

Fraport und die griechischen Flughäfen – die nächsten Skandale

Ralf Kliche, 21.02.2017

Der 1. Februar 2017 ist vergangen. Das hätte eigentlich ein denkwürdiges Datum sein sollen: Die Fraport AG hatte im Oktober 2016 angekündigt, dass sie zum 1. Februar 2017 den Flughafen von Thessaloniki als ersten aus dem Paket der 14 privatisierten griechischen Regionalflughäfen übernehmen wolle. Und? Nichts ist passiert! Auf einer griechischsprachigen Wirtschaftsseite gab es einen kurzen Hinweis auf eine Verschiebung bis Mitte März, und das war es - zur Begründung wurde auf „technische Probleme“ verwiesen, z.B. auf den ausstehenden Vertragsabschluss mit der Feuerwehr über Dienstleistungen im Flughafen.¹ Deutsche Medien, die angesichts der anstehenden Bundestagswahlen und der neuen Frontlinien gegenüber einer protektionistischeren USA gerade den Kampf um den Grexit wieder in die Berichterstattung heben, haben nicht berichtet.

Bewegung ist in die – griechische – Diskussion geraten², nachdem Christina Tachios, eine ehemalige Abgeordnete der hierzulande als „linksliberal“ einsortierten Partei *To Potami*, berichtete, dass Finanzierungsprobleme und vielleicht auch Verbindungen zur aktuell immer noch nicht abgeschlossenen Beurteilung durch die europäischen Kreditgeber im Hintergrund stehen, zumindest wenn man den üblichen „gut informierten Kreisen“ Glauben schenken will.³ Tatsache jedenfalls ist, dass mit der Übernahme des Flughafens von Thessaloniki durch Fraport auch die Anzahlung von 1,234 Mrd. Euro an den griechischen Staat zu leisten ist, wie sie im Übernahmevertrag vereinbart worden war. Den hatte die griechische Privatisierungsbehörde HRADF (auf Griechisch TAIPED) in der Umsetzung des 3. Memorandums mit einem Übernahmekonsortium bestehend aus dem deutschen Fraport-Konzern und der griechischen Unternehmensgruppe Copelouzos abgeschlossen und damit viel Widerstand ausgelöst.

Die Zahlung über die 1,234 Mrd. Euro ist bislang nicht erfolgt. Offensichtlich verfügen die Käufer nicht über ausreichend liquide Mittel. Bei der Finanzierung mittels eines erforderlichen Bankkredits gibt es bislang keine Einigung, wie dieser Kredit an Fraport abzusichern sei. Einbezogen in die Fraport-Finanzierung sind: die Europäische Investitionsbank (EIB), die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD), die Internationale Finanz-Corporation als Abteilung der Weltbank-Gruppe für private Übernahmen (IFC) sowie die griechische Alpha-Bank. Sie haben sich mit Beratern der griechischen Privatisierungsbehörde HRADF und Fraport-Führungskräften für mehrere Tage in London getroffen, um die offenen Fragen zu klären. Über Ergebnisse wurde nichts bekannt.

Die Plattform *The Press Project*, die sich schon durch die Veröffentlichung des Vertragstextes mit Fraport große Verdienste um die Publizierung der Ausplünderung Griechenlands erworben hat, hat nun die Zusammenhänge weiter durchleuchtet und weitere Details ans Tageslicht befördert, über die wir wohl keine Informationen aus den hiesigen „Qualitätsmedien“ erwarten dürfen.

Schon am 24.01.2017 hatte Thanos Kamilali die Liquiditätssituation der an der Flughafenübernahme beteiligten Unternehmen analysiert und war zu dem Schluss gekommen, dass ihnen eine Finanzierung aus eigener Kraft nicht möglich ist.⁴

Hinsichtlich *Fraport* kommt er angesichts der am 30. September 2016 offiziell bekannt gegebenen Zahlen zu dem Ergebnis, dass trotz einer hohen Unternehmensrentabilität einer Liquidität von 1 Mrd. Euro Schulden in Höhe von 3,6 Mrd. Euro gegenüberstehen und sich die Liquidität perspektivisch eher noch verschlechtern wird. Nun ist an der Einbeziehung von Banken in die Finanzierung einer solchen Investition nichts Ungewöhnliches. Auffallend ist allerdings schon, dass sich der Finanzdirektor von Fraport Griechenland, Evangelos Baltas, über die zögerliche Kreditvergabe griechischer Privatbanken beschwerte und jetzt das Kapital maßgeblich aus europäischen Mitteln (letztlich also Steuermitteln) kommen soll, nicht mehr von Seiten privater Investoren.

¹ <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1199190/metatithetai-sta-mesa-martiou-i-paraxoriston-14-aerodromion> (vom 30.01.2017)

² Die hier genannten Artikel gehen auf die Recherche von Triantafillia Thiesing-Kostopoulou zurück. Ohne ihre Anregung wäre dieser Artikel nicht geschrieben worden. Danke!

