

Jean-Claude Franck

Das Trojanische Pferd

Die atmosphärischen Störungen, die in der Cargolux zum Bruch mit dem Aktionär Qatar Airways führten, hatten einen Auslöser: Dem katarischen Investor wurden von der Regierung falsche Hoffnungen gemacht.

Am Ende ging alles sehr schnell.¹ Mitte Oktober 2012 war der Öffentlichkeit noch nicht bekannt, auf welche Weise der Deal zwischen Luxemburg und Doha zustande gekommen war. Es grenze an Frechheit, kommentierte Radio 100,7 am 18. Oktober, dass die Regierung das Parlament über Monate hinweg nur spärlich informiert hatte. Die Regierung rechtfertigte die Geheimhaltung mit dem Argument, die Cargolux sei eine private Gesellschaft, an welcher der Staat nicht direkt beteiligt sei. Dabei waren es gerade Regierungsvertreter, die sich für Qatar Airways entschieden hatten.

In den darauffolgenden Tagen erschienen weitere Berichte, die darauf hindeuteten, dass es Luc Frieden war, der im Februar 2011 ein prinzipielles Abkommen mit Doha getroffen hatte und dass diese Entscheidung demnach weder im zuständigen Infrastrukturministerium noch bei Cargolux gefallen war. Da die Frachtgesellschaft eine Partnerschaft mit Qatar Airways zu der Zeit nicht mehr in Erwägung gezogen hatte, überraschte das Resultat von Friedens Handelsreise nach Doha alle Beteiligten.²

Noch bevor im Parlament und der sonstigen Presse hierüber gesprochen wurde, versuchte Luc Frieden sich am 24. Oktober in einer Rede vor dem Verband der Versicherungsunternehmen (ACA) prä-

ventiv zu rechtfertigen: „Je ne suis pas allé à l'étranger pour vendre mon pays. J'aime ce pays, sinon je ne serais pas entré en politique.“

Luc Frieden hat womöglich mit den Ideen Akbar Al-Bakers sympathisiert und ihn als Trojanisches Pferd benutzt, um in Luxemburg für frischen Wind zu sorgen.

Von Tag zu Tag spitzte sich in den nächsten Wochen die Cargolux-Affäre zu und am Donnerstag, dem 15. November hagelte es in einer ungewohnt animierten Debatte am Krautmarkt heftige Kritik an der Regierung.

Am Freitag, keine 24 Stunden später, entschied der CEO von Qatar Airways, Akbar Al-Baker, seine 35 Prozent an der Cargolux abzutreten und Luxemburg zu verlassen. Noch am gleichen Tag kündigte der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Albert Wildgen, der sich stets vehement gegen den Vorwurf gewehrt hatte, er spiele Al-Baker in die Hände und sei nicht unabhängig, seinen Rücktritt an. Besser hätte er seine Loyalität zum katarischen Investor nicht unter Beweis stellen können.

Was war an diesem Freitag hinter den Kulissen passiert? Infrastrukturminister Claude Wiseler hatte mit der Unterstützung von Wirtschaftsminister Etienne Schneider am Morgen entschieden, mit

den Kataris Klartext zu reden und lud Al-Baker zu sich. Im Regierungsrat bekamen indes die luxemburgischen Aktionäre politische Rückendeckung. Luxair, BCEE und SNCI wollten nachmittags im sogenannten *Strategic Committee*³ gegen die Ernennung Richard Forsons – Kandidat Al-Bakers und Interim-CEO – zum neuen Generaldirektor stimmen. Wiseler und Schneider gaben ihnen grünes Licht. Doch obwohl Al-Baker nachmittags nach der Nichternennung Forsons seinen Beschluss bekannt machte, war diese Personalentscheidung nicht der eigentliche Grund für den katarischen Abzug.

Die Kehrtwende der Regierung

Al-Baker hatte morgens bei seinem Treffen mit Wiseler nämlich verstanden, dass ihn die Luxemburger Regierung bei seinen Forderungen nach drastischen Änderungen im Geschäftsmodell der Cargolux nicht (länger) unterstützte. Qatar Airways hatte geplant, die Cargoluxflotte von 17 auf nur noch 10 Flugzeuge zu reduzieren, was einen massiven Personalabbau bedeutet hätte. Auch hätte es Al-Baker gerne gesehen, wenn die luxemburgischen Gesetze im Bereich des Arbeitsrechts abgeändert worden wären. Das erklärt auch, wieso im Zwischenbericht des externen Beraters Oliver Wyman eine luxemburgische Flagge neben verschiedenen möglichen Sparmaßnahmen bei den Personalkosten abgedruckt war. In der Fußnote stand: „Matters potentially requiring changes to Luxembourg law“.

Jean-Claude Franck ist beigeordneter Chefredakteur des Radio 100,7.



© Cargolux

Dass Minister Wiseler, der viel zu lange nichts unternommen hatte, schlussendlich doch Mut zeigte, lag zweifellos am enormen öffentlichen Druck, der binnen weniger Wochen entstanden war. „Vielleicht hat Qatar Airways die lebendige Demokratie in Luxemburg unterschätzt“, sagte Pierre Gramegna, Direktor der Handelskammer, im 100,7-Interview. Diese Einschätzung gilt allerdings nicht nur für den katarischen Investor, sondern auch für die Regierung.

