

Die Billigpreise-Billigflieger-Story

Stand 2. Nov. 2010

Warum ist die wirtschaftliche Entwicklung am Flughafen Dortmund trotz der massiven Steigerungen der Fluggastzahlen so desolat? Ursachen dafür sind die Kosten des letzten Ausbaus und die einzigartigen Dumpingpreise, die ohne Einhaltung nationaler Gesetze und EU-Regelungen den Billigairlines eingeräumt wurden. Was als befristete Förderung für einzelne Billigairlines begann, kommt inzwischen allen Fluggesellschaften in Dortmund zugute:

Billigkonditionen für Billigairlines und Billigtouristen.

Durch die Kosten des letzten Ausbaus erhöhten sich die jährlichen Verluste in den Jahren 2001 und 2002 von 8,64 auf 15,6 Mio. Euro. Die konkreten Zahlen aus dem Jahr 2001 finden Sie auch in der nachfolgenden Prognoserechnung 2001-2003. Diese Prognose¹ zeigt bereits in 2001 deutlich, dass trotz einer möglichen Steigerung der Passagierzahlen von 1 Mio. (2001) auf geplante 1,45 Mio. (2003) die Verluste nicht etwa sinken, sondern sogar steigen von 8,64 Mio. Euro (2001) auf dann 9,46 Mio. Euro (2003). Mehr Fluggäste verursachten demnach noch mehr Verluste.

Mittelfristige Erfolgsrechnung 2001 - 2003 (in TDM)						
	Ergebnis 2001	Prognose mit Eintrittswahrscheinlichkeit				
		80%		20%		
Passagiere	1.060.000	1.100.000	1.350.000	1.150.000	1.450.000	
Erträge		2001	2002	2003	2002	2003
Landegebühren	13.300	13.800	17.000	14.500	18.300	
Serviceleistungen	14.400	14.900	18.300	15.600	19.700	
Cargo	1.900	850	1.000	850	1.000	
Provisionen	2.900	3.500	4.300	3.600	4.500	
Mieten	9.400	10.500	11.600	10.700	11.900	
Sonstiges	1.900	1.900	2.000	1.900	2.000	
Summe Umsatzerlöse	43.800	48.450	54.200	47.150	57.400	
sonstige Erträge	5.100	4.500	5.500	4.700	5.900	
Zins- u. Beteiligungserträge	1.800	1.200	1.200	1.200	1.200	
Gesamterträge	50.700	51.150	60.900	53.050	64.500	
Aufwendungen		2001	2002	2003	2002	2003
Materialaufwand	9.200	10.000	10.500	17.000	19.500	
Personalaufwand	16.200	17.000	19.500	10.000	10.500	
AfA	16.500	22.000	23.000	22.000	23.000	
Betriebskosten	9.200	9.800	10.300	9.800	10.300	
Zinsen	16.400	19.000	19.500	19.000	19.500	
Sonstige	100	150	200	150	200	
Gesamtaufwendungen	67.600	77.950	83.000	77.950	83.000	
Unterdeckung	-16.900	-26.800	-22.100	-24.900	-18.500	
in T.URO	-8.640	-13.700	-11.300	-12.730	-9.460	

mittelfristige Erfolgsrechnung 2001-2003, Januar 2002²

Der Flughafenleitung war zudem schnell klar, dass mit einer Senkung aller Aufwendungen (Material-Personalkosten, ...) eine schwarze Null auch nicht erreichbar war.

Der Flughafen setzte sich trotzdem das Ziel von 2,1 bis 2,3 Mio. Passagieren bis 2005/2006. Also nochmals deutlich mehr Passagiere als in den Planungen 2001/2003 dafür aber erst erreichbar bis 2005/2006. Die Flughafenleitung versprach für 2006 ein „möglichst ausgeglichenes Ergebnis“.

¹ Siehe Jahresabschluss 2001, Januar 2002, Lageberichtsteil, keine Seitenangabe

² ebenda, Jahresabschluss 2001, ...