³ <http://www.protagon.gr/epikairota/giati-kathysterei-i-apokratikopoiisi-twn-perifereiakwn-aerodromiwn-44341338886> (vom 24.01.2017)

⁴ <https://www.thepressproject.gr/article/106221/Fakelos-FRAPORT-meros-1o-Lefta-den-uparxoun> (vom 24.01.2017)

Noch bizarrer ist, dass es sich Kamilali zufolge bei dem Partner der Fraport im Übernahmekonsortium, der *Slentel Limited*, hinter dem die Copelouzos-Gruppe steht, um ein Ein-Mann-Unternehmen handelt. Und dieses Unternehmen soll 35% des Konsortiums repräsentieren und steuern. Die *Slentel Limited* wurde Anfang 2011 in Zypern registriert, mit einem Stammkapital von doch immerhin 5.000 Euro. Was für ein Partner in so einem Geschäft! Offensichtlich liegt auch ein Bericht eines unabhängigen Wirtschaftsprüfers vor, der den zypriotischen Behörden schon im November 2014 vorgelegt wurde, also bereits bevor die griechische Privatisierungsbehörde die Privatisierungsverträge mit dem Konsortium ratifizierte. Danach besteht das Unternehmen nur aus einer Frau Giannoula Georgiou, die im Januar 2012 als Unternehmensleiterin benannt wurde. Für 2013 soll bei einem Umsatz von 0 Euro ein Verlust von 13.845 Euro angefallen sein, wonach von dem Eigenkapital nicht mehr viel übrig sein dürfte... Ist hier vielleicht der Ausdruck „Briefkastenfirma“ angebracht? Was wurde mit dieser Konstruktion bezweckt?

Kamilali jedenfalls beschließt seinen Artikel mit folgender Formulierung: „Ein Unternehmen mit Schulden in Höhe von 3,6 Milliarden und eins mit einem Kapital von 5.000 Euro. Was kann da noch schief gehen?“

Nach der Veröffentlichung des Artikels von Christina Tachios hat Thanos Kamilali noch einmal nachgelegt und deren Aussage aufgegriffen, dass der griechische Staat bereit sei, bei fortbestehenden Finanzierungsproblemen den Kredit an Fraport abzusichern, um das Privatisierungsvorhaben nicht zu gefährden. Wenn es tatsächlich eine solche Bereitschaft geben sollte, hieße das, dass der griechische Staat (und die griechischen Steuerzahler) auch noch die Risiken des Kolonialvertrages übernimmt, der ihm aufgezwungen wurde. Angesichts der inzwischen wieder aufgebauten Drohkulisse um den Grexit und der breiten Propaganda, dass Griechenland seinen Verpflichtungen aus den Memoranden nicht (ausreichend) nachkomme, ist eine solche Demonstration des Wohlverhaltens durch die griechische Regierung durchaus vorstellbar. Dass die Gegenseite keinerlei Hemmungen oder Grenzen bei der Ausplünderung des Landes kennt, ist hinlänglich belegt.

Ins Bild passt dabei, dass gerade jetzt durch deutsche Journalisten die Bedeutung von Malta als Steueroase innerhalb der EU recherchiert und publiziert wurde⁵. Auch Fraport (wie insgesamt 1616 Firmen mit deutscher Beteiligung) verfügt dort über entsprechende Briefkastenfirmen und nutzt diese zur „legalen Steuerhinterziehung“. Wie schon der Kolonialvertrag zur Flughafenprivatisierung seine besondere Note dadurch bekommen hatte, dass Fraport sich mehrheitlich in öffentlichem Eigentum befindet, gilt auch hier, dass z.B. die hessische Landesregierung und damit auch die *Grünen* als Partei mitverantwortlich für die Steuervermeidungstricks von Fraport sind. Dass Sven Giegold, Vertreter der Grünen im Europäischen Parlament, dagegen wettet, ist kein Widerspruch. Eben dieses Europäische Parlament hat übrigens am 16.02.2017, an demselben Tag, an dem SZ und Monitor über den Umgang mit der Steueroase berichteten, einen Resolutionsentwurf des griechischen Abgeordneten Nikos Chountis von der *LAE*⁶ abgelehnt. Chountis wollte festgestellt wissen, dass es sich bei dem Konzessionsvertrag für die 14 Flughäfen um das Ergebnis politischen Drucks auf ein EU-Mitgliedsland zu Lasten der öffentlichen Interessen und der Beschäftigten in Griechenland handelt, der auch nicht mit den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen und Wettbewerbsrecht in Einklang steht.⁷

Gemeinsam mit Sofia Sakorafa, EU-Parlamentarierin für *Syriza* und ehemalige Olympiateilnehmerin im Speerwurf, sowie Notis Marias, unabhängiger EU-Parlamentarier (bis zu seinem Hinauswurf in der Kammenos-Partei *Unabhängige Griechen, ANEL*) unterstützt er den wieder aufgeflamten Widerstand in der griechischen Bevölkerung gegen die Flughafenprivatisierung. Besonders aktiv ist dabei derzeit eine Bürgerinitiative in Chania auf Kreta, dessen Flughafen ebenfalls zum Fraport-Paket gehört. Ef.Syn, die Zeitung der Redakteure berichtet fortlaufend.⁸

