

ÖPP-Flughafen in Dakar: Korruption durch Fraport?

Der neue "Aéroport International Blaise Diagne" für Senegals Hauptstadt Dakar

Der alte Flughafen der senegalesischen Hauptstadt Dakar „Léopold Sédar Senghor“ war aus Sicht der senegalesischen Regierung zu klein geworden. Ein neuer Flughafen sollte das Wirtschaftswachstum fördern, auch indem er [neben einer Freihandelszone](#) ("Dakar Integrated Special Economic Zone") errichtet wurde. Auch sollte er den Tourismus ankurbeln und als Umsteigeflughafen („Hub“) für ganz Westafrika dienen. Zu diesem Zweck wurde um die Jahrtausendwende entschieden, den neuen Flughafen „[Aéroport International Blaise Diagne](#)“ (AIBD) zu bauen. Er steht in Diass, 45 km südöstlich von Dakar, und ist mit einer Kapazität von zehn Millionen Passagieren pro Jahr mehr als doppelt so groß wie der alte Flughafen.

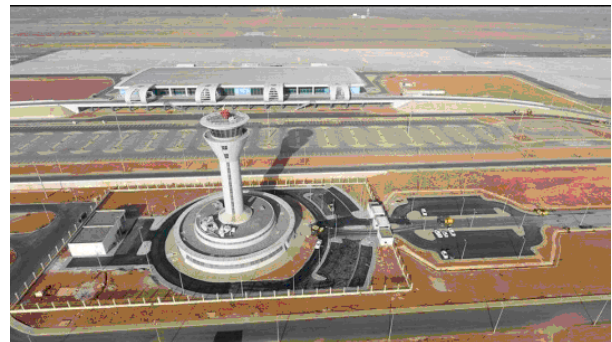
Der ursprüngliche Plan

Im Februar 2006 schuf die senegalesische Regierung die senegalesische Projektgesellschaft AIBD SA, die für 30 Jahre die Arbeit am Flughafen leiten soll. Sie gehörte anfangs zu [45 % Senegal und zu 55 % Privaten](#) (wobei nicht klar ist, wer genau das war), ist aber [seit 2009 rein öffentlich](#).

Die AIBD schrieb den Bau und Betrieb des Flughafens aus. Der Bau ging primär an die *Saudi Bin Ladin Group*, der Betrieb und Beratungsleistungen für 22 Jahre an die senegalesische *Daport SA*, die aber nur als Tochter der deutschen *Fraport AG* (siehe Kasten) galt. [Fraport sollte alle Einnahmen des Flughafens bekommen](#) und dafür eine [Konzessionsabgabe](#) an Senegal zahlen, was eine starke Abhängigkeit der Regierung bedingt.

Zehn statt vier Jahre Bau – Wechsel bei Baufirma und Betreiber

Der Bau startete 2007 unter dem früheren senegalesischen Präsidenten Abdoulaye Wade. Als Eröff-



nungstermin wurde [2011 angekündigt](#). Die Eröffnung wurde mehrmals verschoben. Im September 2012, nach der Wahl des neuen Präsidenten Macky Sall, wurde erst 2014 genannt, dann 2015.

2015 wurde jedoch der Bauvertrag mit der [Saudi Bin Ladin Group aufgelöst](#) und im Jahr darauf der Bau den türkischen Firmen [Summa und Limak übertragen](#), bis Ende 2016 sollte er fertig sein. Ende 2016 stieg auch Fraport aus. Die neue Betreibergesellschaft LAS gehört heute zu [34 % Senegal und zu je 33 % Summa und Limak](#). Der Flughafen wurde schließlich Ende 2017 nach zehn Jahren Bauzeit eröffnet.