Die optimistische Prognose 2001/2003 traf nicht ein. Statt der geplanten 1,45 Mio. Passagiere bis 2003 erreichte der Airport Dortmund nur 1,1 Mio. Fluggäste. Die damit geplanten Verluste für 2003 von 13,7 Mio. Euro (siehe Tabelle oben) und nur 1,1 Mio. Fluggästen, wurden mit Verlusten von 18,2 Mio. Euro in 2003 erheblich überschritten. Insofern wurde die schon schlechte Prognose 2001/2003 bis 2001/2003 noch übertroffen.

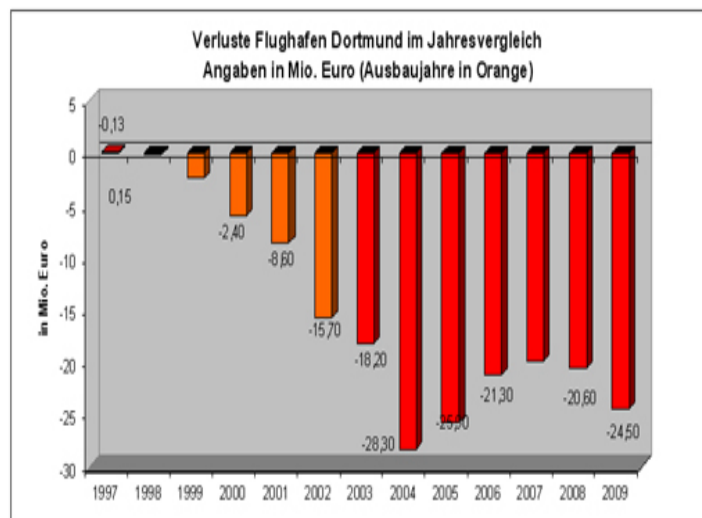
Der wirtschaftliche Druck war vermutlich enorm. Die Passagierzahlen müssten schon extrem gesteigert werden, um in die Nähe einer „schwarzen Null“ zu kommen, und die Aufwendungen durften nicht parallel steigen. Waren Billigflieger eine Alternative? Anfangs wurden Bemühungen um mögliche Billigflieger noch verworfen, um die Fluggastzahlen zu steigern. Herr Nunkesser, in 2002 Chef am Airport Dortmund, sprach von möglichen „Qualitätsverlusten“ für den Flughafen Dortmund. Dem Billig-Reisetrend wollte man sich nicht anschließen³. Es kam aber anders ...

Nach Verhandlungen im Jahr 2003 mit u. a. der Virgin Express, der Ryanair⁴ und der easyJet wurde man mit der easyJet einig, die dann ab Mitte 2004 in Dortmund flog⁵. Dortmund wurde Billigfliegerairport mit einem Billigpreiskonzept. Zugeschnitten auf die Fluggesellschaft easyJet. WizzAir und Germanwings folgten. Die notwendigen Billig-Abfertigungspreise für die Billigairlines wurden in ein Förderprogramm mit Namen „NERES“ gekleidet. **Die Prognosen beliefen sich auf 4 bis 5 Mio. Fluggäste bis 2014!** Aber selbst in 2014 sollten noch Verluste von 3 bis 9 Mio. Euro eintreten! Das gesamte Zahlengerüst ist eingebettet in einen Businessplan 2004/2014.

Die Passagierzahlen stiegen von 1,03 Mio. in 2003 bis auf 2,32 Mio. in 2008. Der wirtschaftliche Erfolg blieb aber aus. Nach dem Teilrückzug der easyJet und der Germanwings in 2009 fielen dann auch noch die Fluggastzahlen auf 1,72 Mio. Passagiere.

