

ZWANGSPRIVATISIERUNGEN IN GRIECHENLAND

Hintergrundmaterial



Zu den Reformauflagen der Troika gegenüber Griechenland gehört zentral die Privatisierung öffentlichen Eigentums. Angeblich soll diese Politik der Konsolidierung der Staatsfinanzen dienen.

Dass dieses Ziel ausgeglichener Haushalte durch die Reformauflagen ungemein ungleich und sozial ungerecht – nämlich: zu Lasten der lohnabhängigen Bevölkerungsmehrheit und der Armen – verfolgt wird, ist beabsichtigt: Ziel ist es, auf diese Weise die Lohnstückkosten zu drücken und die daran gemessene Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Faktisch ist dieses Ziel somit zum Synonym geworden für die Abschaffung des Wohlfahrtsstaats.

Doch davon abgesehen zeigen Studien, dass durch die Privatisierungspolitik das Ziel der Haushaltskonsolidierung noch nicht einmal erreicht wird: Stattdessen werden Gewinne privatisiert und die Risiken und Kosten verstaatlicht. Zudem wird massiv die Korruption befördert.

Die Fraport AG hat mit ihrem griechischen Partnerunternehmen Copelouzos für 14 lukrative Flughäfen für 40 Jahre die Betreiberrechte erworben. Offiziell wird dieser Deal natürlich als ‚Win-Win‘-Situation für beide Seiten dargestellt. Die Details des Vertrags machen jedoch deutlich: Fraport kassiert – Athen zahlt.

In diesem Heft haben wir Dokumente und Artikel zusammengetragen, die den Aspekt der Privatisierung der neoliberalen Reformauflagen in der europäischen Krisenpolitik untersuchen.

Anhand dieser Entwicklungen wird erkennbar, wie es um den Zustand der gegenwärtigen EU bestellt ist.

INHALTSVERZEICHNIS – EDITORIAL: AUSTERITÄTSPOLITIK UND PRIVATISIERUNGEN – PRIVATISIERUNGSSCHWINDEL IN GRIECHENLAND – DEBTOCRACY UND CATASTROIKA – DOKUMENTATION: AUS DEM 3. MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – DOKUMENTATION: AUSZÜGE AUS DEM FRAPORT-ÜBERNAHMEVERTRAG – THIS IS NOT A COUP – JUST ANOTHER DAY IN THE EU – DETAILS ZUM FRAPORT-DEAL: VERTRAGSZUSAMMENFASSUNG – GLOSSAR

Wichtige Informationen, Studien und Berichte:
Zur Krisenpolitik und Widerstand in Griechenland:
<https://griechenlandsoli.com/>

Studien zur Privatisierung in der Euro-Krise:

Transnational Institute (2016)
„Privatising Industry in Europe“

https://www.tni.org/files/publication-downloads/tni_privatising_industry_in_europe.pdf

CEO und TNI: Investitionsschutz in der Krise:
Profiting from crisis:
http://corporateeurope.org/sites/default/files/profitting-from-crisis_0.pdf

plusminus (ARD):

Zwangs-Privatisierung in Griechenland

<https://griechenlandsoli.com/2016/03/31/ard-zwangs-privatisierung-in-griechenland/>

Zur Berichterstattung in den deutschen Medien:

Deutschlandfunk, 02.10.15, Griechenland-Krise in den deutschen Medien

http://www.deutschlandfunk.de/griechenland-krise-in-deutschen-medien-ungefragte.1170.de.html?dram:article_id=328300

IMK: Die Berichterstattung deutscher Medien in der griechischen Staatsschuldenkrise
http://www.boeckler.de/pdf/p_imk_study_45_2016

kultuRRevolution Nr. 69, 12/2015,

Hellas im medialen Zyklopenblick

<http://zeitschrift-kulturrevolution.de/product/hellas-im-medialen-zyklopenblick>

Zur Entwicklung der Schulden und Verwendung der Hilfgelder:

ESMT White Paper, Where did the Greek Bailout Money go?

<http://static.esmt.org/publications/whitepapers/WP-16-02.pdf>

Truth Commission, On public debt, Preliminary Report:

<http://cadtm.org/IMG/pdf/Report.pdf>

Menschenrechtssituation in Griechenland:

UNHCR, Besuchsbericht bei den

Institutionen der EU vom 03.06.2016:

<http://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=20057&LangID=E>

United Nations Human Rights Council
21.04.2016, Report of the Independent Expert on the effects of foreign debt and other related international financial obligations of States on the full enjoyment of all human rights, particularly economic, social and cultural rights on his

mission to Greece

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/HRC/31/60/Add.2

Die verwendeten Bilder stammen aus dem Dokumentarfilm Catastroika.

Mit freundlicher Genehmigung der Regisseure

Redaktion: Ralf Kliche und Jonathan Klein

AG Privatisierung; AG Solidarisches Europa, Attac Frankfurt; Rosa-Luxemburg Stiftung

V.i.S.d.P.: Jonathan Klein, jdKlein@web.deStiftung

EDITORIAL – AUSTERITÄTSPOLITIK UND PRIVATISIERUNGEN

Verhandlungen, Referendum, Kapitulation

Vor etwa einem Jahr wurde in Griechenland die im Januar 2015 gewählte Syriza-Regierung zur Vereinbarung des 3. Memorandums und zur Fortführung der bisherigen Austeritätspolitik gezwungen. Während der Verhandlung hatte Syriza versucht, zumindest eine minimale Abmilderung der neoliberalen Austeritätskur zu erreichen: Ein moderates Programm der „Beendigung der humanitären Krise“ (Energie- und Lebensmittelsubventionen usw. für die Ärmsten), keine weiteren direkten nominalen Senkungen der Löhne und Renten, Aufrechterhaltung der bestehenden Beschränkungen im Hinblick auf Massenentlassungen und keine weiteren Erhöhungen der Mehrwertsteuer. Die Troika hingegen hat diese „roten Linien“ Syrizas nie akzeptiert. Sie beharrten auf der ungebrochenen Fortführung der bisherigen Politik: Neue Kredite – zur Rückzahlung alter Kredite; und als Gegenleistung: immer weiter reichende neoliberale Reformen, sowie die massenhafte Privatisierung von Staatsvermögen.

Die Verhandlungen dauerten über fünf Monate, während denen die griechische Regierung keine der von ihren Kreditgebern geschuldeten Tranchen erhielt, während sie weiterhin der Zahlung aller ihrer Rückzahlungsverpflichtungen an die EZB und den IWF nachkam: mehr als 7 Milliarden Euro oder mehr als 3 Prozent des BIPs wurden zurückgezahlt, bis zur endgültigen Erschöpfung aller öffentlichen Mittel und der Verzögerung, einer Zahlung an den IWF am 30. Juni 2015, aus blanker Notwendigkeit, als die Regierung praktisch kein Geld mehr hatte.

In dieser Zeit wurde die Macht der EZB als zentrales Druckmittel gegen die griechische Regierung eingesetzt. Bereits wenige Tage nach Regierungsantritt wurde das griechische Bankensystem auf künstliche Beatmung umgestellt: Mit der Entscheidung, griechische Staatsanleihen nicht mehr als Garantien zu akzeptieren, war das griechische Bankensystem fortan auf die Ausweitung der Notkredite (ELA) durch die EZB angewiesen.

Am 26. Juni 2015, kurz vor dem Ablauf des 2. Hilfsprogramms, wurde der griechischen Regierung von den Gläubigern ein letzter Vorschlag vorgelegt. Daraufhin kündigte Tsipras ein Referendum für den 05. Juli an, in dem die GriechInnen selbst über dieses Angebot entscheiden sollten. Die Verlängerung des laufenden Hilfsprogramms um eine Woche, um das Referendum halbwegs geordnet durchzuführen, wurde von der Euro-Gruppe abgelehnt; die Notkredite wurden von der EZB nicht mehr weiter ausgeweitet. Um das Finanzsystem vor dem Zusammenbruch zu bewahren, blieben in Griechenland alle Banken bis zum 6. Juli geschlossen. Es wurden nur Barabhebungen bis zu maximal 60 Euro täglich zuge-

lassen. So kam es zur Abstimmung des griechischen Volkes, vor dem Hintergrund geschlossener Banken und in einer Atmosphäre der Angst, geschürt von EU-Politikern und den Medien der griechischen Oligarchen, die die Nein-Stimme als den Weg zur Katastrophe dargestellt hatten. Unternehmer terrorisierten ihre Arbeiter und Angestellten und verlangten offen von ihnen, mit „Ja“ zu stimmen. Doch trotz aller Einschüchterungsversuche und Propaganda, stimmten 61,3% der WählerInnen mit „OXI“ gegen den Vorschlag der Institutionen.

Aber dieser klare Ausdruck des Willens der griechischen Bevölkerungsmehrheit fand keinerlei Gehör. Tsipras und die griechische Regierung kapitulierten vollständig und unterzeichneten das 3. Memorandum. Darin vorgesehen: Mehrwertsteuererhöhung, weitere Einsparungen im Sozialsystem, Streichung der Subventionen für Landwirte, Streichung der Rentenzuschüsse, kein Wiederaufbau des zerstörten Gesundheitssystems, weitere Liberalisierung des Arbeitsmarktes etc. – und: die Nutzung eines Treuhandfonds zur massenhaften Privatisierung von Staatsbesitz. Die zugesagten Kredite werden immer erst kurz vor der nächsten fälligen Rückzahlung alter Kredite freigegeben, um den Reformdruck dauerhaft aufrecht zu halten.

Und heute? – Austeritätspolitik

Die durch das Schuldenregime erzwungene Fortführung der neoliberalen Umgestaltung der Gesellschaft wird also ungebrochen fortgesetzt. Gerade in den letzten Monaten musste die griechische Regierung zahlreichen Anforderungen der Institutionen folgen.

Im Eurogruppen-Treffen am 24. Mai 2016 wurde vereinbart, dass der griechische Staat 10,3 Milliarden Euro an neuen Krediten erhalten soll. Davon bekommt Griechenland im Juni zunächst 5,1 Milliarden Euro ausgezahlt, um fällige Anleihen und Kredite zurückzuzahlen. Diese Gelder fließen größtenteils an die EZB und nationale Notenbanken. Sie erwarten im Juli 2,3 Milliarden Euro für die Tilgung fälliger griechischer Staatsanleihen. Dazu kommen Zinsen von rund 900 Millionen Euro. Außerdem muss Athen im Juli 458 Millionen Euro für die Tilgung älterer Darlehen an den Internationalen Währungsfonds (IWF) überweisen.

Hilfskredite von weiteren 2,4 Milliarden sollen bis August 2016 in drei monatlichen Raten überwiesen werden, damit der Staat offene Rechnungen bei Dienstleistern und Lieferanten begleichen kann, vor allem im Gesundheitswesen. Diese Gelder dienen also unter anderem der Kompensation der Rückzahlungen, die die Syriza-Regierung letztes Jahr, während der Verhandlungen mit der Troika geleistet hatte, ohne neue Kredite ausgezahlt zu bekommen.

