

KRALOWETZ UND CO

Urbi et Morby



Luxemburg ist nur ein Teil im europaweiten Kralowetz-Puzzle, aber ein wichtiges. Nach zwei Jahrzehnten des Wilderns braucht es eine geregelte und kontrollierte Aufsicht im Transportsektor.

Gut zwei Stunden dauerte am vergangenen Dienstag eine von Transport- und Wirtschaftsminister Grethen anberaumte Pressekonzferenz, anlässlich der es Aufschluss über den Werdegang der Affäre Kralowetz geben sollte. Am Ende seiner Ausführungen gab sich der Minister geschlagen: "Ich erkenne an den Gesichtern vieler der hier Anwesenden, dass meine Erklärungen nicht überzeugen konnten."

Tatsächlich hatte Grethen zwar zu fast allen Details der Vorkommnisse um die Firma "United Cargo Lux GmbH" (so nannte sich die von dem inhaftierten Geschäftsführer Karl Kralowetz geleitete Firma zuletzt) etwas zu sagen. Es gelang ihm jedoch nicht, klar zu machen, wieso aus politischen Überlegungen heraus nicht schon viel früher interveniert wurde.

Mangel an Personal, Nachholbedarf auf gesetzgeberischer Ebene, fehlende Koordination unter den Ministerien ... alle Luxemburg-typischen Erklärungsmodelle mussten herhalten, um zu rechtfertigen, weshalb das Transportministerium in seiner "course poursuite" immer nur hinter den schwarzen Schafen her rennen konnte und es ihm aber nie gelang, diese einzuholen.

Und weil es einem Regierungsmitglied kaum abgenommen werden kann, dass die Gesetze des eigenen Landes unzulänglich und vollkommen überholt sind, mussten denn auch die fehlenden europäischen Rahmenbedingungen herhalten, um den nationalen Missstand zu rechtfertigen.

"Ich hatte immer ein gesundes Misstrauen gegenüber dieser Firma", so Grethen, "aber mir waren die Hände gebunden." Der Entzug der Betriebsgenehmigung entfallt erstens nicht auf sein Ministerium - hierfür sei das von Fernand Boden geleitete Mittelstandsministerium zuständig -, und er könne auch nicht so einfach durchgeführt werden. Das derzeit geltende Niederlassungsrecht sieht hier vor, dass

schwere und wiederholte Gesetzesverstöße vorliegen müssten, bevor es zum Entzug der "autorisation d'établissement" kommt. Zwar ist eine Gesetzesnovelle, die die Zulassung im Transportbereich verschärfen soll, auf dem Instanzenweg, doch noch gilt die alte Regelung.

Auch die vom Ministerium ausgestellten EU-Lizenzen können nicht einbehalten werden, nur weil eine Transportfirma als nicht mehr seriös eingeschätzt werde. Ein gegen Kralowetz im August 1999 verhängtes Urteil wegen mehrfachen Verstößen gegen das Arbeitsrecht (das zudem im Januar 2000 in zweiter Instanz verschärft wurde) sei

seinem Ministerium zwar zugeführt worden, doch leider hatte Kralowetz inzwischen seine Firma aufgelöst und eine neue gegründet. Das Urteil sei unter dem ursprünglichen Firmennamen abgelegt worden, so dass es im aktuellen UCL-Dossier keine Belege gegeben habe, die die Ehrenhaftigkeit des Geschäftsführers in Frage stellten. Grethen hierzu: "Das mag einige amüsieren, aber hier im Hause werden die Akten unter den Firmennamen und nicht nach den Namen der Geschäftsführer geführt ...".

"Schmieres" für Lizenzen

Inzwischen sieht auch der liberale Minister Grethen ein, dass die Liberalisierung im Transportbereich wohl etwas zu weit gegangen ist. Sogar der internationale Verband der Transportunternehmer (IRU) mahnt eine effizientere Anwendung europäischer Regelungen und eine Verschärfung der Zugangsberechtigung zum Transportgewerbe an. In einem IRU-Kommunique ist die Rede von "Cow-Boy-Transporteuren", die den ehrlichen Unternehmen durch Dumpingmethoden die Märkte wegnehmen und außerdem eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen.

