

# Mit Millionen für Billigflieger hat sich Köln-Bonn sein Wachstum erkaufte

Handelsblatt vom 17. Juli 2018

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/flughafen-mit-millionen-fuer-billigflieger-hat-sich-koeln-bonn-sein-wachstum-erkaufte/22808884.html?ticket=ST-2727452-NzIct7ig7HfGdUuBIR4r-ap2>

Der Flughafen Köln-Bonn floriert als Standort für Billigflieger. Doch der Airport hat über 130 Millionen Euro ausgegeben, um die Passagierzahlen aufzupeppen.

Düsseldorf, Frankfurt Sein Aufhebungsvertrag war schon unterschrieben, aber diesen Fototermin wollte [Michael Garvens](#) noch genießen. Es war Montag, der 18. Dezember 2017, als der Geschäftsführer des Flughafens Köln-Bonn seine letzte Rekordpassagierin begrüßte.

Die junge Frau wollte gerade ihren [Eurowings](#)-Flug einchecken, als Garvens schon mit einem armlangen Gutschein auf sie wartete. Die zwölfmillionste Kundin des Jahres sollte gefeiert werden. Es folgten Händeschütteln, Blitzlichtgewitter und ein Garvens in Feierlaune. „Einen besseren Auszustand kann ich mir nicht wünschen“, sagte der Noch-Chef. „Dieses Ereignis steht für den stetigen Erfolgskurs, auf dem sich unser Airport befindet.“

So gefiel sich Garvens, fünfzehn Jahre lang. 2002 trat er als Geschäftsführer an, damals fertigte [der Flughafen Köln-Bonn](#) fünf Millionen Passagiere pro Jahr ab. Dass ihre Zahl danach immer nur stieg, pries Garvens als Ausweis seines Erfolgs. Der Haken an seiner Strategie: Es handelte sich um ein Wachstum auf Kosten der Profitabilität.

Dem Handelsblatt liegen Auszüge aus der Buchhaltung des Flughafens vor. Sie zeigen ein Unternehmen, das unter Führung von Garvens allein in den vergangenen vier Jahren mehr als 130 Millionen Euro ausgab, um seine Passagierzahlen aufzupeppen. 2017 waren es 40 Millionen Euro, um Fluglinien wie [Eurowings](#) und [Ryanair](#) zu unterstützen.

Im Gegenzug buchten diese Airlines verstärkt Verbindungen über den Flughafen. So wuchs der Umsatz, aber nicht der Gewinn – im Gegenteil: Das jüngste veröffentlichte Betriebsergebnis betrug 20,5 Millionen Euro – 2002 lag es fast doppelt so hoch.

Die Zahlen werfen ein neues Licht auf die Garvens-Ära, die Ende 2017 abrupt endete. Dem neuen Aufsichtsratschef Kurt Bodewig war aufgefallen, dass am Flughafen etwas nicht stimmte. Dutzende von Managern wurden bezahlt, ohne dass sie arbeiteten. Beim Leiter der Rechtsabteilung, mit dem Garvens sich überworfen hatte, hielt dieser Zustand 14 Jahre lang – dann ging er in Ruhestand.

Es gab weitere Seltsamkeiten. Fragwürdige Zahlungen an eine Logistikfirma, Garvens soll auch Privatflüge zu erstaunlich günstigen Konditionen abgerechnet haben. Im Dezember 2017 unterschrieb der Flughafenchef einen Aufhebungsvertrag.

Trotzdem seien alle Vorwürfe falsch, betonte Garvens' Anwalt, Rolf Bietmann. Niemals habe sich sein Mandant etwas zuschulden kommen lassen, sondern immer nur das Beste für den Flughafen gewollt.

