

Fraport – dieses Unternehmen bleibt auch im Kommunalwahljahr 2016 in Hessen ein Skandal.



Der mehrheitlich in hessischem Staatsbesitz befindliche deutsche Flughafenbetreiber Fraport hat gegen massiven griechischen Widerstand die Genehmigung zum Betrieb der 14 profitabel arbeitenden Regionalflughäfen des Landes erhalten. Will Athen die übrigen Flughäfen insbesondere auf kleineren Inseln nicht zum Nachteil der Bewohner stilllegen muss es sich für sie weiter verschulden.

Die Griechen wehren sich mit allen Mitteln gegen den Ausverkauf der bislang in öffentlichem Eigentum befindlichen Flughäfen an Fraport. Neben dem anhaltenden Widerstand und Streiks der Flughafenbeschäftigten legte nun der Staatsrat (oberstes Verwaltungsgericht Griechenlands) bei der Wettbewerbskommission in Brüssel ein Veto ein. Gegen den vorangetriebenen Ausverkauf öffentlichen Eigentums argumentiert er, dass es genügt, 30% der Einnahmen der Flughäfen für deren Modernisierung zu nutzen. Kritiker schätzen den Zuschlag für Fraport deshalb noch immer so ein wie Tsipras, bevor er zum Regierungschef aufstieg: als Notverkauf, der Griechenland gleichsam mit vorgehaltener Waffe aufgezwungen wurde.

Fraport erwartet aus dem Griechenland-Deal Umsätze von jährlich mindestens 180 Millionen Euro und einen operativen Gewinn vor Steuern und Zinsen von mehr als 90 Millionen Euro pro Jahr. Im Gegenzug will Fraport einmalig 1,23 Milliarden Euro auf den Tisch legen und dann jährlich 23 Millionen Euro Pacht in den kommenden 40 Jahren. Die Laufzeit kann dann um zehn Jahre verlängert werden.

Die Nettogewinne soll Fraport mit der griechischen Regierung teilen. Befürworter sehen (laut Spiegel-online vom 12.12.15) in dem Deal daher einen Vorteil für beide Seiten: Griechenland bekomme eine dringend benötigte Finanzspritze und signalisiere Investoren zugleich ein geschäftsfreundliches Klima. Fraport werde zudem die Flughäfen aufmöbeln, aus dem ureigensten Interesse, noch mehr Touristen anzuziehen. Und nicht zuletzt, argumentieren Befürworter, bestätige Deutschland mit der Fraport-Unterschrift die gute Perspektive für den griechischen Tourismus.

Zukünftig würde Fraport die Flughäfen der drei Top-Ziele für deutsche Touristen (Korfu, Rhodos und Chania auf Kreta) betreiben, zudem jene auf den weltweit beliebten Inseln Mykonos und Santorini. Auch der Flughafen von Thessaloniki, Griechenlands zweitgrößter Stadt, gehöre zum Übernahmepaket. Im Jahr 2013 wurden an den 14 Profitablen Regionalflughäfen insgesamt 19 Millionen Passagiere abgefertigt. Die bislang unprofitablen Flughäfen darf Griechenland bekanntlich weiter betreiben.

Inzwischen sind einige skandalöse Details aus dem der Regierung Tsipras abgepressten als geheim eingestuftem Privatisierungsvertrags über den Verkauf der Regional-Flughäfen an Fraport vom griechischen Portal The Press Project veröffentlicht worden. Demzufolge könnte Fraport sämtliche Risiken – auch streikbedingte – zukünftig auf den griechischen Staat abwälzen (im Folgenden zusammengestellt vom Griechenland Solidaritätskomitee Frankfurt/Rhein-Main):

- Sollten aufgrund von Gesetzesänderungen für Fraport zusätzliche Betriebskosten entstehen (z.B. hinsichtlich der Arbeitsverträge), so ist die Regierung dafür gegenüber Fraport schadenersatzpflichtig.
- Sollten Beschäftigte bei Arbeitsunfällen verletzt werden oder zu Tode kommen, so hat der Staat dafür aufzukommen. Bei Sachschäden ist er für die Kosten der Behebung verantwortlich.
- Sollte es durch Streikmaßnahmen zu Beeinträchtigungen der Leistungen des Flughafens kommen (gemessen an der durchschnittlichen Zahl von Starts und Landungen je Stunde), so hat Fraport Ansprüche auf finanzielle Entschädigungen durch den griechischen Staat.
- Sollte der Flugverkehr bestreikt werden und der Staat trägt, nach Feststellung der Fraport, dafür die Verantwortung, so können aufgrund des entgangenen Gewinns Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden.
- Alle Kosten für Schäden, die den Betrag von 1 Mio. € jährlich überschreiten, sind durch den griechischen Staat zu übernehmen. Die Kosten für Reparatur oder Ersatz alter Maschinen (Kofferbänder, Klimaanlage) sind über die gesamte Vertragslaufzeit durch den griechischen Staat zu tragen.

