



Liebe Mitglieder
und liebe Leser*innen,

die Corona-Pandemie hat nicht nur die Luftfahrtindustrie sondern auch unsere Planungen durcheinander gewirbelt. Die ursprünglich für April 2020 geplante Mitgliederversammlung konnte nicht durchgeführt werden.

Ungeachtet der Einbrüche im Luftverkehr forciert der Dortmunder Flughafen seine Ausbauplanungen: Obwohl über den Einstieg in den Nachtflugverkehr noch nicht rechtskräftig entschieden worden ist, soll die nutzbare Landebahn um 300 m verlängert werden.

Mit der Wiederaufnahme des Flugbetriebs findet die lärmfreie Zeit ihr Ende. Dagegen wollen wir am Sonntag, 19.07.2020 protestieren, selbstverständlich mit Schutzmasken.

Übrigens: Wenn Sie aktuelle Informationen rund um den Flughafen haben wollen, dann teilen Sie uns bitte Ihre Mail-Adresse mit über folgende Mail-Adresse:
info@schutzgemeinschaft-fluglaerm.de

In diesem Sinne grüßt ganz herzlich der gesamte Vorstand der SGF,

Euer Mario Krüger

Protest-Spaziergang am 19. Juli 2020, 11:00 Uhr

Die Planungen für den Dortmunder Flughafen lassen die Mitglieder der „Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund – Kreis Unna e.V.“ (SGF) Schlimmes befürchten. Schon heute wird der Flughafen zulasten der Dortmunder Stadtwerke hoch subventioniert. Es droht der massive Ausbau als Billig-Carrier durch den Platzhirsch Wizz Air bei gleichzeitiger Verlängerung der nutzbaren Landebahn um 300 m für Flieger mit größerer Kapazität und Reichweite. Die Folge: Zunahme von Fluglärm, verstärkter Zubringerverkehr, Finanzierung zulasten des ÖPNV's und letztendlich eine massive Belastung des Klimas.

Dagegen wollen wir in Form eines Spazierganges protestieren am Sonntag, 19. Juli 2020 um 11:00 Uhr ab Kreuzung Osterschleppweg/Zeche-Norm-Straße in Wickede. Der Abschluss ist um ca. 12:30 Uhr am Dortmunder Flughafen geplant.



Luftbild: Google-Maps

Landebahn soll um 300 m verlängert werden. Hauptmatador Wizz Air will größere Flugzeuge einsetzen

Im Sept. 2015 entschloss sich Wizz Air, der Hauptakteur am Dortmunder Flughafen, seine Flotte auf den Airbus A321neo umzustellen. Bis 2026 sollen vom Flugzeugbauer Airbus 276 A321-Fliegern in verschiedensten Versionen ausgeliefert werden. Diese Jets sollen auch in Dortmund eingesetzt werden, was erhebliche Konsequenzen für den Dortmunder Flughafen hätte.

Rund 65 % aller Fluggäste nutzen die Angebote des Billigfliegers Wizz Air am Dortmunder Flughafen. Der erhebliche Anstieg der Fluggastzahlen am Dortmunder Flughafen ist vornehmlich auf das Engagement von Wizz Air zurückzuführen. Angesichts seiner Marktposition ist es nicht verwunderlich, dass Wizz Air maßgeblich die Geschäftspolitik am Dortmunder Flughafen bestimmt und diverse Forderungen stellt: Wizz Air führt u. a. aus, dass der neue Airbus A321 bei bestimmten ungünstigen Witterungsverhältnissen nicht eingesetzt werden kann. Grund sind Lage und Länge der Dortmunder Landebahn.

Um seinen Hauptkunden nun nicht zu vergraulen, machte sich Udo Mager, Geschäftsführer am Dortmunder Flughafen, ans Werk: Er stellte Ende Mai 2020 bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, der Bezirksregierung Münster, einen Antrag zur Verlegung der östlich gelegenen Bahnschwellen um 300 m, damit die Landebahn über die komplette Länge von 2.000 m statt aktuell 1.700 m genutzt werden kann.

Bei genauer Betrachtung zeigt sich: Diese Lösung ist keine! Warum? Bei den vorherrschenden Westwinden werden derzeit ca. zwei Drittel aller Landeanflüge über Unna-Massen abgewickelt. Bei östlichen Windrichtungen erfolgen die Landungen zu einem Drittel von Westen, also über Dortmund kommend.

Aber im Westen des Flughafens verläuft eine querlaufende Hochspannungs-



Trasse und hier kann die Anflughöhe nicht gesenkt, die westlichen Schwellen können deshalb auch nicht verlegt werden. So stehen nach wie vor nur 1.700 m der Landebahn zur Verfügung.