Eine These, die vielerorts bis zuletzt hielt. Einer „Schlammschlacht“ sei Garvens zum Opfer gefallen, berichtete der Kölner „Express“ und beschrieb, wie die Mitarbeiter ihrem Chef kurz vor Weihnachten eine Abschiedsseite auf [Facebook](#) einrichteten. Einer schrieb: „Ohne Sie wäre unser Flughafen nicht da, wo er heute ist. Danke dafür!“

Und nun das. Schwarz auf weiß steht in der Buchhaltung, dass Garvens' Fixierung auf die Passagierzahlen wirtschaftlich kaum zu rechtfertigen war. Sein Flughafen steigerte den Umsatz zwischen 2006 und 2016 zwar um 25 Prozent auf 319 Millionen Euro, das operative Ergebnis aber stagnierte. So fehlte Geld für Investitionen in die Zukunft.

Dabei propagierte Garvens seine Strategie als besonders visionär. Als einer der ersten Flughafenchefs in [Deutschland](#) holte er Billigflieger wie Ryanair und Eurowings an seinen Standort. „Wir haben bereits vor 15 Jahren unsere Strategie konsequent auf das Low-Cost-Geschäft ausgerichtet“, sagte Garvens Anfang 2017. „Wer als Flughafen wachsen will, kann es sich deshalb nicht mehr leisten, auf Low Cost zu verzichten.“

Doch warum wachsen, wenn es nicht der Rentabilität dient? Mit den steigenden Passagierzahlen mag der Bonus von Garvens gestiegen sein. Doch weil gleichzeitig die Profitabilität des Flughafens sank, musste das Unternehmen an Stellen sparen, die keinem Fluggast geheimer sein konnten.

### **Zu wenig Geld für Brandschutz**

„Es bestehen 236 Brandschutzmängel mit der Kennzeichnung ‚Gefahr an Terminal 1‘“, stand in einem Prüfbericht der Dekra 2015. „Die Betriebssicherheit und Wirksamkeit der Anlagen konnte nicht bestätigt werden.“ Gleichzeitig ist vermerkt: Die zuständigen Behörden seien über die notwendigen Sanierungsmaßnahmen „nur wenig detailliert informiert“ gewesen.

So blieben selbst erkannte Schwachstellen jahrelang bestehen. Eine mangelhafte Brandschutzklappe sei im August 2014 von der Dekra protokolliert worden, heißt es in dem Bericht. „Der Mangel wurde erst nach zweimaliger Aufforderung und Fristverlängerung der Dekra mit erheblicher Verzögerung beseitigt. Die Abnahme war im April 2017.“

Der Flughafen weist die Vorwürfe zurück: „Sämtliche brandschutztechnischen Anlagen werden gemäß den gesetzlichen Bestimmungen regelmäßig von unabhängigen externen Sachverständigen überprüft. Sollten Mängel festgestellt werden, werden sie unverzüglich abgearbeitet“, so ein Sprecher.

Insider berichten allerdings, dass der Aufsichtsrat erst Ende 2017 von den Problemen erfahren habe. Die Ermittlungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY zeigten jedenfalls Risse in Garvens' Erfolgsfassade. Zwar bestehe „aktuell keine Gefahr für Leib und Leben“. Doch für eine Lösung der Brandschutzprobleme fehle einfach das Geld.

„Auf Basis aktueller Erkenntnisse ist ein Budget von acht Millionen Euro erforderlich“, stellten die Prüfer fest. Dann zitierten sie, wie die Flughafenführung mit diesem Notstand umging: „Teilsanierungen müssen das wirtschaftlich Mögliche berücksichtigen (zwei bis drei Millionen per anno).“

Das nüchterne Fazit der Prüfer in dem Bericht aus dem Dezember 2017: Der Flughafen Köln-Bonn orientiere sich bei der Beseitigung von Brandschutzmängeln „nicht an der tatsächlichen Notwendigkeit, sondern an wirtschaftlichen Möglichkeiten“.

Nach einer Erklärung für diese Praxis gefragt, widersprach der Flughafen den Prüfern. In einer schriftlichen Stellungnahme hieß es, sämtliche Mängel würden „unverzüglich in enger Abstimmung mit den externen Fachleuten abgearbeitet“. Wie die Prüfberichte dann das Gegenteil beschreiben konnten, blieb offen.