Entgegen jeder betriebswirtschaftlichen Logik wurden mit der Zunahme der Passagiere die Verluste wieder nicht gesenkt, sondern noch weiter erhöht auf 28,2 Mio. Euro in 2004 bzw. 24,5 Mio. Euro in 2009.⁶

An den steigenden Verluste haben auch die Folgekosten (Abschreibungen, Zinsen, ...) des letzten Ausbaus bis 2002 ihren Anteil. Diese Ausbauskosten sind aber in den Zahlen bis 2003 schon enthalten und sanken in den Folgejahren laufend z.B. durch Tilgungen von Bankkrediten mit den einhergehenden Ersparnissen an Zinsen.



Die Erfahrungen der bereits oben beschriebenen Prognosen 2001/ 2003 wurden damit wiederholt, und sie erfüllen sich jedes Jahr wieder.

Mehr Passagier durch Billigflieger brachten ab Mitte 2004 noch mehr Verluste.

Die Defizite pro Fluggast beliefen sich in 2009 auf fast 15 Euro⁷. Und das bei Ticketpreisen von teils 19,90 Euro.

Wie sind trotz des massiven Passagierwachstums die steigenden Verluste zu erklären?

Der entscheidende Faktor ist ein anderer: Entscheidend sind die Preise, die die Airlines für die Flugabfertigung an den Flughafen zahlen! Der Flughafen begab sich mit der Billigfliegerstrategie in

³ Siehe Jahresabschluss 2002, Geschäftsbericht aus Januar 2003 von Herrn Nunkesser

⁴ verhandelte Zahlen liegen schriftlich vor

⁵ Schriftverkehr, Mails und Verträge(Auszüge) mit den Fluggesellschaften Virgin Express und Ryanair

⁶ siehe jeweilige Jahresabschlüsse

⁷ Planzahlen EU-Akte, diskret ohne weitere Angaben ...

eine große Abhängigkeit zu Billigairlines wie easyJet und Wizz Air. Die Airlines bestimmen die Preise, nicht der Flughafen. Aus den Verträgen ist leicht zu erkennen, dass die von den Airlines „gewünschten“ Preise deutlich unter den bisherigen genehmigten Gebührensätzen am Airport Dortmund lagen⁸. Ich komme später noch auf diese Preisdifferenzen zurück, denn Sie sind der zentrale Grund für die steigenden Verluste ab 2004.

Was Sie wissen müssen:

Der Flughafen ist gesetzlich verpflichtet⁹, für Teile seiner Abfertigungsleistungen kostendeckende Gebührensätze zu verlangen! Die Preise gegenüber den Airlines hängen somit unmittelbar von der Zustimmung der deutschen Prüfungsbehörde ab. Die Bezirksregierung Münster als Prüfungsbehörde ist daher bei einer Änderung oder Neufestsetzung der Gebührensätze einzubinden. Sie muss die Gebühren genehmigen gem. §43 LuftVZO¹⁰.

Zusätzlich enthält aber auch der Planfeststellungsbeschluss zum letzten Ausbau aus Januar 2000 auch eine ähnliche Verpflichtung für die Flughafenleitung. Dort heißt es, dass Änderungen der Entgeltordnung gegenüber der Bezirksregierung anzuzeigen sind¹¹. Eine Prüfung wäre die Folge.

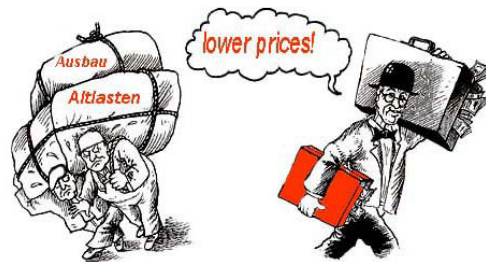
Es bestehen somit zwei Prüfungsverpflichtungen, die vom Flughafen Dortmund einzuhalten sind, wenn Preise gegenüber den Fluggesellschaften geändert werden. Beide dienen dem Zwangsprinzip der Kostendeckung und dem Schutz öffentlich eingesetzter Gelder.