⁵ <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/eil-viele-deutsche-haben-maltesische-firmen-offenbar-nicht-dem-finanzamt-gemeldet-1.3382847#redirectedFromLandingpage> , vgl. auch den Fernsehbeitrag von Monitor: <http://www1.wdr.de/daserste/monitor/videos/video-malta-besuch-im-steuerparadies-100.html>

⁶ LAE ist die *Syriza*-Linksabspaltung um Lafanzanis nach der Unterschrift von Tsipras unter das dritte Memorandum. Chountis hat sein Mandat im EU-Parlament noch zu Zeiten der ersten Tsipras-Regierung von dem ausscheidenden Manolis Glezos als Nachrücker übernommen.

⁷ <https://www.thepressproject.gr/article/107539/Fraport-Offshore-uparxoun>

⁸ Z.B. <http://www.efsyn.gr/arthro/exosi-stin-fraport-prospathisan-na-kanoyin-oi-haniotes> (vom 01.02.2017) oder <http://www.efsyn.gr/arthro/germano-i-ependytes-toy-aera> (vom 08.02.2017) oder <http://www.efsyn.gr/arthro/efikti-i-akyrosi-tis-symvasis-me-ti-fraport> (vom 21.02.2017)

Schon am 07.02.2017 veranstaltete die Bürgerinitiative gegen die Abtretung des Flughafens Chania eine Pressekonferenz gemeinsam mit Vassilis Alevizopoulos, dem Vorsitzenden der Gewerkschaft der Angestellten in der griechischen zivilen Luftfahrt OSYPA. Dabei wurde vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen kritisiert, dass Fraport offensichtlich nicht in Lage sei, seinen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, insbesondere auch nicht hinsichtlich der zugesagten Investitionen in die Infrastruktur der Flughäfen über 300 Mio. Euro in den nächsten 4 Jahren. Alevizopoulos kritisierte in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass Fraport unqualifizierte Personen nach nur einem Monat Schnellschulung im Fluglotsenbereich einsetze und so die Sicherheit des Flugverkehrs gefährde.

Die Kritiker argumentierten schließlich, dass der Konzessionsvertrag rück-abzuwickeln sei, da Fraport nicht in der Lage sei, seine eingegangenen Vertragszusagen termingerecht zu erbringen.

Fraport selbst versuchte, die Stimmung durch Erklärungen gegenüber Ef.Syn zu beruhigen: Alles in Butter! Fraport habe schon 400 Personen eingestellt, es sollen weitere 150-160 dazukommen und am Ende seien 96% des Personals Griechen. Man stehe in einem guten Verhältnis zu den Gewerkschaften und die Zusammenarbeit mit den Ministerien klappe vorzüglich. Nur noch einige praktische Fragen wie die sanitären Anlagen müssten geklärt werden. Die Finanzierung sei selbstverständlich gesichert – allerdings ohne dazu nähere Angaben zu machen.

Am 20.02. 2017 haben nun die Bürgerinitiative und die genannten drei EU-Parlamentarier den Druck in einer gemeinsamen Veranstaltung in Chania verstärkt. Angesichts der jüngsten Verschiebung der Zahlung der zugesagten 1,23 Mrd. Euro von Fraport an die griechische Regierung sei ein Spielraum für die Kündigung der Konzession entstanden. In die gleiche Richtung argumentiert auch der regionale Parteiverband von Syriza: „Wenn nach dem Inkrafttreten der Abtretung der Konzessionär nicht in der Lage ist, seinen Pflichten und seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, erhält der Staat die Möglichkeit zur Vertragskündigung.“

Als neue, jetzt vierte Frist für die Vertragsumsetzung und damit die Zahlung der 1,23 Mrd. ist nun der 15. März 2017 festgelegt worden. Wir werden sehen, was bis dahin passiert.

Unterdessen haben die Mitglieder der "Bürgerinitiative gegen den Verkauf des Flughafens" schon Anfang Februar versucht, aktiv zu werden: Den Fraport-Mitarbeitern waren bis Ende Januar Räumlichkeiten am Flughafen Chania zur Verfügung gestellt worden, um die Übernahme vorzubereiten. In einer „Begehung“ fordert die Bürgerinitiative, den nun unberechtigten Aufenthalt dieser Personen zu beenden. Es handele sich um eine illegale Besetzung öffentlichen Eigentums. Der Kommandant der Polizeistation hat dies mit der Begründung abgelehnt, dass dazu ein Gerichtsbeschluss erforderlich sein. Ein Verwaltungsvertreter hat zugesagt, die Luftverkehrsbehörde in Athen zu kontaktieren, um die Legalität der Anwesenheit von Fraport-Mitarbeitern am Flughafen zu klären.