So hinterlässt Garvens einen zwiespältigen Eindruck. „Der Flughafen Köln-Bonn ist eine ruhende Prinzessin, die nur wachgeküsst werden muss“, sagte er bei seinem Antritt 2002. Schon im ersten Halbjahr 2003 betrug das Plus dann 55 Prozent – ein unglaublicher Wert. Bis 2017 hatte Garvens die Zahl der Fluggäste pro Jahr um sieben Millionen gesteigert.

Doch die Vergünstigungen, die er den Billigfluggesellschaften einräumte, überstiegen bei Weitem das, was der Flughafen beispielsweise in den Brandschutz hätte stecken können. Germanwings beziehungsweise Eurowings erhielten 2016 zusammen für Kurz- und Mittelflugstrecken 14 Millionen Euro Rabatte auf die fälligen Gebühren, bei Ryanair waren es allein fast 15 Millionen Euro.

Auf der Langstrecke legte Garvens sogar unter dem Strich drauf. Eurowings erhielt für Interkontinentalflüge fast 300.000 Euro Zuschuss, die eigentlich fälligen Lande- und Abfertigungsgebühren entfielen. Ein Minusgeschäft von fast sechs Millionen Euro. Alles in allem verlor der Flughafen Köln-Bonn hier vier Euro pro Passagier.

## **Leistung ohne Gegenleistung**

Nicht nur die Höhe, auch der Umgang mit den millionenschweren Wohltaten für Fluggesellschaften werfen Fragen auf. Laut internen Unterlagen wurde in entsprechenden Verträgen mit den Airlines keine Gegenleistung vereinbart. Das ist kritisch. „Nachweise der Gegenleistung der Airlines sind zwingend zu dokumentieren“, heißt es in einem Bericht der Wirtschaftsprüfer. „Sofern keine Gegenleistung erbracht wird, handelt es sich um Rabatte, die umsatzverkürzend zu behandeln sind.“

Laut Flughafeninsidern wurden die Kosten für diese Praxis intern verschleiert. „Der Flughafen hat nach Entgeltordnung gegenüber der Airline abgerechnet und vereinnahmt“, berichtet ein Beteiligter. „Dies wurde auch zu 100 Prozent als Erlöse verbucht. Dann wurden die Rabatte wiederum an die Airlines ausgezahlt. Diese Auszahlungen wurden als Kosten an anderer Stelle ausgewiesen.“

Im Ergebnis mussten so diejenigen Airlines, die keine Privilegien erhielten, die erhöhten Kosten ausgleichen. Zu den Kunden, an denen der Flughafen am meisten verdiente, gehörten Frachtflieger wie Fed-Ex und UPS.

Ist das erlaubt? Starthilfen für Airlines, die an einem Flughafen neue Strecken anbieten wollen, sind in der Branche zwar durchaus üblich.

Manchmal bieten ausländische Tourismusministerien Vergünstigungen. Der Grund: Airlines fliegen ungern neue Flughäfen an, weil die Rentabilität der Strecken schwer vorzuberechnen ist.

„Maßnahmen für Streckenförderungen“ durch die Flughäfen bieten für die Airlines die Möglichkeit, dieses Risiko zu drosseln. Sogenannte „Kick-back“-Zahlungen sind dagegen verboten.

Deshalb gibt es für Streckenförderungen klare Vorgaben. Die EU-Kommission verfasste dazu 2014 aktualisierte Leitlinien. Demnach entsprechen „Vereinbarungen zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen“ dann den Regeln der Marktwirtschaft, wenn sie „inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen“.