- Sollten zukünftig Umweltgutachten für die Flughäfen erstellt werden müssen, so sind alle damit verbundenen Kosten durch den griechischen Staat zu tragen. Das gilt auch für die Umsetzung europäischer Umweltrichtlinien.
- Fraport ist von den für alle anderen in Griechenland geltenden Sonderabgaben für Immobilien befreit.
- Etwaige Schulden und Bankkredite des Unternehmens muss am Ende der Pachtzeit der griechische Staat übernehmen. Nach dem gleichen Muster soll der Staat entlassene Mitarbeiter der bislang staatlichen Unternehmen entschädigen, wenn Fraport sie nicht mehr braucht.
- Der Investor kann jede andere, für die übrigen Unternehmer extra anmelde- und genehmigungspflichtige wirtschaftliche Tätigkeit nach Gutdünken durchführen.
- Fraport kann Angestellte aus Nicht-EU-Staaten, zum Beispiel Flüchtlinge einstellen. Der Staat ist im Gegenzug dazu verpflichtet notwendige Aufenthalts- und Arbeitsgenehmigungen sowie den Familiennachzug zügig zu erlauben.
- Der Staat muss dafür aufkommen, wenn Pächter, wie zum Beispiel ein Autoverleih oder ein Café insolvent werden.
- Fraport kann Planungskosten und Umbauten auf den Staat abwälzen.
- Die für die Flughafensicherheit abgestellte Polizei muss mit einem Sockelbetrag für Telefon, Wasser und Klimatisierung auskommen - oder nachzahlen.

Ohne die erpresserische Drucksituation verursacht durch die Euro-Vierergruppe und die neoliberalen Vertreter der Bundesregierung sowie der Landesregierung von Hessen wäre dieser Vertrag nicht denkbar gewesen. Die grünen und sozialdemokratischen Vertreter im Aufsichtsrat von Fraport müssen sich Fragen

- nach der Rechtmäßigkeit der Vertragsinhalte im Einzelnen gefallen lassen,
- wie es möglich sein kann, dass ein mehrheitlich in hessischem Staatsbesitz befindliche Unternehmen sich auf Kosten der griechischen Beschäftigten bereichern darf.

Anhaltender Fluglärmterror über dem Frankfurter Süden

»**Bescheidene Bilanz**« urteilt die **FAZ** vom 12.02.16 über die Ergebnisse des vom grünen hessischen Verkehrs- und Wirtschaftsminister Al-Wazir veranlassten Testbetriebs mit sogenannten Lärmpausen, einer Umschichtung des Flugbetriebs in der Praxis: »Wenn nach zehn Monaten Test von Lärmpausen am Frankfurter Flughafen 88 Prozent der befragten Betroffenen angeben, morgens davon gar nichts mitbekommen zu haben, sieben Prozent sogar eine Verschlechterung beklagen und nur fünf Prozent eine Lärminderung festgestellt haben, dann ist es verwegen, von einem Erfolg zu sprechen. Zumal für den Abend nur sechs Prozent der Anwohner eine geringere Lärmlast melden, während 91 Prozent sogar eine Verschlechterung wahrgenommen haben«. Bei gegenwärtig kontinuierlich steigendem Passagieraufkommen wird es nicht ausbleiben, dass die heute noch gemessenen aber als solche gar nicht wahrgenommenen Lärmpausen seltener werden. Die Lärmpausentests standen sowieso unter dem Vorbehalt, dass es nicht zu Kapazitätsverlusten im Flugbetrieb kommen dürfte. Selbst die FAZ schlussfolgert: »Die Lärmpausenbilanz ist allerdings nicht dazu angetan, enttäuschte grüne Stammwähler zurückzugewinnen«.

Müssen wir im Kommunalwahljahr gleichzeitig daran erinnern, dass es neben dem Ja der CDU und Grünen auch Schäfer-Gümbels sozialdemokratisches Ja zum Ausbau des Flughafens in unmittelbarer Nähe des bewohnten Frankfurter Südens gibt und dieser sich noch dazu explizit gegen ein Nachtflugverbot von 22 Uhr abends bis sechs Uhr morgens ausgesprochen hat?

Ein Klares Nein zum weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurts sowie zum erpressten Fraport-Deal in Griechenland ist von den politischen Parteien allein von der LINKEN zu hören.

Quelle: https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/fraport-dieses-unternehmen-bleibt-auch-im-kommunalwahljahr-2016-in-hessen-ein-skandal/