

Zahlreiche Vertragsbedingungen heute gehen noch auf diese Zeit zurück. Dabei war insbesondere hilfreich, dass es der Troika gelungen war, eine von der griechischen Regierung weitgehend unabhängige Treuhandgesellschaft (HRDAF) nach deutschem Vorbild zu installieren, die dann die eigentlichen Verkaufsverhandlungen führte. Ihr Chef Pitsiorlas, früher auch Berater für Wirtschaftsfragen in Diensten der EU, organisierte und organisiert den Ausverkauf des Landes zum Wohle internationaler Investoren, er ist noch immer im Amt. Nachdem die Regierung Tsipras zunächst versucht hatte, nach ihrem Wahlsieg im Januar 2015 gegen die Privatisierungen vorzugehen, die sie als krisenverschärfend verurteilte, musste sie mit der Niederlage im dritten Memorandum auch die Fortsetzung der Privatisierungen erklären. Es scheiterte auch ihr Versuch zu verhindern, dass die Investoren sich nur die lukrativen Flughäfen herauspicken, während der griechische Staat auf den defizitären Flughäfen sitzen bleibt, die zur Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsinfrastruktur betrieben werden müssen.

Neben dem Verkauf des Hafens von Piräus an den chinesischen Cosco-Konzern ist im Memorandum explizit die Privatisierung der 14 Regionalflughäfen Teil der Kapitulationsbedingungen. Und dies eröffnet den Blick auf die besonders perfide Interessenverknüpfung zwischen politischem und ökonomischem Handeln bei dem Fraport-Deal.

1910, kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs hat der deutschnationale Unterstützer deutscher Kolonialpolitik und spätere Reichskanzler Gustav Stresemann die Arbeitsteilung von deutschem Staat und deutschem Kapital noch relativ schlicht formuliert: »Die deutsche Industrie muss verlangen, dass, wenn der deutsche Kaufmann hinausgeht in die Welt, wenn er Millionen anlegt in fremden Ländern, wenn es ihm gelingt (...) große und gewaltige Konzessionen in fremden Gebieten zu erringen, dass dann das deutsche Banner über ihm weht.« Dieses imperialistische Programm ist heute vielfach verfeinert Wirklichkeit geworden. Von Ministerpräsident Bouffier wurde berichtet, dass er sich persönlich als Lobbyist für Fraport in den Verhandlungen stark gemacht hat. Als Mehrheitseigner von Fraport sind das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt (zusammen 51,35 Prozent) direkte Nutznießer der abgepressten Privatisierung und der erwarteten Profite. Insofern sind sie ebenso wie auch das Bundeswirtschaftsministerium Teil des politisch-ökonomischen Machtapparates, der sich mit politischem Druck (auch eigene) ökonomische Vorteile verschafft. Und das trifft natürlich auch die in Gremien – z.B. dem Aufsichtsrat von Fraport – aktiven Vertreter von Sozialdemokratie und Grünen: Ihnen sind die Zusammenhänge der Interessenverflechtungen bekannt, sie haben sich aber nie dazu geäußert, auch nicht auf persönliche Ansprache. Und noch eine weitere Verflechtung hat die Durchsetzung erleichtert: Man hat einfach die eigenen Interessenvertreter als Berater der Gegenseite installiert: Berater der griechischen Treuhand wurde die Lufthansa Beratungsgesellschaft, wo doch die Lufthansa selbst mit 8,45 Prozent Anteilseigner von Fraport ist. Unter solchen Bedingungen am Verhandlungstisch kann eigentlich nichts schief gehen...

Was ist also dabei herausgekommen? Ein Konzessionsvertrag mit einer Laufzeit von 40 Jahren mit Option auf eine zehnjährige Verlängerung. Ein von Fraport einmalig entrichteter Kaufpreis von 1,23 Mrd. Euro und jährliche Pachtzahlungen über 23 Mio. Euro. Ist das ein guter Preis oder Schnäppchen? Das ist schwer zu sagen. Je nachdem, ob man die griechischen Neoliberalen oder die Vertreter der Luftfahrtgewerkschaft Osypa fragt, erhält man ganz unterschiedliche Aussagen. Fraport jedenfalls hat 2014 dem Spiegel zufolge ihren operativen Gewinn vor Steuern und Zinsen aus diesem Geschäft für 2016 auf mehr als 90 Mio. Euro beziffert – bei einem

Umsatz von 180 Mio. Euro. Natürlich sind Prognosen über die weitere Entwicklung unsicher, aber alle erwarten, auch angesichts der Kriege und Konflikte in anderen Mittelmeeranrainerstaaten, ein deutliches Anwachsen des Tourismus und damit der Flugbewegungen und Profite. Populäre Touristenziele wie Rhodos, Kos, Mykonos, Santorini und Korfu hatten bereits 2014 und 2015 einen Passagierzuwachs von jeweils fast 20 Prozent. Die Einnahmen auf griechischer Seite hingegen, so ist im Memorandum festgeschrieben, gehen als Privatisierungserlöse an die Banken, deren Kredite zunächst bedient werden müssen, bevor sie im Staatshaushalt zur Bekämpfung der katastrophalen Lage im Land verwendet werden dürfen. Auch dieses Geschäft bestätigt also die Kritik an der Troika, dass es nie um die Rettung Griechenlands, sondern immer um die Rettung der Banken ging, wie erst jetzt gerade durch eine neue Studie der Ökonomen Jörg Rocholl / Axel Stahmer¹ bestätigt wurde.

