

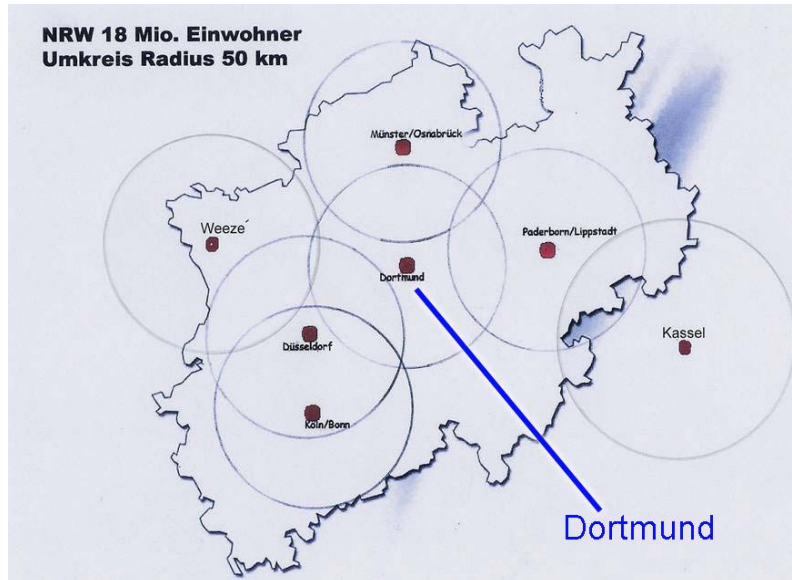
Flughafen Dortmund

Mittel des Strukturwandels oder fiskalisches Millionengrab

Stand 17.02.2009, Nachträge 8.03.2009, 10.03.2009, 14.04.2009, 12.12.2009, 2.02.2010

Entwicklung

Die Graspiste der 60-er Jahre wurde 1974 durch eine 650 m lange Asphaltbahn ersetzt. Weitere Ausbauten folgten. Mit Beschluss des Rates der Stadt Dortmund aus dem Jahr 1993 erfolgte im Jahr 2000 die letzte Ausbaustufe auf derzeit 2.000 m.

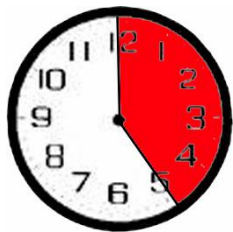


Dortmund verfügt über kein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Airports in NRW.

Die Überversorgung mit Flughäfen in Deutschland zeigt sich sehr deutlich an der Dichte der Verkehrslandeplätze und Flughäfen, besonders aber in Nordrhein-Westfalen.

Verstärkt wurde dieser Trend durch den Rückzug des Bundes, bzw. die Weitergabe der Planungshoheit an die Bundesländer. Ein koordinierter Ausbau fand nicht mehr statt. Der Ausbau des Flughafens Kassel in Hessen und im

Einzugsraum des Flughafens Paderborn ist hier nur ein Beispiel. Ein Standortkannibalismus wird die Folge sein.



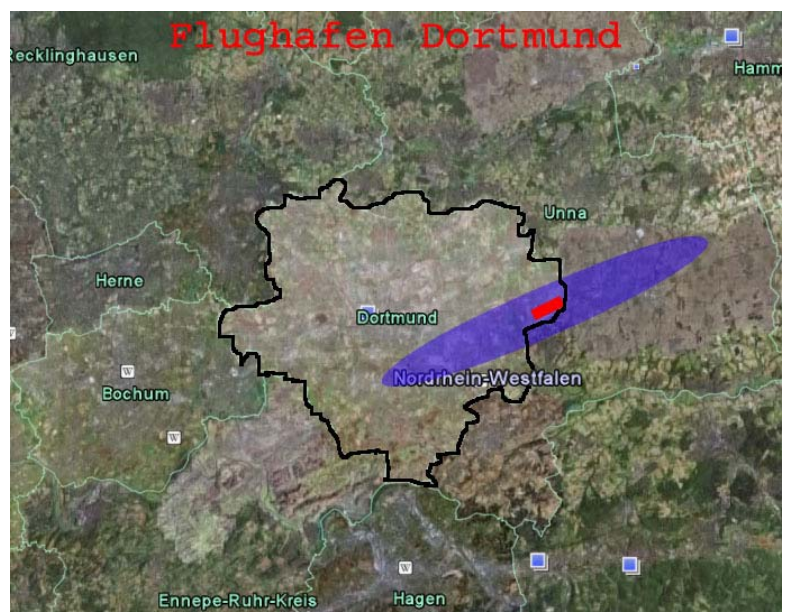
Ein weiterer Ausbau auf 2.800 m ist geplant, scheitert allerdings derzeit an der politischen Willensbildung. Der Airport möchte zudem die Betriebszeiten von derzeit 6.00–22.00 Uhr plus Verspätungsregelung bis 23.00 Uhr auf 6.00-23.00 Uhr plus Verspätungsregelung bis 24.00 Uhr ausdehnen. Interne Papiere sprechen auch schon vom Flugbetrieb ab 5.00 Uhr. Eine derartige Verlängerung der Betriebszeiten, bzw. Verkürzung der Schlafzeiten, ist politisch besonders umstritten, aber preiswerter zu realisieren.

Lage

Der Flughafen Dortmund liegt am östlichen Rand der Stadt Dortmund und an der Grenze zu Unna.

Die Lage der Flughafen Dortmund GmbH erschwert zusätzlich einen weiteren Ausbau (Hindernissituation).

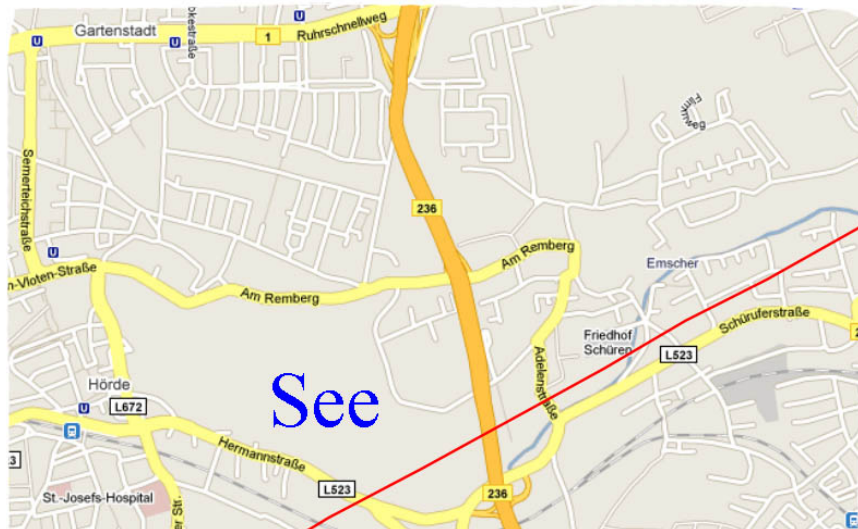
Der Airport wurde in eine bestehende, dichte und städtische Bebauung integriert.



Im Einzugsbereich liegen zwei Prestigeprojekte der Stadt Dortmund:

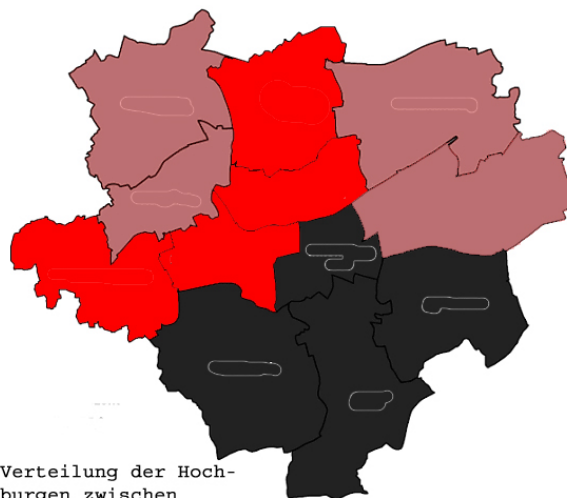
- der „Phoenix See“ und
- die „Stadtkrone Ost“.

Beide sind Zeichen des Strukturwandels in Dortmund.



Wahltaktische Gründe spielen bei den Entscheidungen um den Airport ebenfalls eine erhebliche Rolle, denn besonders der Dortmunder Süden ist vom Fluglärm betroffen, nicht aber die nördlichen Stadtbezirke.

Im Süden Dortmunds liegen die Hochburgen der CDU, im Norden die der SPD. Daher hält sich die CDU mit ihren Planungen erheblich mehr zurück als die SPD, würde allerdings einer Verlängerung nur der Betriebszeiten vermutlich zustimmen.



Verteilung der Hochburgen zwischen SPD und CDU

Eigentümer

Die Eigentümer des Flughafens in Dortmund sind zu 26% die Stadt Dortmund und zu 74% die Stadtwerke Dortmund, die wiederum der Stadt zu 100% gehören. Unmittelbar oder mittelbar übt die Stadt Dortmund daher die Kontrolle über die Flughafen Dortmund GmbH aus. Die Aufsichtsräte der Flughafen Dortmund GmbH und der Dortmunder Stadtwerke AG sind wesentlich von politischen Mandatsträgern des Rates der Stadt Dortmund besetzt. Die Flughafen Dortmund GmbH ist daher ein staatlich gelenktes Unternehmen im Sinne des EU-Rechts.

Investitionen, Subventionen

Zwischen 1991 und 2008 wurden insgesamt 325 Mio. Euro investiert. Darin enthalten sind auch Subventionen in Höhe von 46 Mio. Euro. Der letzte Ausbau kostete 170 Mio. Euro und wurde in vollem Umfang durch Kredite finanziert. Die Stadt trat als Bürge gegenüber den Banken auf und trägt damit das Ausfallrisiko allein.

In 2005 wurden zusätzlich 40 Mio. Euro von den Stadtwerken eingelegt, ohne eine entsprechende Gegenleistung zu erhalten. Im gleichen Jahr wurden 67 Mio. Euro an Krediten abgelöst bzw. durch die Stadtwerke übernommen. Die Subventionen belaufen sich in Summe daher auf 113 Mio. Euro. Die Flughafenlobby betont stets, dass der Airport in Dortmund ohne Subventionen auskommen musste. Andere Flughäfen hätten dagegen Subventionen erhalten. Diese Aussage ist nicht haltbar. Der Airport selbst konnte in 2006 folgerichtig sein Ergebnis verbessern. Nicht aus eigener Kraft, sondern nur durch den Wegfall der Zinslasten auf die abgelösten 67 Mio. Euro Darlehen.



