es für eine realistische Möglichkeit, das so zu tun. Ich meine, auch diese Operation, die Lufthansa, Bund und Bayern machen, ist ein weiterer Grund für uns, dabei zusein, die Finger drinzuhalten. Wir stimmen diesem Nachtragshaushalt zu.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Abg. Hardt für die Fraktion der CDU das Wort. (C)

Hardt (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Deutsche Lufthansa ist ein zukunftsorientiertes Unternehmen; es orientiert sich am Markt und nimmt auf landespolitische Gegebenheiten erst in zweiter Linie Rücksicht. Derzeit liegt das Grundkapital bei 900 Millionen DM; davon hält der Bund 79,91 %, 2,25 % gehören dem Land Nordrhein-Westfalen zu einem Nennwert von 20,250 Millionen DM. Kollege Aigner, hier wäre es gerade angezeigt, daß der Ministerpräsident dieses Landes, der ja in diesem Aufsichtsrat Mitglied ist, all diese Beschwernisse, die Sie hier vortragen, in diesem Gremium vorbringt und daß er für uns hier die aktive Rolle spielt.

(Beifall bei der CDU)

Nun soll in zwei getrennten Schritten das Grundkapital um je 300 Millionen DM auf insgesamt 600 Millionen DM aufgestockt werden, also auf 1,5 Milliarden DM anwachsen. Hier stellt sich die Frage: Ist es sinnvoll, daß sich das Land an dieser Kapitalerhöhung der Deutschen Lufthansa mit ca. 34,4 Millionen DM beteiligt, ja, ist es überhaupt aufgrund des gigantischen Schuldenberges der Landesregierung Rau - Herr Finanzminister, zur Stunde sind wir wahrscheinlich bei 89,5 Milliarden DM angelangt - überhaupt vertretbar, solch einer Kapitalerhöhung zuzustimmen? (D)

Die CDU-Landtagsfraktion, meine Damen und Herren, hat sich diese Frage der Zustimmung zu diesem Nachtragshaushalt 1987 weiß Gott nicht leichtgemacht.

(Dr. Pohl (CDU): Das ist richtig!)

Uns ist diese Entscheidung angesichts der vielen berechtigten Anliegen und Strukturprobleme in unserem Lande schmerzlich, wo aufgrund fehlender Haushaltsmittel Zusätzliches nicht mehr so ohne weiteres bereitgestellt werden kann. Ich nenne hier: Aufgrund der schlechten Finanzlage wurde zum Beispiel unser Antrag zum Erziehungsgeld in Höhe von 160 Millionen DM abgelehnt, für den Kindergartenbau haben wir keine 100 Millionen DM mehr zusammen, um hier überhaupt einiges zu machen, im Landstraßenbau - vor der Wahl hatten der Wirtschaftsminister und zugleich der Verkehrsminister noch angekündigt, wieder auf die 5-Milliarden-Grenze zu kommen - sind 2 Milliarden DM gestrichen worden, im Universitätsbereich fehlen erhebliche Hunderte von Millionen DM, um bauliche

(Hardt (CDU))

- (A) Maßnahmen für medizinische Einrichtungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund haben wir das gesehen.

Die CDU-Landtagsfraktion begrüßt allerdings die Absicht der Bundesregierung, daß 30 Millionen DM davon als Vorzugsaktien an die Belegschaft der Deutschen Lufthansa ausgegeben werden und daß etwa die Hälfte des Aufstockungsbetrages an Private veräußert werden soll. Diese Kombination, meine Damen und Herren, ist der richtige Weg, ist eine richtige Politik, die im Endeffekt für die Zukunft richtungweisend sein sollte.

Aber nun zum Nachtragshaushalt selbst. Wieso, Herr Finanzminister Posser, können Sie genau 34,425 Millionen DM bei den Zinsen auf einmal so flott kürzen, obwohl noch gar nicht feststeht, ob es bei diesem Betrag von 34,425 Millionen DM bleiben wird? Die Begründung zum Gesetzentwurf gibt darauf überhaupt keine klare Antwort. In der Einbringungsrede, wovon vorhin schon Herr Kollege Aigner sprach, steht, daß die Stammaktie zwischen 130 und 150 DM und die Vorzugsaktie zwischen 110 und 130 DM liegen dürften. Vorgestern hat ja die Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa in München beschlossen, die ersten 300 Millionen DM für 135 DM pro Aktie zu veräußern. Dies kostet schon 18,225 Millionen DM. Die weiteren 300 Millionen DM stimmrechtslose Vorzugsaktien sollen zu einem günstigen Kurs veräußert werden.

- (B) Wenn wir bei 120 DM pro Aktie bleiben, geht Ihre Rechnung auf. Wenn wir aber nur von einem Kurs von 135 DM pro Aktie ausgehen, fehlen uns schon 2 Millionen DM. Und wenn wir einmal den Höchstkurs, den die Deutsche Lufthansa erreicht hat - das waren im Börsenbereich immerhin bereits 180 DM -, nehmen, fehlen Ihnen im Haushalt schon 8,1 Millionen DM. Deshalb wollen wir, Herr Finanzminister, bevor wir unsere Zustimmung geben, hierauf gern eine Antwort haben.