„Verdeckte Rabatte für bestimmte Airlines strukturieren den jeweiligen Markt auf unzulässige Weise. Das ist wettbewerbsrechtlich hochproblematisch“, sagt Kartellrechtler Dietmar Reich von der Kanzlei Beiten Burkhardt. Mehr noch: Die Eigentümer des Flughafens sind zu je knapp einem Drittel die Bundesrepublik Deutschland, das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Köln, der Rest verteilt sich auf Bonn und zwei Landkreise aus der Region. „Die EU-Behörden können indirekte Zuschüsse staatlicher Unternehmen als unzulässige Beihilfen werten“, so Reich.

Für die Wettbewerbswächter ist entscheidend, ob ein Flughafen „die Kosten aus der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten decken“ kann. Prinzipiell müssen Förderprogramme auf drei Jahre beschränkt sein. Zudem dürfen die Beihilfen höchstens 50 Prozent der mit der Strecke verbundenen Flughafenentgelte betragen.

Werden diese Regeln gebrochen, folgen Strafen. Ryanair und der Reisekonzern [Tui](#) mussten 2016 finanzielle Anreize zurückzahlen, die der Flughafen Klagenfurt gewährt hatte. Bei Ryanair handelte es sich um zwei Millionen Euro, bei [Tui](#) waren es 10,7 Millionen Euro. In dem gleichen Verfahren wurden dagegen Anlaufbeihilfen für die [Lufthansa](#)-Tochter [Austrian Airlines](#) sowie die damals noch tätige [Air Berlin](#) für regelkonform erklärt.

## **Koste es, was es wolle**

Am Flughafen Köln-Bonn stehen den Fluglinien diese Prüfungen womöglich bevor. Das Bundeskartellamt antwortete auf Anfrage, ihm sei der Sachverhalt nicht bekannt. Als das Handelsblatt den Flughafen fragte, schaltete er gleich einen bekannten Medienanwalt ein. Er schrieb, die Förderung von Flugstrecken sei üblich und rechtlich zulässig. Es könne „weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht von einem wie auch immer gearteten Fehlverhalten unserer Mandantin die Rede sein“.

Ryanair verwahrte sich auf Nachfrage gegen die Annahme von „Kick-backs“. Der Begriff sei unzutreffend. Ein Ryanair-Sprecher sagte: „Wir verhandeln mit unseren Flughäfen marktübliche Vereinbarungen, die voll und ganz den Wettbewerbsregeln entsprechen.“ Details nannte er nicht – wie auch Konkurrent Eurowings. Zwar sei richtig, dass es „Förderprogramme“ für Airlines gebe. Aber, betonte eine Eurowings-Sprecherin: „Wir bitten um Verständnis, dass wir zu Eigenart und Höhe etwaiger in Anspruch genommener Förderprogramme keine Angaben machen. Es handelt sich um wettbewerbsrelevante Informationen.“

Eines ist sicher: Sollte sich bewahrheiten, dass der Flughafen Köln-Bonn 15 Jahre lang unerlaubte Kick-backs zahlte, würde dies nicht nur den ausgeschiedenen Geschäftsführer noch schwer beschäftigen. Denn Garvens waltete nicht allein.

An seiner Seite agierte seit 2001 Athanasios Titonis als technischer Geschäftsführer. Als er im Januar auf das Jahr 2017 zurückblickte, war seine Wortwahl kaum von der Garvens' zu unterscheiden. „Die Entwicklung unserer Passagier- und Frachtzahlen zeigt, wie gut der Köln-Bonn-Airport aufgestellt ist“, sagte Titonis. „Diese Erfolgsgeschichte soll 2018 fortgeführt werden.“

Frei nach dem Motto: Koste es, was es wolle. Eine Praxis, die nun der neue Aufsichtsrat Friedrich Merz bewerten muss.

-----

Doch die Vergünstigungen, die er den Billigfluggesellschaften einräumte, überstiegen bei Weitem das, was der Flughafen beispielsweise in den Brandschutz hätte stecken können. Germanwings beziehungsweise Eurowings erhielten 2016 zusammen für Kurz- und Mittelflugstrecken 14 Millionen Euro Rabatte auf die fälligen Gebühren, bei Ryanair waren es allein fast 15 Millionen Euro.