Um in den großzügigen Genuss dieser neuen Kredite zu kommen, hatte das griechische Parlament in den vergangenen Wochen im Eilverfahren zwei Spar- und Reformpakete gebilligt und vorher auch noch die Privatisierung des früheren Athener Flughafens Ellinikon in trockene Tücher gebracht. Das war eine der letzten noch offenen Bedingungen, für den erfolgreichen Abschluss der seit vergangenem Herbst laufenden Prüfung und die Auszahlung der nächsten Kredite.

In diesem Gesetzespaket hat sich die griechische Regierung zu weiteren Steuererhöhungen, Rentenkürzungen und höheren Sozialversicherungsbeiträgen verpflichtet. Die zudem vereinbarten Kürzungen belaufen sich auf weitere 5,4 Milliarden Euro, oder 3% des BIP für den Zeitraum 2016 - 2018. Zudem wurde eine Schuldenbremse nach deutschem Vorbild verabschiedet: Weicht der griechische Staat von seinen Haushaltszielen ab, sollen zukünftig automatisch weitere Lohn- und Rentenkürzungen sowie Einschnitte bei den Ausgaben des Staates folgen.

Unter die vorgeschriebenen Steuererhöhungen fällt eine nochmalige Erhöhung der Mehrwertsteuer: von 23 auf 24 Prozent. Betroffen sind fast alle Lebensmittel. Auch Fahrkarten öffentlicher Verkehrsmittel sowie Schuhe und Kleidung werden teurer. Der um 30 Prozent reduzierte Mehrwertsteuersatz für mehrere kleinere Inseln wird abgeschafft; Treibstoffpreise werden erhöht; auf Heizöl wird eine neue Steuer in Höhe von 6,2 Cent pro Liter erhoben.

Zudem muss die Regierung noch eine zweite ‚Reformagenda‘ in Angriff nehmen. Darunter fällt eine weitere Reform des Arbeits- und Streikrechts. Zwar ist das Tarifvertragssystem unter der Politik der Memoranda in Griechenland bereits zerschlagen worden, jedoch verlangen die Kreditgeber weitere Lockerungen beim Kündigungsschutz und eine Einschränkung der Rechte der Gewerkschaften. Die Kreditgeber argumentieren, mit der Arbeitsmarktreform werde Griechenland seine Wettbewerbsfähigkeit steigern.

... und Privatisierungen

Auch wurde daran gearbeitet, den bisherige Privatisierungsfonds zu ersetzen und auszubauen. Zu den Assets des alten Fonds kommen nun massenhaft weitere staatliche Unternehmen und Besitztümer hinzu: Angefangen beim städtischen Nahverkehr, der Hellenischen Post und der Olympic Stadium Management Organization (OAKA), über die Wasserversorgung von Athen und Thessaloniki sowie öffentliche Stromanbieter. Und auch die Kontrolle der Gläubiger über den Fonds wird ausgeweitet: Jüngst hatte sich die Europäische Kommission bereits in die griechische Rechtsprechung eingemischt, indem sie nun fordert, dass EU-Mitarbeiter, die für den griechischen Privatisierungsfonds arbeiten, „Immunität“ erhalten sollten. Die EU intervenierte zwei Tage nachdem Korruptions-

Staatsanwälte in Athen gegen drei Griechen und drei andere EU-Bürger Anklage erhoben – alle sechs Mitarbeiter des griechischen Privatisierungsfonds. Der Vorwurf lautet, sie hätten beim Verkauf öffentlicher Güter einen Millionenschaden für den Staat verursacht.

Im neuen Privatisierungsfonds werden der Direktor und ein Vorstandsmitglied nun direkt vom Europäischen Stabilitätsmechanismus ernannt; die anderen drei Vorstandsmitglieder müssen von ihm gebilligt werden.

Der Widerstand gegen die Privatisierungen ist trotzdem noch immer nicht gebrochen: Die griechische Gewerkschaft OSYPA hat 1200 Mitarbeiter in der Bodenabfertigung und beim Check-in vom 20.6. – 25.6. zum Streik gegen die Privatisierung aufgerufen, betroffen sind vor allem Flughäfen auf Urlaubsinseln. Nachdem die Hafnarbeiter von Piräus ihren inzwischen dreiwöchigen Streik gegen die Privatisierung der Häfen fortsetzen, ist die Situation am 19.6. eskaliert, nachdem große Kreuzfahrtunternehmen (u.a. TUI) gedroht haben, Piräus aus dem Linienverkehr zu streichen, wenn der Streik fortgesetzt wird. Schätzungen über den bislang insgesamt entstandenen Schaden belaufen sich auf 20 Mio. Euro.

Zu dieser Broschüre

In dieser Broschüre soll detailliert über einzelne Beispiele der Privatisierungen als wichtigen Aspekt der Schuldknechtschaft Griechenlands informiert werden. Zunächst drucken wir einen Artikel von Niels Kadritzke aus Le Monde diplomatique vom März diesen Jahres über den **Privatisierungsschwindel in Griechenland** nach, in dem sowohl die allgemeine Bedeutung der neoliberalen Privatisierungsstrategien für die griechische Gesellschaft und Ökonomie dargelegt wird, als auch Beispiele für die Privatisierungspraxis vorgestellt werden. Wir weisen auf zwei viel beachtete und sehr sehenswerte **Dokumentarfilme** zur neoliberalen Auflösung der Demokratie und zu Privatisierungen im internationalen Rahmen hin: **„Debtocracy“** und **„Catastroika“**. Auch der jüngste Film der Regisseure Chatzistefanou und Kitidi **„This is not a Coup – Just another Day in the EU“** wird vorgestellt. Die Filme sind spendenfinanziert und kostenlos im Internet zu sehen. Im Dokumentationsteil drucken wir fast vollständig die Teile des **3. Memorandums zu Privatisierungen** ab. Der bis heute von Fraport geheim gehaltene Vertrag zur Privatisierung von 14 griechischen Regionalflughäfen wurde auf der griechischen Internet-Seite **„The PressProject“** veröffentlicht. Wir veröffentlichen die **Übersetzung der Zusammenfassung des Vertrages** durch eine griechische Arbeitsgruppe. Aus den 300 Seiten des unterschriebenen Gesamtvertrages geben wir **kurze, übersetzte Ausschnitte** wieder, um exemplarisch einen Eindruck von Inhalt und Form des Originals zu ermöglichen. Wir bieten auch ein kurzes **Glossar** mit verwendeten **Abkürzungen**, um das Verständnis zu erleichtern. Wir wünschen eine erhellende Lektüre! *(Die Redaktion)*

Privatisierungsschwindel in Griechenland* von Niels Kadritzke

Seit Jahrzehnten rollte über Europa eine Privatisierungswelle hinweg. Die hat viele Investoren, Banken und Beraterfirmen reich, aber nur wenige Bürger glücklich gemacht. Denn das große neoliberale Versprechen, privatisierte Versorgungsunternehmen könnten ihre Kunden billiger bedienen – mit Wasser, Strom, Verkehrsangeboten –, hat sich regelmäßig als Trug und oft genug auch als Lug erwiesen.

Die neueste Studie des Transnational Institute (TNI) über das Wirken der „Privatisierungsindustrie“ kommt zu dem Schluss, es gebe „keinen Beleg dafür, dass privatisierte Firmen effizienter arbeiten“. Dagegen habe die Privatisierungswelle die Lohnstruktur unterspült, die Arbeitsbedingungen verschlechtert und die Einkommensunterschiede vergrößert (1; siehe hierfür auch: Literaturhinweis auf der Rückseite der Broschüre).

Ein Sonderfall in Sachen Privatisierung ist Griechenland. Im Zuge der Schuldenkrise wird das Land von seinen Gläubigern gezwungen, möglichst viele öffentliche und halböffentlichen Unternehmen zu verkaufen oder zu verpachten – mit dem alleinigen Ziel, die staatliche Schuldenlast abzutragen.

Zwangverkauf ohne wirtschaftlichen Nutzen

Diese Veräußerung öffentlicher Werte ist der absurdste Aspekt der „Rettungsprogramme“, die den Athener Regierungen seit 2010 von der sogenannten Troika aufgebremmt wurden und der griechischen Wirtschaft eine siebenjährige Rezession beschert haben.(2) Einen bankrotten Staat mitten in der Krise zur Privatisierung staatlicher oder halbstaatlicher Unternehmen zu zwingen, ist auch marktwirtschaftlich gesehen grober Unfug. Es bedeutet stets einen „Verkauf zu Discountpreisen“, konstataren die TNI-Autoren.(3) Selbst das berühmte „Tafelberg“ ist in einer tiefen Rezession zu einem fairen Preis nicht loszuschlagen, sein Verkauf erfüllt den Tatbestand der Untreue. Das gilt ganz unabhängig von der Abwägung der gesellschaftlichen Vor- und Nachteile eines „öffentlichen Sektors“.

Dies ist im Fall Griechenland freilich komplizierter als anderswo, denn hier lassen sich durchaus Argumente für bestimmte Privatisierungsvorhaben finden. Etwa bei staatlichen Unternehmen, die traditionell als „Versorgungsbetriebe“ der besonderen Art dienen, weil sie nicht nur ihren Kunden unentbehrliche Leistungen (wie Strom oder Verkehrsverbindungen) bieten. Ihr sekundärer Daseinszweck besteht darin, die Klientel der jeweils herrschenden Regierung mit gut bezahlten, sicheren und häufig bequemen Posten versorgen – auf Kosten der Kunden und der Steuerzahler.

Der klientelistische Missbrauch öffentlicher Unternehmen durch die politische Klasse stellt im Grunde ebenfalls eine „private“ Nutzung“ dar. Das erklärt, warum die Veräußerung öffentlicher Dienstleister bei vielen Griechen keineswegs unbeliebt war. Eine große Mehrheit hat die frühere Teilprivatisierung der Telefongesellschaft OTE oder der nationalen Fluglinie Olympic Airways durchaus begrüßt und findet, dass die OTE und die Olympic seitdem besser und kundenfreundlicher funktionieren. (4)

Die alte Regierung hat vor allem ihre Klientel bedient

Speziell die Olympic war ein staatliches Unternehmen, das krass zu Lasten der Allgemeinheit funktionierte: Trotz riesiger Defizite, die aus dem Staatshaushalt beglichen werden mussten, konnten die Gewerkschaften mithilfe ihrer Patrone in der Regierung die Privilegien der Beschäftigten immer weiter ausbauen. Am dreitesten trieben es die Piloten, die per Streik sogar die Forderung durchsetzen wollten, ihren Sprösslingen einen festen Prozentsatz der Ausbildungsplätze für Nachwuchspiloten zu reservieren. Solche abschreckenden Beispiele machen verständlich, warum drei von vier Griechen noch im April 2011 Privatisierungen „generell für notwendig“ erachteten. (5) Bestärkt wird diese Meinung durch den liederlichen Umgang des griechischen Staates mit seinen Immobilien. Das äußert sich zunächst in der Tatsache, dass die Häuser und Grundstücke im öffentlichen Besitz bis heute nicht lückenlos erfasst sind.

