



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

MONATLICHER PRESSESPIEGEL

Inhalt:

- ▶ Staat und Politik
- ▶ Wirtschaft
- ▶ Finanzen
- ▶ Transport und Logistik
- ▶ Wissenschaft, Bildung und Kultur
- ▶ Tourismus und Gastronomie
- ▶ Verschiedenes
- ▶ Zahlen und Fakten

JULI/AUGUST 2019

Botschaft von Luxemburg
Klingelhöferstraße 7
D-10785 Berlin

Tel. +49 30 263 95 70
Fax +49 30 263 95 27

berlin.amb@mae.etat.lu
berlin.mae.lu



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

STAAT UND POLITIK

Luxemburg auf einer Stufe mit Frankreich

Das Saarland plant eine neue Strategie für das Großherzogtum, bislang ohne klare Inhalte

Von Hans Giessen

Die stellvertretende Ministerpräsidentin des Saarlandes, Wirtschaftsministerin Anke Rehlinger (SPD), hat angekündigt, analog zur „Frankreich-Strategie“ der Landesregierung eine „für Luxemburg initiieren zu wollen.

Die sogenannte „Frankreich-Strategie“ war bereits 2015 von der damaligen Ministerpräsidentin Annegret Kramp-Karrenbauer auf den Weg gebracht worden. Das offizielle Ziel ist, im Saarland Französisch als Verkehrssprache einzuführen und zu nutzen. Das Saarland soll innerhalb einer Generation zum ersten zweisprachigen Bundesland Deutschlands werden.

Damit will das Saarland ein Alleinstellungsmerkmal erhalten, das vor allem der Wirtschaft dient. Für Frankofone wäre das Bundesland die erste Ansprechstelle, um von hier aus den deutschen Markt zu erobern; umgekehrt könnten deutsche Unternehmen ins Saarland kommen und von der dort vorhandenen Kompetenz profitieren, um dann den nächsten Schritt ins frankofone Ausland anzustreben.

Noch ist das Saarland ein kleines und finanziell klammes deutsches Bundesland und muss auch innerhalb Deutschlands immer wieder seine Existenz begründen. Es existiert übrigens nur aufgrund der komplizierten deutsch-französischen Geschichte.

Immerhin könnte es vor diesem politisch-historischen Hintergrund als Zeichen eines gewissen kulturellen Wandels gewertet werden, wenn man im Saarland heute das Französische positiv sieht. Vielleicht ist es aber auch nur wirtschaftliche Notwendigkeit, denn seit den Montankrisen in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ist das Land hoch verschuldet. Welche Möglichkeiten hat das Saarland,

um attraktiver zu werden? Die „Frankreich-Strategie“ schien eine clevere Idee zu sein, um sich wirtschaftlich und politisch zu positionieren und so die Zukunft zu sichern.

Nach einigen Jahren ist man im Osten Frankreichs, wo man den moselfränkischen Dialekt und den Bezug zum deutschen Kulturraum jahrelang bekämpft hatte, nachgezogen und hat eine lothringische „Stratégie Allemagne“ initiiert – auch dort wohl vor allem, weil man eingesehen hat, dass die Zusammenarbeit wirtschaftlich sinnvoll ist. Übrigens ist die Großregion mit solchen Aktivitäten nicht alleine. In vielen Regionen, in denen man den Kontakt mit dem Nachbarn intensivieren möchte, gibt es ähnliche Initiativen. So haben Dänemark, aber auch Norwegen, wo man sich nach dem Zweiten Weltkrieg von Deutschland distanzieren wollte und kaum noch Deutsch unterrichtet hat, festgestellt, das dies ein Fehler gewesen sein könnte, und nun gibt es jetzt in beiden Ländern jeweils eine „Deutschland-Strategie“. Der dänische Botschafter in Berlin, Friis Arne Petersen, sprach in diesem Zusammenhang von „einem Kompliment ans heutige Deutschland“.

So kann man es auch als „Kompliment an Luxemburg“ verstehen, wenn die Saarländer nun eine „Luxemburg-Strategie“ initiieren wollen. Stets geht es darum, aus zugegebenermaßen überwiegend wirtschaftlichem Interesse heraus einen Aktionsplan zu entwickeln, mit dem die Kontakte zu einer Nachbarregion intensiviert werden sollen. Die Überlegungen für eine „Luxemburg-Strategie“ zeigen also, wie hoch man das Großherzogtum jenseits der Mosel als wirtschaftlichen Motor einschätzt. Luxemburg steht auf glei-

cher Stufe wie Frankreich, zumindest an der Saar. Wie genau die „Luxemburg-Strategie“ aussehen wird, ist noch offen – bisher hat Rehlinger nur angekündigt, dass sie noch in diesem Jahr Ideen für die Strategie vorstellen will. Noch ist daher auch fraglich, in wie weit der Vorschlag für die „Luxemburg-Strategie“ über das hinausgeht, was eh im Rahmen der Großregion-Zusammenarbeit geplant und umgesetzt wird – dort läuft es ja nicht immer ganz rund. Rehlinger hofft offenbar und zumindest, neuen Schwung in die bilateralen Beziehungen bringen zu können.

Die Luxemburg-Initiative soll die französische ergänzen

Zu den Motiven des neuen „Luxemburg-Vorstoßes“ antwortet Rehlinger wie folgt: „Die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen Luxemburg und dem Saarland sind reichhaltig und werden immer stärker. Zugleich gibt es gegenläufige Entwicklungen in unseren Ländern: Während Luxemburg deutlichen Zuzug hat, was zu Herausforderungen bei der Bewältigung des Verkehrs und bei den Mieten führt, kämpft das Saarland um Fachkräfte. Ich fände es sehr sinnvoll, im Austausch mit unseren luxemburgischen Partnern im Saarland eine Luxemburg-Strategie aufzulegen, die die Frankreich-Strategie ergänzt. Gemeinsame Projekte wie etwa das Testfeld für autonomes Fahren in Schengen zeigen, wie fruchtbar und zukunftsweisend eine Zusammenarbeit sein kann. Das sollten wir intensivieren und auf weitere Felder ausdehnen. Ich freue mich, dass mein Vorschlag eine Debatte auslöst, denn die Zukunft unserer Länder im Herzen Europas lässt sich gemeinsam besser gestalten.“

„Von der Leyen muss sich jetzt beweisen“

Nicolas Schmit spricht über seine möglicherweise künftige Chefin in Brüssel

Interview: Diego Velazquez

Als EU-Parlamentarier hat Nicolas Schmit (LSAP) am Dienstag für Ursula von der Leyen gestimmt. Als wahrscheinlicher EU-Kommissar für Luxemburg hofft er dabei, dass seine künftige Chefin sich auch für ihn als Mitglied der nächsten Kommission entscheiden wird. Ein Gespräch über Parität in Brüssel, die knappe Mehrheit der neuen EU-Kommissionschefin und Schmits Erwartungen an Ursula von der Leyen.