46 Mio. direkte Subventionen, entwickelt aus den Jahresabschlüssen der Flughafen Dortmund GmbH

Ausbau 1995 und 2001, Arbeitsplätze

Mit großer Euphorie wurden 1995 und 2000 die letzten Ausbauten bis auf 1.450 m bzw. 2.000 m beschlossen. Wesentlicher Antrieb waren die prognostizierten Bedarfe für Geschäftsreisende, die einen weiteren Ausbau notwendig machen sollten.

Kohle, Stahl und auch Brauereien verschwanden aus Dortmund, die Arbeitslosigkeit stieg auf über 18%. Es bestand die Hoffnung, dass durch den Ausbau des Airports auch zusätzliche direkte und auch indirekte Arbeitsplätze geschaffen werden könnten.

Im Jahr 1996 wurden am Flughafen in allen dort ansässigen Unternehmen 764 Menschen beschäftigt. Beim Airport selbst arbeiteten davon 82 Personen. In „nur wenigen“ Jahren sollte diese Zahl auf 1.500 Arbeitsplätze steigen. Die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen sei eine „automatische Begleiterscheinung“, heißt es in einem Bericht der damaligen Geschäftsleitung. Wie stichhaltig diese Planungen waren, ist heute nicht nachprüfbar, eine Kosten-Nutzen-Rechnung, so beschreibt es im Okt. 2007 der Anwalt des Flughafens im laufenden Beihilfverfahren der EU, war seinerzeit „nicht üblich“.

Absehbar war jedoch, dass die Verluste durch den teuren und von Banken finanzierten Ausbau massiv steigen würden, wenn es nicht gelänge, zusätzlichen Passagierverkehr nach Dortmund zu holen. Die nachfolgenden Zahlen verdeutlichen die wirtschaftliche Situation am Airport nach der letzten Ausbauphase zwischen den Jahren 2000 und 2003.

Titel/Texte	2000	2001	2002	2003
Gesamtleistung	14.886.000	25.043.900	23.810.000	23.487.000
Passagiere pro Jahr	719.365	1.064.153	994.508	1.023.339
davon im Bereich Aviation	8.285.000	19.381.000	14.883.000	14.467.000
davon im Bereich Non-Aviation	4.567.000	3.021.000	6.026.000	6.117.000
Umsatz (Aviation + Non-Aviation)	12.852.000	22.402.000	20.909.000	20.584.000
davon Sonstige Erträge				
Personalkostenerstattung/Bund	1.754.800	2.176.060	2.176.300	2.370.000
sonstige Erträge	279.200	465.840	724.700	533.000

sonstige Erträge	2.034.000	2.641.900	2.901.000	2.903.000
Materialaufwand	2.091.693	4.711.541	3.886.676	5.311.976
Personalaufwand	6.318.430	8.251.895	10.026.409	10.968.438
Abschreibungen	4.797.039	8.446.476	11.854.372	11.797.371
sonst. Aufwendungen	3.117.255	4.693.921	4.165.908	4.327.472
Erträge aus Beteiligungen	432.421	432.421	323.955	242.966
Zinsen und ähnliche Erträge	844.340	465.198	217.098	126.005
Abschreibungen auf Finanzanlagen	8.066	12.348	24.331	8.050
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	5.719.630	8.396.778	9.803.346	9.350.712
Steuern (Grund,GewSteuern)	0	50.810	260.081	295.878
Gesamtaufwendungen	20.775.352	33.666.148	39.480.070	41.690.927
Verluste	-5.889.352	-8.622.248	-15.670.070	-18.203.927

entwickelt aus den Jahresabschlüssen der Flughafen Dortmund GmbH

Die Verluste verdreifachten sich. Die Passagierzahlen stiegen (nur) um 40%. Deutlich sind die Steigerungen bei Abschreibungen und Zinsen durch den Ausbau zu erkennen. Aber auch ohne diese zusätzlichen fixen Ausbaurkosten wäre eine Ergebnisverschlechterung eingetreten.

Schon der Jahresabschluss 2001 weist in einer Prognoserechnungen (siehe unten) nach, dass selbst bei einer Steigerung der Fluggastzahlen um bis zu 36% (1,06 Mio. in 2001 zu 1,45 Mio. Gästen in 2003) die Ergebnisse schlechter werden.

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	45.450	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 EURO	-8.640	-13.700	-11.300	-12.730	-9.460

Auszug aus dem Jahresabschluss per 31.12.2001 aus Feb. 2002, Zahlen in TDM+TEuro

Im Jahr 2002 kam die Flughafenleitung noch zu dem Ergebnis, sich nicht dem Trend zu einem Low-Cost-Anbieter anzuschließen. Man befürchtete „Qualitätsverluste“ und sah offensichtlich auch den zunehmenden Wettbewerb unter den regionalen Flughäfen.

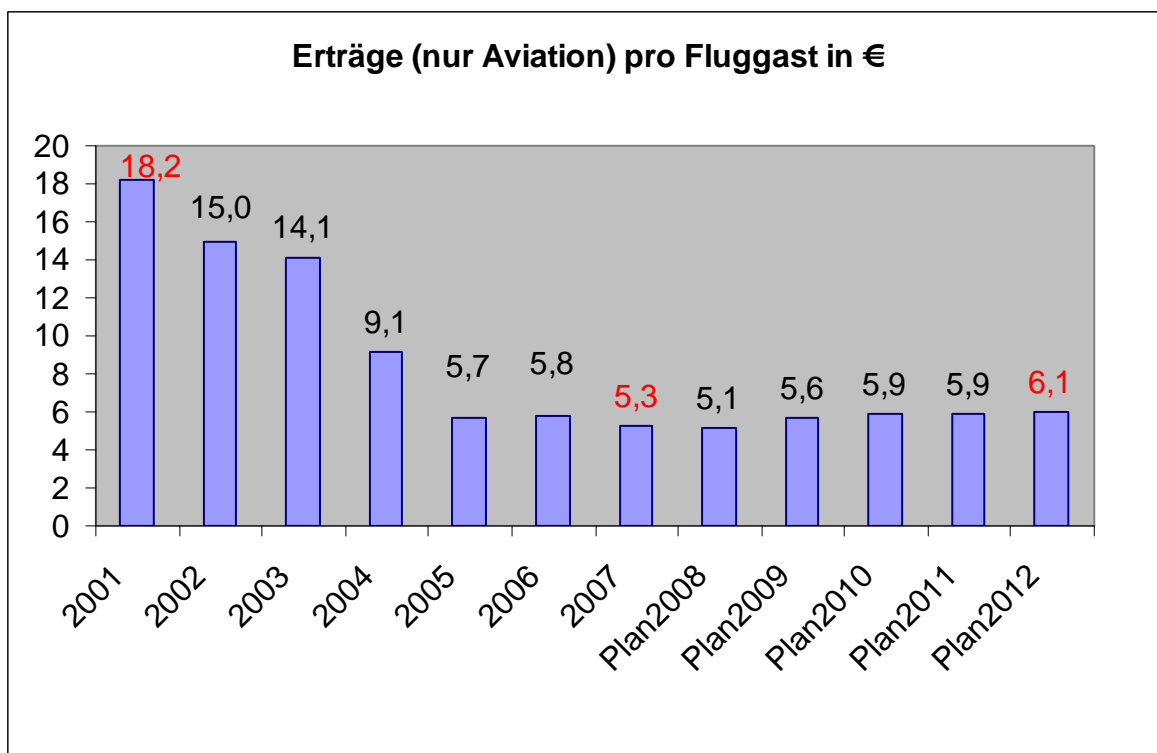
Mit dem Einstieg der Lufthansa bei der Eurowings endete dann das operative Engagement der Eurowings in Dortmund, was einen weiteren Passagierrückgang zur Folge hatte. Der Handlungsdruck auf die Flughafenleitung stieg vermutlich weiter an.

Billigflieger

Mit der Öffnung des europäischen Luftraumes gegen Ende der 1990er Jahre rollten erstmals Billigflieger den europäischen Markt auf. Fliegen ohne Schnickschnack zu Toppreisen wurde etabliert und schaffte einen nie zuvor da gewesenen Passagierandrang, insbesondere zu touristischen „Warmwasserzielen“.

Von dieser Entwicklung wollte Dortmund ab 2004 auch profitieren. Verhandlungen wurden ab 2002 mit Virgin Express, Ryanair und auch der easyJet geführt. Mit der easyJet wurde man handelseinig, und die Briten flogen ab Mitte 2004 von Dortmund.

Als Rechtfertigung für einen derartigen Strategiewechsel vom Geschäftsreise- zum Tourismusflughafen entwickelte der Flughafen einen Businessplan 2004 bis 2014. Dieser Plan geht aus von 4 bis 5 Mio. Gästen bis 2014 – eine mutige Kalkulation. In 2003 waren es 1,03 Mio. Gäste. Aber die Fluggastzahlen mussten auch derart hoch sein, denn nur so konnte der Airport den „geplanten“ Ertragsrückgängen pro Fluggast entgegenwirken.



entwickelt aus den Jahresabschlüssen bis 2007 + Flughafenprognosen

Ab 2004 fielen dann auch die flughafennahen Erträge (Aviation) pro Fluggast (siehe oben) erheblich nach der Änderung der Strategie durch die Flughafenleitung. Billigflug war nur mit Billigpreisen zu haben.

Der Flughafen Dortmund war dennoch nicht frei von gesetzlichen Zwängen, etwas der (Teil)Preisbindung gem. §43 LuftVZO. Das Prinzip niedriger Preise, gepaart mit den hohen,

zusätzlichen Ausbaukosten der Jahre 2001 bis 2003 warfen zunehmend Probleme auf, die letztlich auch Ende 2006 in einem EU-Prüfverfahren endeten. Die von der Luftfahrtbehörde zuletzt im Okt. 2000 genehmigten und kostendeckenden Konditionen waren schlicht zu hoch.

Da die Billigairline easyJet mit genehmigten Konditionen nicht leben konnte oder wollte, wurde ein besonderes Förderprogramm mit Namen „NERES“ für die Zeit von Juli 2004 bis Juni 2009 ins Leben gerufen. Es sicherte den Airlines unter bestimmten Bedingungen Konditionen zu, die bis zu 70% unter den genehmigten Entgelten lagen.