Die letzte durch die Bezirksregierung Münster genehmigte Entgeltordnung stammt aus Oktober 2000¹². Sie besitzt in ihrer Berechnungssystematik einen anderen Aufbau und ist wesentlich geprägt von der Art des startenden und landenden Flugzeugs. Umgerechnet auf einen Airbus A319 belaufen sich die genehmigungspflichtigen (Teil)Gebühren¹³ auf ca. 12,34 Euro pro startendem Passagier¹⁴. Diese Umrechnung dient der weiteren Vergleichbarkeit.

Die genehmigungspflichtigen Bestandteile sind die Preise für das Starten, das Landen, das Abstellen von Flugzeugen und die Nutzung der Infrastruktur durch die Passagiere.

Die genehmigungsfreien Bestandteile für Be- und Entladen, Schlepperdienste, Fäkalienentsorgung, Frischwasserentsorgung, Bodenstrom, Fluggasttreppen, Bustransfer, Check u. a. m. sind frei verhandelbar und sind Teil des vollen Gebührensatzes pro Passagier.

Die genehmigten Preise waren für Billigairlines nicht akzeptabel. Der Flughafen richtete deshalb eine neue Preisordnung „NERES“¹⁵ ein. Nach einschlägigen Urteilen¹⁶ der Europäischen Kommission ist eine derartige Förderung für maximal 5 Jahre möglich. Mit „NERES“ konnten zwischen Juli 2004 und Juni 2009 die Fluggesellschaften unter bestimmten Bedingungen zu Gebührensätzen zwischen 5,00 Euro ab Mitte 2004 und bis 7,50 Euro bis Mitte 2009 pro abfliegenden Gast abrechnen. Zusätzlich wurden den Airlines unter bestimmten Bedingungen noch Marketing- und Volumenrabatte eingeräumt, die die o. a. Preise weiter senken konnten.



Deutlich erkennbar ist die Differenz zwischen den Preisen der alten Preisordnung aus Oktober 2000 mit nur den genehmigungspflichtigen Bestandteilen von umgerechnet ca. **12,34 Euro** und den Pauschalpreisen innerhalb der **NERES-Förderung mit 5,00 – 7,50 Euro** pro startendem Fluggast

⁸ Vergleich Vertragsentwürfe und der genehmigten Entgeltordnung aus Okt. 2000

⁹ Siehe §43 LuftVZO, Luftverkehrszulassungsordnung

¹⁰ LuftVZO = Luftverkehrszulassungsverordnung

¹¹ siehe Planfeststellungsbeschluss aus Jan. 2000, ...

¹² Siehe auch www.airport-dortmund.de (allerdings ist nur die englische Sprachversion hinterlegt)

¹³ betrifft das Starten, Landen und Abstellen von Flugzeugen als genehmigungspflichtige Gebührenbestandteile,

genehmigungsfrei sind Be- und Entladen, Push Back, Schlepperdienste, Fäkalienentsorgung, Frischwasserentsorgung, Bodenstrom, Fluggasttreppen, Bustransfer, Check in, ...

¹⁴ Vergleiche eigene Berechnungen

¹⁵ Siehe www.airport-dortmund.de, aktueller Download

¹⁶ Siehe EU-Urteil Charleroi/Ryanair aus Feb. 2004

und das abzüglich möglicher Rabatte. Und es kommt noch besser: Die „billigen“ NERES-Gebührensätze enthalten auch die nicht genehmigungspflichtigen Abfertigungsentgelte! Die Preise sind daher ein „All-in-Paket“. **Ein Mitarbeiter der Bezirksregierung Münster berechnete im Feb. 2005 einen Preisnachlass für die easyJet von 80 – 95%!¹⁷** Mit derartig günstigen Preisen für die Airlines konnte das Projekt „Billigflieger“ nur scheitern. Die extreme Zunahme der Passagierzahlen musste doch zwangsläufig zu höheren Verlusten führen.