Nicolas Schmit, vor einer Woche fanden Sie Ursula von der Leyen nicht besonders überzeugend. Am Dienstag haben Sie aber für sie als Chefin der EU-Kommission gestimmt. Warum die Kehrtwende?

Nach ihrer Leistung vergangene Woche in unserer Fraktion war ich wirklich skeptisch, da sie damals nicht auf unsere Prioritäten einging. Eigentlich war sie damals auch nicht auf der Höhe von dem, was man von einer künftigen Kommissionspräsidentin erwartet. Dazu muss man fairerweise aber sagen, dass sie nur sehr wenig Zeit hatte, um sich auf die Aufgabe vorzubereiten. Diese Skepsis teilte auch die gesamte sozialdemokratische Fraktion. Daraufhin haben wir einen Brief mit Forderungen an Frau von der Leyen verfasst. Ihre Antwort darauf ging bei den Themen, die uns wichtig sind, in die richtige Richtung. Ich denke dabei besonders an das soziale Europa, den Klimaschutz – beim Rechtsstaat war sie zwar etwas wolkig, aber immerhin waren Fortschritte zu erkennen. Es gab also einen positiven Ansatz. Und ihre Rede am Dienstag war gut – es waren positive Orientierungen dabei. Das hat mich dann dazu gebracht, für sie zu stimmen.

Aber wie kann man einer Person sein Vertrauen schenken, die in einer Woche bei Kernthemen die eigene Meinung derartig ändert?

Ich glaube nicht, dass sie ihre Meinung geändert hat. Ich glaube viel eher, dass sie vor einer Woche noch nicht richtig vorbereitet war. Sie wusste nicht, wie man im EU-Parlament richtig auftreten soll. Das hat sie aber schnell gelernt. Sie hat dabei verstanden, dass es wichtig ist, einen ganz se-

riösen Dialog mit den wichtigen politischen Familien dort zu führen. Sie hat uns dabei sehr positive Signale geliefert, was das soziale Europa angeht und deswegen habe ich mich entschieden, ihr den den Vorteil des Zweifels zu lassen – obwohl nicht all meine Bedenken zerstreut sind.

Sind Sie nicht gezwungen, dies zu tun und zu sagen? Frau von der Leyen wird mit aller Voraussicht bald ihre Chefin sein.

Absolut nicht. Da die Abstimmung geheim war, muss ich nicht sagen, wie ich abgestimmt habe. Ich habe auch nicht versteckt, dass ich vor einer Woche große Zweifel hatte. Und hätte sie diese Zweifel nicht ausgeräumt, hätte ich auch nicht für sie gestimmt. Das hat nichts damit zu tun, dass ich wahrscheinlich bald in ihrer Kommission arbeiten werde. Das hat mich bei meiner freien Wahl nicht beeinflusst.

Sie sagen „wahrscheinlich“. Derzeit wird über eine weibliche Nominierung aus Luxemburg spekuliert, da von der Leyen in dieser Frage konsequent sein will. Der Name Martine Reicherts, auch eine EU-Kennerin, wird genannt ...

Müssten wir eine Frau ernennen, dann hätten wir auch Kandidatinnen, die wir nach Brüssel schicken können. Und die Person, die Sie nennen, hat reale europäische Kompetenzen. Dazu muss ich aber Folgendes sagen: Die Sozialdemokraten werden ein paritätisches Team in diese Kommission schicken. Vier Männer und vier Frauen. Meine politische Familie hat somit den Genderausgleich erreicht. Und wenn dann die christdemokratische Europäische Volkspartei es nicht schafft, das Gleiche zu tun, ist es nicht an den Sozialdemokraten, ihr Genderproblem zu lösen. Das muss man jetzt also politisch und nicht national betrachten. Und meine Parteienfamilie hat ihre Hausaufgaben gemacht.

Und die Grünen? Ursula von der Leyen könnte dem Wahlgewinner, den die Grünen ja sind, im EU-Parlament dadurch entgegenkommen, dass sie von Luxemburg einen grünen Kommissar abverlangt.

Seit Monaten werde ich das

gefragt und ich sehe das eher gelassen. Dazu muss ich auch sagen, dass innerhalb der Regierungskoalition ein Abkommen ausgehandelt wurde, das auch mit anderen wichtigen Posten in Luxemburg zusammenhängt. Und es kann nicht sein, dass das Gleichgewicht, das es in der luxemburgischen Innenpolitik gibt, jetzt einfach über Bord geworfen wird. Und es kann auch nicht sein, dass es immer die kleinsten Länder sind, die Opfer bringen müssen. Es gibt ja auch noch viele EU-Staaten, die noch keinen Kandidaten für den Kommissarposten ausgesucht haben. Diese sollten aufgefordert werden, diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Ich muss zudem auch sagen, dass Luxemburg in den vergangenen fünf EU-Kommissionen – wenn ich Martine Reicherts als Übergangskommissarin dazu zähle – vier Mal eine Frau in Brüssel hatte. Es sollte also möglich sein, diesmal einen Mann in der Kommission zu haben. Andere Staaten haben noch nie eine Frau als EU-Kommissarin ernannt.

Versuchen wir es andersrum: Warum wäre Frau von der Leyen gut beraten, sich für Sie zu entscheiden?

Diese Antwort werde ich Ihnen nicht geben.

Welches Portfolio streben Sie an?

Man strebt kein Portfolio an ...

Sie haben aber Vorlieben ...

Das ist schon eine andere Formulierung. Es ist klar, dass ich an den sozialen Angelegenheiten interessiert bin. Aber es ist an der Kommissionspräsidentin, diese Entscheidung zu treffen.

Zur Wahl von Dienstag. Von der Leyens sehr knappe Mehrheit im Parlament und die papstartige Nominierung durch die Regierungschefs sind doch die perfekten Voraussetzungen für eine schwache und fügsame EU-Kommission ...

Da Sie von Päpsten reden: Es gab Päpste, die als Transitionspäpste gewählt worden sind und am Ende waren es ausgerechnet diese, die in der katholischen Kirche vieles bewegt haben. Johannes XXIII. zum Beispiel, der als

kleinster gemeinsamer Nenner 1958 gewählt wurde. Dabei war er es, der damit angefangen hat, die katholische Kirche zu modernisieren. Deswegen sollte man auch bei dieser EU-Kommission nicht unbedingt von Anfang an so negativ eingestellt sein.

