

# Turbulente Sitzung

## Opposition unzufrieden über Antworten der zuständigen Minister zu Cargolux/Qatar Airways

LUXEMBURG  
CLAUDE KARGER

**E**her kürzer dürfte sie ausfallen, die Orientierungsdebatte über die Luxemburger Luftfahrtstrategie heute morgen im Parlament. Denn die zuständigen Minister werden sich wohl kaum vorwagen, den wichtigen Weichenstellungen vorzugreifen, die bei zwei der Hauptakteure auf Findel, Cargolux und Luxair, die sich derzeit in schweren Turbulenzen befinden, noch erwartet werden. Erst Ende des Monats wird der vollständige Bericht der Beratungsgesellschaft Oliver Wyman zum Geschäftsmodell von Cargolux erwartet, während vor Jahresende denn auch die Studie über die weitere Ausrichtung der Luxair-Group vorliegen dürfte. Die Zukunft dieser Unternehmen, deren „systemischen Charakter“ nicht zuletzt die Gewerkschaften am Dienstag bei einer Massenkundgebung vor dem Parlament für eine klare Strategie für die Luftfahrt unterstreichen, wird trotzdem im Mittelpunkt der Debatte stehen.

Dafür werden vor allem die Redner der Opposition sorgen, die sich gestern ziemlich enttäuscht über die Erklärungen von Finanzminister Luc Frieden (CSV) und Nachhaltigkeits- und Infrastrukturminister Claude Wiseler (CSV) zum Verkauf von 35% der Aktien von Cargolux an Qatar Airways im vergangenen Jahr zeigten. Frieden war stark in die Kritik geraten, nachdem Details über die Transaktion aufgetaucht waren, laut denen erstens: Der Cargolux-Deal mit den Kataris - die zwischenzeitlich auch die Banken KBL und BIL gekauft haben - ziemlich überstürzt und quasi im Alleingang vom Finanzminister unter Dach und Fach gebracht wurde und zweitens: Einige Aktionäre günstige Bedingungen erhalten hätten, um sie dazu zu bewegen, ihre Anteile an der Frachtfluggesellschaft abzutreten. Dass die Aktionär BIP Investment Partners und Lux-Avantage, die 11,5% respektive 2,2% an Cargolux hielten, mit Gewinn aussteigen wollten, hat Frieden mittlerweile öffentlich bestätigt. Der Finanzminister behauptet außerdem dass seine Regierungskollegen und die Aktionäre über die Gespräche auf dem Laufenden waren.

### Qatar Airways kann maximal 49 Prozent bekommen

Dem DP-Abgeordneten Fernand Etgen bleiben allerdings noch erhebliche Zweifel dass das so war. Er forderte gestern dass auch die Vertreter der anderen Cargolux-Aktionäre BCEE, SNCI und Luxair im Parlament zu dem Abkommen mit den Kataris aussagen. Frieden habe „ein Katz- und Maus-Spiel“ mit den Deputierten gespielt, so Etgens Eindruck. Der DP-Abgeordnete ist außerdem der Meinung, dass „solide handwerkliche Fehler“ bei den Verhandlungen mit Katar passiert seien, auch weil nicht genügend auf die Absicherung von Arbeitsplätzen in Luxemburg gedrängt wurde. Grünen-Sprecher François Bausch fragt sich indes noch immer, weshalb „mordicus“ auf eine Allianz mit Katar



Die Frachtfluggesellschaft dürfte heute morgen im Mittelpunkt einer Orientierungsdebatte im Parlament zur Zukunft der Luftfahrt stehen

Foto: Isabella Finzi

gedrängt wurde, obwohl eine Studie der Beratungsgesellschaft McKinsey eine Reihe von anderen industriellen Partnern ausgemacht hatte. Die Frage warum andere strategische Allianzen, die eventuell besser für Cargolux hätten sein können, nicht analysiert wurden. Zumal Verhandlungen mit den Kataris zunächst gescheitert waren. Unklar bleibe zudem, weshalb der für den Transport zuständige Nachhaltigkeits- und Infrastrukturminister nicht stärker in die Transaktion mit eingebunden war. Fragen über Fragen demnach. Wie eigentlich die Aktionärsverhältnisse bei Cargolux nach einer Kapitalerhöhung aussehen werden, hatte der ADR-Abgeordnete Fernand Kartheiser bereits Ende September nachgefragt.

„Die Zielsetzung der Regierung bei einer möglichen Kapitalerhöhung von Cargolux ist, dass weiterhin 65% des Kapitals in den Händen von Luxemburger Aktionären bleiben, solange das im Einklang mit den europäischen Regeln erfolgen kann, was unter anderem ein tragfähiges Geschäftsmodell bedingt“, heißt es in der Antwort des Premiers, des Finanzministers und des Nachhaltigkeitsministers in der auch präzisiert wird, dass ein nicht-europäischer Aktionär in einer europäischen Fluggesellschaft gemäß EU-Regelung nicht mehr als 49% halten darf. Die „Bewegungsfreiheit“ des Staates bei einer direkten oder indirekten Intervention bei der Cargolux sei aber durch den europäischen Rahmen der Staatsbeihilfen stark eingeschränkt. Prinzipiell müsse der Staat wie ein Privatinvestor handeln damit der Wettbewerb zwischen europäischen Fluggesellschaften nicht negativ beeinflusst wird. ●

### Die Verhandlungen zu Cargolux im Zeitraffer

- Ende 2009: Der Staat und die mehrheitlich vom Staat gehaltenen Aktionäre kaufen die Anteile der insolventen Swissair (33,7%) an der Cargolux und retten sie so vor dem Untergang. Die Anteile sollen an einen industriellen und strategischen Partner verkauft werden.
- Dezember 2009: Qatar Airways zeigt Interesse am Einstieg in Cargolux.
- März 2010: Die Verhandlungen werden abgebrochen wegen Uneinigkeit über den Kaufpreis.
- Februar 2011: Finanzminister Frieden gemeinsam mit den Erbgroßherzog in Doha. Die Verhandlungen über Cargolux werden wieder aufgenommen.
- 18. März 2011: Die Vertreter der Cargolux-Aktionäre unterzeichnen ein „Memorandum of Understanding“ mit Qatar Airways. Die beiden Partner haben die Absicht, gemeinsam die Position der Cargolux auf dem Markt zu stärken, indem auch Synergien ausgelotet werden. Qatar Airways soll über die Verlagerung ihrer Cargo-Aktivitäten von Amsterdam nach Luxemburg nachdenken, während der Flughafen Doha für das gemeinsame Wohl der beiden Partner weiterentwickelt werden soll. Das Hauptquartier von Cargolux soll indes in Luxemburg bleiben, während die „profitablen“ Stellen bei Cargolux, ihre Unternehmungen und Filialen erhalten werden sollen.
- Juni 2011: Die Vertreter Luxemburgs und Kataris unterzeichnen ein definitives Abkommen in Luxemburg.