Aber es kam noch besser:

Im Juni 2009 lief die Preisordnung „NERES“ nach 5 Jahren aus. Die Maximallaufzeit der Förderung nach EU-Recht war erreicht. Was jetzt? Der Flughafen erarbeitete eine neue Entgeltordnung, die im Juli 2009 in Kraft trat. Ob hier eine Preiserhöhung gegenüber den Airlines eintrat, ist nicht erkennbar. In der Presse^{18 19} liest sich das wie folgt: "Hätte man weiter an der Preisschraube gedreht, so der kaufmännische Prokurist Simon Kinz, wäre der Flughafen abgestürzt (Ruhrnachrichten)" oder „In Wahrheit allerdings hat der Flughafen nur ganz zaghaft an der Preisschraube gedreht (WAZ)“.

Die neue Entgeltordnung „Neo“ enthält nicht einmal alle vorgeschriebenen und prüfpflichtigen Bestandteile gem. LuftVZO. Die Entgeltordnung ist – wie könnte es auch anders sein – daher wieder nicht von der zuständigen Behörde genehmigt. Im Vorfeld wurde sogar die Einbindung der EU angekündigt. Davon ist mir als Beschwerdeführer aber nichts bekannt.

Privatwirtschaftlich kann der Flughafen Dortmund zwar jedwede Preise mit den Billigairlines vereinbaren, nur muss er dazu auch die Genehmigungsverpflichtungen gegenüber den deutschen Behörden einhalten. Dazu verpflichtet ihn auch der Planfeststellungsbeschluss aus Januar 2001, wie zuvor beschrieben. Genehmigungspflichtig ist die Kostendeckung bestimmter Entgeltbestandteile und die Einhaltung von EU-Beihilferecht. Derart hohe Preiszugeständnisse an die Billigairlines sind allerdings kaum genehmigungsfähig. Hier liegt das Problem der Billigtarife „NERES“ und „NEO“.

Wie aber löste der Flughafen das Problem der notwendigen Genehmigung seiner Preise?

Ab Mitte 2004 führte der Airport Dortmund ohne eine Genehmigung ersatzweise eine neue Entgeltordnung durch das Entgeltprogramm „NERES“ ein. Sie galt bis zum 30.06.2009, anschließend folgte dann die Preisordnung „NEO“, die derzeit gilt. Die Bezirksregierung bemühte sich ihrerseits mehrfach um die Genehmigung dieser „neuen“ Gebührenordnung nach §43 LuftVZO²⁰. Sie warf auch die Frage nach einer möglichen beihilferechtlichen Problematik nach EU-Recht auf, denn auch für sie waren höhere Verluste vorprogrammiert, die dann durch die öffentlichen Eigentümer bzw. den Dortmunder Bürger zu tragen sein würden. Der Flughafen sagte mehrfach die Beantragung neuer Entgelte auf nationaler Ebene zu²¹. Mag sein, dass Anträge auf nationaler Ebene gestellt wurden, fest steht aber, dass es seit Mitte 2004 keine Genehmigungen für die Dumpingpreise im „NERES“/„NEO“ existieren.

In Abstimmung mit dem Land NRW und dem Bund sollte im Oktober 2004 stattdessen eine ähnliche Notifizierung (Genehmigung) bei der EU-Kommission beantragt werden. Damit wurden die Bemühungen der Bezirksregierung Münster „matt“ gesetzt. Die Behörde erhielt national eine entsprechende Zustimmung, auf die EU-Entscheidung zu warten²². Nach Bekunden der Airportleitung war der ähnliche Antrag an die EU nach Brüssel auf dem Weg. Die Bezirksregierung wartet noch heute auf die EU-Entscheidung – ein zweifellos auch sehr bequemer Weg.

