

## Quo vadis Flughafen Dortmund?

Der Flughafen Dortmund erstellte Anfang 2008 Prognosen, Gutachten und Berechnungen für diverse Ausbauszenarien. Zur Bandbreite gehörten der Vollausbau mit +800m mehr Start- und Landebahn, Ausbau der Infrastruktur, plus Nachtflug ab 22.00 Uhr und per Sondergenehmigung Betriebszeiten schon ab 5.00 Uhr.

Die Kosten beliefen sich auf 32 Mio. bis 132 Mio. € netto. Folge- und Unterhaltungskosten sind nicht enthalten, die „Bruttowerte“ sind daher nicht bekannt.

Für diverse Kombinationen zwischen dem Nullfall (alles bleibt wie es ist) und dem maximalen Ausbauvorhaben (EP2020) bzw. dem Nachtflug gibt es Ergebnisprognosen bis in das Jahr 2023. Gewinne werden bis 2023 dennoch nicht ausgewiesen, egal welche Ausbauoption möglicherweise zum Tragen kommt.



Da der Vollausbau politisch nicht umsetzbar war, schwenkte der Flughafen auf einen Teilausbau (EP2010) ein, ohne jedoch den Vollausbau (EP2020) aufzugeben. Der Teilausbau umfasst die Verlängerung der Start- und Landebahn um nur 300 m, den Ausbau der Infrastruktur und den Nachtflug zwischen 22.00 und 23.00 Uhr inklusive einer Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr. Flugzeuge können starten und landen ab 6.00 Uhr wie bisher auch. Gegenüber diesen Forderungen haben sich die Parteien zur Kommunalwahl entsprechend pro oder contra in Stellung gebracht. Eine Ratsentscheidung existiert derzeit nicht. Die Investitionen für den Teilausbau (EP2010) betragen 67 Mio. Euro.

Im November 2010 stimmt der Rat einer Erweiterung der Betriebszeiten zu, nicht aber einer Verlängerung der Start- und Landebahn. Das wäre der Start in den Nachtflug mit einer Verspätungsregelung bis 23.30 Uhr. Kostenpunkt immerhin noch 34 Mio. Euro. Den entsprechenden Antrag stellte die Flughafenleitung an die Bezirksregierung in Münster noch Ende 2010.

Nichtsdestotrotz hält der Flughafen Dortmund an der Idee des Vollaubaues weiterhin fest!

### **Eine Rückblende - was war zwischen 2004 und heute geschehen?**

Seit Mitte 2004 räumte der Flughafen unter bestimmten Bedingungen einigen Fluggesellschaften Sonderkonditionen ein. Diese bis Mitte 2009 befristeten Sonderkonditionen im Förderprogramm „NERES“, die daraus resultierenden Dauerverlustübernahmen durch die Stadtwerke Dortmund und mögliche diverse verdeckte Subventionen (Sonderkonditionen bei Bürgschaften, Verpachtungen von 270.000 m<sup>2</sup> ohne Pachtzins, ...) sind seit Ende 2006 Gegenstand eines Beihilfeprüfverfahrens der Europäischen Kommission. Die eingeräumten Preiskonditionen gegenüber den Airlines sind zudem auf nationaler Ebene prüfungspflichtig. Hier gilt insbesondere das Kostendeckungsprinzip für die festzusetzenden Gebühren, was die Luftaufsichtsbehörde in Münster überwachen muss. Diese Prüfung bezieht sich auf Teile der Entgelte, die der Flughafen gegenüber den Airlines erhebt. Es sind dies die Preise für das Landen und Starten von Flugzeugen, für das Abstellen von Flugzeugen und für die Nutzung der Infrastruktur durch die Fluggäste.

Bis zum Ende der Förderzeit des „NERES“ Anfang 2011 gab es kein abschließendes Urteil der Europäischen Kommission und auch keine nationale Prüfung der Gebührenkonditionen.

Der Flughafen musste dennoch handeln, denn die Preise der noch älteren, aber genehmigten Entgeltordnung aus Okt. 2001 würden die Fluggesellschaften sicher nicht wieder zahlen.

