Turbulenzen um die Cargolux

Paul Helminger und François Bausch sind sich (wieder einmal) einig: es soll nicht (mehr) öffentlich über die künftige Ausrichtung der Cargolux gesprochen werden, weder in der Presse, noch in der Abgeordnetenkammer. Helminger lässt verbreiten, jede weitere Diskussion über die Meinungsverschiedenheiten zur Orientierung der Cargolux sei zu unterlassen, da schädlich für die Suche nach neuen Managern.

Wieso zwei von vier Managern abdankten, und weswegen überhaupt erst neue Manager gebraucht werden, auch darüber soll nicht gesprochen werden… Und Bausch fügt hinzu, der Staat habe sich auf die Suche nach einem neuen Investor beschränkt, dies sei nun getan und alles andere wären Interna einer kommerziellen Gesellschaft, aus denen das Parlament sich rauszuhalten hätte. Basta! Dem „Basta!“ des Transportministers schließen sich die Abgeordneten von LSAP, DP und déi Gréng an.

Transparenz, adieu!

Tiefgreifende Bedenken von Seiten des Managements, der Personalvertretung sowie externer Spezialisten, sowohl in Bezug auf den Deal mit den Chinesen der Provinz Hanan, als auch die künftige Ausrichtung der Cargo-Gesellschaft in Luxemburg und Europa angehend, sollen unter den Teppich gekehrt werden. Und dies, obschon es sich dabei um wesentliche, für die Zukunft der Cargolux entscheidende Fragen handelt. Uns allerdings – ebenso wie den Gewerkschaften und dem Personal – sind diese Fragen genau so wenig egal, wie diejenigen, die den Katar-Deal der vorigen Regierung betrafen. Immerhin beschäftigt Cargolux über 1.200 Menschen und stellt eine Schlüsselindustrie in Luxemburg dar.

Bekanntlich hatte die vorige Regierung nach dem Katar-Debakel die chinesische HNCA mit ins Boot genommen und dieser 35 % der

Aktien angeboten, wobei mit den Chinesen vereinbart worden war in Zhengzhou in der Provinz Hanan ein zweites Standbein von Cargolux aufzubauen („Double-Hub“). Doch genau diese Zusammenarbeit mit den Chinesen, so wie sie im „commercial agreement“ zwischen HNCA und Cargolux, unter Federführung der neuen Regierung, vereinbart wurde, lasse vieles im Unklaren, monieren die Experten.

„Ein sehr einseitiger Deal“

Der Deal beinhalte vor allem Pflichten für die Cargolux gegenüber China und Rechte der HNCA gegenüber Cargolux, während dies umgekehrt weniger klar sei. So beispielsweise die Zurverfügungstellung von 6 Fliegern für den chinesischen Standort, immerhin ein Drittel der gesamten Flotte von Cargolux. Auch die Bedingungen einer gemeinsamen Gesellschaft, einer „joint venture“ in Zhengzhou, wirft ungelöste Probleme auf, wie beispielsweise die Klausel, dass Cargolux der neuen Gesellschaft vor Ort fachlich kompetente Manager zur Verfügung stellen soll (die dann in Luxemburg fehlen werden).

Die Experten der Salariatskammer weisen zudem auf eine ganze Reihe juristischer Unklarheiten im Deal der Cargolux mit den Chinesen hin, die allesamt darauf hinauslaufen, dass dies „ein sehr einseitiger Deal“ sei. Zudem könnten die Chinesen sich jederzeit aus dem Cargolux-Deal zurückziehen. Auch fragt die Salariatskammer, was der eigentliche Gewinn dieses „Double-Hub“-Abkommens für den Cargolux-Standort Europa und Luxemburg sei und wie die Zukunft der Frachtgesellschaft hier aussehen soll.

Zweifeln ist verboten…

Dass all diese Fragen und Einwände mehr als berechtigt sind, davon zeugt selbst der Abschlussbericht des Experten Robert Schaus, der von den Koalitionspartnern DP, LSAP und Gréng mit einer Bewertung des Deals beauftragte worden war. Dieser schreibt im „Executive Summary“ (von uns übersetzt): „Das

Unternehmen birgt, aus Sicht der Cargolux, Kosten und Risiken. Die Flüge nach Zhengzhou können Verluste erbringen – dies hängt in einem starken Maße von der Entwicklung der Luftfracht ab.

Der Transfer von Know-how nach China bedeutet Ausfallzeit und Einsatz von erfahrenen Mitarbeitern. Schliesslich verlangt der Aufbau einer Fluggesellschaft und einer Unterhalt-, Reparatur- und Betriebsplattform in China entweder Geld oder Überführung von Kapital, oder die Abgabe der Kontrolle an die chinesischen Partner."

und Kritiker sollen den Mund halten!

