

Goldpreis erstmals über 1 600 Euro

Frankfurt/Main. Der Goldpreis hat am Donnerstag in Euro gerechnet ein neues Rekordhoch erreicht. Erstmals überstieg der Preis für eine Feinunze (31,1 Gramm) die Marke von 1600 Euro. Zwischenzeitlich lag er bei bis zu 1603 Euro. In US-Dollar wurde Gold bei 1725 Dollar gehandelt. Der Rekordstand von 1900 Dollar, erreicht im Jahr 2011, ist noch ein gutes Stück entfernt. Getrieben wird die Goldnachfrage vor allem durch die hohe Verunsicherung wegen der Corona-Pandemie. Gold gilt einigen Anlegern als Krisenschutz. dpa

Horesca: Plattform für Gutscheine

Luxemburg. Brauereien, Hersteller von Softdrinks und andere Unternehmen haben in Belgien eine Initiative gestartet, um den Horesca-Sektor in der Corona-Krise zu unterstützen. Nun ist die Plattform auch in Luxemburg im Einsatz. Sie ermöglicht den Luxemburgern, jetzt Gutscheine für Restaurants oder Cafés zu kaufen, die sie nach dem Ende der Corona-Krise einlösen können. Dazu haben sie eine Online-Plattform eingerichtet: horecacomback.lu. Dort kann man Gutscheine im Wert zwischen zehn und 200 Eu-



ro kaufen. Das soll den Restaurants und Cafés helfen, die derzeitige Durststrecke zu überwinden. Es wurde auch ein Garantiefonds eingerichtet: Sollte das Restaurant schließen, für das man einen Gutschein hat, dann kann der auf ein anderes Restaurant übertragen werden. ndp

Stahlproduktion um zehn Prozent gesunken

Düsseldorf. Die Stahlproduktion in Deutschland ist im März stark zurückgegangen. Die Hüttenwerke erzeugten knapp 3,3 Millionen Tonnen Rohstahl. Das waren 10,4 Prozent weniger als im gleichen Monat des vergangenen Jahres, wie die Wirtschaftsvereinigung Stahl am Donnerstag mitteilte. Damit seien erste Auswirkungen der Corona-Krise in der Stahlindustrie bereits deutlich sichtbar geworden. Die Stahlindustrie hatte schon vor Beginn der Corona-Krise unter der schwachen Autokonjunktur gelitten. dpa

Zahl des Tages

61,1

Die Übernachtungen in spanischen Hotels und Pensionen sind im März wegen der Corona-Krise um 61,1 Prozent auf 8,3 Millionen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eingebrochen.



Zollkontrolle im Cargocenter: Dank der schnellen Hilfe von WSA, CFL-Cargo, dem Hafen von Mertert, und der Armee konnte der Frachtflugverkehr vor dem Kollaps gerettet werden. Cargolux führt derzeit 120 wöchentliche Flüge durch, 20 Prozent mehr als gewöhnlich. Foto: Chris Karaba

„Go for it!“

Hilfe in der Krise: Militärlager WSA hält im Cargocenter den Frachtverkehr am Laufen

Von Marlene Brey

Der Anruf aus der Krisensitzung kommt abends um halb acht. Es ist der 24. März, die Corona-Pandemie hat auch am Flughafen Findel zugeschlagen. Im Cargocenter der LuxairGroup, der Drehscheibe des Landes, arbeiten an einem gewöhnlichen Tag etwa 1300 Menschen. Jetzt gibt es hier einen Personalausfall von 40 Prozent. Dabei läuft der Frachtverkehr auf Hochtouren. Großlieferungen mit medizinischem Material aus dem chinesischen Zhengzhou werden erwartet. Laurent Bodson, Generaldirektor der Warehouses Service Agency (WSA) in Sanem, nimmt den Hörer ab. Am anderen Ende ist das Verteidigungsministerium. Die Luftbrücke zwischen China und Luxemburg steht massiv unter Druck. „Wenn das Cargocenter nicht mehr funktioniert, funktioniert Luxemburg nicht mehr“, versteht Bodson bei diesem Telefonat.

Das Cargocenter braucht dringend Personal, das Masken, Handschuhe, aber auch Lebensmittel annehmen kann und sich mit Logistik auskennt. Bodson hat diese Leute. „Ich schicke morgen eine Liste“, sagt er am Telefon. „Morgen ist zu spät. Es muss sofort sein.“ Das Cargocenter ist das Herz, das Luxemburgs Wirtschaft mit Gütern versorgt. Während der Passagierverkehr zum Erliegen kommt, wächst der Frachtverkehr um rund 20 Prozent. 120 wöchentliche Flüge führt die Cargolux Ende März durch.