Es zeigt sich aber vor allem darin, dass bis zum Beginn der Krise noch jede Athener Regierung den staatlichen Grundbesitz zur Bedienung ihrer Gefolgschaft genutzt hat, etwa durch preisgünstige Verpachtung von Häusern oder Grundstücken.

Vierorts hat der Staat auch schlicht die Kontrolle über seine eigenen Werte verloren. Als die Inspektoren der Privatisierungsbehörde im Sommer 2012 im peloponnesischen Hafenstädtchen Katakolo den staatlichen Grundbesitz taxieren wollten, erlebten sie eine böse Überraschung: Von 2000 Hektar öffentlicher Flächen waren nur 200 Hektar ungenutzt. Den Rest hatten Einheimische mit Häusern, Geschäften oder Pensionen überbaut (meist ohne Baugenehmigung). Durch diese illegale „Privatisierung“ wurde der Staat um Millionen Euro geprellt. (6)

Ein weiterer Aspekt, der die Akzeptanz von Privatisierungen erhöht, ist die Ebbe in der Staatskasse. Wenn der Verkauf öffentlicher Unternehmen mit Investitionen einhergeht, für die der griechische Staat kein Geld hat, finden viele Griechen das gar nicht schlecht. Zum Beispiel sind zwei Drittel der Bevölkerung für die Privatisierung der staatlichen Eisenbahn ESA, die dringend erforderliche Investitionen verspricht. Und die Bewohner der Insel Skiathos haben nichts dagegen, dass die Ruine eines Xenia-Hotels, das vor 50 Jahren von dem längst bankrotten Staatsunternehmen errichtet wurde, von privaten Investoren gekauft und reaktiviert wird.

Die Privatisierungsproblematik ist in Hellas also komplizierter als anderswo. Zwar wollen auch die meisten Griechen, dass lebenswichtige Dienstleistungen sozial verträglich gestaltet und nicht dem Profitmotiv unterworfen sein sollen. Aber sie stellen sich die Frage, ob die öffentliche Hand ihre Unternehmen auch effizient und kundenfreundlich betreibt. Und ob der bankrotte Staat das Geld dafür hat, inklusive der nötigen Investitionen.

Sinn und Unsinn von Privatisierungsvorhaben

Daraus ergeben sich drei Kriterien, um Sinn und Unsinn von Privatisierungsvorhaben zu ermesen. Zu fragen ist erstens, ob der Erlös für den verkauften Anteil des Unternehmens in einem vernünftigen Verhältnis zu den Gewinnen steht, die der öffentlichen Hand durch die Veräußerung entgehen? Zu fragen ist zweitens, ob die Privatisierung mit neuen Investitionen verbunden wird und wie verbindlich diese garantiert werden. Und drittens kommt es darauf an, welchen Einfluss der Staat in dem veräußerten Unternehmen behält, vor allem bei Entscheidungen über Fragen von strategischer Bedeutung und nationaler Reichweite.

Anhand dieser Kriterien sollen hier drei zentrale griechische Privatisierungsprojekte untersucht werden:

- der Verkauf von 67 Prozent Anteilen der Hafengesellschaft von Piräus (OLP) an das chinesische Staatsunternehmen Chinese Ocean Shipping Company (Cosco);
- die Übernahme des Betriebs von 14 Flughäfen durch ein privates Konsortium unter Führung des deutschen Unternehmens Fraport;
- die Teilprivatisierung der staatlichen Lottogesellschaft Opap zugunsten einer privaten Unternehmergruppe.

Alle drei Projekte wurden schon vor Amtsantritt der Regierung Tsipras durchgezogen (Opap) oder fest vereinbart. Im Fall der OLP und der Flughäfen versuchte die Syriza-Regierung, die Verträge noch zu annullieren oder nachzubessern. Das aber lehnten die Gläubiger (EU, EZB, IWF) strikt ab.

Vorweg ist eine Gemeinsamkeit fast aller Privatisierungsverfahren hervorzuheben. Mit Ausnahme des Flughafenprojekts blieb am Ende des langwierigen Bieterverfahrens nur ein einziger Interessent übrig. Den Zuschlag erhielt also nicht der „meistbietende“ Bewerber, sondern ein monopolistischer Interessent, der außer dem Preis auch eine Latte zusätzlicher Bedingungen diktieren konnte.(7)

Besonders klar wird dies bei der Teilprivatisierung der Hafengesellschaft von Piräus (OLP). Der Kauf von 67 Prozent der OLP (in zwei Etappen) verschafft dem chinesischen Staatskonzern die weitgehende Kontrolle über den größten griechischen Hafen, denn eine Cosco-Tochter betreibt schon seit 2008 zwei der drei Container-Terminals von Piräus (der Pachtvertrag läuft über 35 Jahre).

Ein einziger Bieter für ein großes Stück Piräus

Die Cosco zahlt für ihren OLP-Anteil 368,5 Millionen Euro. Wie sich dieser Preis erklärt, bleibt völlig intransparent. Die griechische Privatisierungsbehörde Taiped hatte das erste Cosco-Angebot für unzureichend erklärt, aber wie viel die Chinesen am Ende draufgelegt haben, blieb ebenso geheim wie die Summe, die Gutachterfirmen als „fairen Preis“ ermittelt hatten.

Stattdessen rechnet die Taiped den „Gesamtwert“ des Deals auf 1,5 Milliarden Euro hoch. Wie sie auf diese Summe kommt, ist ein interessantes Beispiel für kreatives Rechnen. Addiert werden zum einen die geschätzten Abgaben an den griechischen Staat, deren Höhe von den Gewinnen der Cosco abhängt, die heute kein Mensch voraussagen kann. Und zum anderen die zugesagten Investitionen von 350 Millionen Euro, die aber nur fließen werden, wenn die Cosco-Rechnung aufgeht.

Was den ersten Posten betrifft, so ist die Rechnung gezinkt. Bisher bezog die OLP von der Cosco-Tochter für deren zwei Container-Terminals eine jährliche (umsatzabhängige) Pachtsumme von zuletzt 35 Millionen Euro. 67 Prozent dieser Gelder fließen künftig an den OLP-Mehrheitseigner Cosco, wandern also von einer Cosco-Tasche in die andere. Damit entgehen dem griechischen Staat bis zum Ende der Pachtzeit mindestens 700 Millionen Euro. Diese verlorene Summe ist natürlich vom „Gesamtwert“ der OLP-Privatisierung abzuziehen.

Logistischer Umschlagplatz für China

Noch dreister ist die Kalkulation der vereinbarten Investitionssumme: Hier sind auch die EU-Gelder eingerechnet, mit denen der Ausbau des Kreuzfahrtschiff-Anlegers subventioniert werden soll. Die etwa 115 Millionen Euro

*Nachdruck aus dem Blog von LE MONDE diplomatique (http://monde-diplomatique.de/shop_content.php?colD=100071) vom 9. März 2016 mit freundlicher Genehmigung. Für Literaturhinweise im Text: siehe Onlineversion.



aber wären natürlich auch an eine rein staatliche OLP geflossen. Zudem ist die Realisierung der zugesagten Investitionen keineswegs garantiert. Der Kaufvertrag enthält im Gegenteil eine Klausel, wonach Cosco fünf Jahre lang vor Sanktionen geschützt ist, falls sie irgendwelche vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt. (8) Diese verbindliche Berechnung eines fiktiven „Gesamtwerts“ ist den Griechen durchaus bewusst. Deshalb verweisen Athener Banken- und Börsenkreise gern auf die langfristigen volkswirtschaftlichen Effekte, die von dem chinesischen Hafen in Piräus ausstrahlen. Der logistische Umschlagplatz, den die Chinesen für ihre europäischen Export errichten, werde jährlich Einnahmen von 5 Milliarden Euro generieren und 125 000 Arbeitsplätze schaffen. (9)

Solche vollmundigen Voraussagen basieren freilich auf ungesicherten Annahmen: Zum einen geht man davon aus, dass die Chinesen auch das griechische Eisenbahnnetz aufkaufen, für das sie sich in der Tat interessieren. Zum andern wird unterstellt, dass der chinesische Exportboom in Richtung Europa ungebrochen anhält. Beide Annahmen werden in letzter Zeit zunehmend brüchig. Zudem muss man sich fragen, ob Griechenland gut beraten ist, das Filetstück seiner logistischen Infrastruktur nicht nur außer Hand, sondern in dieselben, nämlich chinesischen Hände zu geben.

Attraktive Flughäfen für Deutschland

Diese Frage stellt sich auch bei einer weiteren großen Privatisierung, die bereits abgeschlossen ist. Das deutsche Unternehmen Fraport hat – zusammen mit einem griechischen Oligarchen (10) – für 40 (optional 50) Jahre die Lizenz zum Betreiben und Ausbau von 14 griechischen Flughäfen erworben. Dafür zahlt das Konsortium einmalig 1,23 Milliarden Euro, hinzu kommt eine jährliche Pachtsumme und eine Gewinnabgabe, die dem griechischen Staat in 40 Jahren knapp 8 Milliarden Euro einbringen kann.

Allerdings können die Gegner des Projekts eine Gegenrechnung aufmachen. Schon heute machen die 14 Flughäfen jährliche Gewinne von 150 Millionen Euro, die sich über die gesamte Pachtzeit auf 6 Milliarden Euro summieren würden. Fraport-Finanzchef Zieschang geht davon aus, dass ab 2017 die Erträge seines Unternehmens „allein durch die griechischen Flughäfen [...] um gut 100 Millionen Euro“ zulegen werden. (11) Aber diese Summe wird beträchtlich steigen. Das Pachtkonsortium sieht ein hohes Wachstumspotenzial, vor allem bei den Flughäfen populärer Touristenziele wie Rhodos, Kos, Mykonos, Santorini und Korfu, die bereits 2014 und 2015 einen Passagierzuwachs von jeweils fast 20 Prozent erlebt haben. Aber hat sich das deutsche Unternehmen wirklich nur „dank eines überzeugenden Angebots gegen starke Konkurrenz durchgesetzt“, wie Fraport-Chef Schulte behauptet hat? (12)

Zwei Besonderheiten des Verfahrens stechen ins Auge. Zum einen die Ausschreibung des Pachtvertrags für 14 Flughäfen, die durchweg hochprofitable Objekte sind. Bis Anfang 2013 war noch ein anderes Verfahren geplant: Die 37 Flughäfen waren in zwei Gruppen aufgeteilt, wobei beide eine Mischung von profitablen und defizitären Anlagen darstellten. Somit hätte der Käufer mit einem Teil seiner Gewinne defizitäre Flugplätze auf entfernteren Inseln subventionieren müssen. Dieses ausgewogene Design, das ein „Rosinenpicken“ verhindern sollte, wurde auf Betreiben der Troika verworfen. Deshalb wurden in das erste Privatisierungspaket nur 14 hochprofitable Objekte gepackt.