Diese Preise lagen ca. doppelt so hoch, wie die aktuellen Konditionen der Förderung im „NERES“. *Die extrem billigen „NERES“-Konditionen für Billigairlines sind der Grund für den weiteren wirtschaftlichen Niedergang am Flughafen Dortmund seit Mitte 2004!* Der Flughafen führte dann ab Juli 2009 die Folgepreisregelung „NEO“ ein. „NERES“ heißt jetzt „NEO“. Auch diese Preisordnung ist weder national noch auf Ebene der EU genehmigt, obwohl die Flughafenleitung das mehrfach angekündigt hat. Die „NEO“-Preise führen die Förderpraxis fort und noch etwas fällt auf: Die Preiskondition für die Nutzung der Infrastruktur fehlt im „NEO“ komplett, die Konditionen für das Landen, Starten und Abstellen von Fluggeräten sind hingegen enthalten. Der Flughafen wird möglicherweise keine Preise für die Nutzung der Infrastruktur erheben, weil ihm die Infrastruktur nicht mehr gehören wird? Dazu unten mehr.

Die wiederholte Rechtsbeugung durch die Weiterführung der „NERES-Förderung“ und die Nichtbeachtung von EU- und nationalem Recht ist auch Gegenstand weiterer Beihilfeprüfungen.

In der Zwischenzeit wurden zudem zusätzlich Fachaufsichtsbeschwerden gegen die Beteiligten, aber untätigen nationalen Behörden des Landes bzw. der Bundesrepublik Deutschland. Bußgeldanzeigen gegen die Geschäftsleitung am Flughafen Dortmund wurden eingeleitet. Hier scheiterten wir an der (noch) nicht erwiesenen Schuld im Zusammenhang mit dem lfd. Beihilfeverfahren. Alles hängt scheinbar am Ausgang des Verfahrens.



Ende 2005 gliederte der Flughafen Teile seines Bodendienstes (das Be- und Entladen von Gepäck, das Betanken von Flugzeugen, ...) in die „Flughafen Dortmund Handling GmbH“ aus. Hier wird seit März 2009 in einem Vertragsverletzungsverfahren in Brüssel geprüft, ob nicht zusätzlich auch ein Verstoß gegen die die EU-Richtlinie der Bodenabfertigung vorliegt. Die Mitarbeiter arbeiten weit unter dem Tarifniveau der Muttergesellschaft, der Flughafen Dortmund GmbH. Die Tochtergesellschaft beschäftigte anfänglich 38 Mitarbeiter. Ende 2008 waren 196 Mitarbeiter der insgesamt 440 Mitarbeiter in beiden Unternehmen allein in der neu gegründeten Billigtochter beschäftigt (45%). Die Arbeitsplätze der Muttergesellschaft verringerten sich parallel von 324 Mitarbeitern im Jahr 2004 auf 244 Mitarbeiter Ende 2008. Jeder der 440 Arbeitsplätze wird in 2009 mit ca. 56.545 € durch den Dortmunder Steuerzahler subventioniert. Das ist mehr als das, was ein Mitarbeiter am Flughafen durchschnittlich an Kosten in 2009 verursacht.

*Zwischenzeitlich hat auch die Bundespolitik auf die zunehmende Zahl der EU-Beihilfverfahren gegen Flughäfen reagiert. Derzeit sind es 22 Verfahren, Dortmund ist mit Lübeck der Primus inter pares. Der Bund verabschiedete im **Juni 2009 ein neues Flughafenkonzept** und legte darin auch neue Regeln fest. Die betroffenen Parteien sehen sich wie immer unterschiedlich bestätigt: Der Bund will den weiteren Ausbau der Flughafeninfrastruktur, was die Flughafenbetreiber und die Airlines begrüßen. Die Gegner von Dauersubventionen begrüßen die Förderquotenregelung von max. 30% und den Zwang zu Wirtschaftlichkeitsberechnungen, bevor öffentliche Gelder eingesetzt werden. Inwieweit diese Bedingungen inhaltlich in Dortmund umgesetzt werden können, scheint derzeit fraglich.*