In dieser Situation ist es Fraport gelungen, den Überlassungsvertrag so zu gestalten, dass sie alle Trümpfe in der Hand behält und der griechischen Seite Risiken und Kosten überlässt. Von Fraport wird der Vertrag bislang geheim gehalten und nicht kommentiert, er wurde aber in griechischer Sprache der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und in relevanten Teilen vom Übersetzungsdienst des Deutschen Bundestages ins Deutsche übersetzt. Dort ist nicht nur geregelt, dass weder Immobiliensteuer noch lokale Abgaben oder Gebühren zu zahlen sind. Auch die Einnahmenseite kann Fraport durch die einseitige Festlegung von Flughafenengebühren, z.B. für Modernisierung und Entwicklung, autonom gestalten. Jeder potentielle Anstieg von Betriebskosten wird hingegen abgewälzt, z.B. führen »erstattungs-fähige Gesetzesänderungen« zu Schadensersatzansprüchen durch Fraport, etwa wenn sich Lohnkosten durch erhöhte Sozialversicherungsbeiträge erhöhen. Aber auch Entschädigungen bei Unfällen, Lohnkosten, die mit der Übernahme von Beschäftigten verbunden sind, Abfindungen bei Entlassungen, Reparaturkosten über mehr als eine Mio. Euro, Gewinnausfälle durch Streiks der Luftfahrtbehörde, Erstattungen für Enteignungen durch Flächenvergrößerungen, Kosten aus erhöhten Lärmschutzanforderungen der EU usw. usw.: alles Kosten, die auf den Staat abgewälzt werden können, während Fraport im Rundum-Sorglos-Paket ihre Profite ohne Risiken sichern kann. Fraport kann nach Gutdünken ihre Geschäftsfelder ausweiten, bei eigenen Subunternehmen bedarf es keiner öffentlichen Ausschreibung. Der Aufsicht staatlicher Stellen entzieht man sich dann noch, indem ein »unabhängiger Ingenieur« mit Aufgaben der Luftfahrtaufsicht installiert wird, der aber von Fraport bezahlt wird. Und am Ende hat Fraport das Recht, bei staatlichen Zahlungsverzögerungen die Vertragslaufzeit zu verlängern.

Wenn angesichts dieser Vertragsbedingungen Fraport-Sprecher Christopher Holschier gegenüber der *Frankfurter Rundschau* davon spricht, dass der Flughafenbetrieb durch Fraport »für alle Beteiligten Vorteile und langfristigen Nutzen bringen wird«, so kann dies nur als bloßer Zynismus bezeichnet werden. Das neoliberale Mantra der »Win-Win-Situation« von Privatisierungen wird ja nicht dadurch wahr, dass es gebetsmühlenartig wiederholt wird.

In seiner Studie vom Februar 2016 über die Privatisierungsindustrie in Europa hat das Transnational Institute aus Amsterdam die Behauptungen, die ja auch von der EU-Kommission geteilt werden, einem Realitätscheck unterzogen. Durch Untersuchungen in sieben Ländern haben sie die Behauptung widerlegt, dass Privatisierungen Regierungen dabei helfen, ihre Schulden zu bezahlen. Sie schreiben: »Privatisierung bedeutet oft Einkommensverlust für den Staat, weil er wertvolle öffentliche Güter zu sehr günstigen Preisen an Unternehmen verkauft.

Profitable staatliche Unternehmen, die jährliche Einnahmen erwirtschaften, werden verkauft, während unrentable Subventionen erfordernde Vermögen in den staatlichen Händen bleiben.« Es gibt ein zweites Argument der Privatisierungsbefürworter, auf das gerade im Falle Griechenlands oft verwiesen wird: Private Unternehmen seien effektiver. Demgegenüber verweisen die Autoren darauf, dass in 34 OECD-Ländern die Durchschnittspreise von Energie und Wasser bei privaten bzw. privatisierten Anbietern deutlich höher liegen. Sie kommen zu dem Schluss: »Es gibt keine wirklichen Beweise dafür, dass Privatisierung zu größerer Effektivität führt.«

Dazu passt, dass Fraport am 7. April 2016 griechischen Medienberichten widersprochen hat, nach denen Fraport in Griechenland zahlreiche Stellen schaffen wolle. Der Fraport-Sprecher wird mit den Worten zitiert: »Das Konsortium hat keinerlei Jobs in Aussicht gestellt«. Nur einem Job dürfte der Vertrag bestimmt genutzt haben: Manager Alexander Zinell, dessen Unterschrift unter dem Fraport-Vertrag steht, wurde im letzten Monat von Fraport zum Chef der griechischen Flughafentochter ernannt. Bestimmt nicht, weil er dem Konzern geschadet hat.

Die Privatisierungen in Griechenland sind beileibe nicht abgeschlossen. Auf der Homepage der griechischen Treuhand ist nachzulesen, was gerade verramscht wird oder noch verramscht werden soll. Dazu zählen z.B. die griechische Eisenbahn, Raffinerien oder auch die Wasserversorgung von Thessaloniki, deren Verkauf schon einmal auch mit Unterstützung von Berliner Privatisierungsgegnern verhindert worden war. Wir wollen auch zukünftig auf die fatalen Folgen von Privatisierungen aufmerksam machen und gegen die Behandlung Griechenlands als einer Art Kolonie innerhalb der EU protestieren. Und dazu zählt auch der Kampf gegen eine EU, die ein Mitgliedsland zu einem Zwischen- oder Endlager unerwünschter Flüchtlinge macht.

Anmerkung:

1 Jörg Rocholl / Axel Stahmer: »Where did the Greek bailout money go?«, ESMT White Paper No. WP –16–02, 2016; in: <http://static.esmt.org/publications/whitepapers/WP-16-02.pdf>

Artikel von Ralf Kliche, erschienen in express, Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit, Ausgabe 5/2016, und im LabourNet Germany im Dossier: [Vertrag unterzeichnet: Fraport übernimmt Betrieb 14 griechischer Flughäfen](#)