Dennoch. Jede kleine Partei im EU-Parlament und jeder Regierungschef – auch die aus Polen, Italien und Ungarn – werden von der Leyen stets daran erinnern, dass sie ihre Präsidentschaft nur ihnen

zu verdanken hat. Wie viel Spielraum wird die nächste Kommission haben?

Ich würde nicht sagen, dass diese EU-Kommission von vornherein geschwächt sein wird. Auch in verschiedenen EU-Staaten sind Premierminister manchmal mit sehr knappen Mehrheiten ins Amt gekommen. Dennoch haben sie am Ende viel erreicht. Ursula von der Leyen muss sich jetzt einmal beweisen. Und dabei ist es letztlich unwichtig, ob sie mit einer Mehrheit von neun oder 25

Stimmen gewählt worden ist, denn sie wird sich ihre Mehrheiten im Parlament in Zukunft bei jeder konkreten Frage neu erkämpfen müssen. Und das wird sie nur mit den richtigen Politiken machen können.

● *Es ist nicht an den Sozialdemokraten, das Genderproblem der EVP zu lösen.*

Nico Schmit,

Europaabgeordneter (LSAP), zeigte sich nach seinen Vorstellungsgesprächen am Montag und Mittwoch bei der designierten Präsidentin der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, in Brüssel zuversichtlich, dass er der nächsten Kommission angehören wird. Auch wenn die Regierung darauf verzichtet hatte, zusammen mit ihrem

Kandidaten eine Kandidatin vorzuschlagen, wie es die ehemalige deutsche Verteidigungsministerin gewünscht hatte. Offen bleibt, welches Ressort der Luxemburger Kommissar erhalten wird. Ende nächsten Monats müssen sich die designierten Kommissare dann Anhörungen im Europaparlament stellen, bevor sie am 1. November ihre Ämter antreten können. rh.

Jean Asselborn,

Außenminister (LSAP), kündigte nach seinen französischen und irischen Amtskollegen am Wochenende an, dass Luxemburg derzeit das Handelsabkommen zwischen der Europäischen Union und den südamerikanischen Mercosur-Staaten nicht unterzeichnen wolle. Grund seien die „dramatischen“ Brandrodungen im Amazonasbecken, der „Lunge des Planeten“, und die

Weigerung Brasiliens, das Pariser Klimaschutzabkommen zu respektieren, auf das sich das Handelsabkommen ausdrücklich berufe. Deshalb wolle die Regierung demnächst beschließen, ihre Bereitschaft zur Unterzeichnung des Abkommens „auf Eis zu legen“. Das Abkommen wurde hierzulande vor allem von Bauern und Umweltschützern kritisiert. rh.

Prominenter Gipfelstürmer

Sportliches Ferienprogramm – Außenminister Jean Asselborn tritt in den Ferien wie gewohnt in die Pedale

Château-Chinon. Außenminister Jean Asselborn ist auch in diesem Sommer gewohnt sportlich unterwegs. Knapp zwei Monate nach seinem schweren Sturz, dem ein einwöchiger Krankenhausaufenthalt folgte, machte er sich am 26. Juli auf den Weg in den Süden von Frankreich. Sein Ziel: der Mont Ventoux. Am Dienstag stand er nach zehn Etappen einmal mehr auf dem Gipfel des Berges.

Start der Fahrradtour war wie im vergangenen Jahr in Châlons-en-Champagne. Von dort ging es weiter nach Toyes, Avallon bis Château-Chinon. In diesem Jahr führte seine Reise zum ersten Mal durch das Massif Central. „Diese Teilstrecke war hart. Die einzelnen Berge sind zwar nicht sehr hoch, doch es geht andauernd bergauf und bergab. Es galt also viele Höhenmeter zu überwinden“, so der Außenminister. Wie in den vergangenen Jahren postete er jeden Abend auf Facebook einen Beitrag über die Tagesetappe.

Einige fallen besonders originell aus. So schilderte Asselborn den Anstieg zum Gipfel des Mont Ventoux etwa in Form eines Zwie-

gesprächs zwischen Rad und Fahrer. Auf dem Gipfel fragt das Fahrrad: „Wir sind am Gipfel auf 1909 Metern Höhe... sag mir, Fahrer, was treibt dich jedes Jahr auf den Gipfel von Ventoux?“ Worauf der Sportler antwortet: „Gute Frage, liebes Fahrzeug. Ich könnte mit einer Frage statt einer Antwort erwidern... Beispielsweise... warum wurdest du gebaut? Immer leichter, immer eleganter und immer leistungsfähiger? Sicherlich nicht nur für die professionellen Fahrer oder um bei einer Messe ausgestellt zu werden. Sondern darum, dass alle, die Fahrräder mögen, auch in den Bergen fahren können, wenn sie damit anfangen. Und damit sie auf dem Sattel die Anstrengung, Ausdauer und Einsamkeit mit der großen Freude, die außergewöhnliche Schönheit der Berglandschaft erleben zu können, verbinden. Kein anderes Gerät, das eine Bewegung erzeugt, kann dem Fahrer dieses Privileg gewähren.“

2015 hatte Jean Asselborn übrigen Ärger mit Facebook. Weil jemand auf Twitter behauptet hatte, sein Account sei nicht echt, wur-

de sein privates Facebook-Profil gelöscht. Dass ein Außenminister ohne Begleitschutz durch Frankreich radelt und dann auch noch darüber berichtet, konnten sich die Facebook-Macher offensichtlich

nicht vorstellen. Erst nachdem er seinen Diplomatenpass abfotografiert und an die Zentrale in den USA geschickt hatte, wurde sein Profil wieder freigeschaltet. DS



Jean Asselborn am Mont Ventoux.

Foto: privat



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

WIRTSCHAFT

Schub für die „Smart Nation“

Die Digitalisierung ist oberste Priorität der Regierung - Wie das Großherzogtum heute da steht

LUXEMBURG

Die breite gesellschaftliche Debatte über die Risiken und Chancen der digitalen Revolution und Transformation unserer Gesellschaft wird auch unter Einbeziehung von Wissenschaft und Wirtschaft sowie der Zivilgesellschaft geführt werden“. So heißt es im Kapitel „Digitales und Digitalisierung“ des Koalitionsabkommens vom Dezember 2018, in dessen Präambel steht: „Die Regierung fasst die Digitalisierung als Chance auf, die wir entschiedener ergreifen sollten. Sie verfolgt das ehrgeizige Ziel, Luxemburg als Vorreiter in diesem Bereich zu etablieren. Die Weichen sind gestellt, damit unser Land durch seinen proaktiven Ansatz hervorsteht, indem es die Digitalisierung seiner Gesellschaft, wo immer erforderlich, begleitet und fördert“. Während sich das Thema in allen Ressorts wiederfindet, werden im Kapitel „Digitales und Digitalisierung“ vor allem folgende Schwerpunkte gesetzt: Die Digitalisierung administrativer Vorgänge, die Verwendung offener Dateiformate, die Einführung von „Chatbots“ und die Bereitstellung innovativer Bezahlmethoden auch durch die Verwaltungen, die Ausarbeitung einer innovationsfördernden Gesetzgebung, die digitale Inklusion, der Kampf gegen die Cyberbelästi-

gung und für die Cybersicherheit. In Sachen digitale Wirtschaft steht die Entwicklung und Förderung der ICT-Branche ganz oben, die Schaffung kollaborativer Plattformen und der dazugehörigen Gesetzgebung, die Entwicklung digitaler Infrastrukturen, „smarter“ Städte und Ortschaften. Die Regierung tritt ferner für Netzneutralität und den Abbau von Hürden im Sinne eines echten europäischen digitalen Binnenmarkts ein.