Nur, eines stimmt zur Stunde nicht: daß die Deutsche Lufthansa bereit ist, zu 120 DM pro Aktie, so, wie Sie es als Finanzierungsgrundlage im Nachtragshaushalt vorgelegt haben, zu verkaufen.

Kauft die Landesregierung Vorzugsaktien zu einem höheren Kurs als 120 DM: Wird der dann entstehende Fehlbetrag über 34,425 Millionen DM hinaus auch aus den Zinskürzungen bei den Kreditmarktmitteln finanziert, oder bleibt es bei der im Nachtragshaushalt festgesetzten Summe, so daß wir dann unse-

ren Landesanteil auf weniger als 2,25 % verringern? (C)

(Dr. Pohl (CDU): Das ist doch der Witz an der Geschichte!)

Vor unserer Zustimmung, Herr Finanzminister, hätten wir diese Frage gern geklärt.

Ich sagte vorhin: Wir haben uns die Entscheidung zur Zustimmung nicht leichtgemacht. Mit großer Aufmerksamkeit haben wir den Begründungssatz zu diesem Nachtragshaushalt 1987 gelesen, der da lautet - ich möchte ihn gern zitieren, Herr Präsident -:

Zur Wahrung der Einflußmöglichkeiten des Landes auf die unternehmenspolitischen Entscheidungen der Deutschen Lufthansa ist eine Beteiligung des Landes an der Kapitalaufstockung geboten.

In der Einbringungsrede zum Nachtragshaushalt 1987 steht: Würde das Land Nordrhein-Westfalen die Kapitalerhöhung verweigern, besteht die Gefahr, daß das Land seinen Sitz im Aufsichtsrat 1988 verlieren könnte.

Dies allein genügt uns als Begründung nicht.

Wir brauchen zukünftig eine aktivere Rolle im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa.

(Zustimmung des Abg. Dreyer (CDU))

Der Standort Nordrhein-Westfalen muß gegenüber anderen Bundesländern wirksamer vertreten werden, Herr Kollege Aigner. Deshalb kommt es darauf an, daß wir die Interessen unseres Landes wahrnehmen. Und nur vor diesem Hintergrund - so will ich einmal formulieren - ist der Ministerpräsident Mitglied des Aufsichtsrats. Er soll dort unser Land entsprechend nach vorn bringen. (D)

Wir, die CDU-Landtagsfraktion, werden mit Argusaugen darüber wachen, welchen Einfluß der Ministerpräsident im Interesse unseres Landes auf die Unternehmenspolitik haben wird; denn dies war nicht zuletzt auch in den kurzen Begründungen des Nachtragshaushalts der Kernsatz.

Angesichts der Strukturschwäche unseres Landes erhebt sich zum Beispiel die Frage, ob es nicht möglich gewesen wäre, gerade das große Computerzentrum der Deutschen Lufthansa für das neue Vertriebssystem "Amadeus", das zukünftig die gesamten Flugreservierungen und den gesamten Verkauf steuern wird, nicht in München, sondern am Hauptsitz der Deutschen Lufthansa in Köln zu bauen.

(Zustimmung bei CDU und F.D.P.)

(Hardt (CDU))

- (A) Hier hätten wir gern eine aktive Rolle gesehen. Das wäre wichtig gewesen. Ich gehe davon aus - das unterstelle ich einfach -, daß der Ministerpräsident an den Sitzungen, in denen das alles verhandelt worden ist, teilgenommen hat. Es geht darum, daß wir dieses neue Vertriebssystem, das computermäßig auf 1989, die 90er Jahre und sogar über das Jahr 2000 hinaus ausgerichtet ist und gemeinsam mit mehreren Gesellschaften - ich glaube, mit SAS, mit Iberia, mit Air France - aufgebaut wird, als Äquivalent zum Hauptsitz nach Köln bekommen hätten und daß es nicht nach München gegangen wäre.

Ich glaube, das wäre für unseren Hauptsitz in Köln eine gute Entwicklung gewesen. Hiermit hätte man etwas Verstärkendes bringen können. Die Deutsche Lufthansa ist, wie Kollege Aigner sagte, bereit, dort einige Abteilungen wegzunehmen. Nur: Wenn das der Fall ist, müssen nach unserer Meinung auch irgendwo Kompensationsgeschäfte, wenn man das einmal so sagen darf, gemacht werden können.