Es ist ein naheliegender Verdacht, dass diese Entscheidung auf die Zentralmacht der Troika, die deutsche Regierung, zurückgeht. Dieser Verdacht wird durch eine zweite Besonderheit des Verfahrens bestärkt: Zum „technischen Berater“ des Bieterverfahrens berief die Taiped die Lufthansa Consulting GmbH – die Tochter just jenes Unternehmens, das direkt an Fraport beteiligt ist (mit 8,45 Prozent). Hier liegt natürlich ein schwerwiegender Interessenkonflikt vor, der allen Regeln des Anstands – und der EU – für solche Auktionsverfahren zuwiderläuft. Das monieren auch die Autoren der zitierten TTI-Studie, die auf einen weiteren wunden Punkt verweisen.

Die Aktienmehrheit der Fraport AG gehört dem Bundesland Hessen und der Stadt Frankfurt (zusammen 51,35 Prozent), was bedeutet: Dank der Privatisierung öffentlichen Eigentums in Griechenland fließt ein Großteil der Gewinne aus den 14 profitabelsten griechischen Flughäfen 40 Jahre lang in öffentliche Haushalte des Gläubigerlands Deutschland. Damit geht dem griechischen Staat eine langfristige Einnahmequelle verloren, die für die Stabilisierung der öffentlichen Finanzen viel wichtiger wäre als einmalige Privatisierungserlöse, die in die kurzfristige Schuldentilgung fließen.

Die Fraport aber wird ihre Chancen nutzen und ihre griechischen Gewinne ständig maximieren. Dabei setzt sie nicht nur auf steigende Passagierzahlen. Wie Finanzchef Zieschang angekündigt hat, wird vor allem eine „deutliche Vergrößerung und Optimierung der Handelsflächen“ angestrebt, um „recht zügig zusätzliche Umsätze zu generieren“. (13)

Für den Erfolg dieses Konzepts hat sich der Pächter optimale Bedingungen geschaffen, die im Übernahmevertrag festgelegt sind. Zum Beispiel kann er auf ihren Flughäfen allen alten Vertragspartnern und Mietern kündigen und neue Lizenzen vergeben, muss aber die hinausgeworfenen Firmen, Geschäfte oder Restaurants nicht entschädigen. Die Vertragsstrafen hat der griechische Staat zu zahlen. Und nicht nur das. Die Griechen müssen auch Angestellte abfinden, die von der Fraport entlassen werden; sie müssen die Opfer von Arbeitsunfällen entschädigen, die auf Versäumnisse „eines der Vertragspartner“ zurückgehen, auch wenn diese „Vertragspartner“ der

Pächter Fraport ist; sie müssen die Umweltgutachten finanzieren, die bei der Erweiterung eines Flughafens nötig werden. Ja, sie müssen sogar zahlen, wenn sich Ausbaurbeiten wegen archäologischer Funde verzögern. (14)

Ein absolut kontraproduktiver Deal

Diese kleingedruckte Abwälzung von Kosten auf den griechischen Staat ist nicht nur bodenlos zynisch, sie spricht auch den Prinzipien Hohn, die von der EU-Kommission selbst verkündet werden. „Die Privatisierung öffentlicher Unternehmen“ erklärte die Brüsseler Kommission im Oktober 2012, „trägt zur Reduzierung von Subventionen, anderen Transferleistungen oder Staatsgarantien für öffentliche Unternehmen bei“. (15) Im Fall Fraport gilt das Gegenteil: Der Pächter der 14 Flughäfen hat sich den Anspruch auf umfangreiche Subventionen, Transferleistungen und Garantien des verarmten griechischen Staats gesichert. Und natürlich ist er von allen Immobilien- und Gemeindesteuern befreit und generell vor künftigen finanziellen Belastungen geschützt. Die griechische Seite wiederum hat bei Entscheidungen, die ein wichtiger Parameter für den wichtigsten griechischen Wirtschaftszweig sind, nicht mehr mitzureden. Zum Beispiel bei den Landegebühren, die für die touristische Entwicklung einer Insel entscheidend sein können.

Die Verteidiger des Fraport-Deals machen geltend, dass die Sanierung von maroden und kundenfeindlichen Flughäfen – etwa in Korfu und Santorini – ohne ausländische Investitionen nicht zu finanzieren ist. Das stimmt und gilt unter den heutigen Bedingungen für die griechische Wirtschaft insgesamt. Aber dann stellt sich die Frage, warum es nicht möglich sein soll, die griechischen Insel Flughäfen mithilfe von Krediten der Europäischen Investitionsbank (EIB) zu modernisieren. Das würde im Übrigen auch eine neutrale Fachaufsicht über die Planung und Kosteneffizienz des Programms garantieren. Solche produktiven Investitionen würden dem griechischen Staat sichere und wachsende Einnahmen verschaffen – statt der deutschen Fraport und einem griechischen Oligarchen die Bilanz zu sanieren.

Die Entscheidung, den Flughafen von Korfu an ein Frankfurter Unternehmen zu verpachten, „Unser Flughafen ist profitabel, also warum bitteschön sollte man ihn weggeben?“, fragte Kostas Nikolouzos. Gerade weil Griechenland so tief in der Krise steckt, dürfe man das Land nicht der Mittel berauben, „um Wohlstand und Profit zu schaffen, um die Schulden zurückzuzahlen, um wirtschaftlich voranzukommen“. (16)

Wie recht der Mann hat, lässt sich an dem Unternehmen zeigen, das als erster großartiger Privatisierungserfolg gefeiert wurde. Im Oktober 2013 wurden 33 Prozent des staatlichen Lotto- und Sportwettenanbieters Opap für insgesamt 712 Millionen Euro an das Konsortium „Emma Delta“ verkauft.

Das Unternehmen, das dem Private-Equity-Fonds des Tschechen Jiri Smejck und dem griechischen Reeder Giorgos Melissanides gehört, war in der letzten Phase der einzige Bieter.

Der Opap-Skandal

Schon damals wurde der erzielte Preis von der Wirtschaftspresse als dürftiges Ergebnis bewertet. Das war stark untertrieben. 2012 hatte die schuldenfreie Opap einen Gesamterlös von 1,2 Milliarden Euro erzielt, in den Jahren zuvor lag der Gewinn noch höher. Gemessen an vergleichbaren Privatisierungsfällen hätte der Preis mindestens 3,5 Milliarden Euro betragen müssen. (17)

Inzwischen weiß man, dass der Deal noch aus anderen Gründen ein Skandal war. Wie die Zeitung Efimerida ton Syntakton aufdeckte, enthält der Kaufvertrag eine Vereinbarung über „spezielle Entschädigungen“ (specific indemnities) für den Fall, dass das Sportwetten-Geschäft mit Steuern oder Abgaben von mehr als 2 Millionen Euro belastet wird. Nachdem die Syriza-Regierung eine Abgabe von 5 Prozent pro Wettvorgang eingeführt hat, weigert sich die Opap, das Geld abzuführen. Zudem klagt sie gegen den griechischen Staat vor dem Londoner Internationalen Schiedsgericht auf Entschädigungszahlungen von 1 Milliarde Euro. Das ist der jährliche Gewinn, den sich das Unternehmen von der Einführung von Video-Lotterieterminals (VLT) versprochen hat, die sie durch neue staatliche Regelungen blockiert sieht.

Egal wie man zum Geschäft mit dem Glücksspiel steht – für den griechischen Staat wäre die weit bessere Lösung gewesen, die Opap-Anteile zu halten und die steigenden Erträge zu genießen. So steht es auch in einem Fachgutachten von 2010, das dem griechischen Staat empfahl, auf die Entwicklung weiterer Wettformate zu setzen, statt Unternehmensanteile zu verkaufen. Im Sinne einer nachhaltigen Stabilisierung der Staatsfinanzen war der Opap-Verkauf also die schlechteste aller Optionen. Das gilt für die meisten Privatisierungsvorhaben, die in Griechenland unter Krisenbedingungen durchgezogen wurden oder noch geplant sind – mit Ausnahme der Veräußerung staatlicher Immobilien, die von privaten Investoren einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden.

Das heißt keineswegs, die Konservierung des alten Zustands zu rechtfertigen. Die beste Lösung wäre vielmehr ein dritter Weg zwischen Privatisierung und Klientelwirtschaft. Die meisten öffentlichen Unternehmen Griechenlands bedürfen tatsächlich einer radikalen Reform, der Beseitigung von Strukturen, die vor der Krise vor allem eine privilegierte Klientel bedient haben. Wer dem Land wirklich helfen will, sollte den Aufbau effizienter und sparsamer Dienstleister ermöglichen, die den Anspruch, dem „öffentlichen Interesse“ zu dienen, gegenüber Kunden wie Steuerzahlern endlich einlösen würden.

Debtocracy – Catastroika Filmvorstellung

Der Dokumentarfilm *Debtocracy* aus dem Jahr 2011, von Aris Chatzistefanou und Katerina Kitidi untersucht die Ursachen und Folgen der griechischen Staatsschuldenkrise. Wie der Titel erkennen lässt, zeigt der Film, dass Staatsschulden zu einem zentralen Herrschaftsmechanismus geworden sind. So werden Verfassungsprinzipien und parlamentarische Demokratie durch das europäische Schuldenregime faktisch außer Kraft gesetzt. Beispiele anderer Länder werden genannt, die in ihrer Position als Schuldner zur umfassenden gesellschaftlichen Umgestaltung gezwungen wurden, die aber auch Möglichkeiten des Kampfes gegen die Schuldnechtschaft entwickelt haben. Der Film schlägt die Bildung einer Kommission vor, zur detaillierten Untersuchung des Zustandekommens und der Entwicklung der griechischen Staatsschulden, mit Perspektive der Zahlungsverweigerung von als verabscheuungswürdig, illegal und illegitim erachteten Schulden. Eine solche Kommission wurde 2015 von der ehemaligen Parlamentspräsidentin Zoe Konstatopoulou ins Leben gerufen. Mittlerweile liegt ein detaillierter Bericht zur Untersuchung der griechischen Staatsschulden vor (Siehe Literaturhinweis auf der letzten Seite).