Dubioses beim Betrieb durch Fraport

Die Betriebsrechte für den Flughafen in der Anfangsphase des Projekts sind undurchsichtig: Die [Nutzungsrechte](#) sollen laut Zeitungsberichten zunächst zu 75%, mit Salls Präsidentschaft zu 51% bei Fraport gelegen haben, was jedoch nicht gut nachprüfbar ist. *Fraport* war jedenfalls anfangs nicht der einzige Gesellschafter der *Daport* beziehungsweise ihrer alleinigen Eigentümerin, der in Luxemburg ansässigen *Afriport SA*. Daneben gab es die [CONTRAC Flughafen Konzessions-GmbH](#). Diese – 2014 aufgelöste – Gesellschaft gehörte laut Handelsregister zu 90 % einem Geschäftsmann namens Lothar Elbel aus Oestrich-Winkel und zu 10 % der panamaischen *General Air Services SA*. Passend dazu wurde der inzwischen [veröffentlichte Vertrag](#) von der Geschäftsführerin der *CONTRAC* unterschrieben, nicht von Fraport. Elbel ist als Person wenig fassbar, er hat aber wohl mit einer anderen Firma für den alten Flughafen [Busse](#) geliefert.

Der Anteil der *CONTRAC* wandelte sich über die Jahre: Laut offiziellen luxemburger Angaben gab *Afriport* 2007 [90 % der Anteile an CONTRAC und nur 10 % an Fraport](#). Dazu passt, dass in den [Fraport-Geschäftsberichten](#) von 2010 und 2011 und in den Beteiligungsberichten der Stadt Frankfurt *Afriport* nur als 10%-Beteiligung gelistet war. 2012 waren es sogar nur 3,24 %. Dann aber kaufte *Fraport* in zwei Schritten ab Januar 2013 erst 60 %

Wer ist Fraport?

Die *Fraport AG* hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und ist vor allem der Betreiber des Frankfurter Flughafens. Anfangs rein öffentlich, ging nach einem Börsengang 2001 an der Frankfurter Börse knapp die Hälfte der Anteile in private Hände. Heute hält der Staat Hessen 31,32 %, die Stadt Frankfurt 20 %, die Lufthansa AG 8,44 %, und die Investmentfirma Lazard Asset Management LLC 5,05 %. Der Rest gehört unbekanntem Aktionären. Der Umsatz war 2016 2,954 Milliarden Euro. Neben dem Flughafen Frankfurt ist *Fraport* involviert in das Management der folgenden Flughäfen: Hannover, Burgas, Varna, Xi'an, Riyadh, Jeddah, Delhi, Lima, St. Petersburg und Antalya.



und dann ab Juli 2013 100 % der Anteile an *Afriport* (und damit *Daport*). Dass aber jahrelang 90 % der Betreibergesellschaft bei einem einzelnen Geschäftsmann und einer panamaischen Firma lagen, macht einen sehr dubiosen Eindruck.

Korruption fast sicher

Die Erklärung für die sonderbare Eigentumsstruktur der *Daport* dürfte Korruption sein. Präsident Wade hatte die Zuständigkeit für den Flughafen seinem Sohn Karim Wade als damaligem Verkehrsminister übertragen. Dieser wurde – nach dem Machtverlust seines Vaters 2012 – 2015 zu [sechs Jahren Gefängnis und 230 Millionen US-Dollar Strafe](#) verurteilt. Laut dem [Urteil](#) hat er über Schattenfinanzplätze wie die Britischen Jungferninseln und Panama illegal Firmen und Grundstücke erworben. Eine offizielle Untersuchung kam zunächst sogar auf [1,1](#) oder [1,4 Milliarden US-Dollar](#) gestohlene Gelder. *Daport* und *Fraport* werden in dem Urteil zumindest erwähnt.

Im Urteil als Komplize benannt und zu fünf Jahren Haft und einer Geldstrafe verurteilt wurde auch der senegalesische Geschäftsmann Ibrahim Khalil, genannt "Bibo Bourgi". Dieser soll 2006 laut Zeitungsberichten über die *Alnair Finance SA* (heute [Trustconsult Group SA](#)) die [Afriport in Luxemburg](#) gegründet haben. Zumindest die Gründung durch die *Alnair Finance* lässt sich im [offiziellen Journal](#) nachvollziehen, was Darstellungen von *Fraport* widerspricht, man habe die *Afriport* selbst gegründet. 2015 brachten außerdem die Ermittlungen gegen Karim Wade ein [Konto der General Air Services bei der Schweizer Bank Julius Bär in Monaco](#) ans Licht, von dem unter anderem Khalil profitierte.

Ende 2017 wurden – anscheinend seit 2013 laufende – Ermittlungen gegen [acht Mitarbeiter von Fraport wegen Bestechung](#) in der Zeit 2006-2012 bekannt, Büros von *Fraport* wurden durchsucht.