Mit der Initiative „Digital Luxembourg“ unter der direkten Aufsicht von Premier Xavier Bettel hatte die Regierung 2013 eine föderative Bewegung geschaffen für alle Partner, die den digitalen Wandel ankurbeln und begleiten. 2018 hat die DP/LSAP/déi gréng-Koalition die digitale Priorität noch stärker unterstrichen, indem sie erstmals in der Geschichte ein Digitalisierungsministerium geschaffen hat. Bettel ist auch weiterhin dafür zuständig, ihm zur Seite steht als beigeordneter Minister Marc Hansen, der auch Minister für den öffentlichen Dienst und beigeordneter Minister für Verwaltungsreform ist, in der die Digitalisierung auch eine zentrale Rolle spielt. Wie steht das Großherzogtum in der digitalen Welt da und welche Herausforderungen gibt es? Ein Überblick. ●

DIGITALE KOMPETENZEN

20.000 im IT-Sektor - weit mehr werden gebraucht

Von den rund 450.000 Arbeitnehmern in Luxemburg im Frühjahr 2018 waren 20.080 in der Informatik- und Kommunikationsbranche tätig, ein Zuwachs von 33 Prozent gegenüber 2011. In Zeiten des schnellen digitalen Wandels werden natürlich mehr gebraucht. Bei den bei der Arbeitsagentur gemeldeten freien Posten sind IT-Stellen ganz vorne. Arbeitssuchende werden durch Programme wie „Fit4Coding“ oder „Fit4Digital Future“ gezielt für diese Stellen aus- und weitergebildet, während auch die Unternehmen bei der Umorientierung ihrer Mitarbeiter unterstützt werden. „Digital Skills Bridge“ ist das prominenteste Instrument in diesem Bereich. Seit dem Start vor einem Jahr haben bereits 300 Mitarbeiter aus zehn Betrieben bei diesem Programm mitgemacht. Eine riesige Herausforderung ist es natürlich, mehr Schüler und Studenten für IT-Berufe zu begeistern.

DIE FIT4-PROGRAMME

Bereit für den Wandel

Digitaler Wandel: Ja, aber wie? Die Agentur Luxinnovation bietet eine Reihe von Programmen, um Unternehmen für den Sprung ins digitale Geschäft vorzubereiten. Mit „Fit4Digital“ werden Kleine und Mittlere Unternehmen (KMU) dabei unterstützt durch Fördermittel und ein Angebot von Experten. „Fit4Innovation“ hilft Unternehmen, ihre Prozesse zu optimieren und ihre Mittel besser einzusetzen, um Ressourcen freizu-

DATENZENTREN

Top-Konzentration weltweit

23 Datenzentren gibt es derzeit in Luxemburg, die Mehrheit davon wurde in den vergangenen zehn Jahren errichtet. Insgesamt belegen sie eine Fläche von 46.000 Quadratmetern und sind alle auf dem höchsten Sicherheitsniveau „Tier 4“, das heißt, sie sind so ausgerüstet, dass ihre Verfügbarkeit zu 99,995 Prozent garantiert ist. Sie können 96 Stunden autonom funktionieren, wenn die Stromversorgung von außen unterbrochen ist. Damit weist Luxemburg die höchste „Tier 4“-Rechenzentrum-Konzentration der Welt auf. Die Rechenzentren können derweil auf exzellente Anbindungen zu den digitalen Knotenpunkten in Europa zurück greifen. Es gibt mehr als 30 Hochgeschwindigkeits-Direktverbindungen etwa nach London, Paris, Amsterdam, Frankfurt, Brüssel und Straßburg. Diese High-Speed-Datenautobahnen gewährleisten eine sehr geringe Latenzzeit, das heißt, es gibt kaum Verzögerungen wenn ein Rechner irgendwo auf der Welt Daten in einem Rechenzentrum in Luxemburg beantragt. Er hat sie quasi in Echtzeit. Was besonders in der Finanz- und Gamingindustrie ein äußerst wichtiger Faktor ist.

machen für innovative Projekte. Auch bei „GoDigital“ ist Luxinnovation dabei. Das mit Handwerkskammer und Handelskammer ausgearbeitete Angebot zielt besonders auf KMU aus Industrie, Handel und HORECA ab. A propos Handel: im vergangenen September wurde mit Unterstützung der Regierung die Plattform letzshop.lu eröffnet, eine digitale Vitrine für die Angebote der Teilnehmer. Die Handwerkskammer fährt seit vergangenem Jahr mit „E-Handwerk“ ein Sensibilisierungs- und Unterstützungsprogramm für den digitalen Wandel ihrer Mitglieder.

DIGITAL LËTZEBOURG

Rund 70 Projekte gefördert oder angekurbelt

Der „Service des médias et des communications“ im Staatsministerium managt die Initiative „Digital Luxembourg“ und bündelt die staatlichen Aktionen im Zusammenhang mit der Digitalisierung. Hebel staatlicherseits dabei sind etwa das „Centre des technologies de l'information de l'Etat“, das „Centre de Gestion informatique de l'éducation“, das „Centre commun de la Sécurité Sociale“ oder das „Syndicat intercommunal de gestion informatique“: „Digital Lëtzebuerg“ hat laut Regierung bereits an die 70 Projekte im Bereich der Digitalisierung gefördert oder angekurbelt. Beispiele: Die „Maker Spaces“ in den Lyzeen, die „Luxembourg Tech School“, die Strategien für „Open Data“, 5G oder künstliche Intelligenz oder auch die „Blockchain“-Lösung für den öffentlichen Dienst.