Die CDU-Landtagsfraktion wird prüfen, ob Sie, Herr Ministerpräsident, es erreichen, daß mehr direkte europäische und interkontinentale Flugverbindungen zu den beiden Großflughäfen Rhein-Ruhr und Köln/Bonn gelangen. Es ist, Herr Ministerpräsident, zunächst Ihre Aufgabe als Mitglied für Nordrhein-Westfalen im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa, darauf hinzuwirken, daß der Neuverkehr der Deutschen Lufthansa für das Land Nordrhein-Westfalen insbesondere im Hinblick auf den interkontinentalen Luftverkehr nicht vernachlässigt, sondern stärker eingebunden wird. Ich muß Ihnen sagen: Ich habe berechtigte Zweifel, daß dies so gesehen wird.

(B)

Wir brauchen für den Geschäftsreiseverkehr den Lufthansa-Nonstop zwischen dem Rhein-Ruhr-Flughafen und, sagen wir einmal, Atlanta, Rhein-Ruhr - San Francisco, Rhein-Ruhr - Los Angeles. Wir brauchen eine Direktnonstopverbindung Rhein-Ruhr - süd-östasiatische Gebiete. Ich will in diesem Zusammenhang lobend anerkennen, daß der Nonstopflug Rhein-Ruhr - Tokio, den ich hier auch einmal für meine Fraktion angesprochen hatte, eines Tages Wirklichkeit wurde.

Es ist wichtig, daß wir nicht nur über das Drehkreuz Frankfurt angebunden sind, sondern daß wir solche Nonstop-Linien hierher bekommen. Ich sage das mit vollem Ernst: Der große Standortkonkurrent in der Luftfahrt zu Nordrhein-Westfalen wird der neue Flughafen München II sein.

(Dr. Pohl (CDU): Immer die Bayern!)

Die Deutsche Lufthansa fördert dieses Projekt; denn dort wird eine neue Drehscheibe für den interkontinentalen Verkehr der Deutschen Lufthansa neben Frankfurt entstehen. Diese sich abzeichnende Entwicklung gilt es ernsthaft zu beobachten und, wenn möglich, im Sinne von Nordrhein-Westfalen zu beeinflussen.

(C)

Unsere Zustimmung zur Kapitalaufstockung der Deutschen Lufthansa darf keine Einbahnstraße sein. Wir verlangen von der Deutschen Lufthansa - und wenn Sie so wollen, Herr Ministerpräsident, sind Sie letztlich der Transporteur dorthin -, daß umgekehrt auch ein klares Bekenntnis zum Unternehmenssitz Köln abgelegt wird. Denn das, was sich da latent in Richtung Frankfurt tut, ist - das muß ich sagen - gegenüber dem Land nicht gerade eine freundliche Aktion.

(Lebhafte Zustimmung des Abg. Dr. Pohl (CDU))

Die dezentralen Wirtschafts- und Verkehrszentren unseres Landes müssen über die Regionalflughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und den - ich sage das einmal so - "Noch-Verkehrslandeplatz" Dortmund-Wickede angemessen berücksichtigt werden. Ich will aufgrund der Zeit hierzu auf unseren Beitrag in "Landtag intern" vom 26. Mai 1987 verweisen.

Die CDU-Landtagsfraktion gibt ihre Zustimmung zu diesem Nachtragshaushalt auch deshalb, weil bei Einschaltung eines landesbeeinflußten Geldinstituts, das aber nicht mehrheitlich dem Land gehört, wir uns von der parlamentarischen Kontrolle völlig abgekoppelt hätten. Herr Ministerpräsident, wir sind der Auffassung, daß durch den Sitz im Aufsichtsrat dieses Unternehmens, das für die Strukturpolitik des Landes so wichtig ist, das Parlament aktiv eingebunden ist.

(D)

Abschließend, meine Damen und Herren: Wir brauchen für Nordrhein-Westfalen ein Luftverkehrsnetz der Deutschen Lufthansa, das den nationalen Belangen, das den europäischen Verflechtungen, das den interkontinentalen Verbindungen dient. Wir erwarten, auch im Abwägungsprozeß, daß dies erreicht wird; denn sonst stellt sich auch für uns parlamentarisch eine ganz andere Sachlage, und wir werden darauf zurückkommen. Wir erhoffen und wir haben den Willen, dies für das Land zu tun. Wir bitten im Endeffekt, daß dieses dann auch aktiv umgesetzt wird.

Vor diesem Hintergrund - bei aller Abwägungsschwierigkeit, die wir haben - stimmen

(Hardt (CDU))

- (A) wir heute in zweiter und dritter Lesung dem Nachtragshaushaltsgesetz zu.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Abg. Dorn für die Fraktion der F.D.P. das Wort.

Dorn*) (F.D.P.): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Aigner kritisiert die Äußerung meiner Kollegin Thomann-Stahl. Nun, Herr Kollege Aigner, dieser Äußerung im Verkehrsausschuß voraus ging ja eine Stellungnahme des SPD-Abgeordneten Mayer, der schon festgestellt hat, daß das Land Nordrhein-Westfalen mit 2,25 % Beteiligung keinen Einfluß auf die Entscheidungen der Lufthansa hat.

(Aigner (SPD): Das war eine einzelne Stimme.)

