

Rummel um Renert

"Stoppt d'Juegd op de Renert", unter diesem Motto lanciert der Neie Feierkrop in Zusammenarbeit mit der Tierschutzorganisation Alpa eine Kampagne gegen die Fuchsjagd in Luxemburg ([www.feierkrop.lu/dokumenter.php](http://www.feierkrop.lu/dokumenter.php)). Die Jagd auf Renert diene einzig und allein dem Vergnügen der Grünröcke, so der Feierkrop, die Bekämpfung von Tollwut und Fuchsbandwurm sei nur ein Vorwand. Die Jäger benutzten dabei "einen raubwildscharfen Hund, der den Fuchs hetzt und dann zu Tode würgt". Nicht ganz so blutrünstig, aber eindeutig positioniert sich die Jägerföderation ([www.fshcl.lu](http://www.fshcl.lu)): "Derzeit ist eine planmäßige Bejagung (...) des Fuchses zu fördern." Diese bezwecke, die Tollwut zu bekämpfen und die Niederwildbestände zu erhalten. NaturschützerInnen sehen das anders. "In unseren Augen dient die Jagd nicht dazu, Bestände zu kontrollieren", so Patric Lorgé von der Natur- a Vulleschutzliga. Seine Organisation hat 2002 ein Positionspapier verfasst, das die Argumente der Jäger zurückweist ([www.luxnatur.lu/luxnatur/lnvpos3.htm](http://www.luxnatur.lu/luxnatur/lnvpos3.htm)). Allerdings befürwortet die Naturschutzorganisation, anders als die Tier-schützerInnen, eine Bejagung während des Winterhalbjahres - aufgrund der "Verwertbarkeit des Winterbalgs".

EU-Kommission pfeift eigene Behörde zurück

Wenn es um die Zulassung von Genetisch Veränderten Organismen (GVO) geht, soll sich die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) künftig gründlicher mit den nationalen wissenschaftlichen Einrichtungen abstimmen. Das teilte am Mittwoch die EU-Kommission mit. Mehr noch: Sollte ein Mitgliedstaat "wichtige neue wissenschaftliche Fragen" aufwerfen, so kann die Zulassungsprozedur gestoppt werden. All dies solle jedoch im "bestehenden rechtlichen Rahmen" passieren, so die Kommission, die damit unter anderem auf die Kritik einiger Umweltminister gegenüber der aktuellen Genehmigungsverfahren von GVO reagierte. Greenpeace Europe begrüßte die Ankündigung der Kommission und forderte, für die EFSA sollten unverzüglich neue Richtlinien über die Einschätzung der Risiken von GVO ausgearbeitet werden. Bislang habe diese Behörde wissenschaftliche Zweifel sowie die Bedenken einiger Mitgliedstaaten schlichtweg ignoriert. Die europäische Vereinigung der Biotech-Industrie Europabio meldete ihrerseits im Hinblick auf die Unterbrechung einer laufenden Prozedur Skepsis an. "Sollten die Sicherheitsprüfungen der EFSA politisiert werden, sind sie wertlos", so ein Sprecher von Europabio. In der kommenden Woche wird in Wien eine weitere Konferenz über Gentechnik abgehalten.

Une maison à 150.000 euros

Le Conseil économique et social (CES) innove dans son 40e rapport sur l'"évolution économique, sociale et financière du pays": Ce ne sont plus des analyses générales sur l'évolution économique du pays qui sont mises en avant. Le rapport décrit plutôt des défis majeurs, tels les industries en réseaux, la cohésion sociale ou encore la politique d'investissement de l'Etat. Fort de 101 pages, le rapport, adopté à l'unanimité, comporte quelques propositions sur les politiques économiques à mener qui pourront alimenter les discussions lors des négociations tripartites qui vont être relancées ce vendredi. Ainsi le CES propose, à l'instar du programme français, "une maison à 100.000 euros" et d'élaborer une charte ayant comme finalité de faire accéder les familles les moins favorisées à un logement de qualité mais cependant bon marché. Vu la situation des revenus, le CES propose de relever la barre luxembourgeoise à 150.000 euros. D'autre part, le CES réitère son idée d'un impôt négatif qui permettrait de rendre plus transparent certains transferts sociaux, qui à l'heure actuelle s'opèrent par le biais de subventions dont les attributions ne sont pas toujours justifiées.