Zusätzlich wurden den Airlines unter bestimmten Bedingungen Marketing- und Volumenrabatte eingeräumt. Nach unseren Berechnungen neutralisieren diese Rabatte die Staffelpreise im Förderprogramm „NERES“, was einer EU-Forderung nach progressiven Staffelpreisen entgegenläuft.

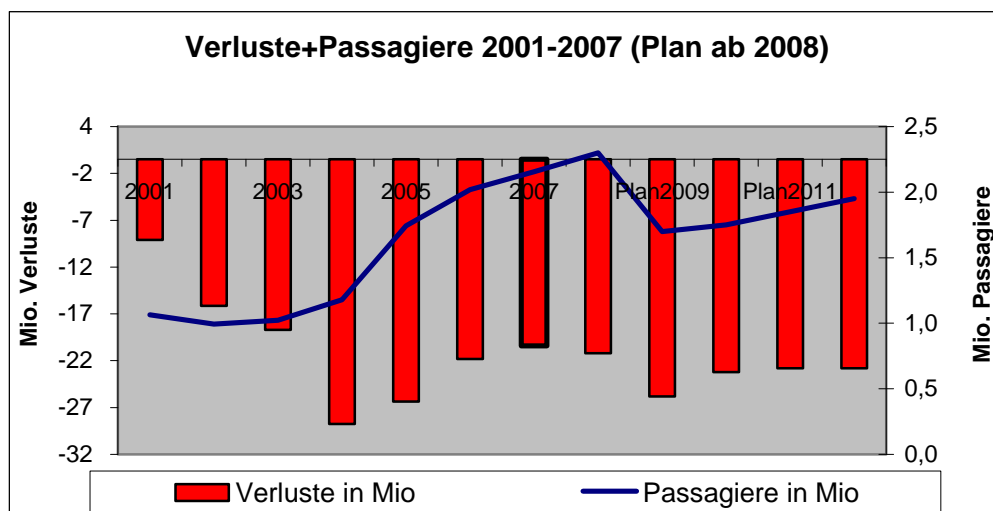
Wie stark die Erträge dann im Bereich Aviation (Lande-, Startentgelt, Frachten, Service, ...) pro Fluggast gefallen sind, kann den obigen Grafiken entnommen werden.

Derartige Berechnungen mit Aviationerträgen von ca. 6 Euro pro Fluggast gibt es auch bis in das Jahr 2023. Der Airport Dortmund geht offensichtlich selbst von stagnierenden Erträgen aus. Von Preissteigerungen im Bereich Aviation ist nichts zu sehen bis 2023.

Mit dem Einstand der Billigflieger stiegen die Passagierzahlen von rund 1 Mio. in 2003 auf 2,1 Mio. im Jahr 2007. Im Jahr 2008 waren es dann 2,3 Mio. Fluggäste. Zu Erinnerung: 4-5 Mio. Fluggäste waren bis 2014 geplant und zur Kostendeckung auch notwendig. Im Jahr 2009 sanken die Passagierzahlen auf 1,7 Mio. Gäste, weil easyjet und Germanwings ihre Kapazitäten Ende 2008 reduzierten.

Es wundert daher nicht, dass sich die wirtschaftliche Situation damit weiter verschlechterte, weil die Passagierzahlen hinter den Erwartungen zurückblieben. Die damaligen Prognosen aus dem Jahr 2001 (siehe oben) wurden erschreckende Realität: Die Passagierzahlen waren zwar gestiegen, aber die Verluste stiegen ebenfalls und in 2009 noch schneller durch den Einbruch der Fluggastzahlen.

Die Umsätze aus dem Bereich Non-Aviation (Parken, Werbung, Mieten, Provisionen) konnten die durch den planmäßigen Preisverfall ausgelösten Umsatzeinbußen im Bereich Aviation nicht auffangen. Der Flughafen rechnete z. B. im Businessplan 2004-2014 mit einer Steigerung der Parkgebühren von fast 1.000% (kein Tippfehler) bis 2014. Eine völlig überzogene Prognose, an der allerdings der gesamte Erfolg des Businessplanes hing. Die Verluste, die gem. Absprachen unter den Eigentümern nur von den Stadtwerken übernommen werden, sollen sich auf der Basis 2007 wie folgt entwickeln:



aus den Jahresabschlüssen bis 2007 und Planzahlen

Offensichtlich wusste die Flughafenleitung in 2007 schon vom Einbruch ihrer Ergebnisse, die dann ab Ende 2008 als Auswirkung der Konjunkturkrise dargestellt wurden. Fluggesellschaften planen jedoch 12 Monate im Voraus. Die Flughafenleitung wusste vermutlich schon in 2007 vom Teilrückzug der easyJet und auch der Germanwings.

Die Bezirksregierung Münster als Prüfungsinstanz für Teile der Preisstruktur (§43 LuftVZO) ihrerseits unternahm ab Mitte 2004 mehrere Anläufe zur notwendigen Prüfung der Dumping-Entgelte, die im Förderprogramm „NERES“ festgesetzt wurden. Auf einen möglichen Beihilfecharakter nach EU-Recht deutete sie mehrfach schriftlich explizit hin.

Sie stellte Ihre Bemühungen plötzlich ein, als der Flughafen Dortmund im Okt. 2004 zusagte, die möglichen Beihilfen aus den Dauerverlustübernahmen (Finanzierungsbeihilfen) und den NERES-Konditionen (Anlaufbeihilfen) durch die EU-Kommission in Brüssel prüfen zu lassen. Parallel gab es eine ministerielle Abstimmung des Landes NRW mit der Bezirksregierung in Münster, auf die Entscheidung aus Brüssel zu warten.

Der zugesagte Antrag wurde zwar auf Landesebene NRW gestellt, ist allerdings nie in Brüssel angekommen, so dass auch die möglichen beihilferechtlichen Prüfungen und Konsequenzen durch die EU oder eine nationale Prüfung nie eintraten. Die Bezirksregierung wartet noch heute wie befohlen stoisch auf eine EU-Entscheidung. Zeitgleich schrieb der Flughafen Dortmund seit 2004 mehr als 20 Mio. Verluste pro Jahr, was durch eine gesetzliche Preisprüfung hätte verhindert werden können.

Im Jahr 2005 unternahm der Flughafen den Versuch, die „beihilferechtliche Problematik“ durch gesellschaftsrechtliche Änderungen zu entschärfen. Was sich dahinter verbarg, ist nicht bekannt. Wichtiger ist die Anerkennung einer „beihilferechtlichen Problematik“ durch den Juristen am Airport. Offensichtlich war das Förderprogramm „NERES“ nicht EU-genehmigungsfähig.

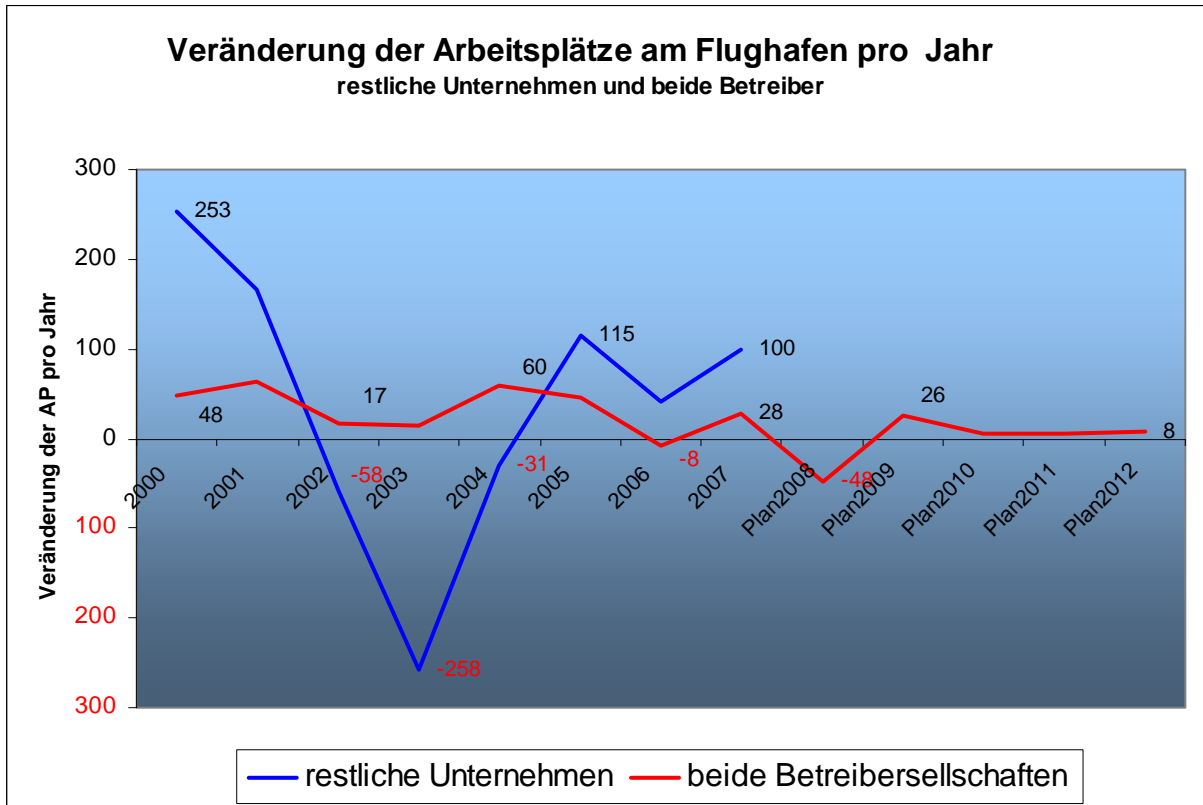
Die Situation änderte sich schlagartig im Nov. 2006 mit einer privaten Beschwerde, der ein Hauptprüfverfahren der EU-Kommission (C26/07) im Juli 2007 folgte. In diesem Verfahren schreibt im Oktober 2007 der Jurist des Flughafens, Herr Dr. Schütte, von der Kanzlei HOWREY aus Brüssel, an die EU, dass der Antrag an die EU seit Okt. 2004 zwischen den Behörden „hängen geblieben“ sei.