- Auch eine einzelne Stimme, Herr Kollege Aigner, wenn Sie das als Einwand gelten lassen, kann manchmal schon die Wahrheit sein;

(Hardt (CDU): Das ist eine Fraktionsstimme.)

denn Mehrheit allein ist ja kein Beweis für Wahrheit.

(Beifall bei der F.D.P.)

- (B) Deswegen bin ich wirklich der Meinung, daß wir uns unter diesem Gesichtspunkt auch einmal die Entscheidungen im Aufsichtsrat der Lufthansa in den letzten Jahren vor Augen führen sollen. Der Ministerpräsident dieses Landes war im Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat hat entschieden, daß alle neuen großen entscheidenden Positionen an Investitionen aus Nordrhein-Westfalen zum Teil herausgelagert wurden, zum Teil gar nicht erst für Nordrhein-Westfalen reklamiert, sondern gleich in München und Frankfurt angesiedelt wurden.

Das ist das Faktum, und das beweist, daß Herr Kollege Mayer Ihrer Fraktion zumindest in der Sache bisher recht hatte. Nach dem, was hier entschieden worden ist, ist eindeutig erkennbar, daß die Einflußnahme des Ministerpräsidenten in diesen entscheidenden Positionen keine nachteilige Entwicklung für Nordrhein-Westfalen aufgehalten hat.

Herr Kollege Schumacher hat dann freundlicherweise gestern im Haushalts- und Finanzausschuß gesagt, daß die Aufrechnung von Einfluß, Entscheidung positiver Art und Geldhergabe kein Kriterium für die Entschei-

dung sein darf. Deswegen verstehe ich auch durchaus, Herr Kollege Hardt, daß der entscheidende Unterschied, der von Ihnen in der ersten Begründung für dieses Gesetz dargestellt wurde und dem, was der Finanzminister in seiner abgegebenen Rede erklärt hat, deutlich sichtbar geworden ist. Es ließe sich dazu viel herauskristallisieren; ich will aufgrund der fortgeschrittenen Zeit nicht darauf eingehen.

Ich möchte für meine Fraktion eindeutig feststellen, daß wir für eine Kapitalerhöhung bei der Lufthansa sind. Sie ist dringend notwendig; da gibt es gar keinen Zweifel. Wir lehnen es aber ab, daß dieses Geld aus der jetzt schon leeren Haushaltskasse unseres Landes gezahlt wird.

(Zustimmung bei der F.D.P. - Aigner (SPD): Aber wie wollen Sie das unter dem Zeitdruck jetzt anders handhaben?)

- Aber, sehr verehrter Herr Kollege Aigner, Sie wissen genausogut wie wir, welche Entscheidungsmöglichkeiten hier bestehen. - Wir werden deswegen den Gesetzentwurf der Landesregierung ablehnen.

Im Gesetzentwurf steht eine Reihe interessanter Bemerkungen. Erstens heißt es, "Kosten: Keine". Der Finanzminister hat uns gestern klargemacht, daß diese Position des Haushaltsgesetzentwurfs nicht mehr haltbar ist, und hat das berichtigt. Wir akzeptieren das, was Sie vorgetragen haben, Herr Finanzminister. Wir sind uns alle darüber einig, daß es etwa 34 Millionen DM kostet.

Zweitens heißt es hinter dem Schlagwort "Alternativen" ebenfalls "Keine".

(Lachen bei der F.D.P.)

Dazu möchten wir sagen, diese Alternative, die wir aufzeigen, ist eine echte Alternative. Sie ist sinnvoll; denn - und das hat der Finanzminister gestern im Haushalts- und Finanzausschuß auch durchblicken lassen - dies ist eine erste Etappe der Kapitalerhöhung der Lufthansa. Weitere Etappen werden notwendig sein; denn allein die 13 Milliarden DM für die Anschaffung neuer Flugmaschinen in den nächsten Jahren beweisen doch, was auf uns zukommt.

Der Finanzminister hat offengelassen, wie bei weiteren Kapitalerhöhungen die Haltung des Landes und der Landesregierung sein wird. Wir verstehen das. In seiner Situation würde keiner von uns eine andere Position einnehmen können. Aber das zeigt doch auch, Herr Finanzminister, daß dieses Land aufgrund

(C)

(D)

(Dorn (F.D.P.))

- (A) seiner augenblicklichen finanziellen Situation nicht auf Dauer der Partner für solche Kapitalerhöhungen mit Landesanteilen sein kann, wie er sich im Augenblick noch darstellt.

Die weiteren Kapitalerhöhungen werden doch sehr deutlich zeigen, auch die Haltungen der anderen Ländern und Landesbanken, wie notwendig es ist, unseren Vorschlag wirklich zu überlegen. Die Westdeutsche Landesbank sollte die Anteile der Lufthansa des Landes Nordrhein-Westfalen übernehmen. Sie kann auch künftige Kapitalerhöhungen finanziell verkraften.

(Dr. Pohl (CDU): Ja, aber unser Einfluß, Herr Kollege!)