NATIONAL INTEROPERABILITY FRAMEWORK

Besserer und sicherer Datenaustausch

2017 wurde das „Centre des technologies de l'information de l'Etat“ damit beauftragt - nicht zuletzt auch auf Druck der EU-Kommission -, ein „National Interoperability Framework“ auf die Beine zu stellen. Hier geht es darum, den Datenaustausch zwischen informatischen Systemen zu optimieren - und nicht zuletzt Kosteneinsparungen und eine höhere Sicherheit zu erreichen. Betroffen sind hier staatlicherseits außer den im Text über „Digital Lëtzebuerg“ genannten Diensten etwa auch die Statistikbehörde, die Hauptstadt oder auch das Parlament. Grünes Licht für das „NIF“ gab der Regierungsrat am vergangenen 1. März.

GUICHET.LU

1.660 Online-Prozeduren

Das Portal Guichet.lu ist die Anlaufstelle Nummer eins für Informationen über Verwaltungsprozeduren. Bis dato können hier laut Digitalisierungsministerium bereits 1.660 Prozeduren elektronisch ausgefüllt werden. MyGuichet.lu ist die Transaktions-Plattform des Portals. Hier können 243 Prozeduren ohne Identifizierung vollzogen werden und 30 mit. Laut einer Statec-Studie von 2017 haben 54 Prozent der Einwohner auf eine Webseite oder Apps von staatlichen Stellen zurück gegriffen. 2013 waren es lediglich 41 Prozent. Der „Digital Economy and Society Index“ der EU-Kommission sieht Luxemburg auf Platz 17 unter 28, was das Angebot von digitalen öffentlichen Dienstleistungen angeht. Die Position verbessert sich aber von Jahr zu Jahr.

Sommerinterview

„Die Wachstumsfrage ist aktueller denn je“

Vize-Premier Etienne Schneider steht zum Rifkin-Prozess und sucht Betriebe mit hohem Mehrwert

Interview: Annette Welsch

Vize-Premierminister Etienne Schneider war LSAP-Spitzenkandidat und gab nach den Wahlen die Bereiche innere Sicherheit und Energie an die Grünen ab. Während er sich in das Gesundheitsressort, das er von Parteikollegin Lydia Mutsch übernahm, ganz neu einarbeiten musste, kann er im Wirtschaftsministerium ganz auf Kontinuität setzen.

Wann haben Sie zuletzt griechischen Joghurt gegessen?

Gestern. Auf die Marke habe ich aber nicht geachtet.

Wie würden Sie Ihr Verhältnis zu den Grünen beschreiben?

Gut. Wir sind mehr als fünf Jahre in einer Regierung zusammen, bis jetzt sind wir gut miteinander zurechtgekommen. Es ist nun mal so, dass der Wirtschaftsminister probiert die Wirtschaft voranzubringen und der Umweltminister schauen muss, dass das so umweltverträglich wie möglich abläuft. Dass es zu Diskussionen kommt, ist normal und hat mit der Parteifarbe nichts zu tun.

Werden Sie in Zukunft mehr auf Umweltaspekte achten, wenn Sie Betriebe sich in Luxemburg ansiedeln lassen?

Ich möchte nur einmal daran erinnern, dass ich 2016 den Rifkin Prozess angestoßen habe. Erklärtes Ziel ist, Wege zu diskutieren, wie wir unsere Wirtschaft mittel- bis langfristig umgestalten können, hin zu mehr Nachhaltigkeit, die auf erneuerbaren Energien, auf Kommunikation und auf Technologie basiert. Wir haben neun thematische Arbeitsgruppen eingesetzt, haben uns eine Strategie gegeben und setzen sie auch um:

Dass man die Wirtschaft nicht von heute auf morgen auf „grün“ schalten kann, scheint mir evident. Auf der anderen Seite hatte wir aber auch schon vorher die höchsten Umweltstandards überhaupt, weil wir uns an deutschen Normen inspirieren, die ja nicht dafür bekannt sind, die einfachsten zu sein und wir oft sogar noch etwas draufpacken. Deswegen kann man nicht behaupten, dass in den vergangenen 20, 30 Jahren alles mögliche gemacht wurde.

Die ganze Rifkin-Debatte sowie der Übergangsprozess, die beide von meinem Ministerium angeführt werden, sind ja noch nicht abgeschlossen. Schauen Sie sich zum Beispiel das Automotive Campus in Bissen an: Dort werden die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft angewandt ...

Aber die Joghurtfabrik Fage passt ja nicht in dieses Konzept.

Doch und die Niederlassungsprozedur hält ja noch an. Die Joghurtfabrik wird immer nur aus einem Blickwinkel betrachtet und andere Argumente dadurch gar nicht berücksichtigt. Die Firma passt ihr Projekt laufend an die an sie gestellten Anforderungen an. Es genügt, allein die homerische Diskussion um den Wasserverbrauch zu verfolgen: Fakt ist, dass wir in Luxemburg 200 Liter Wasser pro Kopf pro Tag verbrauchen – die Betriebe eingerechnet, weil man die nicht so einfach herausrechnen kann, um auf eine spektakulärere Zahl zu kommen. Fage verbraucht so viel Wasser wie 11 000 Einwohner, nicht wie 20 000. Im initialen Projekt war die Erwärmung der Alzette durch das abgeleitete Wasser zu hoch. Mit diversen Infrastrukturarbeiten ist das Problem behoben. Bei der Belastung des Abwassers gilt dasselbe: Fage wird die landesweit modernste Kläranlage bauen und wird auch aus der Molke nun ein anderes Produkt herstellen, um das Flusswasser nicht zu belasten. Das Projekt entwickelt sich kontinuierlich weiter und Fage passt sich permanent an bestehende und neue Auflagen an. Ich finde es immer schade, wenn ein Dossier öffentlich zerredet wird, bevor das endgültige Projekt auf dem Tisch liegt.

Ist die Diskussion um qualitatives Wachstum vor Wachstum um jeden Preis noch immer aktuell?

Sie ist aktueller denn je. Als ich 2012 Wirtschaftsminister wurde, hatten wir ein Problem mit der hohen Arbeitslosigkeit und dem niedrigen Wirtschaftswachstum. Ich wurde noch für jeden Arbeitsplatz, den ich von Wirtschaftsmissionen mitbrachte, gefeiert. Heute ist die Welt eine andere – wir haben fast Vollbe-

schäftigung und wollen Betriebe mit hohem Mehrwert für die nationale Wirtschaft, beispielsweise im digitalen Bereich anziehen. Aber: Wir können nicht wieder nur den Dienstleistungssektor fördern. Wir brauchen eine Wirtschaftsstruktur, die auch Betriebe und Industrie umfasst. Das ist mir extrem wichtig, weil wir ja auch weniger abhängig vom Finanzplatz werden wollen.

Aber klassische Industrie braucht doch viel Platz – den wir gar nicht haben?