Neben den unzulänglichen Löhnen und den minimalen sozialen Leistungen, die den Fahrern aus den Drittländern zustünden, sind es vor allem die enormen Lenkzeiten und die praktisch inexistenten Ruhepausen, die das Kralowetz-System kennzeichneten.

Langsam aber sicher stellt sich heraus, dass für die UCL Luxemburg vor allem wegen eines Aspektes interessant war: Dem Lande stehen überproportional viele sogenannte CEMT-Lizenzen zu. Viele Luxemburger Fuhrunternehmer seien gar nicht daran interessiert, bis nach Osteuropa zu fahren, so Henri Grethen.

Daraus habe sich in den 80er Jahren die Idee entwickelt, Unternehmen aus anderen Ländern nach Luxemburg zu holen, um

hier aus dem Lizenzenpotential zu schöpfen.

Seitdem Grethen im Amt ist, versucht er nach eigenem Bekunden diese Politik rückgängig zu machen. "Wir können aber nicht von heute auf morgen damit aufhören, immerhin sind Betriebsniederlassungen entstanden und entsprechend viele Arbeitsplätze wurden geschaffen", entschuldigte sich Grethen. Aber immerhin: Kralowetz wurden nur wenige Tage vor seiner Inhaftierung, die aufgrund eines Rechtshilfeersuchens aus Deutschland geschah, die CEMT-Lizenzen entzogen. Kein Wunder, dass die ebenfalls ins Gespräch gekommene Firma Transdanubia laut darüber nachdenkt, den Standort Luxemburg aufzugeben: Nur wegen des billigen Benzins verirrt sich kein Frachtunternehmen nach Luxemburg.

Das mit dem mangelnden Interesse der ortsansässigen Fuhrunternehmer klingt zwar plausibel. Allerdings hat sich spätestens seit der Ausstrahlung einer RTL-Reportage über die Umtriebe des früheren ersten Regierungsrates im Transportministerium, Jean Morby, der Verdacht auf Korruption erneut erhärtet. Schon Anfang der 90er Jahre hatten sich Luxemburger Unternehmer darüber beschwert, sie würden bei der Linzenzvergabe ohne ersichtlichen Grund leer ausgehen. Hat Kralowetz seine Lizenzen dank großzügigem "Schmieres" bekommen?

Am heutigen Freitag soll der Appellationsgerichtshof klären, ob ein gegen Morby angestrebtes Verfahren definitiv ad acta gelegt wird. Die Grünen haben für diesen Fall bereits die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses beantragt. Grethen hatte sich noch vor wenigen Tagen gegen einen solchen Ausschuss ausgesprochen, da ja die Justiz im selben Fall ermittle.

Aber auch unabhängig vom Fall Morby täte das Parlament gut daran, die verwaltungstechnischen Unzulänglichkeiten, die sich hier im Kralowetz-Verfahren aufgetan haben, zu durchleuchten. Auffallend sind neben der mangelnden Koordination zwischen hiesigen Ministerien, die doch eher stümperhaften Versuche auf europäischer Ebene, Firmen wie jener von Kralowetz das Handwerk zu legen. Eine Absprache zwischen den betroffenen Ministerien in Österreich und Luxemburg scheint es nicht gegeben zu haben. Ob das freilich etwas genutzt hätte, sei dahin gestellt. In Österreich wird von Seiten der Oppositionsparteien ebenfalls ein Untersuchungsausschuss angemahnt: Wegen allzu enger Verflechtungen des Kralowetz-Imperiums mit FPÖ-Kreisen. Der Bruder des in Luxemburg inhaftierten Karl Kralowetz ist Mitglied im "Ring Freiheitlicher Wirtschaftstreiber".

