



WOLFGANG VON BRAUCHTISCH

Flughafen-Boss Bender, Aufsichtsrat Koch: Moloch am Main

LUFTFAHRT

Millionen für Manila

Wurden Kleinanleger beim Börsengang des Frankfurter Flughafens getäuscht? Hessens Ministerpräsident und Airport-Chefaufseher Roland Koch droht neuer Ärger.

Der Singener Wirtschaftsprüfer Georg Wengert ist in den Vorstandsetagen deutscher Konzerne ähnlich gefürchtet wie sein Fast-Namensvetter Ekehard Wenger. Während sich der Würzburger Professor auf Hauptversammlungen schon mal aus dem Saal schleppen lässt, überzieht der Schwabe Wengert seine Gegner gern mit Prozessen und Schriftsätzen, die er anschließend genüsslich auf seiner Internet-Seite präsentiert.

Am 3. Dezember hat Wengert wieder einen wichtigen Termin. Dann wird am Frankfurter Landgericht über seine neueste Klage gegen Vorstand und Aufsichtsrat des größten deutschen Flughafenbetreibers, Fraport, verhandelt. Wengert will nicht hinnehmen, dass die Konzernführung auf der Hauptversammlung am 25. Juni komplett entlastet wurde, obwohl das börsennotierte Unternehmen (1,8 Milliarden Euro Umsatz, 13 200 Beschäftigte) bei einem Großprojekt im philippinischen Manila rund 350 Millionen Euro verspekuliert hatte.

Sollte der Finanzexperte Erfolg haben, will er nicht nur Strafanzeige gegen amtierende und frühere Topmanager und Kontrolleure erstatten, sondern auch den Börsenprospekt angreifen, mit dem vor gut zwei Jahren knapp ein Drittel der Staatsfirma am Aktienmarkt platziert wurde.

Der Fall könnte die Fraport-Manager schwerer treffen, als sie zugeben wollen. Streng vertrauliche Aufsichtsratsprotokol-

le und -dokumente, die dem SPIEGEL vorliegen, belegen, dass die Führungsspitze die Risiken des Prestige-Projekts in Asien von Anfang an bis in Details kannte, sich über externe und interne Kritiker aber großzügig hinwegsetzte. Die Zeche berapen nun Steuerzahler und arglose Anleger, die im Frühjahr 2001 freudig die Airport-Aktie kauften, weil vermeintliche Traumrenditen lockten.

Am Donnerstag vergangener Woche stellte die Fraport-Führung schon mal Strafanzeige gegen unbekannt – wohl um die undichte Stelle zu finden und sich vorsorglich zu rechtfertigen.

Im Mittelpunkt der Megapleite, die demnächst erstmals juristisch aufgearbeitet wird, stehen prominente Politiker wie der hessische CDU-Regierungschef Roland Koch, der frühere Finanzminister und Flughafen-Aufsichtsratschef Karl Starzacher sowie Flughafen-Chef Wilhelm Bender.

Weil der Moloch am Main trotz des geplanten Ausbaus nur noch begrenzt wachsen kann, beschlossen die selbst ernannten Überflieger Ende der neunziger Jahre, künftig verstärkt im Ausland zu wachsen.

Als die ehemalige Lufthansa-Abfertigungstochter Globe Ground 1999 nach einem Partner für das geplante neue Terminal 3 des Ninoy-Aquino-Airport in Manila suchte, griffen die Fraport-Bosse deshalb gern zu – und voll daneben.

Wie lässig der Flughafen-Chef und die Vertreter des Bundes, des Landes und der Stadt Frankfurt als Eigentümer mit Steuergeldern umgingen, zeigt die entscheidende Aufsichtsratssitzung am 12. März 1999, die auch das Frankfurter Landgericht beschäftigen dürfte. Obwohl dem Gremium Dokumente und Gutachten vorlagen, die eindringlich vor dem Manila-Geschäft warnten, wurde das Projekt unter Chefaufseher Starzacher, der wenig später dem hessischen Regierungschef Koch Platz machte, im Eiltempo durchgewinkt.

Nach den ausgehandelten Verträgen sollte Fraport das neue Terminal zusammen mit einheimischen Partnern bauen und 25 Jahre lang exklusiv betreiben. „In der philippinischen Verfassung ist vorgesehen, dass Konzessionen nicht exklusiver Natur sein dürfen“, heißt es dagegen in einem Gutachten, das Experten einer Beratungs-firma im Vorfeld angefertigt hatten und das den Aufsichtsräten vorlag.