Auf der Langstrecke legte Garvens sogar unter dem Strich drauf. Eurowings erhielt für Interkontinentalflüge fast 300.000 Euro Zuschuss, die eigentlich fälligen Lande- und Abfertigungsgebühren entfielen. Ein Minusgeschäft von fast sechs Millionen Euro. Alles in allem verlor der Flughafen Köln-Bonn hier vier Euro pro Passagier.

### **Leistung ohne Gegenleistung**

Nicht nur die Höhe, auch der Umgang mit den millionenschweren Wohltaten für Fluggesellschaften werfen Fragen auf. Laut internen Unterlagen wurde in entsprechenden Verträgen mit den Airlines keine Gegenleistung vereinbart. Das ist kritisch. „Nachweise der Gegenleistung der Airlines sind zwingend zu dokumentieren“, heißt es in einem Bericht der Wirtschaftsprüfer. „Sofern keine Gegenleistung erbracht wird, handelt es sich um Rabatte, die umsatzverkürzend zu behandeln sind.“

Laut Flughafeninsidern wurden die Kosten für diese Praxis intern verschleiert. „Der Flughafen hat nach Entgeltordnung gegenüber der Airline abgerechnet und vereinnahmt“, berichtet ein Beteiligter. „Dies wurde auch zu 100 Prozent als Erlöse verbucht. Dann wurden die Rabatte wiederum an die Airlines ausgezahlt. Diese Auszahlungen wurden als Kosten an anderer Stelle ausgewiesen.“

Im Ergebnis mussten so diejenigen Airlines, die keine Privilegien erhielten, die erhöhten Kosten ausgleichen. Zu den Kunden, an denen der Flughafen am meisten verdiente, gehörten Frachtflieger wie Fed-Ex und UPS.

Ist das erlaubt? Starthilfen für Airlines, die an einem Flughafen neue Strecken anbieten wollen, sind in der Branche zwar durchaus üblich.



### [Infografik So schlecht schneiden deutsche Flughäfen im internationalen Vergleich ab](#)

Manchmal bieten ausländische Tourismusministerien Vergünstigungen. Der Grund: Airlines fliegen ungern neue Flughäfen an, weil die Rentabilität der Strecken schwer vorzuberechnen ist. „Maßnahmen für Streckenförderungen“ durch die Flughäfen bieten für die Airlines die Möglichkeit, dieses Risiko zu drosseln. Sogenannte „Kick-back“-Zahlungen sind dagegen verboten.

Deshalb gibt es für Streckenförderungen klare Vorgaben. Die EU-Kommission verfasste dazu 2014 aktualisierte Leitlinien. Demnach entsprechen „Vereinbarungen zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen“ dann den Regeln der Marktwirtschaft, wenn sie „inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen“.

„Verdeckte Rabatte für bestimmte Airlines strukturieren den jeweiligen Markt auf unzulässige Weise. Das ist wettbewerbsrechtlich hochproblematisch“, sagt Kartellrechtler Dietmar Reich von der Kanzlei Beiten Burkhardt. Mehr noch: Die Eigentümer des Flughafens sind zu je knapp einem Drittel die Bundesrepublik Deutschland, das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Köln, der Rest verteilt sich auf Bonn und zwei Landkreise aus der Region. „Die EU-Behörden können indirekte Zuschüsse staatlicher Unternehmen als unzulässige Beihilfen werten“, so Reich.

Für die Wettbewerbswächter ist entscheidend, ob ein Flughafen „die Kosten aus der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten decken“ kann. Prinzipiell müssen Förderprogramme auf drei Jahre beschränkt sein. Zudem dürfen die Beihilfen höchstens 50 Prozent der mit der Strecke verbundenen Flughafenentgelte betragen.