Richard Graf

Parlamentsvize kommt aus dem Tritt

Jean-Paul Rippinger, liberaler Abgeordneter und Vize-Präsident der Luxemburger Abgeordnetenkammer, tut sich schwer mit der demokratischen Öffnung in Richtung Opposition, die seine eigene Partei sich auf die Fahnen geschrieben hat. Als Novum wurden von der 99er CSV-DP-Koalition der Oppositionspartei LSAP zwei Parlamentsausschüssen übertragen. Weil die parlamentarische Arbeit derzeit arg ins Stocken gerät, mahnte Rippinger per Brief seine "chères amies, chers amis" Vorsitzenden der diversen Parlamentskommissionen an, etwas mehr Arbeitseifer zu entwickeln, da sonst die Opposition demnächst leichtes Spiel hätte, der CSV-DP-Mehrheit Untätigkeit vorzuwerfen. Der Schrieb gelangte korrekterweise (aber ungewollt) auch in die Hände der LSAP-Kommissionspräsidenten. Die machen sich jetzt einen Spaß daraus die (Selbst-)Kritik des DP-Einpeitschers zu veröffentlichen. Tatsächlich liegen mehr Debattenanträge der Opposition vor als spruchreife Gesetzesvorlagen der Majorität. Rippinger, der als Hauptstadtschöffe ebenfalls mit der Organisation des "Tour de France"-Starts in Luxemburg befasst ist, scheint schon fünf Monate vor dem ersten Startschuss der "grande boucle" die Pedale zu verlieren.

Traurige Zahlen

66 Menschen, darunter 51 Männer und 15 Frauen, haben im Laufe des Jahres 2000 in Luxemburg ihrem Leben selbst ein Ende gesetzt. Bei männlichen Jugendlichen zwischen 14 und 24 Jahren war der Suizid gar die zweithäufigste Todesursache - diese Tatsache gilt für den Zeitraum zwischen 1994 bis 1998. Die traurigen Zahlen veröffentlichte die Jugend- und Familienministerin Marie-Josée Jacobs vor wenigen Tagen auf die parlamentarische Anfrage des Abgeordneten Xavier Bettel (DP).

Auch wenn die Gesamtzahl der Selbsttötungen im Vergleich zu den Vorjahren 1998 und 1999 leicht zurück gegangen ist - die Zahl lebensmüder junger Frauen ist gestiegen.

Im Nachbarland Belgien gehört der Suizid offenbar ebenfalls zu den Haupttodesursachen bei Jugendlichen. Anders als die belgischen Behörden, die mittlerweile die Einführung von Präventionsprogrammen diskutieren, sieht Jacobs jedoch anscheinend keinen Handlungsbedarf: Auf die Frage Bettels, wie das Ministerium das Problem der Jugendsuizide lösen könnte, ging die Ministerin überhaupt nicht ein.

Anti-Globalisierungs-Terror

Ein EU-Arbeitspapier enthüllt: Die EU will politischen Aktivismus als terroristische Aktivität definieren und durch Informationsaustausch via Geheimdienstnetzwerk bekämpfen. Das betreffende Papier liegt der Online-Zeitschrift "Telepolis" vor und ist dort in voller Länge veröffentlicht (www.heise.de/tp/). Die Mitgliedstaaten hätten "eine graduelle Steigerung der Gewalt und der kriminellen Sachbeschädigung, ausgelöst von radikalen extremistischen Gruppen, bei verschiedenen Treffen der EU erlebt, wodurch die Gesellschaft eindeutig terrorisiert wird", so der Wortlaut.

Deshalb möchte die spanische EU-Präsidentschaft Standards für den Austausch von Informationen über diese "terroristischen Vorfälle" einführen. Ziel ist es, "das Entstehen solcher Situationen bei zukünftigen Konferenzen der EU und anderer internationaler Organisationen vermeiden zu helfen" und "den gewalttätigen, urbanen, jugendlichen Radikalismus strafrechtlich zu verfolgen". Die "Arbeitsgruppe Terrorismus", in der Experten der Strafverfolgungsbehörden und der Geheimdienste aus allen Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, beschäftigt sich nun mit den spanischen Vorfällen.