In dem Inselstaat, so das Papier, können die Vereinbarungen jederzeit vom Parlament geändert oder außer Kraft gesetzt werden, „wenn dies von der Allgemeinheit gefordert wird“. Heftig kritisiert wurde von einem Kontrolleur auch, dass die Frankfurter nur begrenzt Einfluss auf die Geschäftspolitik ausüben durften, obwohl sie über eine trickreiche Schachtelkonstruktion die Mehrheit der Anteile hielten.

„Wir hatten mit dem philippinischen Verkehrsministerium und Experten vorher geklärt, dass der Exklusivvertrag und unsere geplanten Minderheitsbeteiligungen nicht gegen die Verfassung verstoßen“, rechtfertigt der Fraport-Chef sich heute. Gegen den erbitterten Protest von vier Arbeitnehmervertretern segneten die Hono-



DAVID GREEDY / GETTY IMAGES

Flughafen in Manila: „Gelegentlich instabil“

rationen den Deal schließlich ab – und besiegelten damit den bislang größten Flop der börsennotierten Gesellschaft.

Bereits Ende 2000 übte die Prüfungsgesellschaft KPMG harsche Kritik an Bender und seinen Mannen. „Die insgesamt unbefriedigende Projektlage hat dazu geführt, dass die Fraport AG trotz gesellschaftsrechtlich eingeschränkter Einflussnahme überproportional die erforderliche Zwischenfinanzierung übernehmen musste“, heißt es in einer Expertise. Parallel dazu monierten die Experten Mängel bei der Organisation und der Kostenkontrolle.

Spätestens Anfang 2001, wettert Bender-Widersacher Wengert, hätte der Aufsichtsrat unter seinem Chefkontrolleur Koch das Vorhaben stoppen müssen. Stattdessen wurden immer weitere Millionen nach Manila gepumpt. „Wir hatten schließlich Verträge mit der Regierung zu erfüllen“, springt Bender seinem Aufseher bei. „Außerdem stand schon damals ein dreistelliger Millionenbetrag auf dem Spiel.“

In dem Rechtsstreit mit der Fraport-Spitze will Wengert nun auch den Börsengang vom Mai 2001 anprangern, der rund 900 Millionen Euro einbrachte, seiner Ansicht nach aber so nie hätte stattfinden dürfen.

Schon im Januar 2001, als der philippinische Regierungschef Joseph Estrada nach Korruptionsvorwürfen aus dem Amt gejagt und kurz darauf inhaftiert wurde, zeichnete sich ab, dass die Vereinbarungen der Terminal-Betreiber mit der alten Regierung wackelten. Nachfolgerin Gloria Macapagal Arroyo weigert sich bis heute, die Verträge anzuerkennen.

Trotzdem zogen Bender und Koch den Aktiendeal durch. Der Börsenprospekt bietet Kritikern wie Wengert nun eine Steilvorlage für Klagen: „Die politischen Verhältnisse auf den Philippinen haben sich in jüngster Vergangenheit gelegentlich als instabil erwiesen“, heißt es in dem Bericht verharmlosend, und: „Unvorhergesehene Änderungen der politischen Verhältnisse“ könnten sich „negativ auswirken“.

Im vergangenen Jahr schrieben die Airport-Manager ihr Investment komplett ab. Selbst heute frisst der leere Bau fern der Heimat noch Geld – für Instandhaltung, Anwaltskosten und Beraterhonorare.

In ihrer Not strengten die Fraport-Oberen ein Schiedsverfahren bei der Weltbank an. Sollte sich herausstellen, dass bei der Projektvergabe Korruption im Spiel war, wofür sich die Hinweise vergangene Woche verdichteten, sinken die Chancen auf Schadensersatz allerdings gegen null. Bis der Fall geklärt ist, dürfte ein Großteil der Verantwortlichen wohl ohnehin nicht mehr im Amt sein. Koch will seinen Kontrollposten Mitte Dezember an Hessens Finanzminister Karlheinz Weimar abtreten.

Eines seiner letzten Amtsgeschäfte: Am Montag dieser Woche verhandelt der Aufsichtsrat über eine satte Gehaltserhöhung für Vorstandschef Bender. DINAH DECKSTEIN