Fast zeitgleich, im Oktober 2004, erfolgte überraschend ein Urteil des Landgerichts Potsdam. Die Air Berlin klagte gegen ähnliche Entgeltbestandteile (Rabatte) gegenüber Billigairlines in Berlin Schönefeld. Daraufhin wurde Herr Kossack, Chef des Airport Dortmund, auf dem Luftverkehrskongress in Berlin auf dieses Urteil im Zusammenhang mit der fehlenden nationalen Genehmigung für die „NERES-Preise“ nach §43 LuftVZO angesprochen. Herr Kossack sagte zu, unabhängig vom

¹⁷ Interner Vermerk von Herrn B. vom 18.02.2005, Seite 2 von 5 Seiten

¹⁸ siehe Ruhrnachrichten 11.06.2009

¹⁹ siehe WAZ 11.06.2009

²⁰ Siehe diverser Schriftverkehr zwischen Flughafen und Behörde zwischen Juli 2004 und März 2005

²¹ ebenda

²² Siehe Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr in Düsseldorf vom 22.10.2004

laufenden EU-Notifizierungsverfahren, jetzt doch eine Änderung der bestehenden Entgeltordnung zu erarbeiten und bei der Bezirksregierung zwecks Genehmigung zu beantragen. Diese Zusage wurde von Herrn Kossack nie erfüllt, ansonsten gäbe es doch eine neuen und genehmigte Entgeltordnung.

Mehrfach schrieb der Flughafen von einer Beantragung einer Genehmigung (Notifizierung) in Brüssel, die allerdings nachweislich bis Nov. 2006 auch nicht erfolgte²³! Die Bezirksregierung wusste davon und auch von Problemen, die offensichtlich mit einer Beantragung des Programms „NERES“ in Brüssel verbunden waren²⁴. Sie war allerdings zur Untätigkeit angewiesen worden und wartete wissentlich auf eine EU-Entscheidung, die nie kommen würde.

Selbst der Flughafen schreibt noch im März 2006 an die Bezirksregierung, dass man versucht habe, eine „beihilferechtliche Problematik“ zu entschärfen. Der Antrag an die EU habe sich daher verzögert.²⁵ Der Airport und das Land NRW wussten schon lange von den möglichen „Genehmigungsproblemen“ seines Förderprogrammes „NERES“. Daher wundert es nicht, dass ein Antrag nie über das Land NRW und den Bund in Brüssel angekommen ist.

Es spricht für sich, dass ab Mitte 2009 die neue Entgeltordnung „Neo“ mit einem vermutlich ähnlichen Preisgerüst an den Start ging und auch wieder nicht genehmigt ist, weder national noch EU-weit.

Selbst das Protokoll einer Aufsichtsratssitzung aus Juni 2004, also vorm Erststart der easyJet, spricht schon von der Notwendigkeit einer Beantragung der hoch subventionierten Preise an die EU-Kommission, weil die Dumpingbedingungen EU-rechtlich Beihilfen sein könnten. Auch der Aufsichtsrat, der wesentlich mit Ratsvertretern besetzt war, musste daher wissen, dass eine EU-Genehmigung notwendig war und auch im Falle einer EU-Prüfung eine Zeitverzögerung von bis zu 18 Monaten eintreten konnte.²⁶ Vor einer Genehmigung bzw. Prüfungsentscheidung der EU darf eine Maßnahme nicht durchgeführt werden – so schreibt es das EU-Recht vor!²⁷ Niemand hat das jemals hinterfragt!

Der Zeitplan für das EU-Notifizierungsverfahren beginnt mit der beabsichtigten Einreichung der Mitteilung Mitte Juni 2004. Vor Einreichung bedarf es noch einiger Abstimmungen. Mit der Freigabe durch die EU-Kommission wäre nach etwa zwei Monaten zu rechnen. Falls die EU-Kommission beschließt ein Beihilfeverfahren zu beginnen, wird dieses Verfahren einen Zeitumfang von rund 18 Monaten haben.

aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 11.06.2004

Erst eine private Beschwerde am 27.11.2006 brachte Bewegung in diesen Schwebezustand und führte dann auch prompt zu einem überraschenden Notifizierungsantrag des Airport an die EU am 10.12.2006 und in der Folge zu einem noch laufenden Beihilfeverfahren (Hauptprüfverfahren) wegen Quersubventionen und Anlaufbeihilfen (NERES). Dessen Ausgang ist offen ...

