

<https://www.taz.de/Archiv-Suche!/5408941&s=&SuchRahmen=Print/>

TAZ, 15.5.2107, Jörg Wimalasena



Ein Güterschiff im Hafen von Thessaloniki © Alexandros Avramidis/Reuters, ZEITonline, 25.4.2017

Thessaloniki wird deutsch

SCHULDEN Die Geldgeber verlangen, dass Griechenland die öffentliche Infrastruktur privatisiert. In Thessaloniki werden nun **Hafen und Flughafen von deutschen Firmen betrieben** – zum Ärger der Gewerkschaften

Aus den Fenstern des Flughafenrestaurants kann man das Flimmern der Luft über dem Vorfeld in der griechischen Mittagshitze beobachten. Es ist stickig und nur wenige Gäste haben sich zum Lunch eingefunden. Dimitris Nanouris zeigt mit dem Finger in Richtung Küste. Dort, nahe Griechenlands zweitgrößter Metropole Thessaloniki, wird gerade eine der Start- und Landebahnen für den Makedonia-Airport ausgebaut. **Finanziert vom griechischen Staat und der EU.** 246 Millionen Euro kostet das Projekt und soll noch mehr Touristen in die Region locken. „Und diese neue Infrastruktur wird **sofort einem privaten Investor überlassen**“, ruft Nanouris.

Der Investor ist das deutsche Unternehmen Fraport, Betreiber des Großflughafens Frankfurt am Main und beteiligt an neun weiteren Flughäfen weltweit. Die Troika aus Europäischer Kommission, Europäischer Zentralbank und Internationalem Währungsfonds verpflichtet Athen dazu, staatliche Unternehmen zu privatisieren, um mit den Erlösen Schulden abzubauen. Auf der Liste standen **14 der insgesamt 37 griechischen Regionallughäfen.** **Fraport gewann 2014 die Ausschreibung des griechischen Privatisierungsfonds** .

Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF). **Knapp 1,2 Milliarden Euro zahlt das deutsche Unternehmen und darf im Gegenzug die Flughäfen 40 Jahre lang betreiben.**

Unter Wert verkauft?

Die Konzessionsvergabe gilt als eines der größten Privatisierungsprojekte im überschuldeten Griechenland. Auch Investitionszusagen von 330 Millionen Euro bis 2020 sind Teil des Deals. Das entspricht etwa 5,9 Millionen Euro pro Flughafen und Jahr. Zusätzlich erhält der griechische Staat 22,9 Millionen Euro jährlich sowie 28,5 Prozent des operativen Gewinns der Fraport-Tochter Fraport Greece.

Dimitris Nanouris findet das zu billig und kämpft gegen die Privatisierung. Er ist Präsident der Gewerkschaft der Flughafenarbeiter und sieht in dem Fraport-Deal einen Ausverkauf der Infrastruktur. Nanouris, 54, Elektroinstallateur, arbeitet seit 27 Jahren am Flughafen. „**Die Flughäfen sind nicht 1,2 Milliarden, sondern geschätzte 10 Milliarden Euro wert**“, sagt er. Die versprochenen Investitionen könne Fraport allein aus den Umsätzen des Flughafens erwirtschaften.

Dass Investitionen in den Flughafen nötig sind, bestreitet Nanouris gar nicht. Der Makedonia-Airport wirkt marode. Die Klimaanlage funktioniert nicht, die Wartehalle ist zu klein. Fraport will nun ein neues Terminal bauen und das alte renovieren. „Die Investitionen hätten wir auch selbst finanzieren können“, ist Nanouris überzeugt. 6,5 Millionen Passagiere habe der Flughafen pro Jahr und sei **profitabel** – genau wie die meisten der anderen Flughäfen, die Fraport übernehme. „**Für die unrentablen Flughäfen muss weiter Griechenland zahlen**“, sagt Nanouris.

