

Euro Neuer Job für Asmussen

Jörg Asmussen, bis vor Kurzem Staatssekretär im Bundesarbeitsministerium, hat eine neue Aufgabe: Der Finanzexperte wird für das Berliner Jacques Delors Institut an einem Bericht zur Reform der Europäischen Währungsunion mitarbeiten, der bis zum Herbst vorgelegt werden soll. Neben Asmussen gehören dem Gremium der frühere italienische Minis-

terpräsident Enrico Letta, der französische Exhandelskommissar Pascal Lamy sowie der Berliner Ökonom Henrik Enderlein an. Es gehe um „praktikable Vorschläge für eine vertiefte finanzpolitische Zusammenarbeit in der Eurozone“, so Asmussen. Der geplante Wechsel des Karrierebeamten auf einen Vorstandsposten bei der staatlichen KfW-Bank war kürzlich gescheitert, weil Asmussen sich geweigert hatte, seinen Wohnsitz nach Frankfurt zu verlegen. *msa*



WDR-Intendant Tom Buhrow

Importe 17 Milliarden Euro beim Öl gespart

Die Deutschen haben 2015 erheblich weniger für Ölimporte ausgeben müssen als im Vorjahr. Die Rechnung fiel laut Bundesamt für Wirt-

schaft und Ausfuhrkontrolle mit 32,5 Milliarden Euro um 17,1 Milliarden Euro niedriger aus als noch im Jahr 2014. Eine Tonne Öl kostete rund 356 Euro, gut ein Drittel weniger als zuvor. Bei der Liste der wichtigsten Bezugsländer hat sich dagegen wenig geändert. An der Spitze steht nach wie vor mit einigem Abstand die Russische Föderation. Sie deckt ein Drittel des deutschen Ölbedarfs, gefolgt von Norwegen und Großbritannien. Das Land mit den weltgrößten Reserven allerdings, Saudi-Arabien, folgt auf der Liste erst auf Platz Nummer elf – knapp vor Dänemark. *aju*



Öltanker

PAUL LANGROCK / ZENIT

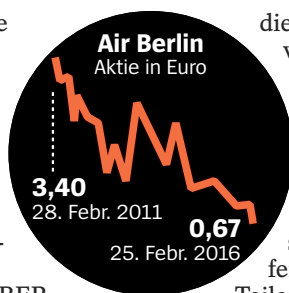
Rundfunkbeiträge WDR rechnet sich arm

Dem Westdeutschen Rundfunk (WDR) droht ein millioenschweres Fiasko. Die für die Berechnung des Rundfunkbeitrags für ARD, ZDF und Deutschlandradio zuständige Kommission zur Ermittlung des Finanzbedarfs (KEF) hat festgestellt, dass der größte ARD-Sender (rund 1,2 Milliarden Euro Gebühreneinnahmen pro Jahr) sich ärmer gerechnet hat, als er wirklich ist. Dabei geht es um die Summe von 60,7 Millionen Euro – dieses Geld stellte die Anstalt für

Instandhaltungen zurück. Eigentlich waren die Mittel beispielsweise für Sanierungsarbeiten des im Jahr 1974 gebauten Filmhauses des Senders in der Kölner Innenstadt vorgesehen. Allerdings wurde das Geld bisher nicht für die geplanten Bauarbeiten ausgegeben. Der WDR argumentierte gegenüber den Prüfern, dass man die Liquidität ja „beireitgehalten“ habe. Das konnten die KEF-Kontrolleure nicht nachvollziehen und wollen deshalb die 60,7 Millionen Euro von den für die kommenden vier Jahre beantragten Gebühreneinnahmen streichen. *mum*

Die Samstagsfrage - Ist Air Berlin noch zu retten?

Das Ende von Deutschlands zweitgrößter Fluglinie heraufzubeschwören ist mittlerweile zu einer Art Volkssport geworden. Der Gemischtwarenladen mit Charter-, Fern- sowie Kurz- und Mittelstreckenflügen im Angebot habe keine Zukunft, heißt es, und erweise sich für seinen Großaktionär, die arabische Fluglinie Etihad, als Fass ohne Boden. Also einfach weg damit, das Unternehmen irgendwann pleitegehen lassen? Vorsicht. Neben den Mitarbeitern, den Kunden und dem Management des geplanten Berliner Großflughafens BER gibt es noch eine weitere Interessengruppe, die auf Air Berlin nicht verzichten will und sollte: die Lufthansa-Führung. Was passieren kann, wenn eine Airline vom Markt verschwindet, lässt sich am Beispiel der früheren ungarischen Staatslinie Malév studieren. Kaum hatte sie im Februar 2012 ihren Dienst eingestellt, übernahm der irische Billiganbieter Ryanair die meisten frei gewordenen Start- und Landezeiten in Budapest und anderswo. Flughäfen wollen schließlich auch Geld ver-



dienen. Ähnliches könnte passieren, wenn Air Berlin verschwände und die sogenannten Slots an wirklich gefährliche Konkurrenten wie Easyjet oder Ryanair fielen. Das kann nicht im Interesse der Lufthansa sein. Gleichzeitig braucht ihr Konzernchef Carsten Spohr dringend zusätzliche Flugzeuge, um mit seiner neuen Eurowings wie geplant zum drittgrößten Low-Cost-Anbieter in Europa aufzusteigen. Aus eigener Kraft wird er das kaum schaffen. Warum also sollte Air Berlin als Ganzes oder in

Teilen nicht eines Tages bei der Lufthansa-Tochter landen? Spohr hat Eurowings so konstruiert, dass weitere Flugbetriebe dort unterschlüpfen können und er mittelfristig sogar die Mehrheit abgeben kann. Zunächst müsste jedoch Etihad seine Air-Berlin-Beteiligung aufgeben. Außerdem müssten die EU-Kartellbehörden zustimmen. Einen marktbeherrschenden Einfluss hätten beide Gesellschaften zusammen wohl ohnehin nicht angesichts der starken Konkurrenz – bis auf wenige Strecken. Die könnte man ja aufgeben. *did*