- Auf den Einfluß, Herr Kollege Pohl, komme ich jetzt zu sprechen; keine Sorge! - Die Westdeutsche Landesbank ist ein privatwirtschaftlich tätiges Unternehmen. Daran kann es ja wohl keinen Zweifel geben. Was die prozentuale Beteiligung der anderen an der WestLB angeht, so kann ich Ihnen nur sagen: Alle anderen, die an der WestLB beteiligt sind, sind auch an privatwirtschaftlichen Erfolgen interessiert, so daß also die Interessenlage der Anteilseigner an der Westdeutschen Landesbank eindeutig ist. Darüber gibt es doch gar keinen Zweifel. Und die Interessen, die die Westdeutsche Landesbank vertritt und auch in der Praxis vertreten hat, sind doch eindeutig ebenfalls positiv für unser Land gewesen.

- (B) Lassen Sie mich nun auch ein sehr offenes Wort sagen! Die Entscheidungen im Aufsichtsrat, Herr Ministerpräsident, sind ja wohl fast alle einstimmig gefallen, auch die Entscheidung mit München, auch die Entscheidung mit Frankfurt. Nun kann man natürlich auf der einen Seite sagen: Vielleicht ist es gut, wenn Herr Strauß und Herr Rau in diesem Aufsichtsrat sitzen. Nur, Herr Ministerpräsident, ich bin da nicht ganz so sicher, daß das so gut ist. Sie haben heute wieder einmal - wie in den vergangenen Monaten immer wieder - gesagt, daß der Einfluß des Landes durch nordrhein-westfälische Politiker in einem ständigen Konflikt - manchmal auch einer völlig übertriebenen Konfrontation - der Landesregierung mit der Bundesregierung ist. Herr Strauß ist Mitglied einer Partei, die der Bundesregierung angehört, und er ist da ein vehementer Vertreter seiner eigenen - -

(Ministerpräsident Rau: Da ist er auch in ständigem Konflikt!)

- Den Satz hatte ich gerade angefangen, Herr Ministerpräsident. Aber er ist natürlich auch

- (C) ein Vertreter von eigenen landespolitischen Interessen. Nur: Im Gegensatz zu uns hat er bisher fast alles durchgesetzt. Das ist das nicht Uninteressante bei der Entwicklung in diesem Aufsichtsrat. Das muß man doch ganz nüchtern sehen.

Herr Ministerpräsident, ich meine, eben das ist das Problem: daß Sie sich, wenn Sie als Politiker in diesem Aufsichtsrat sitzen, aufgrund ihrer ständigen Konfrontation mit der Bundesregierung - die sie ja auch pflegen; aus parteipolitischer Sicht auch verständlicherweise pflegen - in eine Zwangslage bringen können, die Ihnen sehr schnell den Aufsichtsratsposten kosten kann. Das muß man ja ganz nüchtern sehen. 2,25 % sind ja eine Quantité négligeable, über die man unter Politikern nicht ernsthaft zu diskutieren braucht.

Deswegen ist unser Vorschlag auch vor diesem Hintergrund sehr vernünftig. Denn ich bin sicher, daß die Konfrontation zwischen den Herren Huber und Neuber anders sein würde und unserem Lande mindestens die gleichen positiven Entscheidungen bringen würde. Ich persönlich bin der Meinung: Da beide primär wirtschaftlich und volkswirtschaftlich und nicht allein landespolitisch interessiert sind - Herr Huber hat ja auch manchen Strauß mit Herrn Strauß ausgefochten und auszufechten gehabt -, wäre diese Position auch für die Zukunft gesehen eine bessere.

- (D) Lassen Sie mich dazu noch folgendes sagen, Herr Ministerpräsident. Wenn wir uns die Kasse unseres Landes ansehen und der Finanzminister jetzt sagt, wir brauchten keine Mehrausgaben gegenüber dem Haushalt, dann ist das ja nicht ganz uninteressant. Das heißt also: Der Landeshaushalt 1987 hat in seiner Exekution bis jetzt immerhin schon einen Spielraum von 34 Millionen DM, um plötzlich diese Gelder einsetzen zu können. Inwieweit muß man dann die Bemerkungen des Fraktionsvorsitzenden der SPD noch ernst nehmen, daß es überhaupt keinen Spielraum mehr gebe, daß wir mit allen Positionen an der Wand stünden und nunmehr praktisch das Armenhaus darstellten?

Das sind eben alles politische Positionen, die man in einem Zusammenhang sehen muß, wenn hier nun plötzlich 34 Millionen DM nach unserer Meinung herausgeschmissen werden sollen. Landauf, landab werden Millionenbeträge im Landeshaushalt gebraucht, landauf, landab erklären die Sozialdemokraten - in diesem Falle übereinstimmend mit uns Freien Demokraten und der CDU -, daß das Land total ver- und überschuldet ist und im fi-

(Dorn (F.D.P.))

- (A) nanziellen Bereich keinen politischen Bewegungsspielraum mehr hat. Dann muß man sich eben fragen, ob in einer solchen Lage hier 34 Millionen DM ausgegeben werden sollen.