Wir haben jetzt zum Beispiel mit dem Automotive Campus in Bissen ein Prinzip definiert, das in Zukunft für alle Aktivitätszonen gelten soll – da bin ich mir mit Claude Turmes einig. Dort asphaltiert nicht jeder neben seinem Gebäude zig Hektar für Parkplätze, sondern es wird ein Parkhaus für die ganze Zone in Modularbauweise in die Höhe gebaut. Wir betreiben alles, soweit möglich, mit Fotovoltaik und Erneuerbaren Energien, inklusive Anschlüsse für Elektromobilität. Wir machen Gemeinschaftsräume für Konferenzen, Kantine und Sport, Forschungslabore werden geteilt. Das heißt, wir können den Landverbrauch drastisch verringern – wieder eine der Schlussfolgerungen aus dem Rifkin-Prozess, die wir im vollen Umfang dort umsetzen.

Und: Wer kann denn heute sagen, wie sich die Wirtschaft in den nächsten Jahrzehnten weiterentwickeln wird? Spricht man von einem Industriebetrieb, dann haben viele Menschen heute noch immer das Bild von riesigen, rauchenden Schloten im Kopf. Dem ist schon lange nicht mehr so. Nehmen Sie nur den neuen Standort von Goodyear in Düdelingen, wo die ganze Produktion digitalisiert und robotisiert ablaufen wird.

Wir durchlaufen mit Rifkin alle Prozesse, um umzudenken und die Wirtschaft umzubauen – das geht aber nicht von einem Tag zum nächsten.

Was ist für Sie die größte Herausforderung, vor der Luxemburg steht?

Wenn ich von der Wirtschaft spreche: die gut ausgebildeten

Leute, die wir in allen Bereichen brauchen. Blockchain am Finanzplatz, Cybersecurity, die Welt-raumforschung und -technologien – Menschen mit den nötigen fachlichen Kompetenzen zu finden oder auszubilden, um solch eine Hightech-Wirtschaft aufzubauen, das ist kurz- und mittelfristig die große Herausforderung, vor der wir stehen.

Sie haben das Gesundheitsministerium übernommen. Was ist Ihnen das wichtigste Dossier?

Da gibt es viele. Es ist ein spannender Bereich, in dem vieles in der Diskussion ist. In sieben Jahren wird Luxemburg das Land mit den modernsten Krankenhausinfrastrukturen sein. Wir wissen um die Knappheit der Ärzte und des Pflegepersonals: Im September wird eine Studie mit einer Bestandsaufnahme der Marktsituation vorgestellt – haben wir genug Ärzte und Pflegekräfte? Wie machen wir diese Berufe wieder attraktiv und wie bekommen wir genügend Nachwuchskräfte in diesem Bereich? Junge Ärzte sind heutzutage nicht mehr bereit, so intensiv zu arbeiten, wie ältere Ärzte es tun. Wie können wir Medizinstudenten dazu ermutigen, nach ihrem Studium nach Luxemburg zurückzukehren? All das wird Bestandteil der Studie sein.

Dann das elektronische Patientendossier, das ein Quantensprung sein wird, weil es dem Patienten vieles vereinfacht und auch dem Arzt die Diagnose erleichtert und über die medizinischen Vorgeschichten informiert. Wir werden es jetzt einführen und es wird laufend verbessert und weiterentwickelt.

Sie haben die Krankenhäuser angesprochen: Da wurden in den vergangenen 20, 30 Jahren ja Fusionen gefördert und gefordert, jetzt haben wir vier Krankenhauszentren und merken, dass die Basisversorgung vor Ort nicht mehr klappt.

Ich meine, dass die Politik der Konsolidierung richtig war. Es ist aber auch richtig, dass es nicht ganz logisch ist, alles nur auf diese vier Standorte konzentrieren zu wollen. Wir müssen auch dafür

sorgen, dass eine gewisse Grundversorgung in Reichweite der Bürger verfügbar ist. Für einen IRM automatisch in ein Spital gehen zu müssen, ist nicht mehr ganz zeitgemäß. Das ist für Leute, die im Osten wohnen, wo es kein Krankenhaus gibt, problematisch. Deshalb wären Krankenhaus-Antennen sinnvoll und hilfreich. Die Krankenhäuser sind bereit in diese Richtung mitzugehen; es würde vielen das Leben vereinfachen.

Kürzlich kam aber das Urteil des Verfassungsgerichts, dass IRM nach der gegenwärtigen Gesetzeslage nicht mehr nur von Krankenhäusern betrieben werden können, sondern auch von Ärzten in ihrer Praxis. Wie wollen Sie nun reagieren, bevor auch das Verwaltungsgericht, vor dem die Klage eigentlich anhängig ist, dem Arzt Recht gibt?

Meine Mitarbeiter sind momentan damit beschäftigt, zu analysieren welche gesetzlichen Anpassungen gemacht werden müssen, je nachdem wie das Verwaltungsgericht befinden wird. Für mich ist in jedem Fall wichtig, dass das luxemburgische Gesundheitssystem nicht komplett in Frage gestellt werden soll. Es soll vielmehr weitergebracht werden, im Sinne aller Akteure.

Wäre das nicht der erste Schritt zu noch ganz anderen Entwicklungen?

- *Wir brauchen eine ökonomische Struktur, die auch Betriebe und Industrie umfasst.*
- *Wir müssen dafür sorgen, dass eine gewisse Grundversorgung in Reichweite der Menschen ist.*

Ja, und das ist es, was ich vermeiden will. Ich will nicht, dass sich große Krankenhausgruppen aus dem Ausland hier ansiedeln, Dienstleistungen anbieten und unseren Spitälern Konkurrenz machen – und dann das Gesundheitssystem ein privates System wird. Ich will keine Privatisierung unseres Gesundheitssystems und schon gar keine Zwei-Klassen-Medizin. Auch wenn es die in der Realität schon gibt: wer genügend Geld hat, kann es sich leisten, seinen IRM im Ausland zu machen, wo er schneller einen Termin bekommt. Das werden wir ändern, indem es in Zukunft keine Engpässe mehr für IRM-Untersuchungen in Luxemburg geben wird.

Diagnostik ist ein Problem, aber schnelle Hilfe in dringenden Fällen ein anderes. Das ist teils dramatisch, vor allem für ältere Menschen.

Das stimmt. Das ist zum Teil auch durch die Bevölkerungsalterung und den Bevölkerungszuwachs bedingt. Es gibt eben immer mehr Leute, die einen Arzt brauchen, und deren gibt es nicht genug. Das ist eine Herausforderung, der sich nicht nur Luxemburg stellen muss, wie schon gesagt, sondern auch alle anderen Länder die noch dazu das Problem haben, dass oft im ländlichen Raum gar keine Ärzte mehr sind.

- *Ich finde es schade, wenn ein Dossier öffentlich zerredet wird, bevor es fertig ist.*

Ist es die größte Herausforderung?