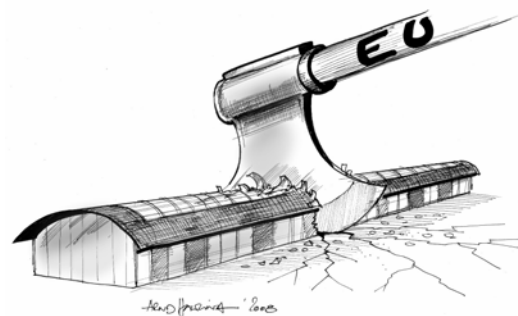
### **Wie der Flughafen versucht(e), diese Probleme zu lösen.**

Der Flughafen steht auf dem Standpunkt, dass seine Leistungen eine öffentliche Aufgabe sind. Damit stellt sich die Frage nach der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit denn auch nicht. Gewinne sind damit nicht der erklärte Zweck des Flughafens, obwohl der Airport in der Vergangenheit Gewinne eingefahren hat. Der Flughafen sieht sich als Bestandteil der Daseinsvorsorge der Stadt Dortmund, er sei politisch gewollt und ein wichtiges Element im Strukturwandel der Stadt und der Region. Der Flughafen wird damit auf die Ebene des öffentlichen Personennahverkehrs gestellt, so die Argumentation der Flughafenleitung.

Die IHK ist pro Flughafen eingestellt. Die von ihr beauftragte IVM-Studie (Institut für verkehrswissenschaftliche Studien in Münster) sollte 2006 beweisen, warum der Flughafen so wichtig ist für die Region. Dabei sind in diese Wertschöpfungsrechnung nur die positiven Effekte des Airport Dortmund eingegangen. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung aber fehlt. Der Lehrstuhlinhaber des IVM, Herr Prof. Dr. Hartwig, bestätigt sogar, dass Regionalflughäfen nicht zur Daseinsvorsorge einer Stadt gehören. Warum das IVM für Dortmund in der Studie zu einer anderen Ansicht gelangte, ist nicht nachvollziehbar.

Auf die von uns im Mai 2007 an das IVM gestellten Fragen zur Studie wollen wir hier nicht umfänglich eingehen, nur ein Beispiel soll reichen: Die Studie misst eine Geschäftsreisequote von 18% an der Gesamtpassagieranzahl. Der Rest (82%) ist Tourismusverkehr. Ermittelt wurde die 18%-Quote in einer Märzwoche 2006, einer Woche ohne nennenswerten Urlaubsverkehr. Eine oder mehrere Wochen mit verteilten und auch touristischen Verkehren hätten vermutlich eine andere Quote ergeben. Die 18% reichen der IHK dennoch nicht aus. Sie schreibt im Herbst 2008 an die EU-Kommission, dass der Flughafen Dortmund eine Geschäftsreisequote „von fast 30%“ habe und damit enorm zum Strukturwandel in der Region beiträgt. Der Flughafen gehört nach Meinung der IHK zur Daseinsvorsorge der Stadt Dortmund und dient dem Strukturwandel.

Jetzt hoffen alle Ausbaubefürworter, dass die Europäische Kommission die Rechtslage ähnlich beurteilt wie die IHK oder der Flughafen selbst und sämtliche Anklagepunkte fallen gelassen werden. Andernfalls wäre das das Ende für den Nachtflug, jeden Ausbau und möglicherweise auch für den Flughafen insgesamt. Eine EU-Entscheidung war geplant für das Jahresende 2009, verzögert sich aber weiterhin. Durch das Auftreten immer neuer



möglicher Beihilfen in Dortmund und an anderen Orten in der EU verzögerte sich das Prüfverfahren bisher immer wieder. Der jetzige „Schwebezustand“ ohne ein EU-Urteil ist eine der Hauptursachen, warum keine neuen Ansiedlungen am Airport Dortmund erfolgen.