Auf Dauer wird diese Politik nicht mehr einzuhalten sein. Weil wir dem Land und dem Einfluß des Landes bei der Lufthansa eine positive Position geben wollen, sind wir der Meinung, daß die Entscheidung, die heute von der SPD und der CDU gemeinsam getroffen wird, eine falsche Entscheidung ist. Aber, Herr Ministerpräsident und Herr Aigner, wir sind sicher, daß die Sozialdemokraten auch in dieser Frage nach Ablauf einer gewissen Schamfrist auf unseren heutigen Vorschlag zurückkommen werden. Er ist die Alternative, die die Regierung bestreitet, diese Regierung, die mit ihrer miserablen Politik nicht mehr in der Lage ist, die richtigen und notwendigen Entscheidungen, was die Finanzen angeht, zu treffen. Es wäre besser, wir würden heute schon den Schritt vollziehen und dafür sorgen, daß die Westdeutsche Landesbank die Beteiligung des Landes übernimmt.

In diesem Zusammenhang - damit da gar kein Zweifel entsteht, meine Damen und Herren von der SPD und der CDU -: Unsere Landtagsfraktion ist gewohnt, selbständig zu denken, und läßt sich auch vom Generalsekretär der F.D.P. in dieser Sache keine falschen Fragestellungen aufdrängen.

(Beifall bei der F.D.P.)

(B)

Vizepräsident Dr. Klöse: Der Herr Ministerpräsident hat ums Wort gebeten; ich erteile es ihm.

Dr. Rau, Ministerpräsident: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nur wenige Bemerkungen! Ich bin dankbar dafür, daß die SPD-Fraktion und die CDU-Fraktion dem Antrag der Landesregierung zustimmen wollen. Ich halte das für richtig. Ich habe für die kritischen Bemerkungen viel Verständnis und will dazu wenige Sätze sagen, obwohl das eine ausführliche Debatte wert wäre, zu der ich leider aus zeitlichen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen könnte.

Herr Kollege Dorn, ob es richtig ist, daß dort der Ministerpräsident im Aufsichtsrat ist, und ob es richtig ist, daß dort zwei Ministerpräsidenten im Aufsichtsrat sind, die aus alphabetischen Gründen auch noch nebeneinander sitzen und von denen der eine auch noch andere luftfahrtpolitische Interessen wahrnimmt, das ist eine politische Bewertung.

Ich habe dieses Mandat mit Zustimmung der Landesregierung übernommen; ich nehme es

sehr gern wahr, und ich halte es für sehr wichtig. Ich habe es übrigens von einem Politiker übernommen, von Herrn Kollegen Riemer, der es vorher acht Jahre lang wahrgenommen hat.

Ich habe dann, als ich die Funktion des Ministerpräsidenten übernommen habe, gebeten, mich dieser Aufgabe speziell zuwenden zu können. Der zuständige Minister und seine Mitarbeiter helfen mir dabei.

Es ist eine ganz, ganz schwierige Aufgabe. Viele der Fragen, die Herr Hardt hier gestellt hat, würde ich ähnlich stellen. Es ist so, Herr Dorn: Wenn ich da unbotmäßig bin, dann können sie mich natürlich aus dem Aufsichtsrat nehmen; keine Frage. Nur das können sie mit Herrn Neuber auch tun. Das ist nur ein bißchen schlimmer: Mit Herrn Neuber haben sie das schon gemacht. Er war nämlich drin, und Herr Neuber ist nach der Wende aus dem Aufsichtsrat herausgekommen.

(Trinius (SPD): Ist Herr Strauß denn immer brav?)

- Strauß ist dann hereingekommen, und Herr Leeb von der Dresdner Bank ist hereingekommen, und die Westdeutsche Landesbank ist nicht mehr vertreten. Ob nun nach der Entscheidung der Bayerischen Landesbank Herr Huber in den Aufsichtsrat kommt, darüber wird im nächsten Jahr zu reden sein.

Im übrigen sage ich Ihnen: Die Frage der parteipolitischen Konfrontation ist im Aufsichtsrat der Lufthansa nicht das Thema. Offen gesagt: Der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa gehört der gleichen Partei an wie ich. Er versteht sich aber mit dem Vorsitzenden der süddeutschen Unionspartei offenbar nicht schlecht.

(Dr. Pohl (CDU): Das kann ich mir denken.)

Da gibt es manchen Konflikt durchzustehen.

Wir haben vorgestern - deshalb konnte ich nicht hier im Landtag sein - zwei Aufsichtsratssitzungen und die Hauptversammlung gehabt. In seiner Rede vor der Hauptversammlung hat der Vorstandsvorsitzende, Herr Ruhnau, sehr deutlich München als die zweite Drehscheibe genannt, nur an einer Stelle München und Düsseldorf als die beiden Drehscheiben.