Catastroika – der zweite Dokumentarfilm der beiden Regisseure, aus dem Jahre 2012, beleuchtet einen zentralen Aspekt dieses Schuldenregimes: Den Zwang zur umfassenden Privatisierung von Staatseigentum. Der Film beginnt 1991 in Russland. Das Land befindet sich im Zangenriff von Weltbank und IWF. Vom US State Department bezahlte Harvard-Ökonomen und -Anwälte werden mit der Planung der Transformation zur kapitalistischen „Marktwirtschaft“ beauftragt. Russische Oligarchen wickeln diese massivste Privatisierungswelle der Geschichte ab. Der Widerstand dagegen wird von Präsident Jelzin 1993 durch den Panzerbeschuss des Parlaments gebrochen.

Das Resultat ist eine Katastrophe für Gesellschaft und Bevölkerung: Millionen werden zu extremer Armut verdammt; die durchschnittliche Lebenserwartung sinkt um 10 Jahre – während die russischen Oligarchen zu massivem Reichtum kommen.

Der Film blickt auch zurück nach Chile: Zum Militärputsch 1973, der von Pinochet gegen den demokratischen Sozialisten Salvador Allende durchgeführt wurden.



In der darauffolgenden Militärdiktatur wird erstmals eine Gesellschaft entsprechend der Vorstellungen der „Chicago Boys“ nach neoliberalen Prinzipien umgestaltet.

Ein weiteres vorgestelltes Beispiel ist die Treuhandanstalt, die im Zuge der deutschen Wiedervereinigung gegründet wurde. Die Treuhand wickelte insgesamt die Privatisierung von 8000 Firmen 40.000 Fabriken, sowie 4 Millionen qm Ackerland und Wald ab. Vor der Privatisierung waren in diesen Betrieben 4,5 Millionen ArbeiterInnen beschäftigt; im Zuge der Verkäufe wurden 3 Millionen dieser Arbeitsplätze vernichtet. Das BIP der ehemaligen DDR war um 30% gesunken; die Arbeitslosigkeit von Null auf 20% gestiegen. Zudem erwirtschaftete die Treuhand Milliardenverluste von etwa 300 Milliarden DM, die bis heute noch abbezahlt werden – im Erblastentilgungsfond, der außerhalb des Bundeshaushalts läuft.

Der Film zeigt zahlreiche Beispiele von Privatisierungen von staatlicher Infrastruktur und deren Folgen: in Kalifornien, England, Frankreich, Italien.

Die nächste vorgestellte Privatisierungswelle läuft an im Zuge der europäischen Staatsschuldenkrise. Als Konditionalität und Gegenleistung für die Kredite, mit denen die internationalen Geschäftsbanken vor Verlusten bewahrt wurden, werden die sogenannten Programmländer zu radikalen Strukturreformen und eben auch massiven Privatisierungen verpflichtet. Die damit eingeleiteten Privatisierungswellen spielen auch heute noch in Griechenland eine große Rolle: Das jüngste Memorandum sieht Privatisierungen in unerreichbarer Höhe vor; und das Abkommen der Euro-Gruppe hat jüngst die Gründung eines Privatisierungsfonds unter nahezu vollständiger Kontrolle der Gläubiger durchgesetzt.

Die Filme wurden auf Spendenbasis finanziert und sind kostenlos im Internet zu sehen: infowarproductions.com

„Debtocracy“ – Dokumentarfilm, Griechenland, 2011, 74 Min., Buch und Regie: Katerina Kitidi und Aris Chatzistefanou; Produktion: Kostas Efimeros. Mit: David Harvey, Costas Lapavistas, Alain Badiou, Eric Toussaint, Samir Amin u.a.

„Catastroika – Privatisation goes Public“, Griechenland, 2012, 87 Min., Regie: Katerina Kitidi und Aris Chatzistefanou; Buch: Katerina Kitidi; Mit: Slavoj Zizek, Naomi Klein, Ken Loach, Greg Palast, Andreas Siekmann u.a.

Grafik: Lower Class Magazine, begleitend zum Artikel: „Das Totalversagen von Syriza“ von Alp Kayserlioglu.

Dokumentation: Aus dem 3. Memorandum of Understanding

4.4 Privatisierungen

Privatisierungen können dazu beitragen, die Wirtschaft effizienter zu gestalten und die Staatsverschuldung zu verringern. **Die Privatisierung ist seit Jahresbeginn zum Stillstand gekommen, doch hat sich die Regierung jetzt zur Fortsetzung eines ehrgeizigen Privatisierungsprogramms und zur Prüfung der Möglichkeiten zur Reduzierung des Finanzierungsrahmens durch einen alternativen Konsolidierungspfad oder höhere Einnahmen aus Privatisierungen verpflichtet.**

Zur Aufrechterhaltung des laufenden Privatisierungsverfahrens und des Anlegerinteresses an wichtigen Ausschreibungen verpflichtet sich die Hellenische Republik dazu, das laufende Privatisierungsverfahren fortzusetzen. Das Direktorium des Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) hat seinen Vermögensentwicklungsplan bereits genehmigt, der die am 31.12.2014 vom HRADF gehaltenen Vermögenswerte für die Privatisierung umfasst.

Durch die Umsetzung dieses Programms sollen 2015, 2016 und 2017 jährliche Erlöse in Höhe von je 1,4 Mrd. EUR, 3,7 Mrd. EUR und 1,3 Mrd. EUR erzielt werden (mit Ausnahme von Bankaktien).

Als Vorabmaßnahme und zur Wiederaufnahme des Privatisierungsprogramms wird die Regierung folgende Maßnahmen verabschiedet:

i. Die Behörden werden den vom HRADF am 30.7.2015 genehmigten Vermögensentwicklungsplan billigen. Der Vermögensentwicklungsplan ist diesem Memorandum in der Anlage beigefügt und ist Bestandteil dieser Vereinbarung. Der Vermögensentwicklungsplan wird halbjährlich aktualisiert und vom HRADF genehmigt, das Kabinett oder KYSOIP werden den Plan billigen.

ii. Die Regierung und der HRADF werden verbindliche Daten zur Angebotsabgabe für die Häfen Piräus und Thessaloniki spätestens für Ende Oktober 2015 und für TRAINOSE ROSCO ohne wesentliche Änderungen der Ausschreibungsbedingungen bekanntgeben.

iii. **Die Behörden werden unumkehrbare Schritte für den Verkauf der Regionallughäfen zu den gegenwärtigen Bedingungen, bei denen der erfolgreiche Bieter bereits feststeht, durchführen.**

iv. Die Behörden werden etwa 20 ausgewählte ausstehende Maßnahmen abschließen, die vom HRADF bestimmt wurden.

Die Regierung **verpflichtet** sich, das Privatisierungsverfahren zu vereinfachen und alle zur erfolgreichen Durchführung von Ausschreibungen notwendigen staatlichen Maßnahmen abzuschließen. In diesem Zusammenhang wird sie **sämtliche notwendige Maßnahmen abschließen, die vierteljährlich vom HRADF, von den Institutionen und von der Regierung vereinbart werden.** (...)

In Übereinstimmung mit der Erklärung des Euro-Gipfels vom 12. Juli 2015 wird **ein neuer eigenständiger Fonds** („Fonds“) geschaffen, in dessen Besitz sich werthaltige griechische Vermögenswerte befinden werden. Übergeordnetes Ziel des Fonds ist die Verwaltung werthaltiger griechischer Vermögenswerte sowie der Schutz, die Schaffung und letztlich die Maximierung ihres Werts, wobei **die Vermögenswerte durch Privatisierungen und andere Maßnahmen veräußert werden.**

Der Fonds würde in Griechenland eingerichtet und von den griechischen Behörden **unter Aufsicht der betreffenden europäischen Institutionen** verwaltet. (...)

4. Gemäß der Erklärung des Euro-Gipfels wird die Veräußerung der Vermögenswerte eine Maßnahme sein, um die geplante Rückzahlung des neuen ESM-Darlehens sicherzustellen und während der Laufzeit des neuen Darlehens insgesamt 50 Mrd. EUR zu erwirtschaften, wovon 25 Mrd. EUR für Rückzahlungen im Zusammenhang mit der Rekapitalisierung von Banken und anderer Vermögenswerte, 50 % jedes verbleibenden Euros (d. h. 50 % von 25 Mrd. EUR) für die Verringerung der Schuldenquote und die übrigen 50 % für Investitionen verwendet werden. Die Taskforce wird hinsichtlich der Umsetzung Optionen prüfen und Empfehlungen erarbeiten.

DETAILS ZUM FRAPORT-DEAL

THE PRESSPROJECT: VERTRAGSZUSAMMENFASSUNG

Die Vergabe der Konzession der 14 gewinnbringenden Regionalflughäfen an die Fraport AG war eine der Verpflichtungen, die die griechische Regierung im Rahmen des Dritten Memorandums eingegangen ist. Gemäß den Bestimmungen des Übernahmevertrags, der die Unterschriften des Ministers für Infrastruktur, Transport und Netzwerke, Spirotis, der Finanzen Euklid Tsakalotos, der Nationalen Verteidigung Panos Kammenos, von TAIPED aber auch von Fraport trägt, wird der Staat die Kosten tragen und Fraport kassieren. Mitglieder der „Gemeinsamen Initiative gegen die Privatisierung der Flughäfen“ haben den Vertrag geprüft und sich auf über 20 Punkte konzentriert, die dem griechischen Staat schaden, der Fraport Machtfülle verleihen und das Bild einer ungleichen Vereinbarung vermitteln. TPP (ThePressProject) präsentiert im Folgenden diese Befunde ebenso wie den vollständigen Konzessionsvertrag (online):

Steuererleichterungen und neue Gebühren

Einheitliche Immobilienbesitzsteuer (ENFIA): Fraport wird von der Verpflichtung zur Entrichtung der Einheitlichen Immobilienbesitzsteuer (ENFIA) für die hunderterte von Hektar, die an das Unternehmen abgetreten werden, befreit [Seite 279 § 43.1.9].

Kommunale Gebühren*: Der Vertrag [Seite 92 § 5.2.1.] verwehrt der kommunalen Selbstverwaltung die Erhebung von Kommunalen Gebühren und Steuern, da Fraport von der Zahlungspflicht für Leistungen der Daseinsvorsorge befreit wird, während gleichzeitig die sonstigen Einzelpersonen und Unternehmer für Abwasser, kommunale Beleuchtung, biologische Kläranlagen usw. in vollem Umfang bezahlen. Auch wenn der Konzessionsinhaber für die Sammlung und Entsorgung des Mülls Sorge trägt, wird er von Steuern und Gebühren für die Kanalisationsnetze und die kommunalen Infrastrukturen, die er nutzt, befreit.

*vgl. hierzu den entsprechenden Auszug 5.2. aus dem Vertrag im nächsten Abschnitt. Die Befreiung gewinnt umso stärkere Bedeutung, als der Staat aufgrund seiner gegenüber den Institutionen eingegangenen Verpflichtungen schon heute andauernde Steuererhöhungen beschließt / beschließen muss. Die finanzielle Bedeutung der Entlastung von diesen Steuern und Abgaben über 40 Jahre lässt sich noch gar nicht abschätzen – in jedem Fall ist Fraport auf der sicheren Seite.