So „schwarz/weiß“ ist die juristische Sachlage allerdings nicht, wenn erst einmal ein Urteil der EU vorliegt: Vermutlich wird die EU eine Teilsubventionierung grundsätzlich mittragen, allerdings nicht mit einer Förderquote von mehr als 100%, wie das jetzt der Fall ist. Es wird zudem mindestens eine organisatorische Trennung erfolgen müssen in eine Infrastruktur- und eine Betreibergesellschaft.

Die Infrastruktur (Start-, Landbahn, Tower, Feuerwehr, Sicherheit, ...) und die damit verbundenen Kosten werden dem Staat, also der Stadt Dortmund zugerechnet. Der reine Flughafenbetrieb würde damit entlastet. Der Betreiber muss dann operativ mittelfristig auch Gewinne abwerfen.

Der Flughafenbetrieb wird damit von allen öffentlichen Infrastrukturlasten durch den letzten Ausbau (2001-2003) befreit, die Infrastrukturgesellschaft übernimmt die „Altlasten“. Das gilt natürlich auch für die Kosten der jetzt geplanten Ausbauten der Infrastruktur mit einem Volumen von netto 32 bis 132 Mio. € Diese Kosten werden nun direkt von der Flughafeninfrastrukturgesellschaft und damit letztlich vom Steuer- und Abgabenzahler in Dortmund geschultert. Der Flughafen erhält den Ausbau ohne nennenswerte Gegenleistung und damit weiter subventioniert.

Ob die EU letztlich so entscheiden wird, ist noch offen. Das Zahlenwerk zur organisatorischen Aufspaltung in zwei Gesellschaften war der EU-Kommission jedenfalls derart suspekt, dass sie es als nötig ansah, in 2009 selbst Gutachten in Auftrag zu geben. Für die Probleme der Flughafenleitung, schwarze Zahlen im reinen Flughafenbetrieb zu erzielen, spricht auch ein Schriftverkehr zwischen Airport und Bezirksregierung aus März 2006. Hier gab der Flughafen Dortmund weit vor der Eröffnung eines Prüfverfahrens schriftlich an, das man durch „gesellschaftsvertragliche Änderungen (Spaltung in zwei Betriebe) eine beihilferechtliche Problematik umgehen“ wollte. Offensichtlich wurde eine Spaltung damals schon geplant, dann aber wieder verworfen. Die Kenntnis über eine mögliche Verletzung von EU-Beihilferecht zieht sich bereits seit Mitte 2004 (Beginn der Förderung „NERES“) durch die internen Akten.

*Ergänzt wird die Aufteilung des Flughafens in zwei Unternehmen durch die geplanten Änderungen in der Zusammensetzung im Aufsichtsrat. Unter den 17 Mitgliedern in diesem Kontrollgremium befanden sich 11 Mitglieder mit einem politischen Mandat im Rat der Stadt Dortmund – eine deutliche Mehrheit. Die Zahl der Mandate soll „passend“ auf 15 Mandate verkleinert werden. Die verbleibenden und kritischen Ratsvertreter im Flughafenkontrollgremium verloren ihren Einfluss auf die Geschäftspolitik der Flughafenleitung. Ein Drittel der Mitglieder wurde durch Mitarbeiter des Airport ersetzt, obwohl die notwendigen 500 Mitarbeiter für eine derartige gesetzliche Regelung (Drittelparität) nicht beschäftigt wurden.*

Es wundert auch nicht, dass Ende 2010 der Rat der Stadt Dortmund einem Verkauf von 243.000 m<sup>2</sup> Grund und Boden an die Stadtwerke Dortmund zustimmt. Es sind die Flächen, die bereits ohne Gegenleistung bereits vom Flughafen genutzt werden. Ohne eine Gegenleistung gegenüber den Stadtwerken als neuen Eigentümer der Flächen, liegt nach unserer Einschätzung möglicherweise erneut eine Beihilfe nach EU-Recht vor. Dieser Vorgang ist derzeit über eine weitere Beschwerde auf Ebene der EU anhängig und wird geprüft.