Wir haben natürlich über das Amadeus-Projekt gesprochen, aber noch nicht Beschluß gefaßt. Das Amadeus-Projekt, also die Zusammenarbeit mit SAS, Iberia und Air France, geht jetzt

(C)

(D)

(Ministerpräsident Dr. Rau)

- (A) zuerst in den Technischen Ausschuß und wird da überprüft. Vorsitzender des Technischen Ausschusses bin ich. Wir werden uns mit diesem Projekt und mit der Frage der Aufteilung - zuerst einmal auf die Bundesrepublik - kritisch zu befassen haben. Ich weiß aus dem Gespräch mit dem Kollegen Strauß, daß er noch Fragen an dieses Projekt hat, zum Teil gleiche wie ich, zum Teil andere.

Wir sind im Aufsichtsrat unter anderem deshalb, weil wir das Sitzland sind. Die Lufthansa hat erklärt: Köln bleibt der Sitz der Deutschen Lufthansa. Aber ich gebe Ihnen zu - darüber habe ich mich vorgestern mit dem Betriebsratsvorsitzenden unterhalten -, daß die Tendenz der Verlagerung von Tätigkeiten, zuerst nach Frankfurt und dann nach München, auch für mich besorgniserregend ist.

(Beifall des Abg. Dr. Pohl (CDU))

Dazu habe ich mich mehrfach öffentlich und mehrfach im Gespräch geäußert. Ich sage Ihnen nur: Im Aufsichtsrat, in dem ich das natürlich auch zur Sprache bringe, können keine regionalpolitischen Entscheidungen getroffen werden. Ich füge hinzu: Nach der Vorlage des Gutachtens in der Frage der Verlagerung von Marketing und Streckennetzmanagement war gegen diese Entscheidung nicht anzugehen.

Wohl aber steht jetzt die Frage an: Was kommt statt dessen?

(B)

(Hardt (CDU): Da sollte Amadeus nach hier kommen.)

Dazu habe ich in der Sitzung nach der Hauptversammlung, als wir dies auf die Septembersitzung vertagt haben, den Vorsitzenden des Aufsichtsrats gefragt, ob dem gesamten Aufsichtsrat deutlich wäre, daß keinerlei Vorentscheidung getroffen sei, auch nicht im Blick auf die Standortfrage. Das hat der Aufsichtsratsvorsitzende für den Aufsichtsrat bestätigt. Der Vorstandsvorsitzende hat freilich in seiner Rede den Standort München als Entscheidung des Vorstandes festgelegt.

Ich habe in den ersten Jahren sehr viele Schwierigkeiten gehabt, vor allen Dingen was die Regionalisierung des Streckennetzes angeht, also was die Sicherung von Münster/Osnabrück und Paderborn angeht und was den Anteil der DTL angeht. Dabei denke ich an die vielen Gespräche, Frau Kollegin, die ich mit Herrn Nixdorf und dem Hause Nixdorf geführt habe. Es hat drei Jahre gedauert, bis Paderborn durchtarifert werden konnte, das heißt, bis auch in Tokio und in San Franzisko

in den Flugplänen Paderborn als ein möglicher zu erreichender Flughafen stand. Das hat drei Jahre Kampf gekostet. Ich bedaure, daß das so ist. Ich bedaure auch, daß wir zwei oder drei Jahre gebraucht haben, um die Direktverbindung Düsseldorf - Tokio zustande zu bringen.

(C)

(Dr. Pohl (CDU): Richtig!)

Jetzt bin ich im Schlagabtausch, im schriftlichen, im Hinblick auf die Linie Düsseldorf - Atlanta, weil ich glaube, daß wir mit einer Direktverbindung in diesen Bereich kommen müssen; da gebe ich Ihnen völlig recht, Herr Hardt. Da ist mir die Entscheidung München - Chikago viel zu früh. Nach meiner Meinung hätte erst die Entscheidung über Düsseldorf - Atlanta kommen müssen.

(Hardt (CDU): Richtig; aber das sind alles Signale.)

- Das sind alles Signale, die wir sehr ernst nehmen müssen.

Ich habe am vergangenen Mittwoch den Aufsichtsvorsitzenden gebeten, mir für ein Gespräch über diese Fragen hier zur Verfügung zu stehen. Sie wissen, Aufsichtsratsvorsitzender ist Herr Lausen, der Vorstandsvorsitzende der Schleswig-Holsteinischen Landesbank, früher Finanzminister von Schleswig-Holstein.

(Dr. Pohl (CDU): Er war auch mal Fraktionsvorsitzender der CDU.)

(D)

- Ja, er war auch einmal Fraktionsvorsitzender der CDU. Da können Sie sehen, was aus Leuten Ordentliches werden kann.

(Dr. Pohl (CDU): Wenn man in einem Regierungsland ist.)

- Allerdings, da haben Sie recht; man muß in einem Regierungsland sein.

Ich stelle jetzt die Punkte zusammen. Ich kann hier nicht die gesamte Geschäftspolitik ausbreiten und auch nicht sagen, wo wir uns bisher nicht durchgesetzt haben.