Neue Gebühren für die Passagiere: Neben den bereits bestehenden vier Gebühren, der „Spatosimo“-Steuer (Flughafengebühr), der Lande-, Park- und Überfluggebühr werden noch drei weitere eingeführt: die Beleuchtungsgebühren, sowie die Sicherheits- und Passagiergebühren [Seite 58]. Mit anderen Worten reicht es nicht, dass Fraport die „Spatosimo“-Steuer in vollem Umfang selbst

erhält, sondern das Unternehmen wird auch eine Gebühr für die Sicherheitsdienste gegen unrechtmäßige Eingriffe auferlegen. Demnach werden die Security-Kosten auf die Passagiere umgelegt. Die Höhe der Sicherheitsgebühren wird nicht angegeben, aber auch daraus werden Gewinne erwartet. Nach heutigen Maßstäben zahlt ein Flughafen mit 850.000 Ankünften für die Sicherheit jährlich um die 1.300.000 Euro. Wenn man bedenkt, dass die Flughäfen die Sicherheitsausrüstung modernisieren müssen – z.B. Sicherheitskontrollen der 4. Generation, hochauflösendes Screening, Sprengstoffdetektoren mit kostspieligen Sensoren usw. - um sich den internationalen Sicherheitsstandards anzupassen, so ist zu erwarten, dass all dies auf die Fluggäste umgewälzt wird. Darüber hinaus wird mit dem Konzessionsvertrag gewährleistet, dass keine staatliche oder zuständige Behörde die Möglichkeit erhält, bei der eventuellen Festsetzung von Fluggebühren oder auch Nichtfluggebühren (!) zu intervenieren [Seite 206 § 28.5].

Staatliche Entschädigungen

Entschädigung für Änderung der Gesetzgebung: Mit Einführung des Begriffs „entschädigungsfähige Änderung der Gesetzgebung“ [Seite 15], was so viel bedeutet wie, dass Fraport aufgrund jedweder Änderung der Gesetzgebung (z. B. in Bezug auf Arbeitsverträge) sich auf zusätzliche Betriebsausgaben berufen kann und diese ohne weiteres als Entschädigung gegenüber dem griechischen Staat einfordern kann (eine ähnliche Bestimmung steht auch im Konzessionsvertrag für den Hafen von Piräus).

Unfallentschädigung: Bei Todesfällen bzw. bei Personen- und Sachschäden infolge einer Handlung oder Unterlassung eines der Vertragspartner entschädigt der Staat und nicht Fraport [Seite 85 § 4.9.6]. Hier ist geschickt von „einem der Vertragspartner“ die Rede. Bei jedem als Subunternehmer im Flughafen Tätigen, z.B. einem Arbeiter, der tödlich verletzt wird, ob am Gepäckband, oder bei einem Zusammenstoß eines Gabelstaplers mit einem Tankfahrzeug, oder im Falle eines Brandes im Lager zollfreien Waren, ist es der Staat, der dafür aufkommt und Schadensersatz leistet.

Streik: Auf Seite 18 (vgl. 30.6 aus dem Vertrag) wird als „Haftungstatbestand des Staates“ auch das Unvermögen der Luftverkehrs-kontrollbehörde betrachtet, eine bestimmte Anzahl von Flugzeugen (Starts und Landungen) pro Stunde zu bedienen. Ist zum Beispiel die Flughafenkapazität offiziell auf 10 Abläufe pro Stunde festgelegt und tritt ein Defekt bei einer Funknavigationseinrichtung VOR / ILS oder bei einem Radar auf, wird Fraport finanzielle Entschädigung geltend machen - da sie der Ansicht ist, dass sich hierdurch wirtschaftliche Folgen ergeben. Das-

selbe gilt auch für den Fall eines Streiks im Luftverkehr, der sofort durch Fraport als „Haftungstatbestand des Staates“ für entgangenen Gewinn, Rückgang des Leistungsindikators usw. bezeichnet wird, und unmittelbar die Auslösung von Schadensersatzansprüchen mit sich bringen wird. Erinnern Sie sich an 1985, als die Fluggesellschaft KLM gegen die Zivilluftfahrtbehörde Klage erhob und Schadensersatz wegen des Streiks der Fluglotsen forderte.

Grenzwerte für Strom, Telekommunikation (OTE) und Wasserversorgung: Im Falle dass staatliche Nutzer wie der Nationale Wetterdienst (EMY), die Luftfahrt, die Feuerwehr, der Zoll, die Polizei einen bestimmten Bezugswert beim Strom- bzw. Wasserverbrauch oder bei der Nutzung der Telekommunikationsdienste u.ä. überschreiten, werden sie an Fraport eine Entschädigung zahlen [Seite 78 § 4.4.6]. Dabei sollte man bedenken, dass allein für die elektronischen Systeme der Flughäfen, die einen hohen und dauerhaften Stromverbrauch haben, der Konzessionsinhaber willkürlich eine Obergrenze festlegen wird, deren Überschreitung die Entschädigungszahlung seitens des Staates auslösen wird.

Schadensersatz für Schäden des Unternehmens: Falls Fraport [Seite 98 § 6.4.1] für Schäden, die an irgend einem der übertragenen Vermögenswerte entstehen, Kosten nachweist, die über einer Million Euro liegen (anhand von Vorlage von Rechnungen), dann wird der Staat den Konzessionsinhaber für die Wiederherstellungskosten entschädigen. Somit wird der Staat während der gesamten vierzigjährigen Laufzeit des Konzessionsvertrags für Renovierungen und den Ersatz überalterter Geräte (Gepäckbänder, Klimaanlage usw.) aufkommen. Es ist einmal mehr darauf hinzuweisen, dass der Vertrag eine Unzahl von Schlupflöchern im Hinblick auf Entschädigungen durch den Staat aufweist [z.B. Seite 98f § 6.4].

Der Staat zahlt für Planungskosten: Ebenso wie für die unter dem Punkt [S. 9] stehenden „Genehmigungen mit Staatshaftung“, unter die auch die Umweltgenehmigungen fallen. Zum heutigen Tag sind alle Umweltverträglichkeitsprüfungen aktualisiert (mit mehreren hunderttausend Euro Kosten für den griechischen Staat). Fortan wird der Staat für die neuen Planungen, die Ausrüstungskosten, die Emissionsminderungstechnologien, die Lärmmessungen usw. aufkommen. Genauso wird es sich auch jedes Mal verhalten, wenn ein Flughafen an eine neue europäische Umweltrichtlinie angepasst werden muss. Auch angesichts der Tatsache, dass die Umweltgenehmigungen auf den Weg gebracht wurden: wer kann garantieren, dass FRAPORT nach der endgültigen Übernahme des Managements nicht Abweichungen in Bezug auf die Umweltstudien feststellt?, Desweiteren [Seite 103 § 8.1.1, Seite 120 § 13.4.1-2] wird klargestellt, dass in den einschlägigen Punkten ausschließlich der griechische Staat haftet. Dasselbe wird auf Seite 121 § 13.4.3 angemerkt, wo Schadensersatz für Fraport vorgesehen ist, falls eine Verzögerung bei der

Ausführung der notwendigen Umweltprojekte festgestellt wird.

Machtfülle an Fraport

Fraport als Auftragnehmer: Der Vertrag [Seite 76 § 4.3.3.] gibt Fraport die Möglichkeit, auch als Auftragnehmer für sämtliche öffentliche Bauvorhaben, zu deren Ausführung sich der Konzessionsgeber vor der Übergabe verpflichtet hatte, zu operieren. § 22.3 auf Seite 164 sieht vor, dass es bei Aufträgen, die von Tochtergesellschaften von Fraport als Subunternehmer durchgeführt werden, keine Zustimmung seitens des griechischen Staates nötig sein wird.

Bankkreditvergabe: Es ist vorgesehen, dass der griechische Staat Fraport erlaubt, seine Investitionen im Rahmen weiterer Modernisierungen mit Krediten zu gefährden [Seite 108 § 9.1.7]. Laut derselben Klausel gilt die Zustimmung des Staates als gegeben und unverzüglich. Man muss kein Fachmann sein, um die Folgen der Kreditaufnahme zu begreifen, bei der eigentlich der Staat bürgen wird. Das Unternehmen wird die aus dem Abkommen herleitenden Rechte als Sicherheit einbringen, und die Banken werden vielleicht eines Tages die neuen Betreiber sein. Für den Staat wird es in der Praxis unmöglich sein, die Betreiberrechte für die Flughäfen zurückzuerlangen, denn es würden immense Summen für die Rückzahlung an die Banken erforderlich sein.

Möglichkeit zur Veräußerung von „nutzlosen“ Vermögenswerten: Fraport kann [Seite 80 § 4.5.2.] sämtliche übertragene Vermögenswerte, die ihm nicht von Nutzen sind, verkaufen! Sicherlich Voraussetzung hierfür ist, dass die Luftfahrtbehörde rechtzeitig informiert wird, die aufgefordert wird, innerhalb von 14 Tagen auf Kosten des Staates alle alten bzw. nicht verwertbaren Vermögenswerte zu entfernen. Man stelle sich vor, wie Fraport dem Staat eine Frist von 14 Tagen setzt, um das Abnahmeprotokoll für das Schwimmbad, oder den Tennis- bzw. den Parkplatz zu erstellen, die derzeit von dem Griechischen Sportzentrum Korfu betrieben werden (einseitig zu widerrufende Standorte, die in der Vergangenheit von der Luftfahrtbehörde abgetreten worden waren).

Beschaffungen und Ausstattung: Bezeichnend ist hierbei die Klausel [Seite 218 § 30.7], wonach Fraport berechtigt ist, im Namen der Luftfahrtbehörde (d.h. des griechischen Staates) modernisierte Ausstattung zu kaufen und in der Folge die Kosten gegen den an den Staat zu entrichtenden Beitrag zu verrechnen (wobei als Beitrag der Anteil von 8,5% und 35% an die Versicherungskasse für Freiberufler - TEAA - zu verstehen ist [Seite 207 § 28.9]), der vor und nach 2024 respektive zu entrichtend ist). Mit anderen Worten wird Fraport durch die Verwendung von überbeuerten bzw. versteckten Beschaffungen komfortabel verschiedene Summen von seinem Beitrag abziehen können.

Enteignungen: Es sind Enteignungen von Flächen zwecks Zertifizierung der Flughäfen vorgesehen, die ausschließlich den griechischen Staat belasten werden [Seite 123 f]. Bei jedem neuen Masterplan zur Modernisierung wird die ausländische Gesellschaft offenbar die Gelegenheit ergreifen, um zu expandieren, und Enteignungen vom Staat verlangen.