Es wurde demnach Tacheles geredet und Qatar Airways hat die Cargolux verlassen: also alles in Ordnung? Im Gegenteil: Der Ruf der Cargolux hat gelitten. Dass der Betrieb mancherorts in ein geschäftsschädigendes Licht gestellt wurde, war auch eine Strategie der internationalen Konkurrenz. Denn Statistiken zeigen, dass die luxemburgischen Flugzeuge oft besser eingesetzt werden als die der Konkurrenten. Auch dass angesichts der schwächelnden Wirtschaft keineswegs nur die Cargolux defizitär ist, sollte nicht vergessen werden. Dass ein internationales Cargo-Unternehmen sich kontinuierlich dem internationalen Umfeld anpassen muss, ist selbstverständlich. All dies muss möglichen neuen strategischen Partnern klar gemacht werden. Die Regierung und Cargolux dürfen sich nicht weiter verstecken. Das Pferd darf nicht erneut von hinten gesattelt werden.

Zwielichtig erscheint nach wie vor die Rolle des Finanzministers bei seiner Abmachung mit Doha. Luc Frieden beteuert, er habe lediglich die Verhandlungen zu

Ende geführt, die Cargolux und Qatar Airways bereits vor seiner Handelsreise nach Doha begonnen hätten. Ihm sei es eben gelungen, einen Deal zu erzwingen. Die letzten verfügbaren Informationen deuten allerdings darauf hin, dass die Gespräche zwischen Qatar Airways und Luxemburg bereits spätestens im Juni 2010 gescheitert waren und auch in den acht Monaten bis zu Friedens Reise nach Doha nicht wieder aufgenommen worden waren. „Cargolux zog eine Partnerschaft mit Qatar Airways damals gar nicht mehr in Erwägung“, erklärte eine Quelle dem Radio 100,7.

Luc Friedens Projekt

D'Lëtzebuerger Land berichtete am 23. November, dass die Gespräche (Codename: „Desert Storm“) von 2010 weit konkreter waren, als bisher angenommen. *D'Land* berief sich auf Dokumente, die die Verhandlungen bis Februar 2010 dokumentierten. Das sei aber lediglich der „einfache Teil“ gewesen, zitierte 100,7 eine Quelle.

Was geschah also danach, zwischen Februar 2010 und Juni 2010? Die Darlegung, die Partnerschaft sei allein am Preis gescheitert, da Qatar Airways für 35 Prozent Anteile nur 100 Millionen US-Dollar auf den Tisch legen wollte, die luxemburgischen Aktionäre aber 135 Millionen verlangten, ist wenig überzeugend. Wenn keine Einigung über den Preis erzielt werden konnte, dann weil es auf wenigstens einer der beiden Seiten größere Vorbehalte gab.

Und hier wird es interessant: Denn der katarische Investor hatte, 100,7-Informationen

zufolge, von Anfang an vorgeschlagen, Cargolux-Flugzeuge durch 6 Maschinen von Qatar Airways zu ersetzen, Teile des Personals über katarische Gesellschaften beschäftigen zu lassen, die Arbeitsbedingungen zu flexibilisieren und die Anteile über die 35 Prozent hinaus zu erhöhen.

Diese dokumentierten Vorschläge von katarischer Seite müssen dem Finanzminister bekannt gewesen sein, als er im Februar 2011 ein prinzipielles Abkommen mit Doha traf. Im *Wort*-Interview meinte Luc Frieden über die gescheiterte Partnerschaft, wenn man sich mit ausländischen Investoren zusammentue, sei es stets ein „Geben und Nehmen“. Man müsse darüber nachdenken, wie man die „strukturellen Probleme von luxemburgischen Unternehmen angehen“ könne.

Luc Frieden wusste im Februar 2011 demnach wahrscheinlich ganz genau, was er tat. Er hat womöglich mit den Ideen Al-Bakers sympathisiert und ihn als Trojanisches Pferd benutzt, um in Luxemburg für frischen Wind zu sorgen. Wie sonst ist zu erklären, dass der Minister sich über die Bedenken der Cargolux hinwegsetzte und das Platzen der vorhergegangenen Gespräche ignorierte? Die Strategie des Finanzministers erklärt womöglich auch, weshalb Al-Baker nie an der Durchsetzbarkeit seiner drastischen Forderungen zweifelte. Hat Qatar Airways das prinzipielle Abkommen vom Februar 2011 als späte politische Unterstützung verstanden für die Vorschläge, die das Unternehmen bereits Ende 2009 formuliert hatte?

Luc Frieden war damals gewiss auf der Suche nach einem strategischen Partner. Jedoch nicht für die Cargolux, sondern für sich selbst. ♦

1 Der Artikel basiert auf Recherchen des öffentlich-rechtlichen Senders Radio 100,7.

2 Vgl. „Sand in den Turbinen“, in *forum* 323, November 2012, S. 4-7.

3 Im *Strategic Committee* saßen 7 Personen: der Präsident des Aufsichtsrats, 3 Vertreter von Qatar Airways und 3 Vertreter der luxemburgischen Aktionäre. Wenn man weiß, dass Albert Wildgen regelmäßig mit den Kataris stimmte, waren es 4 gegen 3, obwohl Qatar Airways nur 35 Prozent der Cargoluxanteile hatte. Al-Baker wollte in diesem Gremium alle wichtigen Entscheidungen treffen. Die Regierung hätte dies von Anfang an nicht zulassen dürfen.