Statt Investitionen habe es allerdings erst einmal Gebührenerhöhungen gegeben, klagt der Gewerkschafter. Um 500 Prozent habe Fraport die Ladenmiete für Geschäfte erhöht. Einzelne Reisebüros und Autovermietungen hätten deshalb bereits geschlossen. Auch die Flughafengebühren pro Ticket habe Fraport erhöht – von 12 auf 13 Euro, und die Gebühr soll mittelfristig auf bis zu 18 Euro erhöht werden können.

Die Arbeitnehmer

Einen Skandal sieht Nanouris in der Erhöhung der Abgaben für den großen Duty-Free-Shop. Der griechische Staat habe einen Vertrag mit einem Anbieter, der bisher 5 Prozent des Warenumsatzes an den Flughafen abgeführt habe. Fraport habe die Gebühr auf 23 Prozent erhöht. „**Der Staat zahlt die 18 Prozent Differenz. So was gibt es nur in Griechenland**“, erzählt Nanouris. Eine Anfrage der taz zu einer Stellungnahme ließ Fraport Greece unbeantwortet.

Weitere Anschuldigungen kamen bereits 2016 vom globalisierungskritischen Netzwerk Attac. So sehe der Übernahmevertrag vor, dass der **griechische Staat Flughafenmitarbeiter entschädigen muss, die Fraport nicht weiterbeschäftigt**. Würden Beschäftigte bei Arbeitsunfällen verletzt oder sterben, müsse der Staat zahlen, ebenso bei Gesetzesänderungen, die Betriebskosten erhöhten, und bei Streiks.

Dass der Investor ausgerechnet aus Deutschland kommt, hat für Nanouris einen besonders bitteren Beigeschmack. Deutschland gilt als mächtiger Befürworter der harten Sparpolitik in Griechenland. „**Der deutsche Staat kauft den griechischen Staat**“ sagt Nanouris und verweist auf die knapp 31-prozentige Beteiligung des deutschen Bundeslandes Hessen an

Fraport. Deutsche Unternehmen kauften nun auch Hotels in der Umgebung. „**Die Touristen kommen dann vom deutschen Flughafen ins deutsche Hotel und Griechenland hat nichts davon.**“

Der Weg zum nächsten deutschen Anlageobjekt führt über die Küstenstraße rund um die Bucht von **Thessaloniki**. An der weitläufigen Strandpromenade spazieren Pärchen, im Hintergrund die riesigen Kräne des Hafens. Bis vor Kurzem stand dieser Hafen auch auf der Privatisierungsliste des HRADF. Ende April bekam ein internationales Konsortium für 232 Millionen Euro den Zuschlag für eine 67-prozentige Pachtbeteiligung bis 2051. **Angeführt wird das Konsortium von der Deutschen Invest Equity Partners.**

Über 1,5 Quadratkilometer erstreckt sich das Areal des Mittelmeer-Ports. Auf einer Brachfläche nahe dem Containerterminal steht Triantafillos Afentoulidis. Der 47-jährige Bauingenieur arbeitet seit 2002 im Hafen. Auch er ist Gewerkschaftler, auch er ist gegen die Privatisierung und auch er sieht Staatseigentum unter Wert verkauft. Er deutet auf das Hafenbecken. „Hier sollte einmal ein neues Dock für große Containerschiffe entstehen, der Grund wurde bereits aufgeschüttet.“ 2013 sei das Projekt gestoppt worden. 2014 startete der HRADF die Ausschreibung für die Teilprivatisierung. Wartet auf den Privatinvestor“, habe die Hafenleitung gesagt. „Der macht das alles viel besser.“

Dabei habe es eine Zeit gegeben, in der der Hafen das Projekt selbst habe stemmen können. In der Tat machte die Thessaloniki Port Authority im vergangenen Jahr 14 Millionen Euro Gewinn nach Steuern. „Jahrelang hat der Hafen die Gewinne gespart, um Investitionen zu finanzieren. Stattdessen hat der Staat uns das Geld gestohlen, um die Schulden zu bezahlen“, schimpft Afentoulidis. Durch hohe Dividendenzahlungen habe man dem Hafen 80 Millionen Euro geraubt.