Die Rechtfertigung der Förderung durch den Juristen liegt schriftlich vor und gibt einen sehr guten Aufschluss darüber, wo die Probleme der Förderung schon im Jahr 2004 lagen und wie man jetzt versucht, sich aus der Umklammerung der EU-Kommission zu befreien.

Arbeitsplätze 2007/2008, Investitionen

Ende 2007 beschäftigte der Flughafen direkt ca. 400 Kräfte. Zwischen 1996 (82 Arbeitnehmer) und 2007 waren somit 318 Arbeitsplätze hinzugekommen.

Ende 2007 beschäftigten die Unternehmen am Flughafen insgesamt 1.689 Arbeitnehmer. Zwischen 1996 (764 Kräfte) und 2007 waren somit 925 Arbeitsplätze hinzugekommen.



aus den Jahresabschlüssen der Flughafen Dortmund GmbH bis 2007, Rest Quelle verweigert

Inwieweit es sich dabei um neu geschaffene Stellen oder Teilzeitstellen handelt, kann nicht untersucht werden. Der Airport selbst dokumentiert in internen Unterlagen Ende 2008 insgesamt ca. 333 in Vollzeit umgerechnete Stellen für beide Betreibergesellschaften.

Möglicherweise liegt hier auch gegenüber der Flughafen Dortmund Handling GmbH eine Diskriminierung vor, weil bis zu 30% unter dem Tarif „TVöD“ gezahlt wird. Eine entsprechende Beschwerde wurde von der EU-Kommission am 28.01.2009 zugelassen (Az.: SG(2009) A/732).

Ein Zuzug von Unternehmen von anderen Standorten in Dortmund ist durchaus nachweisbar. Gezählt wurden auch jeweils die durch die öffentliche Hand finanzierten Stellen der Polizei, des Zolls, der Flugsicherung, ... Wie viele Arbeitsplätze real am Flughafen entstanden sind und nicht öffentlich finanziert oder durch Zuzug „generiert“ wurden, kann derzeit nicht bestimmt werden.

Gemessen an den Arbeitsplätzen der zwei Betreibergesellschaften, der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Dortmund Handling GmbH, wurden rechnerisch ca. 980.000 Euro pro Arbeitsplatz investiert (gemessen in Vollzeitstellen).

Die Zinsen bei Anlage der 325 Mio. Euro für die zusätzlich in beiden Gesellschaften geschaffenen 318 Arbeitsplätze würden mehr Erträge erwirtschaften als die Lohn- und Gehaltssummen der beiden Unternehmen.

Politisches Eingreifen

Man steckte wie vor dem letzten Ausbau in einem Dilemma. Trotz weiterer und steigender Passagierzahlen stiegen die Verluste weiter an. Der Flughafen produzierte in 2004 und 2005 sogar mehr Verluste als Umsätze!

Flughafen Dortmund GmbH - Basisdaten mehrerer Jahresabschlüsse					
Titel/Texte	2004	2005	2006	2007	Planung
					2008
Gesamtleistung	20.661.000	23.052.000	25.180.000	27.749.017	27.400.000
davon im Bereich Aviation					
Serviceleistungen	2.634.000	1.489.000	4.318.000		
Provisionen	1.259.000	1.501.000	1.806.000	1.858.000	
Landengebühren	4.866.000	4.828.000	3.608.000		
Infrastrukturentgelte	1.532.000	1.563.000	1.233.000	8.876.000	
Frachterlöse	498.000	550.000	656.000	653.000	
Summe Aviation	10.789.000	9.931.000	11.621.000	11.387.000	
davon im Bereich Non-Aviation					
sonst. Erlöse	587.000	976.000	1.097.000	1.057.000	
Mieten, Pachten	5.252.000	6.661.000	7.602.000	8.262.000	
Mieten für Werbeflächen	401.000	343.000	284.000	717.000	
Summe Bereich Non_Aviation	6.240.000	7.980.000	8.983.000	10.036.000	
Umsatz (Aviation + Non-Aviation)	17.029.000	17.911.000	20.604.000	21.423.000	0
davon Sonstige Erträge					
PersKostenerstattg §29cLVG	3.030.000	4.040.000	3.660.000	3.850.000	
sonstige Erträge	602.000	1.101.000	916.000	2.476.017	
sonstige Erträge	3.632.000	5.141.000	4.576.000	6.326.017	0
Materialaufwand					
Materialaufwand	5.820.200	7.547.982	11.829.300	11.979.954,00	
Peronalaufwand	14.282.550	12.926.696	11.306.000	11.242.031,00	
Abschreibungen	14.311.620	11.441.938	11.397.000	11.496.420,00	
sonst. Aufwendungen	5.547.060	8.117.622	7.159.500	8.457.855,00	
Erträge aus Beteiligungen	283.460	242.966	283.500	303.919,00	
Zinsen und ähnliche Erträge	50.490	814.659	85.000	39.392,00	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	12.080	16.100	0	0,00	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	9.022.870	9.664.370	4.912.200	4.522.635,00	
Steuern (Grund,GewSteuern)	262.460	260.800	260.100	295.384,00	
Gesamtaufwendungen	48.924.890	48.917.883	46.495.600	47.650.968	48.000.000
Verluste					
	-28.263.890	-25.865.883	-21.315.600	-19.901.951	-20.600.000

aus den Jahresabschlüssen der Flughafen Dortmund GmbH

Und selbst diese Zahlen sind zu bewerten: Die Zinsen sinken in 2006 durch einen Eingriff der Stadtwerke, wie noch zu beschreiben sein wird. Nur durch die Auflösung von Rückstellungen entstanden zusätzliche sonstige Erträge, mit deren Hilfe das prognostizierte Ergebnis für 2007 „erreicht“ werden konnte. Ohne die beiden Eingriffe in 2005 und 2006 wäre das Ergebnis im Jahr 2007 um 6 Mio. Euro schlechter ausfallen. Nicht –19,9 Mio., sondern –25,9 Mio. Euro wären im Jahr 2007 entstanden – zweifellos eine fatale Entwicklung.

Für das Jahr 2009 rechnet der Airport mit einem Verlust von -24,85 Mio. Euro. Auch hier sind die Effekte aus 2005 und 2006 mit 6 Mio. Euro noch hinzuzurechnen.

Die Dortmunder Bevölkerung erhielt, auch durch eine rege Berichterstattung in der Presse, Kenntnis von dieser wirtschaftlichen Schieflage. Zu den Themen Lärm, Abgase und Immobilienentwertung gesellten sich somit auch die Themen EU-Recht und Wirtschaftlichkeit:

- jeder Dortmunder zahlt 42 Euro pro Jahr(2009) – einmal „Malle“ und zurück,
- jeder Start, jede Landung verursacht Verluste von mehr als 500 Euro,
- jeder Passagier wird mit knapp 15 Euro(2009) subventioniert.

Einige der politischen Eingriffe sollen hier exemplarisch aufgezeigt werden:

- Im Dez. 2005 wurde die Flughafen Dortmund Handling GmbH gegründet. Mit ihr sollten, ohne eine Tarifbindung, die Personalkosten für die Bodenabfertigung um 30% reduziert werden. Die Presse sprach von 7,68 Euro Lohn pro Stunde.
- In 2005 wurden mit Hilfe der Dortmunder Stadtwerke die Bankverbindlichkeiten der Flughafen Dortmund GmbH von ca. 164 Mio. auf ca. 97 Mio. Euro gesenkt. Die Stadtwerke legten 40 Mio. als Kapitalrücklage ein und übernahmen weitere 37 Mio. Euro an Krediten in ihre Bücher.

Es wundert nicht, dass in den Folgejahren die Zinslasten um ca. 4 Mio. gemindert werden konnten. Die hohen jährlichen Verluste sind somit um ca. 4 Mio. geschönt.

EU, vorläufige Prüfung, Hauptprüfverfahren

1. Bisheriger Stand in einer Zusammenfassung

Gegen den Flughafen Dortmund läuft ein Hauptprüfverfahren durch die EU-Kommission wegen möglicher unerlaubter Beihilfen. Der Verursacher ist eine private Beschwerde aus Nov. 2006. Im Vorfeld machte der Flughafen Dortmund widersprüchliche Angaben über die Genehmigungspflicht möglicher Beihilfen nach EU-Recht. Eine Beschwerde an die EU war die Folge.

Nach einer ergebnislosen vorläufigen Prüfung wurde durch die EU-Kommission im Juli 2007 ein förmliches Prüfverfahren eingeleitet. Die Kommission gestattete in 2007 und 2008 die Einbringung von weiteren Informationen zu möglichen Beihilfen (Grundstücksüberlassung, Kapitaleinlagen, Darlehenübernahmen, Umlaufkürzungen der easyJet bzw. der Sterling während der Förderzeit) in das laufende Hauptprüfverfahren.

Nach Rücksprache mit der EU-Kommission trifft die Kommission ihre Entscheidung im Hauptprüfverfahren erst Mitte 2010.

Im Prüfverfahren werden verschiedene staatliche Maßnahmen geprüft, die möglicherweise den Charakter einer unerlaubten Beihilfe erfüllen. Die Flughafen Dortmund GmbH, die Stadtwerke Dortmund, die Stadt Dortmund und die beteiligten Fluggesellschaften müssen möglicherweise die erhaltenen und unerlaubten Beihilfen erstatten oder Teile davon rückabwickeln.

Diese möglichen unerlaubten Beihilfen sind dieses:

- 191 Mio. € Verlustübernahmen (2001-2009),
- 67 Mio. € durch Übernahme von Darlehen,
- die selektive Senkung der Abfertigungsgebühren durch das Förderprogramm „NERES“ für Billigflieger wie easyJet, WizzAir, ... von ca. 15-18 Euro auf

5,00-7,50 Euro pro Abflieger,

- die entgeltfreie Überlassung von städtischen Grundstücken,
- die Gewährung von Bürgschaften unter Marktpreisen und
- die Verschiebung von Pensionslasten auf die Stadtwerke Dortmund.

