

gestag, Friedrich Merz, ersetzt werden soll, lässt die Grünen befürchten, dass die Aufklärung der Vorwürfe gegen Garvens behindert werde. In der vom Aufsichtsrat beantragten Untersuchung heißt es, Garvens habe womöglich Führungskräfte des Flughafens über Jahre von der Arbeit freigestellt, Privatflüge nicht richtig abgerechnet und nicht immer darauf geachtet, dass dem Flughafen für Zahlungen Gegenleistungen erbracht wurden.

Karsters (CDU), der den Rufen von Peer Steinbrück (SPD) aufrufen Aufsichtsratschef Volker Hauff (SPD) in seinem Amt belassen habe. Das sei klug gewesen.

Und noch etwas stört SPD und Grüne an der Personalie Merz. In Anbetracht dessen, dass beim Bund immer mal wieder über den Verkauf seiner Anteile spekuliert werde, könne die Berufung von Merz, der in Deutschland den Aufsichtsrat des weltweit größten Vermögensverwalters Blackrock führt,

Statt Laschet sprach Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU). Er verteidigte den Austausch der Vertreter des Landes nach der Wahl als „geübte Praxis“, sprach davon, dass das Land großes Interesse an der Aufklärung der Vorwürfe habe und meinte: „Friedrich Merz hat viel Erfahrung in solchen Gremien und wird die Aufklärungsarbeit professionell anführen.“ Zur Privatisierung sagte Wüst nichts.

Bodewig will in der auf den 27. November vorverlegten Sitzung

GA 17.11.17

„Nachtflüge sind nicht notwendig“

KÖLN/BONN Wirtschaftsprofessor Friedrich Thießen über Fehler der Politik

BONN. Die politische Steuerung der Flughäfen in Deutschland führe oft zu wirtschaftlich schlechten Ergebnissen, meint Wirtschaftsprofessor Friedrich Thießen. Mit ihm sprach Delphine Sachsenröder.

Am Flughafen Köln/Bonn ist der Geschäftsführer beurlaubt, der Aufsichtsrat gespalten, die Eigentümer fühlen sich schlecht informiert. Wie schädlich ist das?

Thießen: Es ist unklar, ob es sich um unbedeutende persönliche Querelen handelt, oder am Flughafen richtungsweisende Umstrukturierungen anstehen. Das ist für Unternehmen eine schwierige Situation. Aber das Markenbild des Flughafens Köln/Bonn sehe ich noch nicht beschädigt.

Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn?

Thießen: Was Geschäftsführer Michael Garvens hier geleistet hat, ist beeindruckend. Der Flughafen ist sein Lebenswerk, er hat das Wachstum maßgeblich verantwortet. Ob dieses Wachstum der Region Köln/Bonn wirklich nutzt, ist eine andere Frage. Die Konzentration auf Express-Fracht ist kein langfristig verlässliches Standbein und volkswirtschaftlich ziemlich irrelevant. Die Fracht könnte jederzeit an einen anderen Standort verlagert werden. Es gibt Waren, die werden mit dem Lkw von Berlin nach Köln gefahren, um dort per Flugzeug weiterverschickt zu werden. Das ist nicht sinnvoll. Auch die

Nachtflüge sind nicht notwendig. Wenn die Politik die Rahmenbedingungen ändern würde, könnte die Fracht auch tagsüber abgewickelt werden – ohne Schaden für die Volkswirtschaft.

Viele Flughäfen gehören zumindest zum Teil der öffentlichen Hand. Was bedeutet dieser Einfluss für das tägliche Geschäft?

Thießen: Die Politik greift zwar in der Regel nicht direkt in die Geschäftstätigkeit von Flughäfen ein, aber sie setzt die Rahmenbedingungen. Davon profitieren die Flughäfen meist: Ausbaupläne werden genehmigt, schärfere Lärmvorschriften verhindert, Flugrouten werden nach dem geringsten Kerosinverbrauch der Airlines genehmigt und nicht nach der Maßgabe, dass sie über möglichst wenig bewohnte Gebiete

führen. Die Politiker sind in der Regel bemüht, die Flughäfen in ihrer Region so gut wie möglich zu fördern, statt die Wohlfahrt in der Region insgesamt.

Was sind die Nachteile der Verquickung mit der Politik?

Thießen: Es gibt sehr weitreichende negative Folgen durch politische Entscheidungen. Die Luftverkehrspolitik könnte die Fluglärmproblematik zum Beispiel durch Gebühren entschärfen. Aber es werden nicht die richtigen Weichen gestellt.

Was sind weitere Beispiele für politische Fehlentscheidungen?

Thießen: In Berlin war die Entscheidung gegen den rund 40 Kilometer entfernten Standort in Brandenburg und für Schönefeld eine klare Fehlentscheidung. Die Berliner Politiker wollten unbedingt einen Flughafen nahe dem Stadtgebiet. Nun fehlen neben allen anderen Problemen auch Wachstumschancen in Schönefeld. Überall auf der Welt werden derzeit die Großflughäfen deutlich außerhalb der Städte gebaut. In Kassel ist der Flughafen mit einem politisch gewünschten Gefälligkeitsgutachten unterstützt worden. Später hat er sich als wirtschaftlich nicht tragbar erwiesen. In Frankfurt Hahn hat es die Politik versäumt, die Billigflieger an den Flughafen zu binden, nachdem der Ausbau staatlich finanziert wurde. Jetzt sind sie weg.

Zur Person



Friedrich Thießen ist Professor für Finanzwirtschaft an der Technischen Universität Chemnitz. Der gebürtige Bonner hat sich mit

der regionalwissenschaftlichen Wirkung von Luftverkehr in verschiedenen Veröffentlichungen beschäftigt. (Foto: TU Chemnitz/Christine Kornack)

Große Flug

Große deutsche sind heute zu m im Besitz der öf wie Köln/Bonn u den sich zu 100 Bund, Ländern u Frankfurter Flug tiert. Gut 51 Proz Stadtwerken, gu Lufthansa, 35 Pr sitz, fünf Prozent menthaus Lazar

B
grün
erle

ER
ST

SONNTAG
GROSSE

EVENT

- Unsere dekori
- Unglaublich schmu
- Tolles
- Foodm Supper
- Lecker

Mehr De

Pflanzen Breuer
Am Apfelbäumch
Mo.–Fr. 9:00–19:3