Wenn man der Argumentation vom Flughafen bzw. Wizz Air folgt, heißt das, der neue Airbus A321 kann bei östlichem Wind und widrigen Witterungsverhältnissen nicht eingesetzt werden.

Es bleibt als einzige Möglichkeit, die Landebahn nach Osten zu verlängern. Heißt: Sollte dem Begehren des Dort-

munder Flughafens Rechnung getragen werden, wird in Unna Massen die Überflughöhe von aktuell 120 m auf künftig nur 105 m reduziert und es ist eine deutliche Zunahme des Fluglärms zu erwarten. Eine Logik, die für sich spricht.

Doch wenn Wizz Air die neuen Airbus-Versionen A321-LR bzw. -XLR einsetzt, sind darüber hinaus sogar Interkontinentalflüge z.B. nach Florida, Kenia oder Indien ab Dortmund möglich. Gemäß Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2000 sollten demgegenüber nur Flüge ins europäische Umfeld abgewickelt werden.

Selbstverständlich hat Udo Mager angesichts der Wizz Air-Dominanz ein großes Interesse daran, möglichst schnell die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verlegung der Bahnschwellen zu schaffen. Ein zeitaufwändiges Planfeststellungsverfahren, in dem sich alle Flughafen-Anwohner einbringen könnten, ist nicht in seinem Interesse. Doch ob die Bezirksregierung Münster seinem Anliegen folgen wird ist offen. Bis ca. Ende Juli 2020 wird klar sein, ob der eingereichte Genehmigungsantrag zur Verlegung der Bahnschwellen in einem vereinfachten Planfeststellungsverfahren oder in einem aufwändigen Planfeststellungsverfahren abzuwickeln ist.

Impressum

Redaktion: Mario Krüger

Satz, Layout: Rita-Maria Schwalgin

Druck: Koffler DruckManagement GmbH

Papier: FSC-Papier

Fotos:

S. 2 privat, Bergstraße Unna-Massen

S. 3 kleveblog: van Bebber

S. 4 Oliver Schaper

Ludger van Bebber wird neuer Flughafen-Geschäftsführer Ein umtriebiger Geschäftsmann beerbt Udo Mager

In der letzten Sitzung vor der Sommerpause hat der Rat der Stadt Dortmund in nichtöffentlicher Sitzung mit den Stimmen von CDU und SPD seine nachträgliche Zustimmung zur Bestellung von Ludger van Bebber als neuen Flughafen-Geschäftsführer gegeben. Im Vorfeld gab es eine Menge Ärger zum Alleingang des Stadtwerke-Vorsitzenden Guntram Pehlke. Der war nämlich der Auffassung, dass eine vorherige Beteiligung des Rates nicht erforderlich sei, obwohl entsprechende Vereinbarungen zwischen dem Stadtwerkekonzern DSW21 und seinem alleinigen Aktionär - die Stadt Dortmund - ganz anders aussehen.

Wer ist Ludger van Bebber, der die Nachfolge des gesundheitlich angeschlagenen bisherigen Geschäftsführers Udo Mager antreten soll?

Van Bebber ist ein umtriebiger Geschäftsmann - ohne Zweifel. Seit 2004 ist er alleiniger Geschäftsführer des Flughafens Weeze. Ein Fulltime-Job, sollte man meinen. Nicht für Ludger van Bebber: Zumindest zeitweilig firmierte Ludger van Bebber neben seinem Flughafen-Job auch als Geschäftsführer der Baufirma Quadrum Kleve GmbH & Co. KG. Ausweislich der Internetseite des Unternehmens ist die Firma „angegliedert an eine mittelständische Unternehmensgruppe mit insgesamt 40 Mitarbeitern“.

Interessant ist auch die Firmenkonstruktion der Quadrum Kleve GmbH & Co. KG, denn hinter der Quadrum Kleve GmbH und Co. KG steht als sogenannter Komplementär die Quadrum Verwaltungs GmbH. Dieses Unternehmen wurde 2013 ins Leben gerufen und ist wiederum ein Tochterunternehmen der Catus Holding UG (Geschäftsführer Ludger van Bebber) und der Callidus Holding UG (Geschäftsführer Philipp Janßen). Catus besitzt etwas mehr als die Hälfte (12.750 € des Stammkapitals)

und Callidus etwas weniger als die Hälfte der Unternehmensanteile (12.250 € des Stammkapitals), wie im „kleveblog“ nachzulesen ist.