Momentan ist es in Luxemburg noch kein akutes Problem, aber es kann sich dazu entwickeln. Telemedizin wäre eine mögliche Lösung für Leute, die weiter weg wohnen oder für kleinere Gesundheitsprobleme. Wir arbeiten derzeit an der Nomenklatur, damit Ärzte das auch bezahlt bekommen.

Noch ein anderes Thema: Die Koalition macht derzeit einen etwas müden Eindruck: wenig Spruchreifes, wenig Pressekonferenzen. Haben Sie Ihr Pulver verschossen?

Nein, wir sind in einer normalen Situation des Übergangs von einer Regierung zur nächsten. Die vorherige Regierung, die ja dieselbe war, hat ihre Projekte alle durchgebracht. Diese Koalition muss ihre Projekte erst noch ausarbeiten. Durch die Wahlkampagne und die Koalitionsverhandlungen ist viel Zeit verloren gegangen, aber nach und nach kommen die neuen Projekte. Wenn ich nur meine Partei nehme, haben wir mit dem Mindestlohn und den Urlaubstagen schon zwei „projet phare“ umgesetzt. Ein höchst komplexes Projekt, wie die Legalisierung des Cannabis zieht man dagegen nicht in sechs Monaten durch.

Dieses Regierungsprogramm ist aber auch nicht mehr so ambitiös.

Das sehe ich nicht so. Wir haben in der ersten Koalition mit den großen gesellschaftspolitischen Themen natürlich mehr Interesse erweckt, aber die sind alle abgehakt. Jetzt gibt es auch wichtige Projekte, sie haben halt weniger Sprengkraft.

Wie sehen Sie Nicolas Schmits Chancen auf einen Kommissarsposten?

Er hat auf alle Fälle die Chance, dass die Regierung entschieden hat, ihn vorzuschlagen. Aber die Kommissionspräsidentin hat große Freiheiten zu entscheiden, wen sie will und wen nicht. Wenn ein Mangel an einer gewissen Art an Personen herrscht, wird meistens auch probiert, es bei den kleinen Ländern durchzusetzen. Nicolas Schmit ist aber auch eine Koryphäe auf dem Gebiet des Arbeits- und Sozialrechts, den man nicht ablehnen kann. Man muss die Diskussionen nun abwarten.

Zum Abschluss die klassische Sommerfrage: Wie werden Sie sich den Sommer über entspannen?

Ich wollte ein paar Tage wegfahren, aber bedingt durch einen Krankheitsfall in der Familie nicht weit. Wenn es geht, fahre ich mit dem Auto nach Italien, wenn es nicht geht, bleibe ich hier und lese ein paar Bücher.



Im September wird Schneider eine Studie vorstellen zum Ärzte- und Personalbedarf und wie Luxemburg attraktiver wird.

SES bestätigt Prognose

Umsatz und Gewinn gehen zurück – Netzwerksparte nimmt langsam Fahrt auf

Marco Meng

Betzdorf. Der Satellitenbetreiber SES sieht sich auf dem Weg, seine für dieses Jahr gesteckten Ziele zu erreichen. Das gab das Unternehmen gestern mit der Vorlage seiner Halbjahreszahlen bekannt.

Der Geschäftsbereich „Networks“ legte um 10,6 Prozent auf 356,2 Millionen Euro zu. Der klassische Geschäftsbereich „Video“ allerdings, der 63 Prozent der Gesamteinnahmen des Konzerns ausmacht, gab um 8,2 Prozent auf 604,6 Millionen Euro nach.

Insgesamt erwirtschaftete SES im ersten Semester des laufenden Jahres einen Umsatz von 961,4 Millionen Euro, zwei Prozent weniger als im ersten Halbjahr des Vorjahres, und ein Bruttoergebnis (Ebitda) von 584,5 Millionen Euro, 5,9 Prozent weniger als im Vergleichszeitraum 2018. Der operative Gewinn sank sogar um 22,1

Prozent auf 216,2 Millionen Euro. Die Aktionäre müssen sich mit 26 Prozent weniger als nach den ersten sechs Monaten des Vorjahres zufriedengeben: Der an sie auszusüttende Gewinn summiert sich auf 169,2 Millionen Euro.

Prognose bestätigt

Steve Collar, Präsident und CEO von SES, kommentierte das Ergebnis mit den Worten: „Wir hatten ein solides erstes Halbjahr mit Finanzergebnissen, die sich mit unseren Erwartungen decken.“

Er verwies dabei auf das Umsatzwachstum im Netzwerkgeschäft und sprach von „wichtigen Fortschritten bei der Neugestaltung von SES“. Unterstützt werde das Netzwerk-Segment von den zusätzlichen O3b-Satelliten, die kürzlich in Betrieb genommen wurden.

Die Erlöse für Regierungs-

dienstleistungen stiegen im ersten Halbjahr um 7,9 Prozent, der Bereich Mobility legte 10,9 Prozent zu. Der klassische Geschäftsbereich Fernsehübertragung (Video) sei aber nach wie vor ein schwieriger Markt.

90 Prozent der zu erwartenden Umsätze für 2019 hat sich das Unternehmen eigenen Angaben nach bereits gesichert. SES hat Aufträge über 6,4 Milliarden Euro in der Pipeline. Für das laufende Jahr geht der Satellitenbetreiber von einem Ebitda-Vorsteuergewinn von 1,22 bis 1,27 Milliarden Euro aus, und für das Jahr 2020 von einem Gewinn zwischen 1,26 und 1,34 Milliarden.

Auch die Ergebnisse der Nummer 2 und 3 der Branche nach SES, Intelsat und Eutelsat, sind 2017 und 2018 rückläufig.

Gewinn von ArcelorMittal bricht ein

Weltweit größter Stahlkonzern senkt Prognose für Nachfrage

Börsen-Zeitung, 2.8.2019
 cru Düsseldorf – ArcelorMittal hat wegen der schwächelnden Autoindustrie in Europa seine Prognose für die weltweite Stahlnachfrage gesenkt. Vorstandschef und Haupt-eigentümer Lakshmi Mittal erwartet das Plus für die weltweite Nachfrage nach Stahl im Jahr 2019 nur noch bei 0,5% bis 1,5% anstatt mindestens 1%. Hauptgrund dafür ist der Rückgang in Europa, wo ein Minus von 1% bis 2% erwartet wird.