Möglichkeit der Verlängerung der Konzessionslaufzeit: Eine Klausel [Seite 218 § 30.5], sieht vor, dass falls der Staat Entschädigungen von über 5.000.000€ schuldet, Fraport berechtigt ist, die entsprechende in Geld umgesetzte Verlängerung der Konzessionslaufzeit für die Flughäfen zu fordern! Dies könnte zur Regel degenerieren, und wir würden es mit einer enormen Verlängerung der Konzessionslaufzeit über die 40 Jahre hinaus zu tun haben. Entsprechendes gilt auch für die Klauseln [Seite 210 f], die den Zahlungsaufschub der Konzessionsmiete aus Gründen der höheren Gewalt erlauben. Dies ebnet den Weg für die Nichtzahlung der Verpflichtungen seitens Fraport.

Anpassung der Miete und Verpflichtungen

Verknüpfung von Leistungen und Preis: Schon in den ersten Präzisierungen hinsichtlich der Definitionen des Vertrags [Seite 11], wird klargestellt, dass Anpassungen der Konzessionsvergütungen möglich sind, nämlich die Verknüpfung der Flughafenleistungen mit dem Preis der Konzession. Die Erfahrung lehrt uns, dass die Buchhalter von Fraport ohne Weiteres Passiva und Ausgaben aufzeigen können, um die Anpassung des Preises zu erzielen, ganz zu schweigen, wenn sie es mit einem Staat zu tun haben, der unfähig ist, wirksame Kontrolle auszuüben (siehe das Beispiel der Privatisierung der Marinas).

Projekte: Es wird zudem vorgesehen [Seite 119 § 13.2.4.b], dass, wenn Projekte zur Umsetzung der Umweltbedingungen benötigt werden, statt einer Entschädigung des Staates an Fraport, der Betreiber die Miete zu seinen Gunsten anpassen kann! Sämtliche Regionalflughäfen weisen Mängel in Bezug auf die Abwassernetze auf, während in die Entwässerungsgräben Erdölrückstände vom Parkplatz der Luftfahrzeuge gelangen. Somit bedarf es für deren Sanierung Maßnahmen in Millionenhöhe, diese Summen werden von der Miete abgezogen. Der Staat wird schrittweise von Fraport immer weniger einnehmen.

Keine Verbindlichkeit nach Ablauf des Vertrags: Keine Verbindlichkeit nach Ablauf des Vertrags: In einer Fußnote im Kleingedruckten am Ende von Seite 24 wird zudem festgelegt, dass Fraport für die Projekte, die er durchführen wird, Garantien über deren gute Ausführung und den guten Betrieb stellen wird. Ist allerdings der Konzessionsvertrag beendet, wird der griechische Staat keine Ansprüche geltend machen können. Falls also der

griechische Staat nach den 40 Jahren die Flughäfen in einer nicht zufrieden stellenden Situation und mit Schulden auf ausländischen Banken übernimmt, wird Fraport die Garantien auflösen, um die Banken zu bezahlen, und keinerlei Verpflichtungen gegenüber dem griechischen Staat haben.

Wettbewerb

Möglichkeit für andere Geschäftstätigkeiten*: Es wird ausdrücklich festgelegt [Seite 69 § 4.1.1.a-b-c], dass Fraport nicht nur die Gebühren einnehmen kann und das ausschließliche Recht der kommerziellen Nutzung der Flughäfen hat, sondern auch berechtigt sein wird, weitere Geschäftstätigkeiten im Flughafenbereich zu entwickeln. Man muss kein Hellseher sein, um die Monopolpraktiken, die Fraport anwenden wird, vorherzusagen, vor dem Hintergrund, dass der Betreiber schon über mehr als 20 Tochtergesellschaften verfügt, die sich mit Versicherungen, Arbeitnehmerversicherungen, Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen usw. befassen. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass der Konzessionsinhaber die Gebühren für die Modernisierung und Entwicklung der Flughäfen („Spatosimo“) in vollem Umfang behält [Seite 207 § 28.10], die die 8 Milliarden Euro in den 40 Jahren überschreiten werden.

*vgl. hierzu den entsprechenden Auszug 5.2.1 aus dem Vertrag im nächsten Abschnitt. Laut Angaben des Flughafenverbandes ADV beträgt der Anteil der Profite aus dem Non-Aviation Bereich (Miteinnahmen mit entsprechenden Versorgungsleistungen, Konzessionen, Parkraumbewirtschaftung, eigene Retailaktivitäten etc.) bereits heute 35%, andere Schätzungen liegen z.B. für Frankfurt deutlich höher. Einnahmen aus diesem Geschäftsbereich werden für Flughafenbetreiber auch zukünftig wachsen und immer wichtiger werden.

Schließung von Unternehmen: Da man weiß, dass die Konzession der Flughäfen zu zahlreichen Unternehmensschließungen führen wird, wird des Weiteren auf Seite 104 § 8.3 kurzerhand klargestellt, dass Fraport keinerlei Haftung für einen eventuell direkten oder immateriellen Schaden oder für entgangenen Gewinn, den möglicherweise dritte Parteien durch den Konzessionsvertrag erleiden werden, zu tragen hat. Eine helfende Hand also für eventuelle Prozesse.

Dienstleistungen: Die Verträge werden in zwei Kategorien unterteilt [Seite 54]: a) Duty-Free-Shops, Bodenabfertigungsträger und Versorger und b) die der Luftfahrtbehörde gemeinsam mit anderen Dienstleistungsträgern. Nur die Verträge der ersten Kategorie gelten als übertragbar. Für alle weiteren Verträge, die Nutzungen und Geschäftstätigkeiten jeglicher Art oder zu erbringende Dienstleistungen an Fluggäste betreffen, ist Fraport durch die Konzessionsvereinbarung nicht zu deren Einhaltung verpflichtet [Seite 85], er soll lediglich den Staat darüber in Kenntnis setzen. Dieser ist wiederum verpflichtet, sie

auf eigene Kosten aufzulösen (und die Gegenpartei dementsprechend zu entschädigen). Das würde mit anderen Worten das Ende von Unternehmen wie Autovermietungen, Snack Bars, Taxi-Kiosks, Tabakkiosks, Parkplatzbetreiber usw. bedeuten. Für die Vertragsparteien, die dem Staat Mieten schulden, ist dieser verpflichtet, innerhalb von 60 Tagen an ihrer Stelle die Rückstände zu begleichen.

„Steuerbefreite Refinanzierung“: Man ist darauf bedacht, sehr schnell die Bedeutung der „steuerbefreiten Refinanzierung“ klarzustellen [Seite 13 f], womit Schlupflöcher zur Steuerbefreiung für Kapitalbewegungen des Betreibers geschaffen werden (z.B. Veräußerung von Anteilen oder eine andere Verbriefung, tägliche Betriebsmittel, Finanzierung bevorstehender Projekte usw.). Somit werden Bedingungen von unlauterem Wettbewerb kultiviert, nicht so sehr gegenüber anderen Unternehmen, griechischen oder europäischen, sondern hauptsächlich gegenüber denjenigen, die im selben Luftfahrtbereich tätig sind, wie z.B. Bodenabfertigungsunternehmen (ground handling).

Arbeitsrechtsthemen:

Keine Verpflichtung: Hinsichtlich der Zukunft der Angestellten der Zivilluftfahrtbehörde (welche im Betrieb und nicht in der Luftfahrt tätig sind) wird explizit festgelegt [Seite 92 § 5.2.1.m], dass der Konzessionsinhaber nicht zu deren Weiterbeschäftigung verpflichtet ist. Wünschen Arbeitnehmer von ihm weiterbeschäftigt zu werden, so können eventuell einige von ihnen übernommen werden, jedoch unter den Bedingungen und mit Gehältern der aktuellen Marktsituation (siehe 3-Stunden- bzw. 5-Stundengehälter, Vollzeitgehälter mit Nachzuschlag von 300 Euro).

Der Staat entschädigt entlassene Arbeitnehmer: Wie es allerdings auf Seite 176 § 24.20.3 des Konzessionsvertrages vorgesehen ist, wird der Staat Fraport hinsichtlich der ihm aus gerichtlichen Ansprüchen der entlassenen Arbeitnehmer der Luftfahrtbehörde entstandenen Kosten entschädigen! Hierbei handelt es sich um ca. 900 Arbeitnehmer der Regionalflughäfen, herabgewürdigt und mit gekürzten Gehältern, ganz zu schweigen von der Unsicherheit für ihre Zukunft. Verraten durch die staatlich genährten Gewerkschafter und ohne Kenntnisnahme über das neue Organigramm der Luftfahrtbehörde und über ihre Zukunft.

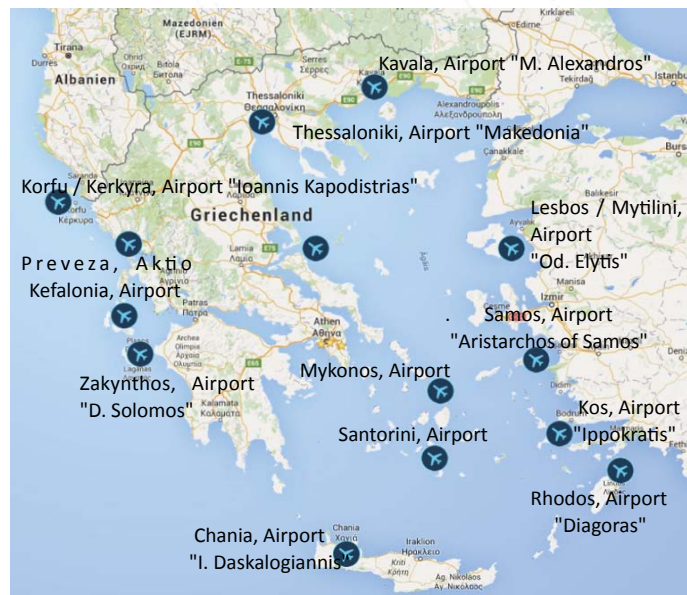
Arbeitnehmer von außerhalb der EU: Der Konzessionsvertrag verpflichtet zudem den Staat, für Mitarbeiter von außerhalb der EU, die durch Fraport eingestellt werden, sowie ihren Familienmitgliedern die Erteilung von Visa und Aufenthaltserlaubnissen zu erleichtern [Seite 74 § 4.3.2.j]. Offensichtlich werden somit Arbeiter mit niedrigen Arbeitskosten ins Land geholt, ohne dass auch mit einem Wort griechische Arbeitslose erwähnt werden.

Der „unabhängige“ Ingenieur: Die Absicht des Konzessionsinhabers [Seite 158f], allmählich die Rolle der Zentralen Dienststelle der Luftfahrtbehörde zu beschneiden, ist deutlich zu erkennen, indem einem angeblichen unabhängigen Ingenieur umfassende Befugnisse erteilt werden. Aus den Zuständigkeiten des unabhängigen Ingenieurs auf Seite 161 der Konzessionsvereinbarung geht deutlich hervor, dass dieser jedwede andere staatliche Behörde hinsichtlich der Projektaufsicht ersetzt. Der Höhepunkt der Heuchelei bezüglich der Unabhängigkeit des obigen Ingenieurs, ist durch die Tatsache zu erkennen, dass dieser von Fraport bezahlt wird [Seite 163 § 21.3.1],

folglich kann er nicht unparteiisch handeln. Und nicht nur das: bei Beaufsichtigungen von „Änderungs-“projekten sollen seine Überstunden vom Staat bezahlt werden.