2. Laufendes Hauptprüfverfahren (EU Az.: C26/07)

Nochmals zur Erinnerung: Es bestehen zwei möglicherweise Beihilfeformen, die zwischen den Vertragsparteien am Airport Dortmund Gegenstand der EU-Verfahren sind. Es sind dies die

- Finanzierungsbeihilfen (Verlustübernahmen, Darlehntilgungen, Pachten, Bürgschaften, ...) zwischen den Eigentümern des Flughafens und der Flughafen Dortmund GmbH und die
- Anlaufbeihilfen (Sonderkonditionen durch das Förderprogramm NERES, Rabatte, Zuschüsse) zwischen der Flughafen Dortmund GmbH und einigen Fluggesellschaften, die das Förderprogramm nutzen.

Wie aber ist der Stand der Untersuchungen der EU-Kommission (Az.: C26/08) im September 2008? Wann wird die EU-Kommission entscheiden?

2.1 Finanzierungsbeihilfen

Die EU-Kommission verlangt möglicherweise eine Trennung aller Aufwendungen in die Aufwendungen, die der öffentlichen Infrastruktur dienen und die Aufwendungen, die aus dem operativen Geschäft eines Flughafens entstehen. Eine saubere Trennung ist für die Zukunft allerdings nur durch eine Trennung der Flughafen Dortmund GmbH in mindestens zwei Gesellschaften (Betreibergesellschaft und Besitzgesellschaft) zu erreichen. Der Flughafen Saarbrücken praktiziert seit 1999 ein solches Spaltungsmodell. Herr Bunk, jetzt Chef am Airport Dortmund, war zuvor Geschäftsführer in Saarbrücken.

Die Stadt Dortmund sieht in der Unterhaltung des Airport Dortmund eine Form der Daseinsvorsorge für die Stadt. Der Flughafen ist nach ihrer Ansicht Teil des Strukturwandels im östlichen Ruhrgebiet und damit auch öffentlich zu finanzieren. Nicht umsonst sind derart viele Stellen (IHK, Wirtschaftsförderung, Regionalverband, ...) bemüht, die gutachterlich ermittelte Bruttowertschöpfung für die Stadt und das Umland durch den Flughafen anzupreisen. Von einer Nettowertschöpfung spricht niemand.

Sämtliche Aufwendungen, die in diesem öffentlichen Interesse stehen, sind daher möglicherweise nicht beihilferelevant und müssen von den restlichen Aufwendungen getrennt werden. Nach eigenen Berechnungen der Flughafenleitung kann sich die Flughafen Dortmund GmbH allerdings nicht in ausreichendem Maße von Aufwendungen befreien, um operativ, also in der Betreibergesellschaft, mit Gewinnen arbeiten zu können. Dazu benötigt der Airport mindestens den „kleinen“ Ausbau um weitere 300 m und die längeren Betriebszeiten mit Kosten von 72 Mio. Euro. Die Betriebsspaltung würde nach derzeitigem Stand nicht den gewünschten Erfolg bringen, wie übrigens in Saarbrücken auch. Dort scheiterte das Modell in 2006.

Es wird entscheidend darauf ankommen, wie sich die EU die Trennung der Aufwendungen vorstellt. Aber auch, wie viel Pacht die Betriebsgesellschaft an die Besitzgesellschaft mindestens zahlen muss. Eine kostenlose Überlassung der Infrastruktur des Flughafens Dortmund an nur einen Nutzer, die Flughafen Dortmund Betriebsgesellschaft, wäre wiederum eine Beihilfe. Eines dürfte jedoch klar sein: Die Besitzgesellschaft als Eigentümerin der Infrastruktur wird weiterhin erhebliche Verluste von mehr als 15 Mio. € p. a. einfahren und die gesamten Schulden gegenüber Banken von ca. 82 Mio. € übernehmen, die dann dauerhaft von den Bürgern der Stadt Dortmund getragen werden müssten. Wer will das den Bürgern in Dortmund erklären?

Zudem besteht die Gefahr, dass die Betreibergesellschaft, jetzt abgespeckt um die Infrastrukturkosten, zwecks Anwerbung von neuen Fluggesellschaften wieder die Entgelte und Sicherheitsgebühren senken wird, so dass überhaupt eine Ansiedlung neuer Fluggesellschaften in Dortmund möglich ist. Höhere Verluste auch im operativen Geschäft wären die Folge.

2.2 Anlaufbeihilfen

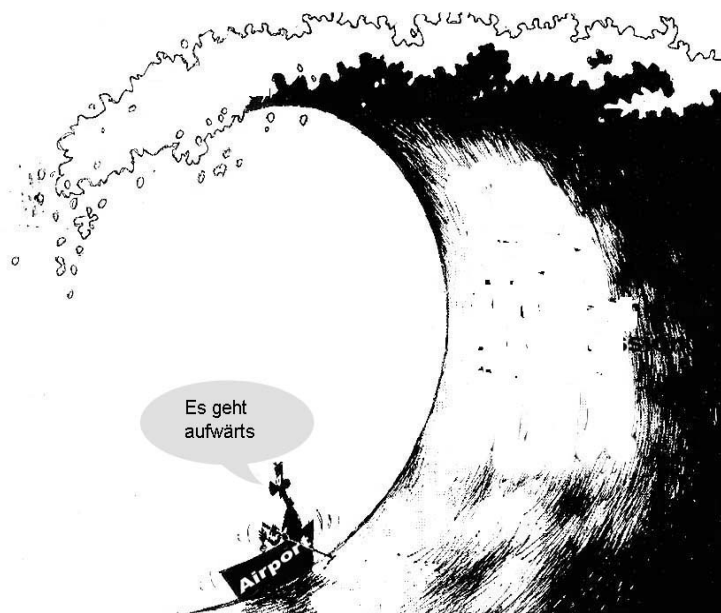
Die Beurteilung der Anlaufbeihilfen ist weitaus schwieriger. Die Vertragsinhalte zwischen der Flughafen Dortmund GmbH und den Fluggesellschaften sind nicht öffentlich und auch die Kommission trifft hier auf Probleme in der Offenlegung. Dennoch bestehen einige Ansatzpunkte, die ursprünglich Inhalt der privaten Beschwerde an die EU-Kommission aus Nov. 2006 waren. Dieses sind die zusätzlichen Volumenrabatte und die Marketingzuschüsse, die so angelegt sind, dass sie die EU-rechtlich notwendigen (NERES)-Staffelpreise zwischen 5,00 (2004) und 7,50 (2009) Euro pro abfliegendem Passagier auf den Preis von 5 Euro jeweils wieder abgetaut werden können. Die Airlines zahlen letztlich nur die anfänglichen 5 Euro, wenn ein bestimmtes Passagiervolumen erreicht wird. Die Verteuerung durch die progressiven Staffelpreise wird ausgehebelt.

Der Begriff Anlaufbeihilfe bezieht sich auf eine Förderung innerhalb einer Förderzeit (Juli 2004 bis Juni 2009) als Anschubfinanzierung. Sie setzt voraus, dass die durch niedrige Gebühren subventionierten Flugziele und Umläufe auch nach dem Ende der Förderung wirtschaftlich ohne Zuschüsse überlebensfähig sind. Die easyJet kürzte allerdings im Sommerflugplan 2008 und im Winterflugplan 2008/2009 die Umläufe um 27% bzw. nochmals um 48% und beweist damit, dass die Ziele nur mit der Förderung unterhaltbar sind. Läuft die Förderung aus, verliert der Flughafen Dortmund diese Verbindungen und möglicherweise auch die Fluggesellschaft. EasyJet gab im Oktober 2008 ihre „Home-Base“ in Dortmund auf - 7 von 12 Flugzielen wurden gestrichen.

Nach meiner Kenntnis kam auch die dänische Fluggesellschaft Sterling in den Genuss der NERES-Förderkonditionen. Sie bediente Dortmund innerhalb der Förderzeit lediglich über ca. 6 Monate und stellte dann die Flüge in Dortmund wieder ein. Eine Prüfung ergab, dass Sterling nicht einmal die Mindestumläufe der NERES-Förderung für die Ziele Oslo und Stockholm erfüllte.

2.3 Die Entscheidung in 2009/2010/...

Im Dezember 2008 wollten wir der Kommission erneut Informationen für das laufende Hauptprüfverfahren zur Verfügung stellen. Die EU lehnte mit einer Mail vom 15.12.2008 unser Vorhaben ab, da eine Entscheidung mit Beginn des Jahres 2009 erfolgen sollte.



Für den Airport Dortmund ist diese Entscheidung trotz des Risikos einer Verurteilung notwendig, da es ohne ein EU-Urteil keine neue Entgeltordnung und damit vermutlich auch keine neuen Airlines am Airport Dortmund geben wird.

Welche Airline geht schon gern ein Kalkulationsrisiko ein oder läuft in ein offenes EU-Hauptprüfverfahren?

Die EU wird jetzt erst Mitte 2010 entscheiden. Strittig ist die Aufteilung von Erträgen und Aufwendungen auf den Bereich der öffentlichen Infrastruktur und den reinen und operativen Flughafenbetrieb. Nach den uns vorliegenden Zahlen schafft es der Flughafen nicht, operativ schwarze Zahlen zu schreiben. Das muss er aber mindestens leisten.

Fazit

Der Einsatz von 325 Millionen Euro seit 1991 für zusätzliche 318 neue Arbeitsplätze direkt am Flughafen ist absolut unwirtschaftlich. Indirekt und induziert lassen sich immer mehr Arbeitsplätze ableiten. Das gilt nicht nur für Flughäfen. Eine ähnliche Rechnung wurde auch für die Arbeitsplätze im Bergbau angeführt, die inzwischen fast verschwunden sind.

Es gibt keine Input-Output-Rechnung, in der nicht auch mehr Wertschöpfung „hinten heraus“ kommt als vorne als Investition „hinein gesteckt“ wird. Von einer Nettowertschöpfung ist nie die Rede. Weder die Dauerverluste, noch die versteckten Subventionen, noch der Lärm, noch die Immobilienentwertung oder eine alternative Verwendung öffentlicher Gelder, usw. werden hier berücksichtigt. Die gleichen Autoren der Studie für den Flughafen Dortmund weisen an anderer Stelle darauf hin, dass eine Input-Output-Rechnung allein nicht ausreicht, um eine Infrastrukturmaßnahme zu rechtfertigen. Mindestens ist auch noch eine Kosten-Nutzen-Rechnung notwendig. Diese fehlt allerdings, weil sie nicht beauftragt wurde. Für das Vorhaben Phoenix-See in Dortmund existiert eine derartige Kosten-Nutzen-Rechnung.

