

12.12.2017

## Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Öffentliche Eigentümerstruktur des Flughafen Köln/Bonn nicht leichtfertig aus der Hand geben - Steuerungsmöglichkeiten für Lärmschutz und Rechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern behalten - Privatisierung von Bundes- und Landesanteilen am Flughafen Köln/Bonn verhindern.**

Der Flughafen Köln/Bonn (FKB) ist der zweitgrößte Flughafen von Nordrhein-Westfalen. Er ist im Wesentlichen im Besitz der drei großen Gesellschafter Stadt Köln, Bundesrepublik Deutschland und Land NRW (Beteiligungsgesellschaft des Landes), die jeweils mehr als 30 Prozent der Gesellschafteranteile innehaben. Er ist durch die bestehende Betriebsgenehmigung in der Bundesrepublik Deutschland der Flughafen, der die meisten Flugbewegungen in der Kernruhezeit der Nacht aufweist und diesbezüglich auch innerhalb von Europa einen Spitzenplatz einnimmt.

Damit ist dieser Flughafen seit Mitte der 80er Jahre auch im besonderen Spannungsfeld zwischen den Interessen von Wirtschaft und Logistik, im Nachtflugbereich beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie den Lärmschutzbemühungen und insbesondere dem Schutz der Nachtruhe für die rund um den Flughafen lebenden Anwohnerinnen und Anwohner. Vor diesem Hintergrund und der Anzahl an nächtlichen Frachtflügen hat der Landtag auch im Jahr 1996 das sogenannte 22-Punkte-Programm beschlossen. Im Juni 2007 wurde der einstimmige Beschluss gefasst, für den FKB ein Passagiernachtflugverbot einzuführen zu wollen, damit nicht auch in diesem Bereich die nächtlichen Flüge anwachsen. Dieser Beschluss wurde im März 2010 noch einmal bestätigt.

Im Juni 1991 fasste der Bundestag „zur Vollendung der Deutschen Einheit“ den Beschluss, dass Bundestag und Regierung von Bonn nach Berlin umziehen sollten und konkretisierte diesen im April 1994 durch das Berlin/Bonn-Gesetz, in dem die Arbeitsteilung festgelegt wurde. Dieser Beschluss wird zwar von diversen Bundesministerien bis heute ausgehöhlt. Trotzdem gibt es eine hohe Anzahl von Arbeitsplätzen, die auf gute Flugverbindungen von und nach Berlin angewiesen sind.

Datum des Originals: 12.12.2017/Ausgegeben: 12.12.2017

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

## **Nachtoffenheit lockt private Investoren - Öffentlich-rechtliche Inhaberstruktur ist und bleibt sinnvoll**

Eine eventuelle (Teil-) Privatisierung des FKB birgt angesichts dessen Nachtoffenheit besondere Risiken. Potentielle Investoren wie Fraport, UPS und Lufthansa/Eurowings sind vorrangig an der durchgängigen und unveränderten Offenheit für Nachtflüge interessiert – Fraport angesichts des Nachtflugverbotes in Frankfurt, UPS zum Ausbau seines Frachtgeschäftes und der möglichst langfristigen ungehinderten Nutzung der besonders lauten MD-11 in der Nacht und Lufthansa/Eurowings wegen nächtlichen Starts und Landungen für Intercontflüge, die in Frankfurt und Düsseldorf nicht möglich sind. Diese und andere Erwerber würden sich im Falle eines Kaufes von Anteilen am FKB immer durch eine Nachbesserungsklausel eine Rückzahlung von (wesentlichen) Teilen des Kaufpreises schon für den Fall von kleinen Einschränkungen des Nachtflugbetriebes zusichern lassen. Da Rückzahlungen durch die öffentliche Hand im Zweifelsfall nicht durchsetzbar sein würden, gingen mit einer solchen Veräußerung unweigerlich Einflussmöglichkeiten verloren.

Gleichzeitig verloren sind diese Einflussmöglichkeiten auch bezüglich der Bedingungen, unter denen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Flughafen arbeiten. Weltweit werden immer mehr Teilbereiche der Arbeiten an Flughäfen outgesourct und die Beschäftigungsbedingungen verschlechtert. Hinzu kommen immer wieder Bemühung der EU, „mehr Wettbewerb bei der Bodenabfertigung“ durch die Vorschrift solcher Privatisierungen zu erreichen. Auch in diesem Bereich gingen Einflussmöglichkeiten zur Steuerung durch eine (Teil-) Privatisierung unweigerlich verloren. Dies wäre aber nicht nur zur Wahrung der Arbeitnehmerinteressen schädlich, sondern auch aus Sicherheitsgründen.

### **Der Landtag stellt fest:**

- Unbeschadet der verschiedenen Auffassungen zu Umfang und Notwendigkeit des Nachtfluges ist eine (Teil-) Privatisierung von Gesellschafteranteilen des Flughafen Köln/Bonn aus Sicht des Landtages für einen Ausgleich von Wirtschafts- und Lärmschutzinteressen schädlich. Dies gilt auch für das wiederholt vom Landtag geforderte Passagiernachtflugverbot.
- Zur Wahrung der Interessen von Abnehmerinnen und Arbeitnehmern und der Sicherheit sollte es gerade auch vor dem Hintergrund immer wieder kehrender Versuche der EU zur Privatisierung von Bodendiensten bei der öffentlichen Eigentümerstruktur des Flughafens Köln/Bonn bleiben.
- Auch vor dem Hintergrund des Berlin/Bonn-Beschlusses und den Bemühungen des Landes NRW um dessen Einhaltung ist eine Aufgabe der Gesellschafteranteile des Bundes am Flughafen Köln/Bonn nicht wünschenswert.

**Der Landtag fordert die Landesregierung auf:**

1. Die Landesanteile am Flughafen Köln/Bonn nicht zu veräußern und dafür in der Beteiligungsgesellschaft des Landes die notwendigen Beschlüsse herbeizuführen.
2. Dafür zu sorgen, dass das Land NRW gegen eine Veräußerung der Bundesanteile und aller anderen Anteile am Flughafen Köln/Bonn ein Veto einlegt und dafür in der Beteiligungsgesellschaft des Landes die notwendigen Beschlüsse herbeizuführt.

Monika Düker  
Arndt Klocke  
Verena Schäffer  
Mehrdad Mostofizadeh  
Horst Becker

und Fraktion