Eine Besonderheit wird im Zusammenhang mit den immer noch beabsichtigten Ausbauvorhaben stets unterschlagen. Der Ausbau der Start- und Landebahn um +300 m (EP2010) wird nicht allein in Richtung Westen, also in Richtung Dortmund erfolgen, sondern mit jeweils 150 m in beide Richtungen nach Dortmund und Unna.



Das ist zweifellos nicht die preiswerteste Variante, da das Gelände in Richtung Unna stark abfällt, aber die einzig machbare Option. Warum die Aufteilung auf 2 x 150 m in Richtung Dortmund verhindern zwei Stromüberlandtrassen den alleinigen Ausbau um +300 m in Richtung Westen, so dass die 300 m für die Landestrecke flugtechnisch nicht voll genutzt werden können.

Diese Situation ist auch keinesfalls neu. Sie tauchte schon nachweislich im Juni 1999 als extremes Kostenhindernis in den Planungen zum letzten Ausbau auf. Bis heute gibt es keine öffentlichen Zahlen über die Kosten einer Erdverlegung und

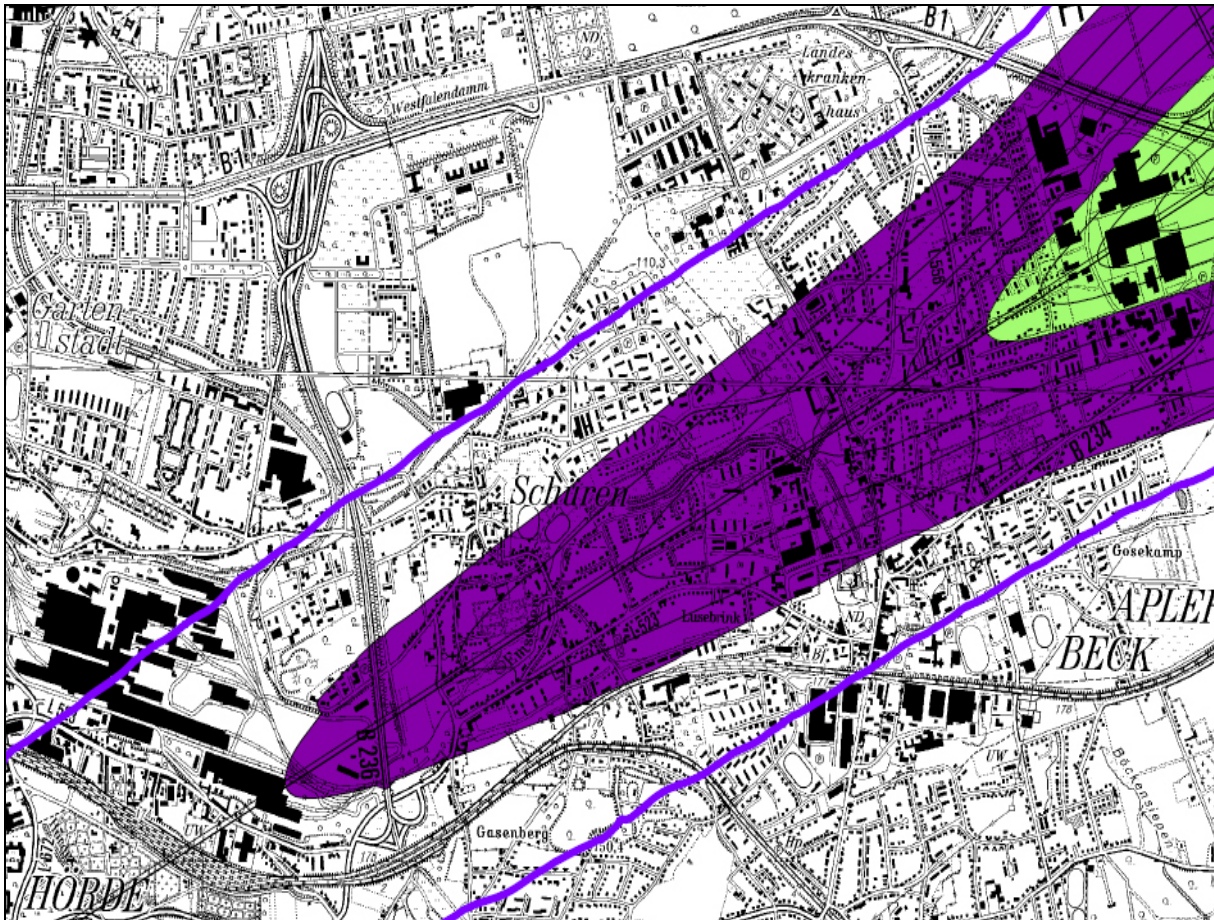
Kühlung der Kabel bzw. für die Kosten einer Untertunnelung der Autobahn A44. In einem Gutachten im August 2009 stellt dann wieder ein Gutachter den Nutzen einer Verlängerung der Start- und Landebahn um 150 in Richtung Westen in Frage. Problem sind auch wieder die zwei Stromtrassen. Die Kosten der Erdverlegung sind nicht benannt.