Europäisches und nationales Recht werden ausgehebelt. Preise jenseits jeder Wirtschaftlichkeit werden über ein Förderprogramm angeboten, um über steigende Passagiermassen eine regionale Beschäftigungswirkung zu suggerieren. Alles bezahlt von Dortmunder Bürgern.

Die möglichen Verstöße gegen Europäisches Wettbewerbsrecht und die Diskriminierung durch die Beschäftigung zu Billiglöhnen werfen ebenfalls Fragen nach der Rechtmäßigkeit dieser Investitionen auf. Auf Ebene der EU laufen derzeit 21 Verfahren, von denen 8 Verfahren durch die mittelbare Beteiligung inhaltlich bekannt sind. Das Verfahren „Bratislava“ ist inzwischen entschieden.

Aber die Entwicklung geht trotzdem weiter. Ein weiterer Ausbau mit einem Invest von 72 bis 132 Mio. Euro ist geplant. Und wieder gibt es keine Kosten-Nutzen-Rechnung und wieder gibt es keinen wirtschaftlich tragfähigen Nachweis für dieses Vorhaben. Dafür aber wieder inflationäre Passagierprognosen wie 2001 oder 2004 auch schon. Möglicherweise droht im Dortmunder Süden auch der Interkontinentalflug, denn mit einem Ausbau um „nur“ weitere 300 Meter läuft der Airport Dortmund den Flughäfen Paderborn und Münster wieder hinterher. Der Vollausbau auf 2.800 m wäre notwendig.

Die Wertschöpfungsberechnungen (Input-Output-Rechnung) des Instituts für Verkehrswissenschaftliche Studien der Wilhelmsuniversität in Münster (IVM) stellen auch auf Ebene der EU ein zentrales Argument für einen weiteren Ausbau dar. Mit ihrer Hilfe wird die Daseinsvorsorge der Stadt für den Flughafen Dortmund begründet. Der Airport ist danach ein Mittel zur Lösung des regionalen Strukturwandels in der Region.

Wir erheben Zweifel an der Berechnung des IVM. Hier ein Beispiel aus dem Fragenkatalog an das IVM Münster bzw. die IHK Dortmund aus Mai 2007:

**Auszug aus dem Gutachten des IVM für den Flughafen Dortmund mit Vergleichen
"Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Dortmund Airport", August 2006
und Gutachten des IVM für Münster-Osnabrück, April 2008**

Airport/Jahr	Effekte	Beschäftigungseffekt Arbeitsplätzen	Wertschöpfungseffekte (in Mio. €)	Beschäftigungsmultiplikator	regionaler Beschäftigungsmultiplikator	Wertschöpfungseffekte (in 1.000. € je Arbeitsplatz)
Leipzig/2001	Direkt	2000				0
	Indirekt	2519	101	1,4	0,7	40
	Induziert	1116	51			46
Köln/2004	Direkt	1770	96			54
	Indirekt	2650	143	1,5	1,5	54
	Induziert					0
Hahn/2005	Direkt	2315	109			47
	Indirekt	2233	119	1,4	0,7	53
	Induziert	968	46			48
Dortmund/2006	Direkt	1531	122			80
	Indirekt	2070	129	1,8	1,1	62
	Induziert	628	35			56
Münster/2008	Direkt	1602	82			51
	Indirekt	2979	175	1,8	1,1	59
	Induziert	489	27			55

Die rechte Spalte ist hinzugefügt, ist somit nicht in den Gutachten selbst enthalten

Dividiert man die Wertschöpfungseffekte durch die Anzahl der direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze, so liegt die Wertschöpfung pro Arbeitsplatz (rechte Spalte) in Dortmund um min. 30% über der der anderen vergleichbarer regionalen Flughäfen. Wie kann dass ein?

Die Seite 37 des IVM-Gutachtens gibt möglicherweise die Antwort. Basis für die Berechnungen sind die 1.531 Arbeitsplätze (2005) mit deren Lohn- und Gehaltssumme, abzüglich der Sozialbeiträge des Arbeitgebers. Für den Airport Dortmund selbst werden hier 12,9 Mio. € für das Jahr 2005 angeführt. So steht es dort. Warum enthält der Jahresabschluss der Flughafen GmbH in 2005 andere Werte? 10,07 Mio. wären der richtige Wert.

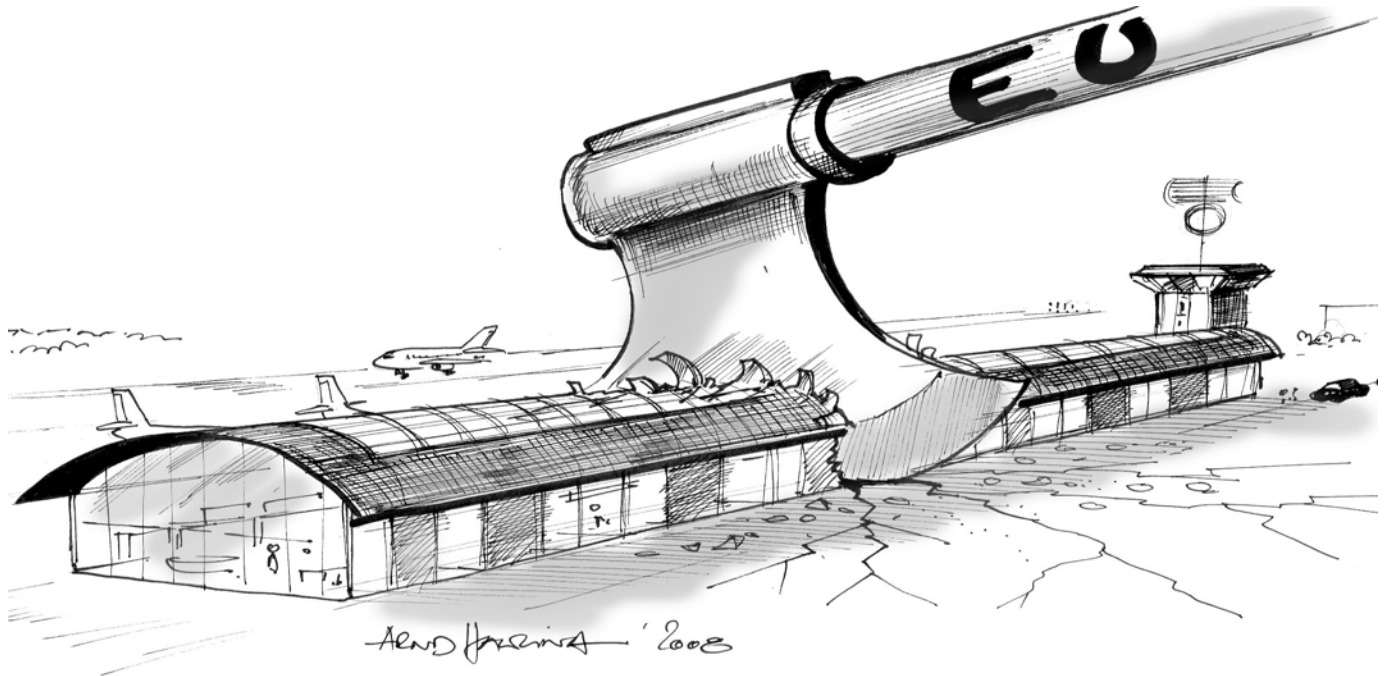
Werte aus dem Jahresabschluss 2005:

Personalaufwand

a) Löhne und Gehälter...	..	10 071 570,06
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung...		2 855 125,50
Davon für Altersversorgung		887 510,64 €

Vermutlich wurden die 2,85 Mio. € Sozialabgaben hinzu addiert, was falsch wäre. Das IVM fragten wir schriftlich danach und man gab uns Recht. Man habe falsche Werte eingesetzt auf Seite 37, gerechnet habe man aber mit den richtigen Werten. Die Offenlegung der richtigen Werte wurde uns auf nochmalige Anfrage verweigert mit Hinweis auf den Datenschutz.

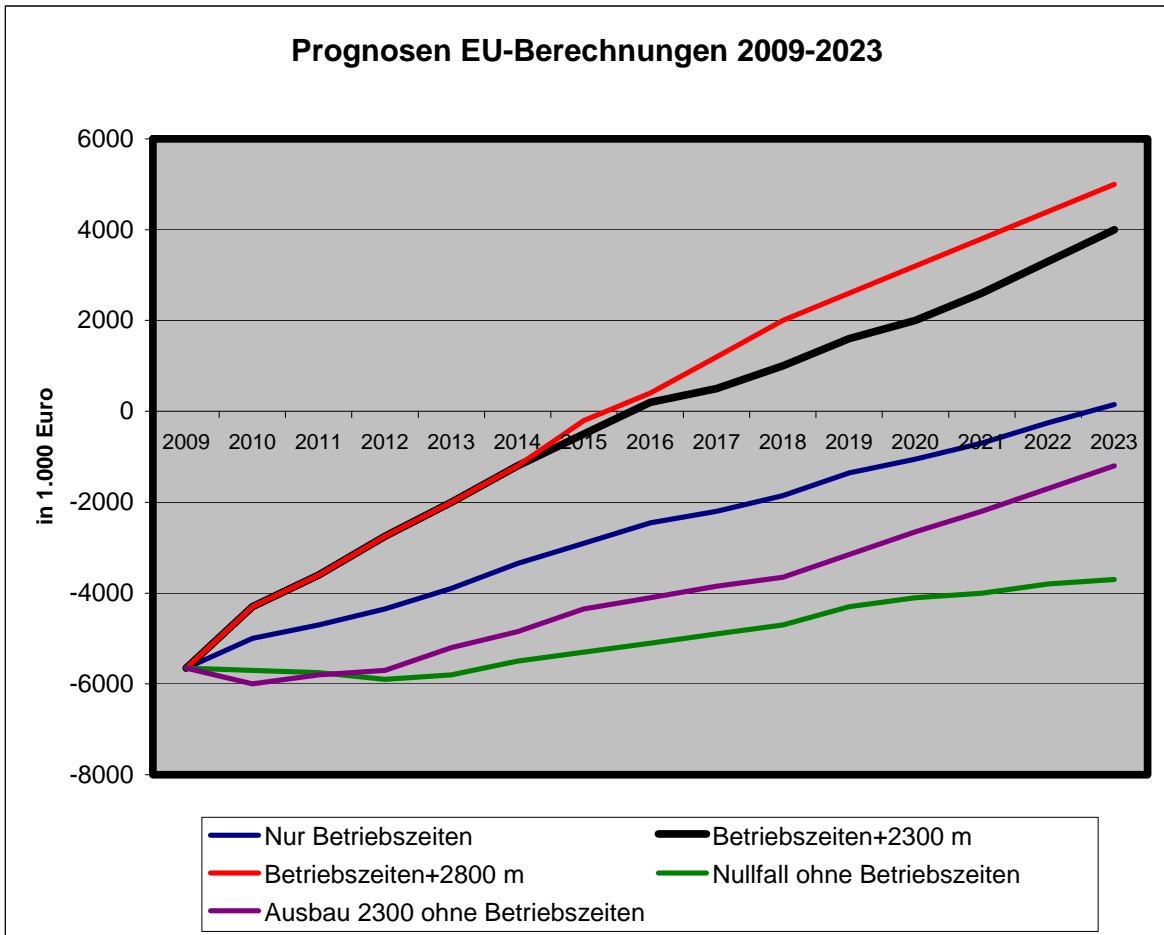
Der Fragenkatalog an die IHK beinhaltet insgesamt 8 redaktionelle und 10 inhaltliche Fragen. Der Text ist hinterlegt auf www.der-steuerzahler.eu und dem Thema „IHK“. Ein Gespräch mit der IHK/IVM fand im Juni 2007 statt. Nur einige Fragen konnten geklärt bzw. bereinigt werden.