Bodson fährt sofort ins Büro, stellt eine Liste seiner Mitarbeiter zusammen und mailt sie ins Ministerium. Spät abends schreibt er

dem Commander der US-Airforce. Das luxemburgische Ministerium braucht seine Leute, aber diese arbeiten im Auftrag der amerikanischen Luftwaffe. Will er sie in diesem Notfall am Cargocenter einsetzen, braucht Bodson das Einverständnis der Airforce. „Go for it!“ liest er wenig später auf seinem Handydisplay.

Die US-Airforce ist der größte Kunde der WSA. In Sanem lagert Kriegsreservematerial, also Fahrzeuge und Zelstädte, keine Waffen und keine Munition. Die WSA lagert das Material und wartet es. So versorgen die Mitarbeiter den Stützpunkt in Ramstein am Rande des Pfälzer Walds, wo die US-Airforce die 86th MMS stationiert hat. In einer so sensiblen Einrichtung wie der WSA gibt es keinen Shutdown. Nach dem 16. März blieb die

eine Hälfte des Personals in Sanem, die andere wurde nach Hause geschickt. „Ich musste meine Leute schützen, damit sie fit sind, wenn man sie wirklich braucht“, erklärt Bodson. Dieser Fall tritt am 24. März ein.

Im Cargocenter: Der Kollaps droht

Am Morgen nach dem Telefonat, am 25. März, steht Bodson bereits neben dem CEO des Cargocenters am Findel, um die Details zu besprechen. Er will sichergehen, dass seine Mitarbeiter vor dem Virus geschützt sind, wenn sie hier arbeiten. Beim Eintreffen vor Ort ist Bodson geschockt. Alles ist vollgestellt. Sicherheitswege, die auf dem Boden eingezeichnet sind, sind belegt mit Paketen und Paletten. „Da war kein freier Raum mehr, einfach alles war voll! Da ist mir klar geworden, die brauchen uns hier wirklich, sonst kollabiert es.“

Der Zeitdruck ist enorm. Wer aus Bodsons Team wegen der Corona-Pandemie nach Hause geschickt wurde, befindet sich in Bereitschaft. „Unsere Leute mussten innerhalb einer Stunde einsatzfähig sein.“ Einen Tag später, am 26. März, stehen 36 Leute aus dem WSA-Lager im Cargocenter. Einer von ihnen ist Adem El Gabtini.

Wo Flugzeuge und Lkw parken

„Ich war froh, in dieser Situation helfen zu können“, sagt er. Als El Gabtini die Halle betritt, zu der wegen der strengen Sicherheitsbestimmungen kaum jemand Zutritt hat, ist sein erster Eindruck: „gigantisch!“ Auf der einen Seite werden die Flugzeuge ausgeladen, auf der anderen docken die Lastwagen an. „Überall standen Pake-

te rum. Und die Halle ist ja riesig.“ Schließlich geht alles ganz schnell. „Auf K2 kommt in 15 Minuten ein Lastwagen an. Seid ihr bereit?“ El Gabtini lädt einen Lkw nach dem anderen aus. Medikamente müssen sofort in den Kühlraum gebracht werden. Samstags und sonntags kommt am meisten an. Dann sorgen die Lastwagen für Staus auf den Straßen.

Die Organisatoren von Luxair sind begeistert – darüber, wie schnell die WSA einsatzbereit ist, aber vor allem, wie professionell die neuen Kollegen arbeiten. „Wir sind ein Militärlager“, sagt Bodson. „Wir haben ganz andere Sicherheitsvorschriften. Unsere Leute sind gut geschult, haben super Equipment, arbeiten streng nach Anweisung.“ Das Lager leert sich endlich.

Gemeinsam durch die Krise

Am 13. April ist die Mission beendet. „Ich bin froh, dass wir Luxemburg in dieser Situation helfen konnten“, sagt Bodson.

Es ist nicht der einzige Fall, in dem die WSA in der Corona-Krise zur Stelle und auch die US-Airforce an Bord war. Als die amerikanische Luftwaffe Stromgeneratoren und Kühleinheiten für die provisorischen Krankenhäuser zur Verfügung stellte, war es die WSA, die das Material nach Strassen lieferte und aufbaute.

Als die NATO Support and Procurement Agency (NSPA) Personalmangel hatte, schickte die WSA Sicherheitsleute. „Wir befinden uns gemeinsam in dieser Krise der öffentlichen Gesundheit und müssen alle an einem Strang ziehen“, bekräftigte der US-Botschafter in Luxemburg, Randy Evans.



Laurent Bodson, Generaldirektor der WSA Foto: Pierre Matgé