Was war passiert? Bereits seit 1999 ist der Hafen von Thessaloniki eine Aktiengesellschaft. Dem Staat gehören 75 Prozent, der Rest befindet sich in Streubesitz. Jährlich zahlt die Hafengesellschaft eine Dividende. Die betrug für das Geschäftsjahr 2011 etwa recht niedrige 40 Cent pro Aktie. 2011 wurde die Hafengesellschaft in die Privatisierungsliste des HRADF aufgenommen – und die Dividendenzahlungen gingen hoch. 1,50 Euro betrug sie für das Geschäftsjahr 2012. Für 2013 gab es eine Extradividende von 3,40 Euro pro Aktie und zusätzlich eine ordentliche Dividende von 60 Cent. Bei 10 Millionen Aktien entspricht das knapp 40 Millionen Euro. Im Folgejahr konnten sich die Aktionäre – also hauptsächlich der griechische Staat – über eine Dividende von immerhin noch 1,95 Euro freuen – obwohl der Hafen für 2014 einen Gewinn pro Aktie von 0,00 Euro auswies.

Die außergewöhnlich hohe Dividende habe die Regierung für den Schuldendienst genutzt, mutmaßt Afentoulidis. Das Geld für Investitionen war weg. Die Hafenbehörde ließ eine Anfrage der taz unbeantwortet.

Weniger als geplant

Auch hier wären Investitionen bitter nötig. Die Kräne an den Piers sind Relikte aus der Nachkriegszeit, im Verwaltungsgebäude bröckelt die Farbe von der Wand. Jetzt soll die Deutsche Invest Equity mit ihren Partnern investieren.

Afentoulidis ist skeptisch. Für den nötigen Ausbau des Hafens ist laut eines von der Hafenbehörde erstellten Masterplans eine Investitionssumme von 309 Millionen Euro nötig.

Das Konsortium muss aber nur 180 Millionen investieren. Statt 600 Meter solle das neue Dock laut Afentoulidis nun nur 400 Meter lang sein, und weniger Schiffe aufnehmen als geplant. Auch seien die Investoren nicht verpflichtet, den Hafen weiter zu vergrößern. „Warum brauchen wir dann eine Privatisierung?“, fragt Afentoulidis spöttisch.

Der Gewerkschafter fürchtet auch eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. In der Ausschreibung für die Privatisierung gebe es alle möglichen Regulierungen. „**Zu Arbeitnehmerrechten steht dort nichts.**“ Das Gehalt der Hafentarbeiter sei bereits um 35 Prozent reduziert worden.

Die Begeisterung, dass nun ausgerechnet ein deutsches Unternehmen in den Hafen einsteigt, ist auch hier gering. Afentoulidis sagt: „Die Deutschen müssen beweisen, dass sie uns wie Partner behandeln können. Bisher **betrachten sie uns eher als Kolonie.**“ Afentoulidis und auch Flughafen-Gewerkschafter Nanouris haben den Kampf gegen die Privatisierung noch nicht aufgegeben. Im Europaparlament soll dazu eine Anhörung stattfinden, an griechischen Gerichten sind noch Verfassungsklagen anhängig.

Unterdessen verpflichtet sich Athen mit der **Freigabe neuer Gelder, die Privatisierung** weiter voranzutreiben. Unter anderem sollen die **Wasserwerke von Thessaloniki** unter den Hammer. Ein Yachthafen und ein großes Strandgrundstück in der Nähe der Stadt steht - ebenfalls auf der Liste des Privatisierungsfonds. Ob es auch hier Interessenten aus Deutschland gibt, ist nicht bekannt.

„Die Deutschen müssen erst beweisen, dass wir Partner sind. Bisher betrachten sie uns eher als Kolonie“

TRIANTAFILLOS AFENTOULIDIS, 47, HAFENMITARBEITER

Eine Podiumsdiskussion mit dem Autor findet am 16. Mai in Leipzig statt: <http://www.europa-haus-leipzig.de/>