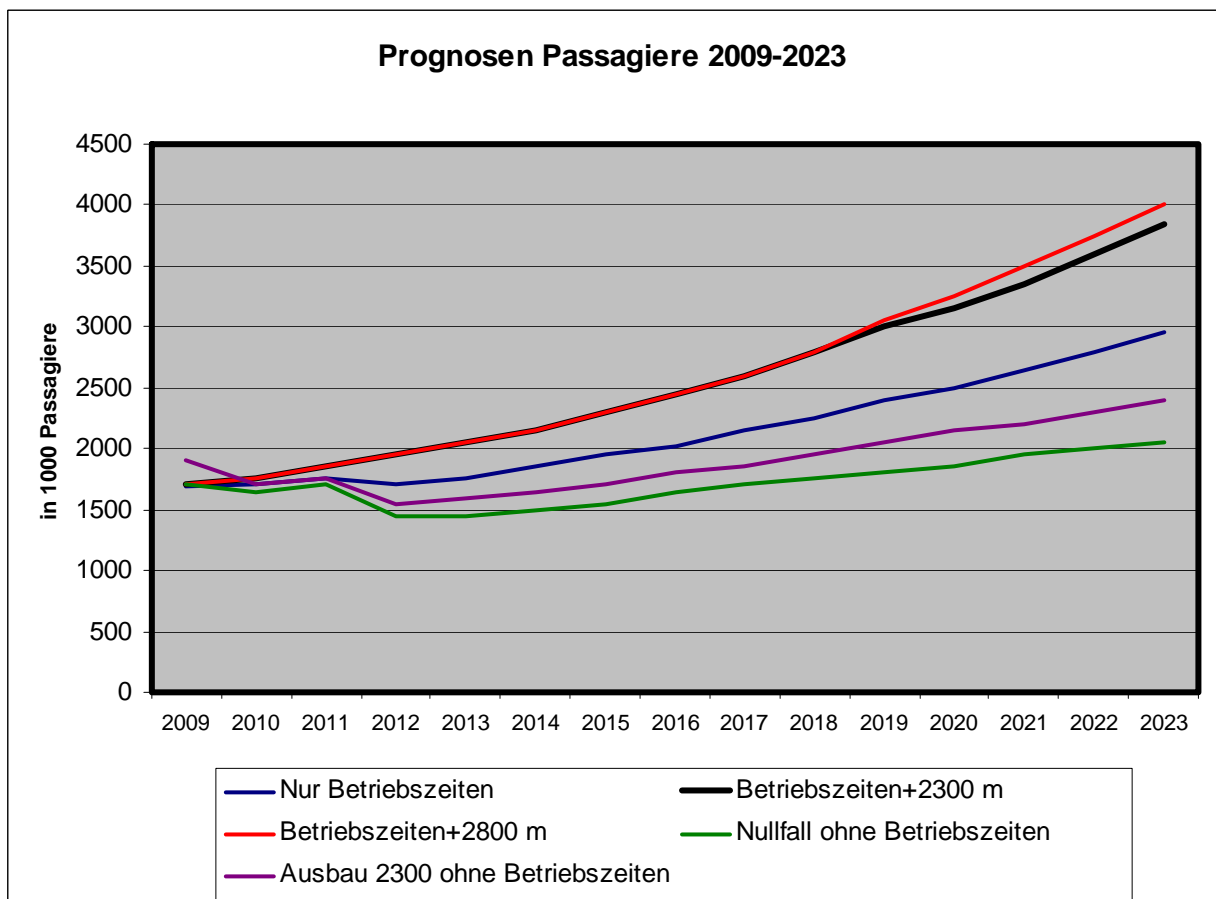
Die Spaltung der Flughafen Dortmund GmbH in eine Besitz- und eine Betriebsgesellschaft wird die Folge der EU-Untersuchungen sein, verbunden mit einer Dauersubvention der Besitzgesellschaft durch die Stadt Dortmund, während die Betriebsgesellschaft sich auf eine Nullnummer oder noch besser "gut rechnet". Wir unterstellen, dass auch die weiteren Ausbauten von der Besitzgesellschaft geschultert werden sollen.

Nicht bekannt ist, dass selbst dafür eine Betriebszeitenerweiterung und eine Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig sind. Die Rechnung des Airport in Form eines „EU-Flughafenbetriebsergebnisses“, wie es der EU im laufenden Prüfverfahren aufgezeigt wurde, funktioniert nur ab einem bestimmten Passagiervolumen. Dieses setzt aber mindestens den „kleinen“ Ausbau auf 2.300 m und eine Betriebszeitenerweiterung voraus.

Der Flughafen bzw. die Betriebsgesellschaft würde dann, nach seinen Prognosen eine operative „Null“ (EU-Berechnungsschema) im Jahr 2015 erreichen. Dafür sind aber 2,3 Mio. Passagiere notwendig. Gemessen an den für 2009 erwarteten 1,7 Gästen sind das bis 2015 Steigerungen von 5,2% jährlich über die nächsten 6 Jahre. Derartige Steigerungsraten liegen jenseits aller bekannten Einschätzungen. Nur der Airport ist so mutig.



Ergebnisentwicklung nach EU-Schema, bis 2023



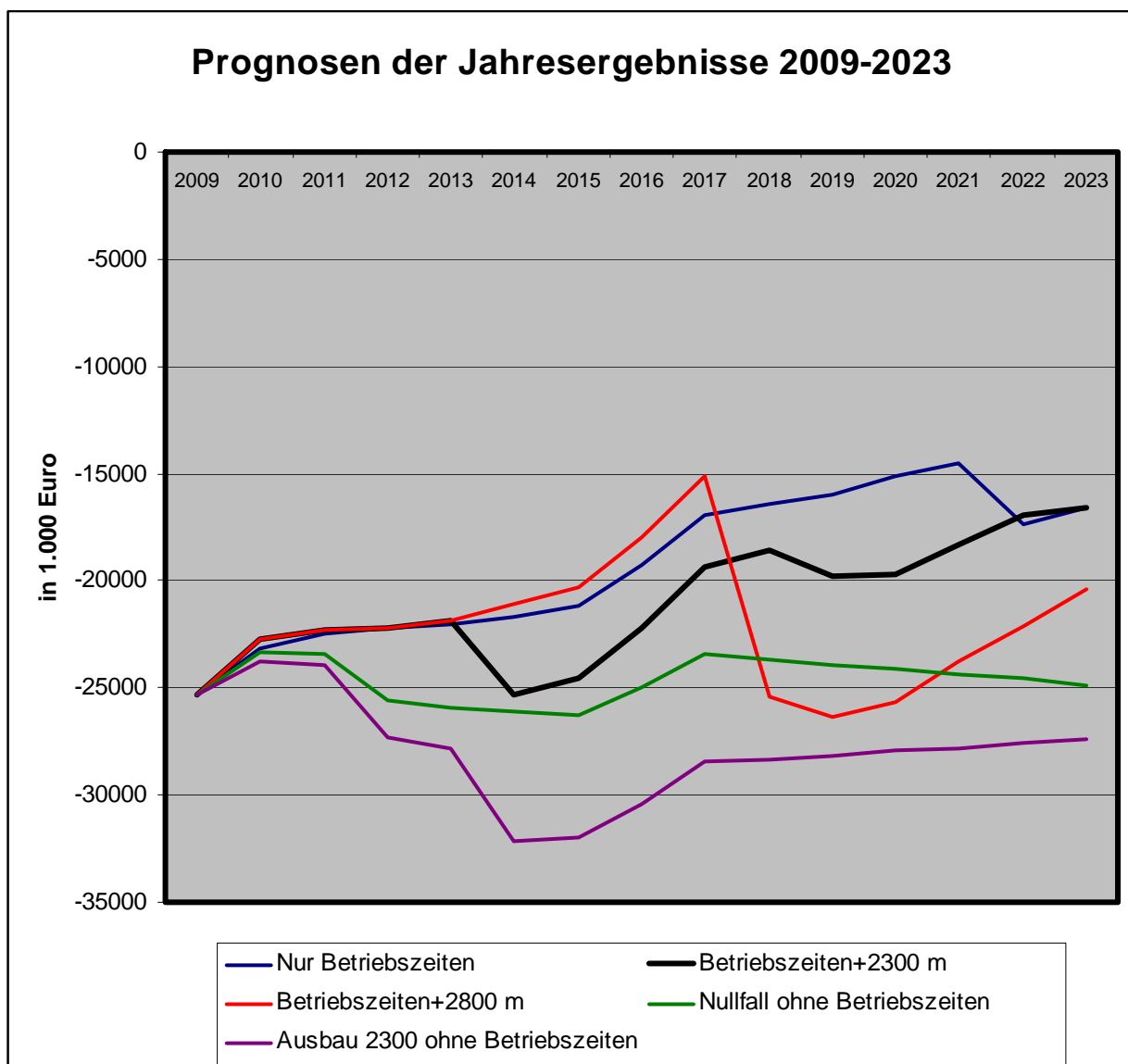
Passagierentwicklung bis 2023

Die Besitzgesellschaft andererseits mit den gesamten Kosten und Risiken der Infrastruktur würde dann nach unseren Berechnungen mehr als 23 Mio. Euro Verluste jährlich einfahren.

