

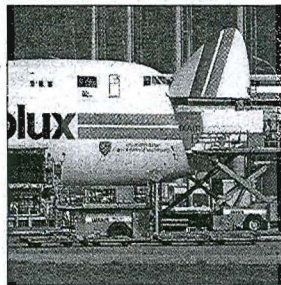
# Cargolux macht 47 Millionen Dollar Verlust

## Feuerwehrmann

Helmut Wyrwich

hwyrwich@tageblatt.lu

Cargolux ist eine gesunde Gesellschaft, es geht ihr gut. Das ist die Nachricht, die am Freitag vor Journalisten unablässig wiederholt wurde. Wer so insistiert, der hat Sorgen. Spätestens auch, als der neue Vorsitzende des Verwaltungsrates eine Stellungnahme in Französisch und in Englisch zu den Ermittlungen der EU-Kommission verlas, der man anhörte, dass sie von Juristen bis in die letzte Einzelheit hin und her gewendet worden war, wurde deutlich, dass die Formel „Cargolux geht es gut“ so glaubhaft nicht mehr war. Bestätigt wurde das noch, als der neue Vorsitzende des Verwaltungsrates sich weigerte, den Journalisten diese Stellungnahme auszuhändigen.



Angesichts einer Rückstellung von 154 Millionen US-Dollar und der Drohung weiterer Verfahren wurde am Freitag auch deutlich, warum es einen Wechsel im Vorsitz des Verwaltungsrates gegeben hatte. Marc Hoffmann hat die Stimmung und die Lage bei der Luxair verändert und das Unternehmen auf einen möglicherweise guten Weg gebracht. So jemand wird nun bei der Cargolux gebraucht. Marc Hoffmann hat sich als Krisenmanager bewährt und als solcher trat er gestern auch auf. Der kurze Augenblick des Verlesens einer Stellungnahme des Unternehmens reichte, um klarzumachen, wer ab sofort Chef an Bord des Unternehmens ist. Das macht auch Sinn. Hoffmann hat Erfahrung in Verhandlungen. Hoffmann steht für Eindeutigkeit und für eine Strategie. Die Aussage, dass das Unternehmen im Falle einer Verurteilung den Europäischen Gerichtshof anrufen wird, war keine Drohung in Richtung Brüssel, sondern die Ankündigung einer Strategie, wie sie im anglophonen und im deutschen Recht üblich ist. Mit wenigen Worten hat Hoffmann so auch der Cargolux nach innen Sicherheit und Klarheit gegeben. Nicht anders war er bei der Luxair vorgegangen, die allerdings noch zeigen muss, ob der eingeschlagene Weg von Erfolg gekrönt sein wird.

Seit der Stahlkrise hat Luxemburg mit seinen Unternehmen keine Krisen gekannt, die als solche nach außen sichtbar wurden. Aber den Feuerwehrmann, der als Krisenmanager auftreten kann, scheint das Land zu besitzen. Bleibt nur eine Frage: Die Sanierung und Restrukturierung von Unternehmen, ihre Bewahrung vor Unheil und ihre Rückführung auf den rechten Weg sind Fulltimejobs. Wie bringt Luxemburgs Krisenmanager den Fulltimejob als Bankier einer Privatbank und den des ruhenden Pöls in einem einer Krise nahen Unternehmen erfolgreich unter einen Hut?

Mitdiskutieren:

www.tageblatt.lu/blog

Helmut Wyrwich, Text  
Isabella Finzi, Fotos

Ein schwieriges Jahr hätte für die Frachtfluggesellschaft mit einem stolzen Gewinn enden können. Stattdessen kam ein stolzer Verlust heraus.

Eine Kartell-Untersuchung der EU-Kommission wegen möglicher Absprachen beim Kerosin droht, die Cargolux in Schwierigkeiten zu bringen. Das Unternehmen hat insgesamt 154 Millionen US-Dollar zurückgestellt. Das entspricht ungefähr der Strafe, mit der das Unternehmen nach Meinung seiner Juristen rechnen muss, teilte der scheidende Vorsitzende des Verwaltungsrates, Pierre Gramegna, am Freitag mit. Mit der Rückstellung ist keine Anerkennung einer Schuld verbunden. Firmen sind vielmehr verpflichtet, Prozessrisiken mit Strafen durch Rückstellungen in der Bilanz grundsätzlich abzuschirmen.

Das Unternehmen zeigte sich am Freitag bemüht, der Öffentlichkeit zwei Bilanzen vorzulegen. Hätte es die Rückstellung nicht gegeben, dann hätte das operative Ergebnis vor Steuern deutlich über 100 Millionen US-Dollar gelegen. Da aber die Rückstellung zu der Untersuchung der EU-Kommission zu tätigen war, glitt schon das operative Ergebnis vor Steuern mit 33 Millionen US-Dollar in die roten Zahlen. Am Ende kommt aus der Bilanz dann ein Verlust von 47 Millionen Euro heraus, der aus dem Eigenkapital abgedeckt wird.

Es ist dies das erste Verlustjahr seit 1993, sagte der scheidende Vorsitzende des Verwaltungsrates, Pierre Gramegna, der sein Amt an den neuen Vorsitzenden Marc Hoffmann übergab, der bereits Vorsitzender des Verwaltungsrates der Luxair ist, die wiederum Hauptaktionär der Cargolux ist. Die gesamten Eigenmittel der Cargolux lagen 2006 bei 666,5 Millionen US-Dollar. Ende 2007 sind sie auf 616 Millionen US-Dollar abgesunken. Der Verlust lässt grüßen.