Fazit:

- **Der Flughafen nutzt seit dem 01.07.2004 eine national nicht genehmigte Entgeltordnung** mit Dumpingpreisen für bestimmte Fluggesellschaften. Die extremen Preisreduzierungen gegenüber der genehmigten alten Preisordnung sind der Grund für die massiven Defizite. Nach eigenen Prognosen benötigt der Flughafen mindestens 5 Mio. Passagiere, um mit Billigairlines ein ausgeglichenes Ergebnis erzielen zu können. Nachzulesen in der EU-Akte in Brüssel für die Jahre 2004 bis 2014 und weit entfernt von jeder Realität²⁸.
- **Der Flughafen beachtet nicht die notwendige EU-Genehmigung.** Eine Beihilfemaßnahme wie die subventionierten Preise darf vor einer Beurteilung der EU nicht eingeführt werden.
- **Der Flughafen beachtet nicht die nationalen Regeln gem. §43 LuftVZO zur Genehmigung einer geänderten Entgeltordnung.** Die Prüfbehörde wird schlicht „matt“ gesetzt. Die neue

²³ Bestätigung per Mail durch die EU-Kommission aus Juli 2007

²⁴ ebenda

²⁵ siehe Auszüge aus dem Schriftverkehr zwischen FH und BezReg MS aus März 2005

²⁶ siehe Protokoll der AR-Sitzung aus Juni 2004, also vor der Einführung von „NERES“

²⁷ Siehe Artikel 3 der EU-Verordnung 659/99

²⁸ Siehe Businessplan 2004-2014, übermittelt vom Bund an die EU im April 2007

Entgeltordnung „Neo“ ab Juli 2009 wird ebenfalls nicht geprüft, die Behörde verhält sich allerdings auffallend passiv und wartet auf das Urteil der EU im lfd. Beihilfverfahren.

- Der Flughafen beachtet nicht die Bedingung der Planfeststellung aus Januar 2001, nach der eine Änderung der Entgeltordnung auch anzeigespflichtig und in der Folge prüfungspflichtig ist.
- Der Flughafen behauptet zwischen Oktober 2004 und März 2006 mehrfach, einen Antrag an die EU über das Land NRW gestellt zu haben. Ein solcher Antrag ist nie in Brüssel angekommen. Später wird verkündet, man benötige nach der Einschätzung des Bundes überhaupt keine EU-Genehmigung²⁹.
- Herr Kossack, der Geschäftsführer am Flughafen Dortmund, erfüllte seine Zusage nicht, im Oktober 2004 einen Antrag an die Bezirksregierung zur Änderung der Entgeltordnung auf den Weg zu bringen und zwar unabhängig vom EU-Genehmigungsverfahren. Die Zusage wurde abgegeben gegenüber dem Verkehrsminister des Landes NRW, Herrn Dr. Horstmann.

Der Flughafen konnte mit diesem bis heute bestehenden Schwebezustand leben und seine Dumpingpreise mit den Forderungen der Airlines in Einklang bringen, ohne dass einer der beteiligten Kreise juristisch aktiv geworden wäre. Vermutlich erhalten auch andere Airlines in Dortmund Konditionen unterhalb der genehmigten Preise aus Okt. 2000. Nur so ist deren „Zurückhaltung“ der anderen Airlines nach kurzem Säbelrasseln gegenüber der easyJet in 2004 zu erklären.

Einziges Problem ist das noch laufende EU-Beihilfverfahren, dessen Urteil mehrfach angekündigt wurde. Bisher traten mehrere zeitliche Verschiebungen ein, da von privater Beschwerdeseite neue Aspekte in das laufende Verfahren eingebracht wurden. Derzeit beauftragt die EU ein Gutachten, dass sich mit der Preispolitik am Flughafen Dortmund auseinandersetzen wird.