Mit diesen Nebentätigkeiten allein war Ludger van Bebber offensichtlich noch nicht ausgefüllt. Und jetzt wird es spannend: Als Geschäftsführer des Flughafens Weeze verstand es Ludger van Bebber darüber hinaus, sozusagen als Privatperson, sich ein drittes einträgliches Standbein mit/neben dem Flughafen Weeze aufzubauen:

Über die Catus Holding GmbH ist Ludger van Bebber mit 40 % der Gesellschafteranteile an der „Agello Service Holding GmbH Co. KG“ beteiligt. Über die Agello Holding wird die Agello Service GmbH gehalten. Und diese ist wiederum als Holding konstruiert, über die neun Tochter-Unternehmen gehalten werden.

Und, mit diesen Unternehmungen hat Ludger van Bebber gemeinsam mit seinem holländischen Partner Hermanus Buurman vielfältige erträgliche Geschäftsbeziehungen zum Flughafen Weeze aufgebaut. Beispielsweise werden über die Agello Aviation Service GmbH die Sicherheitsleistungen am Flughafen Weeze erbracht. Der Agello Luftsicherheits Campus, ein Weiterbildungszentrum, wiederum schult die 120 Mitarbeiter der Agello Aviation Service in Sachen Flugsicherheit.

Corona und die Folgen

Aufgrund der Corona bedingten Reiseverboten ist der Flugverkehr am Dortmunder Flughafen fast völlig zum Erliegen gekommen. So musste in den Monaten April und Mai ein Einbruch von rund 97,59 % bei den Passagieren und 94,73 % an Flügen beim Pauschal- und Linienverkehr im Vergleich zu den Vorjahres-Monaten hingenommen werden.



Oder anders formuliert: In seiner Funktion als Flughafengeschäftsführer bestellt Ludger van Bebber Leistungen von einem Unternehmen, an dem er selbst beteiligt ist. Und selbstredend erwirtschaftet seine Agello Aviation Service GmbH Gewinne, von denen er als Mitgesellschafter profitiert, während der Flughafen Weeze auf Kapitalspritzen des Kreises Kleve angewiesen ist.

Selbstredend, dass dieses Geschäftsgebaren mit den Compliance-Regeln der Stadt Dortmund bzw. der Dortmunder Stadtwerke nicht vereinbar ist. Nichtsdestotrotz haben die Gesellschafterversammlung und der Aufsichtsrat des Dortmunder Flughafens Ludger van Bebber als neuen Geschäftsführer bestellt und nunmehr auch der Rat der Stadt Dortmund. Ausgestattet mit einem 5-Jahresvertrag und einem fürstlichen Jahresgehalt – in den Ratshaushalten wird eine Vergütung von rund 350.000 € kolportiert- und einer großzügigen Pensionsregelung hat Ludger van Bebber endgültig ausgesorgt.

Was ein Segen für die lärmgeplagten Anwohner und für das Klima ist, entwickelt sich für den Flughafen und seinen Finanzier, die Dortmunder Stadtwerke, zum Desaster.

Auf mindestens 30 Millionen Euro werden hinter vorgehaltener Hand die Verluste für 2020 prognostiziert. Seit 1998 bis 2020 summieren sich die Verluste auf rund 387 Millionen Euro. Dazu kom-



men indirekte Subventionen wie die Übernahme von Krediten und Pensionsrückstellungen durch die Stadtwerke, die Übertragung von Grundstücken durch die Stadt, die Überlassung von Gesellschafteranteilen an der profitablen Parktochter SBB oder die städtischen Zuschüsse für die Flughafen-Feuerwehr. Insgesamt dürfte sich die Gesamtsumme auf deutlich über 500 Millionen Euro belaufen. Eine Summe mit der sich über einen Zeitraum von 5 Jahren die kostenlose Nutzung von Bus- und Bahn in Dortmund problemlos finanzieren ließe.

Während sich die Industrie- und Handelskammer Dortmund in Zweckoptimismus übt (Tenor: Airport wird sich 2021 von Corona wieder erholen), schwadroniert der SPD-Oberbürgermeisterkandidat Thomas Westphal Flughäfen über einen „Zusammenschluss der Flughäfen Dortmund, Paderborn und Münster zu einem westfälischen Flughafenverbund“. Demgegenüber erklären die Stadtwerke dem WDR, dass „eine Neuausrichtung oder eine Fusion überhaupt kein Thema sei“. Und der Flughafen-Geschäftsführer Udo Mager führt aus, dass frühestens in 2023 die Fluggastzahlen die ursprünglichen Zahlen von 2019 erreichen werden.