Werden diese Regeln gebrochen, folgen Strafen. Ryanair und der Reisekonzern [Tui](#) mussten 2016 finanzielle Anreize zurückzahlen, die der Flughafen Klagenfurt gewährt hatte. Bei Ryanair handelte es sich um zwei Millionen Euro, bei [Tui](#) waren es 10,7 Millionen Euro. In dem gleichen Verfahren wurden dagegen Anlaufbeihilfen für die [Lufthansa](#)-Tochter [Austrian Airlines](#) sowie die damals noch tätige [Air Berlin](#) für regelkonform erklärt.

### **Koste es, was es wolle**

Am Flughafen Köln-Bonn stehen den Fluglinien diese Prüfungen womöglich bevor. Das Bundeskartellamt antwortete auf Anfrage, ihm sei der Sachverhalt nicht bekannt. Als das Handelsblatt den Flughafen fragte, schaltete er gleich einen bekannten Medienanwalt ein. Er schrieb, die Förderung von Flugstrecken sei üblich und rechtlich zulässig. Es könne „weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht von einem wie auch immer gearteten Fehlverhalten unserer Mandantin die Rede sein“.



## Flughafen Köln-Bonn Neue Vorwürfe gegen Ex-Flughafenchef Garvens – verschenkte Parktickets sorgen für Ärger

Ryanair verwahrte sich auf Nachfrage gegen die Annahme von „Kick-backs“. Der Begriff sei unzutreffend. Ein Ryanair-Sprecher sagte: „Wir verhandeln mit unseren Flughäfen marktübliche Vereinbarungen, die voll und ganz den Wettbewerbsregeln entsprechen.“ Details nannte er nicht – wie auch Konkurrent Eurowings. Zwar sei richtig, dass es „Förderprogramme“ für Airlines gebe. Aber, betonte eine Eurowings-Sprecherin: „Wir bitten um Verständnis, dass wir zu Eigenart und Höhe etwaiger in Anspruch genommener Förderprogramme keine Angaben machen. Es handelt sich um wettbewerbsrelevante Informationen.“

Eines ist sicher: Sollte sich bewahrheiten, dass der Flughafen Köln-Bonn 15 Jahre lang unerlaubte Kick-backs zahlte, würde dies nicht nur den ausgeschiedenen Geschäftsführer noch schwer beschäftigen. Denn Garvens waltete nicht allein.

An seiner Seite agierte seit 2001 Athanasios Titonis als technischer Geschäftsführer. Als er im Januar auf das Jahr 2017 zurückblickte, war seine Wortwahl kaum von der Garvens' zu unterscheiden. „Die Entwicklung unserer Passagier- und Frachtzahlen zeigt, wie gut der Köln-Bonn-Airport aufgestellt ist“, sagte Titonis. „Diese Erfolgsgeschichte soll 2018 fortgeführt werden.“

Frei nach dem Motto: Koste es, was es wolle. Eine Praxis, die nun der neue Aufsichtsrat Friedrich Merz bewerten muss.

## **Mit Millionen für Billigflieger hat sich Köln-Bonn sein Wachstum erkauf**

Der Flughafen Köln-Bonn floriert als Standort für Billigflieger. Doch der Airport hat über 130 Millionen Euro ausgegeben, um die Passagierzahlen aufzupeppen.



Sönke Iwersen



[Volker Votsmeier](#)



[Jens Koenen](#)

17.07.2018 - 19:30 Uhr [Kommentieren](#)

Düsseldorf, Frankfurt Sein Aufhebungsvertrag war schon unterschrieben, aber diesen Fototermin wollte [Michael Garvens](#) noch genießen. Es war Montag, der 18. Dezember 2017, als der Geschäftsführer des Flughafens Köln-Bonn seine letzte Rekordpassagierin begrüßte.