Unter diesen Gegebenheiten ist damit auch ein weiterer Ausbau in den Folgejahren nur Richtung Unna möglich, solange diese Hindernisse existieren. Es drängt sich zudem der Eindruck auf, dass der Entwicklungsplan 2020 mit einem Ausbau der Start- und Landebahn um +800 m nur ein taktisches Vorspiel war, um dann im Nachgang die kleine Lösung (EP 2010) mit Macht zu fordern.



Die Planungen des Airport sehen auch einen Nachtflug vor, also das Fliegen ab 22.00 bis 23.00 Uhr und eine Verspätungsregelung bis 23.30 Uhr. Der Flughafen erhielt im November 2010 die Zustimmung des Rates der Stadt Dortmund für das Fliegen ab 22 Uhr, also den Start in den Nachtflug. In Frankfurt, Düsseldorf und auch Berlin wird derzeit über eine Quotierung der Nachtflüge gestritten. Und Dortmund ist nicht Frankfurt oder Düsseldorf.

Der Nachtflug ist teuer und setzt eine Neufestlegung der Schutzzonen voraus. Der Flughafen Dortmund möchte nach unserer Kenntnis beim Nachtflug aber anfangs nur die „Nachtsparversion“ fahren. Das Fluglärmschutzgesetz schreibt Lärmschutzmaßnahmen erst dann vor, wenn 6 oder mehr entsprechende Lärmereignisse stattfinden. Es geht möglicherweise anfangs nicht um den Nachtflug in „normalem“ Umfang, sondern nur um eine Hand voll Flugbewegungen (max. 5) ab 22.00 Uhr. Damit muss der Flughafen den betroffenen Bürgern keinen Lärmschutz bieten, was politisch gern verschwiegen wird.



Lärmzonen, Nacht bei Vollausbau um + 800 Meter

Ein eindeutiges Indiz für diese These weist der Flughafen selbst auf. Nur lächerliche 2 Mio. Euro Lärmschutz werden für den Nachtflug eingeplant. Das reicht für ca. 90 weitere Wohnungen, nach den historischen Ausgaben, die bisher für den Lärmschutz verausgabt wurden – möglicherweise nur in Richtung Unna.

Diese Annahme ist jetzt, im Feb. 2011, bittere Wahrheit geworden. Sie ist Gegenstand des Antrags der Flughafenleitung. In Richtung Dortmund sollen daher die Lärmschutzzonen nicht erweitert werden bedingt durch den Nachtflug. Die Gutachter rechnen nur mit max. 5 durchschnittlichen Flugbewegungen in Richtung Dortmund.

Auch hier noch ein Blick auf den Vollausbau. Der Flughafen müsste dann vollen Lärmschutz in den neuen Schutzzonen bieten (Siehe Bild oben), allerdings erst sechs Jahre nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme. So will es das Gesetz, und auch das wird gern unterschlagen.



Wenn das Geld aber dennoch für den Ausbau fehlt ... hier unser Vorschlag:

J.K. 12.12.2009

*Nachträge 15.10.2009*

*Überarbeitet am 27.12.2009, 2.02.2010 und 06.03.2011,*