Trügerische Hoffnung auf Besserung verbreitet der Platzhirsch am Dortmunder Flughafen, die Billig-Fluglinie Wizz Air: Ab August können Reisende vom Dortmunder Flughafen aus auf die griechischen Inseln wie Korfu, Rhodos und Santorini, ebenso wie nach Fuerteventura oder in die Städte Italiens wie Ba-

ri, Catania und Neapel fliegen. Damit Wizz Air sein Angebot ausbaut, werden die - jetzt schon im Vergleich zu anderen Flughäfen niedrigen Gebühren - um 55 Prozent abgesenkt und gleichzeitig Marketingzuschüsse gezahlt. Nur so sind Ticketpreise für einen Flug nach Split für schlappe 30,39 Euro oder nach Fuerteventura von 37,39 Euro möglich. Am Düsseldorfer Flughafen kostet der Flug nach Fuerteventura vom Düsseldorfer Flughafen demgegenüber 124,99 Euro. Bezahlt wird diese Subvention des Flugverkehrs über die Stadtwerke und damit letztendlich von den Dortmunder Gebührenzahlern.

Allein im Jahr 2019 mussten 20 europäische Airlines aufgrund des harten Wettbewerbs den Betrieb einstellen, unter ihnen so bekannte Marken wie Germania und Thomas Cook. Die Corona-Krise wird die Spreu noch deutlicher vom Weizen trennen. Besonders hart betroffen sind die Fluggesellschaften, die ihre Flotten geleast haben und daher jeden Monat die fälligen Raten zahlen müssen, auch wenn die Flugzeuge am Boden stehen. Für die Boeing 737 oder der A320 fallen je nach Ausstattung täglich 10.000 Euro an, für eine A320 Neo deutlich mehr. Wizz Air hat auf dieses Modell gesetzt: 94 % aller Flugzeuge wurden über Leasingverträge beschafft.

Air France streicht wegen der Corona-Krise mehr als 7.500 Stellen - trotz Staatshilfen rund die Hälfte davon über Entlassungen. Wegen der Corona-Krise muss Airbus weltweit rund 15.000 Stellen streichen, darunter mehr als 5.000

in Deutschland. Sowohl die Zahl der in Berlin stationierten Flugzeuge als auch die Arbeitsplätze in der Hauptstadt will Easyjet nahezu halbieren. Ryanair droht seinem fliegenden Personal auf breiter Front mit Entlassungen, wenn es sich nicht zu einem Gehaltsverzicht von bis zu 20 Prozent bereit erklärt. Bei Air France sollen nach Gewerkschaftsangaben bis zu 7.500 Stellen gestrichen werden. Der Flughafen Düsseldorf will nach Verdi-Angaben 600 Arbeitsplätze abbauen - das wäre etwa jeder vierte Job. Der Frankfurter Flughafen Fraport trennt sich von 3.000 bis 4.000 Mitarbeiter seiner 22.500 Mitarbeiter bis 2024.

So auch der Flughafen Dortmund: Geplant ist ein Personalabbau durch Nichtbesetzung von ausscheidenden Mitarbeiterstellen. Qualifizierte Mitarbeiter, die am Flughafen nicht mehr benötigt werden, sollen bei anderen kommunalen Unternehmen oder bei der Stadt eingesetzt werden, so der Stadtwerke-Chef Guntram Pehlke.

Als „sogenannter“ Job-Motor hat der Dortmunder Flughafen ausgedient. Was damals als „Airport für den Geschäftsflugverkehr“ propagiert worden ist, ist heute ein verlustträchtiger Flughafen für Billigflieger mit dem Hauptakteur Wizz Air, über den künftig über 80 % aller Fluggäste abgewickelt werden.

Zum Geschäftsgebaren lässt Wizz Air-Chef József Váradi niemanden in Zweifel: „Wir haben derzeit viele Möglichkeiten. Covid-19 hat nicht nur die Fluggesellschaften unter Druck gebracht, sondern auch die Flughäfen. Viele Airports flehen uns an um unsere Kapazität.“ Oder aber zur Frage, warum Gewerkschaften in seiner Airline unerwünscht sind: „Gewerkschaften zerstören das Geschäft. Wenn die Gewerkschaften versuchen, uns zu erwischen, dann schließen wir einfach die Basis und ziehen weiter. Das ist das Schöne bei einer Airline, die so flexibel ist wie unsere: Wir können einfach unsere Flugzeuge zu einem anderen Flughafen verlegen.“