Trotz aller Risiken sieht Schaus – von dem inzwischen bekannt ist, dass er sich selbst für den Posten des Generalmanagers interessiert und deshalb keineswegs unvoreingenommen und neutral an die Sache herangegangen ist – im Zusammenschluss mit den Chinesen insgesamt mehr Vorteile als Nachteile… Auch die Argumente von Schaus gegenüber einer sogenannten „Stand-alone"-Lösung für die Cargolux – ohne Verkauf der 35 % Aktien, die der Staat nach dem Katar-Debakel zurückgekauft hat – lesen sich ebenso voreingenommen und müssten unbedingt hinterfragt werden (siehe dazu auch den Beitrag von Egide Thein „Cargolux: Comment jouer une mauvaise main?" auf seinem Blog)

Um die Risiken des Deals mit den Chinesen abzuwägen und gegebenenfalls die notwendigen Kurskorrekturen zu ermöglichen, und um die strategische Ausrichtung der Cargo-Gesellschaft in Luxemburg und Europa zu besprechen, habe ich als Abgeordneter vorgeschlagen, beide Themen in der zuständigen Kommission der Abgeordnetenkammer zu besprechen, gemeinsam mit den Experten der Salariatskammer und mit Nachhaltigkeitsminister François Bausch.

Wenn die Dreier-Koalition von der CSV lernt

Dieser Vorschlag wurde von Transportminister Bausch – mit Unterstützung der Abgeordneten von DP, LSAP und déi Gréng –

abgeschmettert, mit dem Argument, es sei alles klar und was zu klären gewesen sei, wäre bereits in der Kommissionssitzung vom 16. Dezember 2013 besprochen worden. Diese Argumentation erinnert fatal an diejenige der CSV im Zusammenhang mit dem Katar-Debakel.

Am besagtem 16. Dezember – genauso wie bei vorhergehenden Kommissionsitzungen über den Katar-Deal – waren viele wichtige Informationen noch nicht bekannt, die ernsthafte Fragen aufwerfen. Auch wenn der China-Deal nicht identisch ist mit dem Katar-Debakel, so wäre es im Interesse aller – des Staates, der Gesellschaft und des Personals – die aufgeworfenen Fragen auch im Parlament zu diskutieren.

„Augen zu und durch …“

Der neue Transportminister, ebenso wie die Regierungsparteien, sehen dies anders; für sie gilt nunmehr: „Augen zu und durch“! Sie wollen sich nicht durch Fragen und Einwände von Managern, Personalvertretern, Juristen und Wirtschaftsexperten der Salariatskammer, und schon gar nicht von linken Oppositionspolitikern, in die Suppe spucken lassen! Wo kämen wir da denn hin, wenn die Abgeordnetenkammer über die Ausrichtung der Betriebe mitreden will, an denen der Staat (maßgeblich) beteiligt ist!

Der erklärte Kandidat der LSAP für den Posten des Parteivorsitzenden, ging sogar so weit zu fragen, wie hoch der Schaden sei, für den die Abgeordnetenkammer aufkommen müsste, falls sie öffentlich über die Ausrichtung dieser Betriebe diskutieren würde ?! Und wie hoch – möchten wir hingegen wissen – ist denn der Schaden, der entstanden wäre, wenn die Abgeordnetenkammer das Katar-Debakel nicht gestoppt hätte?!

Keine Sternstunde parlamentarischer Emanzipation

Dass die Zukunft der Cargolux in der Abgeordnetenkammer besprochen werden muss, liegt auf der Hand. Dabei soll es um die strategische Ausrichtung gehen und nicht um kommerzielle

Details, wie uns unterstellt wird.

Dies dürfte umso nötiger sein, wie sich die neue Parlamentsmehrheit Transparenz und Neuanfang auf ihre Fahnen geschrieben hat. Noch am Tage vor der Kommissionssitzung, bei der mein Antrag auf die Diskussion über die Probleme mit der Ausrichtung des Cargolux-Deals in China und der strategischen Optionen für Europa und Luxemburg auf der Tagesordnung stand, hatte der Präsident der Abgeordnetenkammer, Mars di Bartolomeo, beim Neujahrempfang der Salariatskammer hervorgehoben, wie wichtig es sei, dass Parlament und Regierung auf Augenhöhe miteinander diskutierten und weshalb die Abgeordnetenkammer gerne bereit sei immer wieder auf die Expertise und die Experten der Salariatskammer zurückzugreifen,… um am Tage darauf einen Kniefall vor der Regierung zu machen und auf Bauschs „basta!“ hin auf jede weitere Diskussion über die Cargolux zu verzichten. Uns dünkt, der Neuanfang besteht nur darin, dass Grüne- und DP-Minister sich jetzt wie CSV-Minister vorkommen… und benehmen!