Stark gestiegene Baukosten, unklare dauerhafte Nutzungskosten

Die ursprüngliche Finanzierung kam von [drei Banken](#): von einer Tochter der marokkanischen *Banque Marocaine pour le Commerce Exterieur* (später [Black Pearl Finance](#)), von der *Islamischen Entwicklungsbank* und von der französischen *BNP Paribas*. 2010 gab noch die [Afrikanische Entwicklungsbank](#) 70 Millionen US-Dollar Kredit.

Die geplanten Baukosten betragen laut Zeitungsberichten anfangs [349 Millionen Euro](#), der Vertrag belief sich schon auf [440 Millionen Euro](#). Bei Eröffnung lagen die Kosten laut der AIBD dann bei [612 Millionen Euro](#) (davon aber laut AIBD nur [456 Millionen Euro](#) als Teil des Kredits). Medien schätz-

ten die Kosten dagegen – mit Zinsen – auf bis zu [1.2 Milliarden Euro](#).

Ein Teil des Anstiegs geht sicherlich auf eine [Nachforderung](#) von über 100 Millionen Euro durch die *Saudi Bin Ladin Group* 2015 zurück. 2016 erklärten *Summa* und *Limak*, sie alleine würden [466 Millionen Euro investieren](#), was Kosten jenseits der 612 Millionen Euro plausibel machen würde.

612 Millionen Euro entsprechen über 4 % von Senegals Bruttoinlandsprodukts. Auf Deutschland übertragen wären das rund 144 Milliarden Euro.

Die Kosten für die Nutzer hängen vor allem von den Ticketpreisen ab. Hierzu gab es eine Vereinbarung im ÖPP-Vertrag. Vor ihrem Austritt hatte die *Daport* schon 2015 Senegal mit Kündigung gedroht, weil die Regierung das garantierte Ticketgelt reduzierte. Damals soll *Daport* eine Entschädigung gefordert haben.

Vertreibungen und Umweltwirkungen

Eine umfassende Bewertung der Umweltwirkungen des Flughafens kann hier nicht geleistet werden. Ob ein Großflughafen Priorität in einem relativ armen Land (Bruttoinlandsprodukt pro Kopf 2.732 US-Dollar) haben sollte, und ob er angesichts von Klimawandel und Ressourcengrenzen ein Zukunftsmodell ist, kann sicherlich hinterfragt werden. Andererseits gibt es positive Wirtschaftseffekte, nicht zuletzt durch Tourismus.

Nachdem erste Umsiedlungen 2002 auf dem Gelände des Flughafens nicht internationalen Standards entsprachen, wurden die Pläne überarbeitet und [entsprachen dann immerhin internationalen Standards](#) und 343 Haushalte wurden vom Umsiedlungs- und Entschädigungsplan erfasst. Dennoch blieb das Landeigentum umstritten. 2015 führten Proteste gegen Enteignungen zu Zusammenstößen mit der Militärpolizei und drei Festnahmen, im Dorf Tobago wurden ohne Vorwarnung mehrere Familienhäuser zerstört. Vertreter der Regierung behaupteten, die Häuser hätten ein Sicherheitsrisiko dargestellt, was die [Einwohnerschaft zurückwies](#).

Gesamtbewertung

Der Flughafen illustriert viele Risiken mit Großprojekten: Stark gestiegene Baukosten, Bauzeit viel länger als geplant, fast sichere Korruption, dubiose Eigentumsverhältnisse selbst bei einem mehrheitlich öffentlichen Unternehmen wie *Fraport*, Unklarheit über endgültige Nutzer-Kosten, Wechsel der Vertragspartner und Vertreibungen. Ob er auf Dauer dennoch wirtschaftlich vorteilhaft sein wird, bleibt abzuwarten.

Herausgeber: Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung, WEED e.V., Eldenaer Str. 60, 10247 Berlin

Kontaktperson: Markus Henn, +49-30-27582249, markus.henn@weed-online.org

Dieses Infoblatt ist Teil eines durch Brot für die Welt finanzierten Projekts. Die Inhalte liegen in der alleinigen Verantwortung von WEED und können nicht Brot für die Welt zugerechnet werden.

www.weed-online.org

Brot
für die Welt