*Nichts wird so heiß gegessen,  
wie es gekocht wird:  
Hubert Hollerich (OGBL)  
ist von den Vorschlägen  
der Luxair-Generaldirektion  
zur Restrukturierung  
der nationalen Flug-  
gesellschaft wenig überzeugt.  
Eine Befragung  
der OGBL-Mitglieder, die bis  
zum 20. April läuft, soll  
die Schmerzgrenze der  
Belegschaft ausloten.*

(Foto: Christian Mosar)



LUXAIR-RESTRUKTURIERUNG

"Umstellung auf Jetflugzeuge war ein Fehler"

**woxx: Kam die Nachricht aus der Luxair-Chefetage, über 200 Stellen abbauen zu wollen, unerwartet?**

**Hubert Hollerich:** Es gab wohl eine Ahnung, dass Umstrukturierungen anstehen, aber ein solches Ausmaß hat keiner erwartet. Zwar werden keine Leute direkt entlassen, aber es kommt dennoch zu massiven Stellenstreichungen. Außerdem wird jetzt versucht, die Automatismen in der Lohnentwicklung außer Kraft zu setzen - bislang war immer bekundet worden, die Vertragsvereinbarungen blieben unangetastet. Zurzeit wird von der Direktionsseite der Druck erhöht mit dem Hinweis, dass ohne ein Einlenken Entlassungen anstehen. Diese Erpressungsversuche zeigen uns, dass wir der Direktion nicht mehr vertrauen können. Dabei ist klar, dass die schwierige Lage der Luxair vor allem durch eine Reihe von Managementfehlern herbeigeführt wurde.

**Die Luxair ist ja kein gewöhnlicher Betrieb. Es gibt eine Staatsbeteiligung, auch wenn nach privatwirtschaftlichen Prinzipien verfahren wird. Stärkt das die Verhandlungsposition der Gewerkschaften?**

Eigentlich hätten wir uns mehr Einsatz von Seiten des Staates erhofft. Wir haben das Gefühl, dass der Transportminister seinen Einfluss herunterspielt. Es sind nicht nur die 24 Prozent Staatsanteil am Kapital, dazu kommen noch etliche Prozentanteile der Sparkasse und der nationalen Investitionsgesellschaft. Aus unserer Sicht hält der Staat so mehr als ein Drittel der Luxair-Anteile, was ihn zum wichtigsten Anteilseigner macht. Es geht hier nicht nur um die Luxair, sondern um die Aktivitäten am Luxemburger Flughafen insgesamt. Es sind die politischen Entscheidungen auf europäischer Ebene, die uns Sorgen machen.

**Die Luxair-Direktion setzt auch auf eine Umgestaltung der Fliegerflotte. Ist da etwas schief gelaufen, denn die Flotte wurde ja erst in den letzten Jahren modernisiert?**

Der größte Fehler war wohl die komplette Umstellung auf Jetflugzeuge, obwohl sich schon vor ein paar Jahren deutlich abzeichnete, dass die Spritkosten steigen würden. Die Turboprop-Maschinen sind da einfach rentabler. Ein gutes Beispiel ist London, wo die Luxair mit einer 35-sitzigen Embraer hinfliegt, während VLM die gleiche Linie mit einer 50-sitzigen Fokker bedient. Zwar ist die Luxair zehn Minuten schneller, doch liegen die Kosten um einiges höher als beim Konkurrenten VLM.

**Wie kommen solche Entscheidungen zustande, die Luxair ist doch schon lange im Geschäft?**

Der Absturz der Fokker vor einigen Jahren hat sicherlich das Vertrauen in die Turboprop-Maschinen beeinträchtigt. Aus Imagegründen wurde deshalb auf modernere Maschinen gesetzt. Allerdings scheint die Kundschaft dieses Problem nicht zu verspüren, denn andere Fluggesellschaften setzen auch weiterhin erfolgreich auf Propeller-Flugzeuge. Ähnlich schwerwiegend aber dürfte zum Beispiel die Entscheidung sein, nicht mehr nach Lissabon zu fliegen. Wir haben errechnet, dass schätzungsweise 200.000 portugiesische Kunden in der Großregion um Luxemburg gibt, die für diese Linie in Frage kommen. Es war aber anscheinend nicht möglich, eine Marketingstrategie auf die Beine zu stellen, die einmal am Tag einen Flieger nach Lissabon hätte füllen können.

**Es gibt doch Mitbestimmung und Arbeitnehmervertreter im Verwaltungsrat - oder wollen**

**die Gewerkschaften sich aus diesen Entscheidungen heraushalten?**

Nein, wir wollen schon mitentscheiden, aber die Mitbestimmungsorgane werden einfach übergangen. Wir werden oft vor vollendete Tatsachen gestellt, indem behauptet wird, der Verwaltungsrat habe dieses oder jenes bereits entschieden. Es ist schon so weit gekommen, dass wir die Rücknahme von Entscheidungen einklagen mussten, weil sich nicht an die gesetzlich vorgeschriebenen Prozeduren gehalten wurde. Auch die Personalvertreter im Verwaltungsrat werden übergangen. Im Vorfeld wichtiger Verwaltungsratssitzungen wurden in der Vergangenheit bereits Vorentscheidungen herbeigeführt, an denen sie nicht beteiligt wurden.