Durch eine Reihe von Vertragsklauseln [Seite 214. § 30.1.2 - 30.1.3 und Seite 216 § 30.4.1] wird Fraport die Möglichkeit gegeben, sich auf verminderte Leistungen bezüglich der Finanzen (Gebühren, Zahlungen an den Staat usw.) aufgrund von Verzögerungen der bevorstehenden Projekte mit Haftung des Staates zu berufen, und über die Rolle des angeblich unabhängigen Ingenieurs entweder beratungsmäßig oder schiedsrichterlich einzuschreiten. Wieder einmal wird der Staat zur Entschädigung aufgefordert.

Quelle: <http://www.thepressproject.gr/article/88058/Auti-einai-i-sumbasi-metin-Fraport>



Dokumentation: Auszüge aus dem Fraport-Übernahmevertrag

4.1.1 Mit dem vorliegenden Vertrag überträgt der Konzessionsgeber an den Konzessionsnehmer die Konzession für die Finanzierung, Modernisierung, Wartung, Verwaltung sowie für den Betrieb der Regionalflughäfen, einschließlich des ausschließlichen Rechts der Durchführung der Konzessionstätigkeiten auf den Regionalflughäfen sowie weiterer Rechte, insbesondere das: [...]

Recht zur Durchführung der Konzessionstätigkeiten auf den Regionalflughäfen, welches in der Konzession durch den Konzessionsgeber (Lt. Begriffsbezeichnungen die Treuhandgesellschaft HRADF, Anm. d. Übers) an den Konzessionsnehmer besteht, unter Einhaltung der Bedingungen und Voraussetzungen des vorliegenden Vertrags und in Übereinstimmung mit denselben:

- a) ausschließliches Recht zur Auferlegung und Eintreibung der Flughafenentgelte bei den Nutzern, auf eigene Rechnung, unbeschadet der Bestimmungen des vorliegenden Vertrags und der Rechte der Inhaber der Flughafenrechte.
- b) Recht zur kommerziellen Nutzung der Flughafendienste auf jeder Konzessionsfläche in jedem Regionalflughafen sowie
- c) jegliche weitere Tätigkeit oder kommerzielle Tätigkeit, die der Konzessionsnehmer in seinem Unternehmensplan auführt oder die er dem Konzessionsgeber mit dem Ziel der Steigerung der Einnahmen durch die Regionalflughäfen bekanntgibt und für welche der Konzessionsgeber oder/ und der Staat sein Einverständnis erteilt hat, sofern Letzteres in den Bedingungen des vorliegenden Vertrags vorgesehen ist.

5.2 Erklärungen und Garantien des Konzessionsgebers/ des Staats

5.2.1 Der Konzessionsgeber bzw. der Staat, je nach betrachtetem Fall, erklärt durch den vorliegenden Vertrag und garantiert dem Konzessionsnehmer, dass jede der folgenden Erklärungen und Garantien an dem Datum des Inkrafttretens und dem Datum des Konzessionsbeginns in jeder wesentlichen Hinsicht wahr ist: [...]

(ib) Ab dem Datum des Inkrafttretens des Ratifikationsgesetzes erhält der Konzessionsnehmer eine Befreiung von jeder aus jeglichem Gesetz abgeleiteten Verpflichtung zur Entrichtung von Gebühren oder Steuern an jegliche Behörde auf Gemeindeebene bzw. regionale Ebene, für die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, welche Gegenstand der betreffenden Gebühren oder Steuern im Hinblick auf die durchzuführenden Projekte sind, oder/ und von der Verpflichtung zur Entrichtung von Gebühren oder Steuern für Flughafendienstleistungen, die laut dem vorliegenden Vertrag oder/ und im Allgemeinen im Rahmen Konzession erbracht werden, einschließlich u.a. von Gebühren für die Beleuchtung, Sicherheit, Reinigung, Müllabfuhr und Abwasserentsorgung, in dem Maße, in dem die betreffenden Dienstleistungen laut dem vorliegenden Vertrag den Nutzern des Flughafens durch den Konzessionsnehmer bereitgestellt werden.

(ic) Der Konzessionsnehmer ist in keinem Fall verpflichtet, Bedienstete des Öffentlichen Dienstes, der Zivilluftfahrtsbehörde oder einer anderen staatlichen Behörde oder staatlichen Dienststelle, die zum Datum des Inkrafttretens der Konzession in jeglichem Regionalflughafen beschäftigt sind, einzustellen. Der Konzessionsnehmer wird alles in seiner Macht Stehende unternehmen, um die bestehenden Mitarbeiter der Zivilluftfahrtbehörde an den Regionalflughäfen zu den Marktbedingungen zu beschäftigen, um somit seinen organisatorischen Bedarf an jedem Regionalflughafen zu decken, falls die betreffenden Beschäftigten sich dafür aussprechen, beim Konzessionsgeber angestellt zu werden.

30 Entschädigungen

30.4.1 Weist der Konzessionsnehmer innerhalb der Konzessionsdauer nach, dass seine Einnahmen aufgrund eines in die Verantwortung des Staates fallenden Ereignisses verringert worden sind, einschließlich der Kürzungen aufgrund mangelhafter Leistungen, die er ausschließlich aufgrund eines Ereignisses in Verantwortung des Staates erlitten hat, wird der Staat den Konzessionsnehmer entschädigen durch Leistung eines Betrags in Höhe der Differenz zwischen den Einnahmen der Quartals, in dem das betreffende Ereignis eingetreten ist bzw. jeglichen Quartals, in dem das Ereignis oder dessen Folgen weiter bestand(en) und dem Voranschlag der Einnahmen im Wirtschaftsplan für denselben Zeitabschnitt. Bei der Berechnung der Entschädigung, zu welcher der Konzessionsnehmer eventuell berechtigt ist, für Schäden, die er aufgrund eines Ereignisses, das in die Verantwortung des Staates fällt, erlitten hat, werden allerdings die Zahlungen an den Konzessionsgeber berücksichtigt und verrechnet, welche sich eventuell aus der Anwendung der Bestimmungen des Art. 29 (Zahlungen) für die Dauer, für welche die Entschädigung berechnet werden soll, ergeben.

30.6 Der die Flugsicherungsdienste bereitstellende Träger stellt die erforderliche Kapazität der Flugverkehrskontrolle bereit, um im Wesentlichen alle Flüge bedienen zu können, für welche Anfragen bei dem Nationalen Flugkoordinierungszentrum eingehen. Die Verpflichtung des die Flugsicherungsdienste bereitstellenden Trägers zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazität der Flugverkehrskontrolle stellt ein Ereignis dar, dass in die Verantwortung des Staates fällt.

G L O S S A R

COSCO	chinesisches Staatsunternehmen, das inzwischen 67% der Anteile am Hafen von Piräus besitzt.
HRADF	englische Übersetzung von TAIPED
KYSOIP	Regierungsrat für wirtschaftliche Fragen, Mitglieder sind z.B. der stellvertretende Regierungschef, der Wirtschafts- und Finanzminister
OLP	Betreibergesellschaft des Hafens von Piräus (auf englisch: PPA – Piräus Port Authority), analog: OLTH ist die Betreibergesellschaft des Hafens von Thessaloniki
OPAP	staatlicher Lotto- und Sportwettenanbieter, seit 2013 teilprivatisiert
OTE	Ehemals staatliche Telekommunikationsgesellschaft, inzwischen zu 40% in Besitz der Deutschen Telekom, der griechische Staat plant derzeit die Hälfte seines verbliebenen Anteils von 10% an die Privatisierungsbehörde zu übertragen, damit auch dieser Anteil verkauft werden kann.
ROSCO	Der mit der Fahrzeuginstandhaltung befasste Teil der griechischen Eisenbahngesellschaft OSE, wird derzeit in die neu geschaffene Gesellschaft ROSCO überführt, Kapital liegt inzwischen zu 100% bei HRADF, soll verkauft werden.
TAIPED	Privatisierungsagentur nach dem Modell der deutschen Treuhand
TRAINOSE	2005 aus der griechischen Eisenbahngesellschaft OSE ausgegliedertes Tochterunternehmen, das den Personen- und Frachtverkehr betreibt. Kapital liegt inzwischen zu 100% bei HRADF, soll verkauft werden.

THIS IS NOT A COUP – JUST ANOTHER DAY IN THE EU FILMVORSTELLUNG

Der Hashtag #ThisIsACoup auf Twitter fand im Juli 2015 millionenfach Verbreitung. Gemeint war die Erpressung, die die Kehrtwende von Tsipras erzwungen hatte: Als Antwort auf das Referendum, bei dem 61% der GriechenInnen mit OXI gegen die Fortsetzung der herrschenden Krisenpolitik stimmten, wurden die Nothilfen für die griechischen Banken von der EZB nicht ausgeweitet. Das Land wurde damit an den Rand des ökonomischen Kollaps gebracht. Der politische Entscheidungsspielraum war ausgehebelt: Der griechische Premierminister war gezwungen zu unterschreiben, was immer ihm von den Gläubigern diktiert wurde. Es war Opfer eines Coups geworden.

Der neue Dokumentarfilm von Aris Chatzistefanou sagt: Dies ist kein Coup– dies ist die EU. Was mit Syriza geschehen ist, ist keine Ausnahme ... Es ist wie die EU funktioniert.

Im Zentrum des Films steht die Kehrtwende der Syriza-Regierung im Juli 2015. Der Film zeigt aber darüber hinaus, wie Regierungen in verschiedenen Mitgliedsländern der Eurozone systematisch durch den Druck der Gläubiger und der EZB umgebogen und sogar abgesetzt werden. Durch Interviews mit Ökonomen, Politikern und ehemaligen Unterhändlern zeigt er, was im Zuge der sogenannten EU-Rettungspolitik in Italien, Irland, Zypern, Portugal und Griechenland geschehen ist. Dimitris Christofias, ehemaliger zyprischer Präsident, kommt im Film zu dem Schluss: "Es ist die Demokratisierung der EZB, die benötigt wird." Der Film verfolgt auch die Entstehung des Euro. Er zeigt, wie dieser Prozess das Ergebnis der Lobbyarbeit von multinationalen Unternehmen ist, und legt nahe, dass der Euro ein Werkzeug ist, geschaffen für das Wohl der Banken und Unternehmen, aber nicht der Menschen.

Die Filmvorführungen laufen derzeit an. Der Film ist spendenfinanziert. Mehr Infos unter: <http://thisisnotacoup.com/>