Die junge Frau wollte gerade ihren [Eurowings](#)-Flug einchecken, als Garvens schon mit einem armlangen Gutschein auf sie wartete. Die zwölfmillionste Kundin des Jahres sollte gefeiert werden. Es folgten Händeschütteln, Blitzlichtgewitter und ein Garvens in Feierlaune. „Einen besseren Ausstand kann ich mir nicht wünschen“, sagte der Noch-Chef. „Dieses Ereignis steht für den stetigen Erfolgskurs, auf dem sich unser Airport befindet.“

So gefiel sich Garvens, fünfzehn Jahre lang. 2002 trat er als Geschäftsführer an, damals fertigte [der Flughafen Köln-Bonn](#) fünf Millionen Passagiere pro Jahr ab. Dass ihre Zahl danach immer nur stieg, pries Garvens als Ausweis seines Erfolgs. Der Haken an seiner Strategie: Es handelte sich um ein Wachstum auf Kosten der Profitabilität.

Dem Handelsblatt liegen Auszüge aus der Buchhaltung des Flughafens vor. Sie zeigen ein Unternehmen, das unter Führung von Garvens allein in den vergangenen vier Jahren mehr als 130 Millionen Euro ausgab, um seine Passagierzahlen aufzupeppen. 2017 waren es 40 Millionen Euro, um Fluglinien wie [Eurowings](#) und [Ryanair](#) zu unterstützen.

Aktuelle Club-Events

Event of the Handelsblatt Banking Summit  
Tuesday, August 28 | 3 - 6 p.m. | Kap Europa Frankfurt

# BREXIT

HOW WILL IT AFFECT GERMANY'S  
FINANCIAL HUB FRANKFURT AND  
THE GERMAN BANKING INDUSTRY?

Handelsbl  
GLO







Im Gegenzug buchten diese Airlines verstärkt Verbindungen über den Flughafen. So wuchs der Umsatz, aber nicht der Gewinn – im Gegenteil: Das jüngste veröffentlichte Betriebsergebnis betrug 20,5 Millionen Euro – 2002 lag es fast doppelt so hoch.

Die Zahlen werfen ein neues Licht auf die Garvens-Ära, die Ende 2017 abrupt endete. Dem neuen Aufsichtsratschef Kurt Bodewig war aufgefallen, dass am Flughafen etwas nicht stimmte. Dutzende

von Managern wurden bezahlt, ohne dass sie arbeiteten. Beim Leiter der Rechtsabteilung, mit dem Garvens sich überworfen hatte, hielt dieser Zustand 14 Jahre lang – dann ging er in Ruhestand.



Luftfahrt

## Flughafen Köln/Bonn



**Umsatzerlöse** in Mio. Euro

300

150

178,8



Es gab weitere Seltsamkeiten. Fragwürdige Zahlungen an eine Logistikfirma, Garvens soll auch Privatflüge zu erstaunlich günstigen Konditionen abgerechnet haben. Im Dezember 2017 unterschrieb der Flughafenchef einen Aufhebungsvertrag.

Trotzdem seien alle Vorwürfe falsch, betonte Garvens' Anwalt, Rolf Bietmann. Niemals habe sich sein Mandant etwas zuschulden kommen lassen, sondern immer nur das Beste für den Flughafen gewollt.

Eine These, die vielerorts bis zuletzt hielt. Einer „Schlamm Schlacht“ sei Garvens zum Opfer gefallen, berichtete der Kölner „Express“ und beschrieb, wie die Mitarbeiter ihrem Chef kurz vor Weihnachten eine Abschiedsseite auf [Facebook](#) einrichteten. Einer schrieb: „Ohne Sie wäre unser Flughafen nicht da, wo er heute ist. Danke dafür!“

Und nun das. Schwarz auf weiß steht in der Buchhaltung, dass Garvens' Fixierung auf die Passagierzahlen wirtschaftlich kaum zu rechtfertigen war. Sein Flughafen steigerte den Umsatz zwischen 2006 und 2016 zwar um 25 Prozent auf 319 Millionen Euro, das operative Ergebnis aber stagnierte. So fehlte Geld für Investitionen in die Zukunft.