**Der Liberalisierungsdruck aus Brüssel macht der Luxair zu schaffen. Ein Punkt in dem Patronat und Salariat sich einig sind?**

Ja, denn hier ist nicht nur die Luxair, sondern sind alle Akteure in und um den Flughafen betroffen. Unklar ist zum Beispiel die Zukunft der 250 Staatsbediensteten, die in der Flughafenverwaltung arbeiten - die Fluglotsen, die Berufsfeuerwehr oder der Wetterdienst. Bislang wurden diese Dienstleistungen kostenlos angeboten. Ziel der Kommission ist es zu privatisieren, mit der Konsequenz, dass die Flughafen-Betreiber-gesellschaft diese Kosten über die Flugtaxen bei den Kunden wieder hereinholt. Damit bekommen die Flughäfen im nahen Umkreis - von Charleroi über Liège, Hahn und Saarbrücken bis hin zu Metz - eine andere Bedeutung.

**Aber herrschen dort nicht die gleichen Rahmenbedingungen?**

Nicht unbedingt. Ryanair oder Easyjet legen ihre Bedingungen fest, bevor sie sich in Hahn oder Metz niederlassen. Bei der Luxair klappt das so nicht. Das Konzept einer privatisierten Flughafenbetreiber-gesellschaft in Luxemburg setzt voraus, dass sich mehrere Dut-

zend Fluggesellschaften hier niederlassen. Das wird nicht aufgehen. Wichtiger wäre es, den Gesellschaften, die jetzt da sind, günstige Bedingungen zu verschaffen.

**Gibt es denn überhaupt eine Perspektive? Ist die Konkurrenz nicht einfach zu groß geworden?**

Schon 2002 sind wir als OGBL zu Luxair und Cargolux und zum damaligen Transportminister Grethen gepilgert, um ein langfristiges Konzept anzumachen. Von der Luxair-Generaldirektion wurden wir nur belächelt. Wären damals die Weichen anders gestellt worden, wäre die Situation heute sicherlich weniger schlimm. Sei es die Verwaltung des Parkings oder der Betrieb des Flughafenrestaurants - nach und nach hat Luxair diese Geschäftsbereiche an Konkurrenten verloren, weil nur widerwillig und zum Teil unvollständig Ausschreibungsdossiers unterbreitet wurden. Da die Ausschreibungen zudem nicht vorsahen, das jeweilig vorhandene Personal zu übernehmen, stehen jetzt Entlassungen an. Sodexho etwa, die ab 2007 das Restaurant betreiben wird, will niemanden übernehmen. Genauso bei den Staatsbediensteten: Wir wissen von unseren Kollegen der Europäischen Transportarbeitergewerkschaft, dass es Verhandlungen gibt, die Fluglotsen Beneluxweit in einer privaten Gesellschaft zusammenzuführen. Von offizieller Luxemburger Seite wird nicht mit offenen Karten gespielt.

**Der OGBL sondiert zur Zeit, welche Maßnahmen die Belegschaft mittragen würde. Sind das rhetorische Fragen, oder gibt es Bereiche, wo Flexibilisierungen akzeptiert würden?**

Ich würde sie nicht als rhetorisch bezeichnen. Außer vielleicht bei dem Punkt, die Gehältertabelle bis 2010 einzufrieren. Das wird von fast allen, die bislang geantwortet haben, abgelehnt. Aber bezüglich Teilzeitarbeit oder Vorruhestand gibt es einige erstaunliche Rückmeldungen. Dennoch ist es zu früh, hier Schlüsse zu ziehen, denn der Rücklauf der Fragebögen ist noch nicht repräsentativ.

**Weshalb finden Diskussionen um Arbeitszeitmodelle und Arbeitsorganisation immer nur in Krisenzeiten statt?**

Die Luxair-Direktion war in dieser Frage bislang nicht sehr aufgeschlossen. Ich erinnere mich an endlose Verhandlungen, um etwa eine Kindertagesstätte einzurichten. Die ungewöhnlichen Arbeitszeiten der Flughafenmitarbeiter machen es fast unmöglich, Kinder in den üblichen Tagesstätten einzuschreiben. Aber einige Dinosaurier in den Chefetagen wollten das nicht einsehen. Wir werden uns Flexibilisierungen nicht verschließen, das was wir bis jetzt mitbekommen haben, ist aber wenig überzeugend. So soll das Flugpersonal Schichten bis zu 10-12 Stunden ohne Essenspause hinnehmen - das ist inakzeptabel. Und in Sachen Gehälter wollen wir zunächst einmal hören, welche Einschnitte sich das Management aufbürdet - die Frage wurde gestellt, auf die Antwort warten wir immer noch.

**Das Gespräch führte Richard Graf**

**Zur Person**  
Hubert Hollerich, Jahrgang 1967, ist seit 16 Jahren Sekretär der Gewerkschaft der Privatkraftfahrer ACAL und, seit deren Eingliederung in den OGBL, auch zuständig für den Bereich Zivilluftfahrt.