Das vergangene Jahr, so der Generaldirektor der Cargolux, Ulrich Ogiermann, war ein schwankendes Jahr. Im ersten Halbjahr gab es auf dem Markt deutliche Schwierigkeiten. Im dritten Vierteljahr besserte sich die Situation. Das letzte Vierteljahr mit dem



Generaldirektion und Verwaltungsratsvorsitzende bei der Vorstellung des Geschäftsberichtes 2007

Weihnachtsgeschäft sei ausgesprochen gut gewesen. Ogiermann gab zu, dass insbesondere die Asien-Routen im vergangenen Jahr stark unter der Konkurrenz gelitten hätten. Cargolux habe seine Auslastung von 78 Prozent aber dadurch halten können, dass das Unternehmen mit seiner Nur-Frachtflugzeug-Flotte sich im Markt sehr flexibel habe behaupten können. Die Luftfracht, so Ogiermann, habe sie im vergangenen Jahr einer neuen Konkurrenz gegenüber gesehen: Es sei viel Fracht vom Flieger auf das Schiff übertragen worden.

Die sichtlichen Bemühungen von Verwaltungsrat und Vorstand, die Situation zu entschärfen, gelang nicht so ganz. Cargolux hat einen Verschuldungsgrad von 63 Prozent. Das heißt, auf einen Dollar Eigenkapital kommen 63 US-Cent Schulden. Nimmt man die außerbilanziellen Risiken mit hinzu, dann liegt die Quote bei 105 Prozent, laut Geschäftsbericht. Das heißt: Auf einen Dollar Eigenkapital kommen 1,05 Dollar Schulden. Diese

Überschuldung wäre nicht tragisch, wenn das Unternehmen entsprechende Aktiva hätte. Die allerdings sind im vergangenen Jahr teilweise in einer Verkauf- und Leasing-Aktion verkauft worden. Nur noch ein Teil der Flugzeuge gehört der Cargolux wirklich, auch wenn sie zu 33 Prozent an der Leasing-Gesellschaft beteiligt ist.

Der neue Verwaltungsratsvorsitzende, Marc Hoffmann, zeigt sich bemüht, Zweifel zu zerstreuen. In einer in englischer und in französischer Sprache vorgetragenen Erklärung hieß es, dass derzeit noch kein Verfahren des US-Justizministeriums eingeleitet worden sei. Und selbst wenn man dort verurteilt würde, gelte der Grundsatz in den USA, dass Strafen nicht zum Konkurs eines Unternehmens führen dürften. Sie würden der Situation angepasst und könnten in Raten bezahlt werden. Hoffmann war sichtlich bemüht, den Eindruck herzustellen, dass die Cargolux durch Ermittlungsverfahren, in die insgesamt 20 Luftfahrtgesellschaften eingebunden sind, nicht in existenzielle Schwierigkeiten geraten werde.

Aus dem Geschäftsbericht geht aus den Anmerkungen zur Bilanz allerdings hervor, dass es Privatklagen gibt und dass in Australien, Neuseeland, Kanada und in der Schweiz weitere Kartelluntersuchungen erfolgen. Das Unternehmen habe hierzu keine Rückstellungen vorgenommen, hieß es am Freitag bei der Vorstellung des Geschäftsberichtes vor Journalisten. Es sei nicht absehbar, ob und in welcher Höhe Belastungen auf die Fluggesellschaft zukämen.

Unabhängig von diesen Sorgen hat das Unternehmen Zukunftsprojekte. Man werde nach Fertigstellung des neuen Hangars eine Zentralisierung der Hauptverwaltung vornehmen, kündigte Ogiermann an. Die verschiedenen Standorte sollen zusammengefasst werden. Im Bereich des eigentlichen Geschäftes soll schon in naher Zukunft ein Joint-Venture vereinbart werden. Ulrich Ogiermann ließ offen, mit wem die Vereinbarung abgeschlossen werden soll.

## Das Kapital

Das Kapital der Cargolux ist in mehrere Bereiche aufgeteilt. Das Aktienkapital liegt bei 360 Millionen US-Dollar. Die zurückgestellten Reserven betragen 206 Millionen US-Dollar. Der Gewinnvortrag beträgt 90 Millionen. Zusammen mit einigen anderen Positionen kommt man auf Eigenmittel von 616 Millionen US-Dollar. wy.

## Die Flotte

Im Juli 2008 soll die letzte Boeing 747-400 in Luxemburg eintreffen. Im September 2009 soll dann der erste Frachtflieger vom Typ Boeing 747-8 eintreffen. Cargolux hat insgesamt 13 Flugzeuge dieses Typs bestellt. Drei von ihnen sollen jeweils in den Jahren 2009, 2010, 2011 geliefert werden. In den Jahren 2012 und 2013 werden jeweils zwei geliefert. Cargolux hat zusätzlich zwei Optionen genommen. Diese Flugzeuge sollen bei Verwirklichung der Option jeweils 2013 und 2014 geliefert werden. wy.

## Das Leasing

Cargolux hat einen Teil seiner Flotte verkauft und zur Verwendung zurückgeleast. Aus den Anmerkungen zum Geschäftsbericht geht hervor, dass die Leasing-Finanzierungsverpflichtungen pro Jahr 355,919 Millionen Euro betragen. Sie beziehen sich auf fünf Flugzeuge: LX-RCV: 19,27 Millionen  
LX-SCV: 63,75 Millionen  
LX-TCV: 67,65 Millionen  
LX-UCV: 102 Millionen  
LX-VCV: 103 Millionen wy.



Pierre Gramegna (links) und Marc Hoffmann (rechts) im Gespräch