Da ist die Frage: Wird Köln/Bonn ein Frachtschwerpunkt? Bei der zunehmenden Frachtleistung - die Lufthansa ist inzwischen bei der Fracht weltweit Nummer 1 - muß Köln/Bonn eine Rolle spielen.

Was das Verhältnis von Düsseldorf zu Köln/Bonn angeht, da differieren wir vielleicht schon ein bißchen, Herr Hardt. Es gibt ja nicht nur Fusionen; es gibt auch Kooperationen, aber sinnvolle.

(Ministerpräsident Dr. Rau)

(A) Wir müssen in diesen Bereichen ein Stück weiterkommen,

(Hardt (CDU): Richtig!)

und wir haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich um diese Dinge bemüht. Es ist schwer für Nordrhein-Westfalen, angesichts der für 1991/92 zu erwartenden Eröffnung von München II unsere Standorte durchzuhalten und einen Ausbau der Flugverbindungen zustande zu bringen. Sie dürfen ganz sicher sein: Ich werde mich in der Frage des Einwerbens für nordrhein-westfälische Flughafenpolitik von niemandem übertreffen lassen. Daß das keine Sache von SPD, CDU oder F.D.P. ist, ist überhaupt keine Frage.

(Hardt (CDU): Nur sollte man das vorher wissen!)

Und Sie werden keinen Punkt finden, wo ich eine Parteipolitisation dieses Themas auch nur versucht hätte. Da wäre die Lufthansa auch völlig ungeeignet.

Aber wir müssen zur Kenntnis nehmen, daß der Standort Köln für das Management der Lufthansa zwar als Hauptsitz nicht angefochten ist, daß aber die permanente Verlagerung von Einrichtungen natürlich ein Gefälle entwickeln kann, das schädlich für unser Land ist.

(Dr. Pohl (CDU): Da bleibt am Schluß nur eine leere Hülse!)

(B)

Und weil das so ist, habe ich nicht nur den Aufsichtsratsvorsitzenden angesprochen, sondern auch den Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrates, der mit einer bedrückenden Wachheit immer dabei ist: Hermann Josef Abs. Ich habe gesagt, Herr Abs, ich bitte Sie darum, daß Sie zu solchen Gesprächen dazukommen.

Ich hoffe, daß wir das im Herbst zustande bringen und daß wir Stück für Stück die Position Nordrhein-Westfalens stärken. Ich meine allerdings, wenn wir jetzt den Umweg gingen, wegen der 2,25 % an der Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen, und statt dessen der WestLB einen Kaufauftrag gäben, falls wir das überhaupt könnten - bei uns ist das ja nicht so hierarchisch gegliedert wie

(Dr. Pohl (CDU): In Bayern!)

im Freistaat -, dann würden wir einen falschen Weg gehen. Und wenn wir nur noch 1,25 % der Stammaktien hielten, dann wären wir ganz arm dran.

(Zuruf von der F.D.P.)

(C) - Ja, ich würde auch die Verlagerung auf die Westdeutsche Landesbank nicht für gut heißen. Sie ist zwar auch Staatsbank, aber sie ist ja nicht nur Staatsbank. Wir würden uns nach meiner Überzeugung damit eines zusätzlichen Einflusses begeben.

Also, ich kann nur sagen: Flughafenpolitik und Luftverkehrspolitik sind nicht nur aus verkehrspolitischen, nicht nur aus tourismuspolitischen, sondern vor allen Dingen aus industriepolitischen Gründen

(Hardt (CDU): Und wirtschaftspolitischen!)

- und aus wirtschaftspolitischen - eines der Hauptthemen der nächsten Jahre.

Darum habe ich mir diese Aufgabe selber vorgenommen und möchte mich gerne an der Erfüllung dieser Aufgabe messen lassen. Ich möchte aber auch um Unterstützung bei der Erfüllung dieser Aufgabe bitten.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Zu diesem Punkt der Tagesordnung bestehen keine weiteren Wortmeldungen mehr. Ich schließe hiermit die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Es handelt sich um die Beratung in zweiter Lesung. Der Haushalts- und Finanzausschuß empfiehlt mit Drucksache 10/2162, dem Gesetzentwurf in unveränderter Fassung zuzustimmen. Wer dieser Beschlussempfehlung seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Dann ist dieser Antrag mit den Stimmen von SPD und CDU und gegen die Stimmen der F.D.P.-Fraktion angenommen worden.

(D)

Im Einvernehmen mit den drei Fraktionen schließen wir jetzt unmittelbar die dritte Lesung des Gesetzentwurfes an. Ich rufe daher den Gesetzentwurf in dritter Lesung auf und eröffne die Beratung. Wünscht hierzu jemand das Wort? - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Beratung.

Ich lasse abstimmen. Wer dem Gesetzentwurf in unveränderter Fassung in dritter Lesung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Gesetzentwurf ist damit in dritter Lesung verabschiedet worden.