Dabei propagierte Garvens seine Strategie als besonders visionär. Als einer der ersten Flughafenchefs in [Deutschland](#) holte er Billigflieger wie Ryanair und Eurowings an seinen Standort. „Wir haben bereits vor 15 Jahren unsere Strategie konsequent auf das Low-Cost-Geschäft ausgerichtet“, sagte Garvens Anfang 2017. „Wer als Flughafen wachsen will, kann es sich deshalb nicht mehr leisten, auf Low Cost zu verzichten.“

Doch warum wachsen, wenn es nicht der Rentabilität dient? Mit den steigenden Passagierzahlen mag der Bonus von Garvens gestiegen sein. Doch weil gleichzeitig die Profitabilität des Flughafens sank, musste das Unternehmen an Stellen sparen, die keinem Fluggast geheuer sein konnten.

### **Zu wenig Geld für Brandschutz**

„Es bestehen 236 Brandschutzmängel mit der Kennzeichnung ‚Gefahr an Terminal 1‘“, stand in einem Prüfbericht der Dekra 2015. „Die Betriebssicherheit und Wirksamkeit der Anlagen konnte nicht bestätigt werden.“ Gleichzeitig ist vermerkt: Die zuständigen Behörden seien über die notwendigen Sanierungsmaßnahmen „nur wenig detailliert informiert“ gewesen.

So blieben selbst erkannte Schwachstellen jahrelang bestehen. Eine mangelhafte Brandschutzklappe sei im August 2014 von der Dekra protokolliert worden, heißt es in dem Bericht. „Der Mangel wurde erst nach zweimaliger Aufforderung und Fristverlängerung der Dekra mit erheblicher Verzögerung beseitigt. Die Abnahme war im April 2017.“

Der Flughafen weist die Vorwürfe zurück: „Sämtliche brandschutztechnischen Anlagen werden gemäß den gesetzlichen Bestimmungen regelmäßig von unabhängigen externen Sachverständigen überprüft. Sollten Mängel festgestellt werden, werden sie unverzüglich abgearbeitet“, so ein Sprecher.



*Michael Garvens*

Seine 15-jährige Amtszeit als Chef des Flughafens Köln-Bonn endete 2017 abrupt.

(Foto: picture alliance / Horst Galusch)

Insider berichten allerdings, dass der Aufsichtsrat erst Ende 2017 von den Problemen erfahren habe. Die Ermittlungen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft EY zeigten jedenfalls Risse in Garvens' Erfolgsfassade. Zwar bestehe „aktuell keine Gefahr für Leib und Leben“. Doch für eine Lösung der Brandschutzprobleme fehle einfach das Geld.

„Auf Basis aktueller Erkenntnisse ist ein Budget von acht Millionen Euro erforderlich“, stellten die Prüfer fest. Dann zitierten sie, wie die Flughafenführung mit diesem Notstand umging: „Teilsanierungen müssen das wirtschaftlich Mögliche berücksichtigen (zwei bis drei Millionen per anno).“

Das nüchterne Fazit der Prüfer in dem Bericht aus dem Dezember 2017: Der Flughafen Köln-Bonn orientiere sich bei der Beseitigung von Brandschutzmängeln „nicht an der tatsächlichen Notwendigkeit, sondern an wirtschaftlichen Möglichkeiten“.

Nach einer Erklärung für diese Praxis gefragt, widersprach der Flughafen den Prüfern. In einer schriftlichen Stellungnahme hieß es, sämtliche Mängel würden „unverzüglich in enger Abstimmung

mit den externen Fachleuten abgearbeitet“. Wie die Prüfberichte dann das Gegenteil beschreiben konnten, blieb offen.

So hinterlässt Garvens einen zwiespältigen Eindruck. „Der Flughafen Köln-Bonn ist eine ruhende Prinzessin, die nur wachgeküsst werden muss“, sagte er bei seinem Antritt 2002. Schon im ersten Halbjahr 2003 betrug das Plus dann 55 Prozent – ein unglaublicher Wert. Bis 2017 hatte Garvens die Zahl der Fluggäste pro Jahr um sieben Millionen gesteigert.