Der Flughafen benötigt zur vollen Deckung seiner Kosten die genehmigten „alten“ Preise der Entgeltordnung aus Okt. 2000. Er spricht jedoch aktuell von „marktgerechten“ Preisen für die Billigairlines. Marktgerechte Preise³⁰ sind Billigpreise, die vermutlich noch unter den „NERES“-Konditionen von 5 bis 7,50 Euro liegen sollen. Kostendeckend sind aber nur Preise jenseits der 15 Euro pro einsteigenden Passagier mit genehmigten Bestandteilen von ca. 12,34 Euro.

Am 20. April 2009 übermittelte der Flughafen Dortmund auch ohne vorherige EU-Entscheidung eine neue Entgeltordnung „Neo“ an die Bezirksregierung Münster mit der Bitte um Genehmigung. Derzeit gibt es mehrere Probleme:

- Zu Beginn des Jahres 2009 erwartet der Flughafen eine EU-Entscheidung im lfd. Beihilfverfahren und damit die Klärung der Rechtslage. Die Entscheidung kam aber nicht, weil die EU-Kommission noch weitere Gutachten anfertigen ließ. Die Zeit bis zum 30.06.2009, dem Auslauftermin von „NERES“, wurde denkbar knapp.
- Die für Ende März 2009 erwartete EU-Entscheidung wird erst in 2011 kommen.
- Die Bezirksregierung Münster wird das tun, was ihr befohlen wurde³¹ und auch so bequem ist. Sie wartet auf die EU-Entscheidung. Wie die Behörde ihr Stillhalten rechtfertigt, ist nicht bekannt.

Die Lösung?

Der Flughafen stand unter Zeitdruck, den er selbst ursächlich herbeigeführt hatte. Die nationale Behörde lehnte die Prüfung der neuen Preise im „Neo“ ab, weil die Preisbestandteile für die Nutzung der Infrastruktur fehlten. Enthalten waren nur die Gebühren für das Starten, Landen und Abstellen von Flugzeugen für lächerliche 2,50 Euro pro abfliegenden Passagier.



²⁹ Siehe diverse Mails zwischen Flughafen Dortmund und J. Kleinschnittger, Aug. - Nov. 2006

³⁰ Siehe Artikel in den Ruhrnachrichten vom 2.05.2009

³¹ Aktennotiz 20. Oktober 2004, Bezirksregierung Münster

Im Juni 2009 beschloss der Aufsichtsrat der Flughafen Dortmund GmbH dennoch die neue Entgeltordnung. Die Preise gelten ab dem 01.07.2009³².

Die Geschäftsleitung holte sich so die Beauftragung durch den Aufsichtsrat, der damit die Verantwortung für die neuen und nicht genehmigten Preise trägt.

Mit Beachtung der nationalen Preiskontrollen und EU-weiten Beihilferegulungen würde der Flughafen Dortmund sicher auch Verluste fahren, nur lange nicht in diesem Ausmaß. Und schlimmer noch: Wieder gibt es neue Prognosen, die wieder die Verluste senken sollen. Und wieder sollen bis zu 132 Mio. Euro öffentliche Gelder eingesetzt werden. Wieder für Billigflieger.

Die Billigfliegerstory geht weiter. Weitere und hohe Verluste werden die Folge sein.

gez. Johannes Kleinschnittger

Noch eine Anekdote?:

Die EU fragte sich, wie es denn sein kann, dass ein Notifizierungsantrag (Genehmigungsantrag) an die EU, den der Airport im Okt. 2004 gestellt haben will, bis Nov. 2006 nicht in Brüssel angekommen ist. Der Anwalt der Flughafen Dortmund GmbH führte daraufhin aus, dass „der Antrag zwischen den Behörden hängen geblieben“ sei.

³² mündliche Aussagen mehrerer Aufsichtsratsmitglieder am 28.04.2009 auf der Podiumsdiskussion in Dortmund-Aplerbeck, heute auch www.Airport-dortmund.de