Durch diese Aufteilung werden die jetzigen und zukünftigen Ausbaurisiken sozialisiert, der operative Betrieb würde „schwarz“ gerechnet.

Die Politik wird jetzt vom Flughafen gefordert. Sie soll den kleinen Ausbau (+300 m) plus einer Betriebszeitenerweiterung als Entgegenkommen des Airport Dortmund absegnen. Auf den großen Ausbau wird wohlwollend verzichtet. Natürlich für die Arbeitsplätze. Was sie damit aber auch an Risiken und Konsequenzen einkauft, bleibt weitgehend unbekannt.

Selbst absolut betrachtet zeigen die Prognosen, dass der Flughafen bis 2023 nicht aus den roten Zahlen kommen wird. Der Steuerzahler in Dortmund wird den Flughafen dauerhaft subventionieren müssen. Ein Minus von 15 Millionen Euro ist das „beste“ Ergebnis, was zu erwarten ist. Es wird erreicht im Zusammenhang mit der Erweiterung der Betriebszeiten ohne eine Verlängerung der Start- und Landebahn.



Prognosen der Jahresergebnisse bis 2023

Ausblick

Michael O'Leary, Chef der Fluggesellschaft Ryanair, in einem Interview vom 23.10.2008:

Wie wollen Sie künftig überhaupt Profit machen?

„Das wird ganz einfach. In dem aktuellen Modell machen die Flughäfen das gesamte Geschäft, die Airlines liefern nur die Passagiere, die dann viel Geld in den Duty-free-Shops, Restaurants und Läden am Airport ausgeben. Ich bin davon überzeugt, dass in fünf bis zehn Jahren die Flughäfen für jeden Passagier zahlen werden, den die Fluggesellschaften liefern“.

Na, dann „Gute Nacht“ regionale Flughäfen ...

Nachträge am 8.03.2009

Entgeltordnung

Anfang März 2009 fragten wir schriftlich nach bei der Bezirksregierung Münster, ob denn jetzt ein Antrag auf die Genehmigung einer neuen Gebührenordnung als Nachfolge der Förderung durch das NERES-Programm vom Flughafen gestellt worden ist. Es war nicht der Fall und auch die Behörde zeigte ihr Unverständnis. Ihr ist natürlich bekannt, dass die (nicht genehmigte) Förderung im Juni 2009 ausläuft und eine Prüfung Zeit in Anspruch nehmen wird.

Liegt keine neue genehmigte Entgeltordnung vor, wirkt ab Juli 2009 automatisch wieder die alte und genehmigte Entgeltordnung aus Oktober 2000. Sie schreibt allerdings Konditionen vor, die mindestens um 100% über denen der noch laufenden Förderung liegen. Damit wird der Airport wohl keine neuen Airlines anlocken können.

Die Bezirksregierung wird für die Genehmigung einer neuen Entgeltordnung auch das EU-Recht einbeziehen, insbesondere die Ergebnisse des laufenden Hauptprüfverfahrens, das Ende März 2009 zum Abschluss kommen könnte. Es wundert daher nicht, dass der Flughafen für Anfang April 2009 einen derartigen Antrag auf eine neue Entgeltordnung angekündigt hat. Die Prüfung dieses Antrags bis zum 30.06.2009 halten wir für unrealistisch, so dass ab dem 1.07.2009 die alte Entgeltordnung wieder gelten wird.

EU-Verfahren (Geschäftsreisequote, Stilllegungsberechnung)

Uns wurden jetzt Unterlagen zugespielt, die beschreiben, wie der Flughafen Dortmund gegenüber der EU-Kommission argumentiert im laufenden Beihilfeverfahren. Hier nur einige Auffälligkeiten:

Die IHK schreibt an die EU, dass der Anteil der Geschäftsreisenden am Airport Dortmund bei fast 30% liegt. Das wundert sehr, denn festgestellt hatte das IVM im viel zitierten Gutachten nur 18%. Die Quote wurde in einer Märzwoche 2006 ermittelt, einer Wochen ohne Ferienverkehr!

Der Flughafen schätzte 2003/2004 den Verkaufserlös des Flughafens nur auf 38,75 Mio. Euro. In den Büchern standen zeitgleich 187 Millionen Anlagevermögen. Eine Rückbaurechnung für den Airport ist ebenfalls vorhanden. Damit stand bereits 2004 fest, dass im Anlagevermögen ca. 150 Mio. Euro Wertverluste latent vorhanden waren. Wertberichtigungen (Abschreibung) auf die Marktwerte, wie es das HGB in §253 Abs. 1,2 verlangt, wurden nach unserer Kenntnis nicht vorgenommen. Wir warten auf eine Stellungnahme der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die den Airport Dortmund prüft. Diese hatte im Jahresabschluss 2007 lediglich einen Risikobericht ohne

Quantifizierung verfasst. Vermutlich hatte der Prüfer auch keine Kenntnis dieser Sachlage, was sich für 2008 im Februar 2009 geändert hat. Nun sind Abschreibungen zwar ergebniswirksam und erhöhen damit die Verluste, aber sie kosten keine Liquidität. Liquiditätswirksam sind lediglich die restlichen Bankschulden in einer Größenordnung von 80,8 Mio. Euro per 31.12.2007. Zieht man nun von diesen Schulden die 38,8 Mio. geschätzten Verkaufserlöse ab, so entsteht ein „Verlust“ von 42 Mio. Euro. Dieser Verlust entspricht „nur“ dem 1,7-fachen laufenden Verlust eines Jahres, wie ihn der Airport für die nächsten Jahre prognostiziert. Wie würde ein privater Investor in dieser Situation entscheiden?

Nachträge am 10.03.2009

Entscheidung im EU-Hauptprüfverfahren

Die EU ist verpflichtet, sachdienliche Hinweise zum Verfahren entgegen zu nehmen und zu bewerten, wie die von uns aufgezeigten neuerlichen Umlaufkürzungen der easyJet. Am 9.03.2009 erreichte uns in der Folge von der EU die Nachricht, dass die EU-Kommission erst Mitte 2009 zu einer Entscheidung kommen wird, womit wir kein Problem haben. Im Gegenteil, denn dadurch verschiebt sich die Entscheidung der EU in Richtung Kommunalwahlkampftermin.

Nachträge am 14.04.2009

Mögliches neues Prüfverfahren

Im August 2008 beschwerten wir uns bei der EU-Kommission erneut. Hintergründe waren die Ausgliederung von 156 der 400 Arbeitsplätze am Airport in eine separate Gesellschaft, was mit einer Ratsentscheidung im Dezember 2005 seinen Anfang nahm und die Nichtausschreibung der Bodenabfertigungsleistungen. Nach unserer Meinung handelt es sich um einen Verstoß gegen die Richtlinie 96/67 der EU.

Die 156 Arbeitsplätze waren bislang nicht an Tarife gebunden. Der Flughafen wollte auf diese Weise 30% der Personalkosten einsparen. Die Gewerkschaft VER.DI versuchte, für die betroffenen Mitarbeiter eine Lohntarifbindung zu erreichen, hatte aber im Dez. 2005 der Gründung der neuen Gesellschaft selbst auch zugestimmt.

Ab einer Passagierzahl von 2 Mio. Fluggästen müssen Flughäfen die Bodenabfertigung (Gepäcktransport, Betankung, Schleppdienste, Entwässerung, ...) EU-weit ausschreiben. Die EU möchte auf diese Weise eine Monopolstellung der Flughafenbetreiber gegenüber den Airlines verhindern. Ausdrücklich weißt die EU aber auch auf die Beibehaltung von Sozialstandards hin. Nach einem typischen Verwirrspiel und diversem Schriftverkehr auf nationaler Ebene konnten wir sicher davon ausgehen, dass eine derartige Ausschreibung nicht erfolgt war.

Derzeit befindet sich das Verfahren in einer Vorprüfphase. Die EU-Kommission übermittelte im März 2009 einen Fragenkatalog an den Bund bzw. die Flughafen Dortmund GmbH.

Kurz nach der Veröffentlichung eines vorläufigen Prüfverfahrens durch die EU Ende Januar 2009 erfolgt im Februar für VER.DI der Durchbruch. Die 156 Mitarbeiter der Flughafen Handling GmbH erhielten einen eigenen Tarifvertrag. Ein Teilerfolg.

Nachträge am 12.12.2009

Was brachte das Jahr 2009

In 2009 wird der Airport Dortmund mit nur 1,7 Mio. Passagieren und einem Umsatz von ca. 19 Mio. einen Verlust von ca. 24,8 Mio. Euro einfahren.

Der Flughafen trennt seine Betriebsabrechnung fortan und weist zusätzlich ein EU-Betriebsergebnis aus. Dies Ergebnis ist entschlackt von allen Aufwendungen und Erträgen, die im Zusammenhang mit der Zurverfügungstellung der öffentlichen Infrastruktur (Sicherheit, Feuerwehr, Tower, Polizei, ...) stehen.

Auch dieses „befreite“ und rein operative Ergebnis schafft es nicht in die schwarzen Zahlen. Auch diese so genannte EU-Betriebsergebnis ist mit ca. 5 Mio. Euro Verlusten weiterhin negativ. Es zeigt, dass selbst ein von erheblichen Aufwendungen befreiter Flughafen rein operativ nicht überlebensfähig ist. Das ändert sich auch nicht mit der Sicht auf die nächsten 5 Jahre, für die der Airport Dortmund einen Wirtschafts- und Finanzplan gem. Gemeindeordnung ausweisen muss. Auch hier ist das EU-Betriebsergebnis stets negativ.

Ein Blick in die letzten Planzahlen aus 2010 bis 2014 zeigt einen Anstieg der Beschäftigtenzahlen um nur 8 Mitarbeiter bedingt durch den kleinen Ausbau (Entwicklungsplan 2010) für immerhin 37 Mio. Euro. Und selbst diese 8 zusätzlichen Mitarbeiter werden nur in der Tochter generiert, der Flughafen Dortmund Handling GmbH.

gez. Johannes Kleinschnittger,
Februar 2009