Im zweiten Quartal brach der Betriebsgewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (Ebitda) des weltweit größten Stahlkonzerns wegen fallender Preise und steigender Rohstoffkosten um die Hälfte auf 1,6 Mrd. Dollar ein, wie das Unternehmen mit Sitz in Luxemburg und Führung in London am Donnerstag mitteilte. Der Kurs der ArcelorMittal-Aktie reagierte mit einem Minus von zeitweise 0,5% auf 14,42 Euro. Der Börsenwert des Konzerns hat sich damit binnen eines Jahres halbiert auf 14,6 Mrd. Euro. Haupteigentümer ist die Familie Mittal mit 37% der Anteile.

Allgemeiner Preisverfall

Der allgemeine Preisverfall und hohe Abschreibungen brockten ArcelorMittal im zweiten Quartal überraschend rote Zahlen ein. Auslöser der Wertkorrekturen war der Verkauf einiger kleinerer Stahlwerke in Europa, mit dem ArcelorMittal Auflagen

der Kartellwächter in Brüssel im Gegenzug für die Übernahme des Stahlwerks Ilva in Italien erfüllte, sowie der Verfall der Stahlpreise in den USA. Unter dem Strich steht ein Verlust von 450 Mill. Dollar nach 1,9 Mrd. Dollar Gewinn im gleichen Vorjahreszeitraum.

Zugleich schrumpfte der Umsatz um 4% auf 19,3 Mrd. Dollar. Zuvor hatten schon Europas größter Stahlhändler Klöckner & Co und der Luxemburger Edelstahlkonzern Aperam Gewinneinbrüche im zweiten Quartal gemeldet und gewarnt, das dritte Quartal werde noch schlechter werden, während bei Thyssenkrupp sogar eine weitere Gewinnwarnung befürchtet wird. ArcelorMittal-Konzernchef Lakshmi Mittal beklagte vor diesem Hintergrund die Überkapazitäten in der Stahlbranche als eine „klare Herausforderung“.

Die gesamte Branche leidet unter einer schrumpfenden Nachfrage, insbesondere aus der Autoindustrie, und kämpft gegen die billigere Konkurrenz durch Importe aus Ländern wie Russland oder der Türkei. Nur wegen der Übernahme des maroden Stahlwerks Ilva in Italien aus staatlicher Kuratel kletterte der Stahlabatz bei ArcelorMittal im ersten Halbjahr um 4% auf 45 Mill. Tonnen. Ein Lichtblick ist lediglich der Schuldenstand des Konzerns, der laut Goldman-Sachs-Analyst Eugene King mit 10,2 Mrd. Dollar etwas niedriger ausfiel als befürchtet und im Quartal vor

allem wegen der Übernahme des indischen Stahlkonzerns Essar um 1 Mrd. Dollar angestiegen ist.

Teures Eisenerz belastet

Der unerwartet starke Anstieg der Eisenerzpreise nach dem Dammbruch-Desaster beim brasilianischen Vale-Konzern beschneidet die Gewinne aller Stahlkonzerne. Laut ING-Analyst Stijn Demeester aus Brüssel hat ArcelorMittal die Schätzung des Cash-Bedarfs im Jahr 2019 für Investitionen, Zinsen, Steuern und Pensionszahlungen um 1 Mrd. Dollar auf 5,4 Mrd. Dollar gekürzt, weil weniger investiert wird und weniger Steuern gezahlt werden.

ArcelorMittal

Konzernzahlen nach IFRS

in Mill. Dollar	1. Halbjahr	
	2019	2018
Eisenerzabsatz (Mill. t)	19,1	19,1
Stahlabatz (Mill. t)	44,6	43,1
Umsatz	38 467	39 184
Ebitda	3 207	5 585
Ebitda je Tonne Stahl	50	114
Operativer Gewinn	611	3 930
Nettoergebnis	-33	3 057
Nettoschulden	10 200	10 500
Schulden/Ebitda	1,3	1,1
Marktkapitalisierung	14 600	

Börsen-Zeitung

Sauberes Wasser für die Welt

UNTERNEHMEN Luxemburgische Firma setzt auf Nischen im Weltmarkt des Trinkwassers

Christian Muller

Sauberes Wasser. Ein überlebenswichtiger Rohstoff, der immer seltener wird. Eine Herausforderung für die Welt. Gleichzeitig eine Chance für Unternehmen, die Lösungen anzubieten haben. Auch eine Luxemburger Firma mischt mit.

Die schwedische Insel Öland hatte ein Problem, Dem Urlaubsort fehlte es an Trinkwasser. Der Grundwasserspiegel war gefallen und das Wasser versalzte. Das lebensnotwendige Gut musste, vor allem in der Hochsaison, mit Lastwagen vom Festland über eine Brücke auf die zweitgrößte Insel des Landes transportiert werden.

Doch die Einwohner wollten ihre Selbstversorgung wieder herstellen. Um ihr Ziel zu erreichen, setzte die Gemeinde im Herbst 2017 auf eine Ausschreibung. Neben den traditionellen Weltmarktführern wie Veolia, Suez und BWT beteiligte sich daran auch ein junges Luxemburger Unternehmen, Apateq, welches schließlich gewann.

Es galt, Wasser aus drei Quellen (behandeltes Abwasser, Wasser aus einem Salzwasserbrunnen sowie Wasser aus einem Brunnen, der nicht den Normen entspricht) in Trinkwasser umzuwandeln.

Dabei galt es zu beachten, dass einer der großen örtlichen Verbraucher ein Schlachthofbetrieb ist, der viel Abwasser erzeugt, aber nur an Wochentagen arbeitet.

„Schweden ist nur der Anfang“

„Im Gegensatz zu den anderen haben wir nur eine Anlage vorge schlagen“, erklärt Dirk Martin,

zuständig für den Vertrieb bei Apateq, gegenüber dem Tageblatt. „Die anderen schlugen alle, wie das gewöhnlich in der Vergangenheit gehandhabt wurde, zwei Anlagen vor.“

Dass die Anlage von Apateq funktioniert, hatte das Unternehmen bereits bewiesen. 2017 hatte es vor Ort eine Pilotanlage aufgebaut.

Zur offiziellen Eröffnung der mittlerweile laufenden Anlage kamen am 12. Juli dieses Jahres neben Prinz Félix aus Luxemburg auch Prinzessin Victoria von Schweden. Ihre Familie hat auf der Insel ein Ferienhaus, erzählt Dirk Martin. Prinz und Prinzessin tranken ein Glas Wasser aus der Anlage. „Das ist reines, remineralisiertes Wasser“, schmunzelt Dirk Martin. „Das Wasser wird im Reinigungsprozess komplett entsalzen (demineralisiert) und dann muss es wieder remineralisiert werden, damit es schmeckt.“

Auch wenn diese Anlage ein schönes Vorzeigeprojekt ist, so hat Apateq doch noch viel mehr vor. „Schweden ist nur der Anfang“, so Dirk Martin. „Wasserknappheit gibt es in vielen Ländern.“ Das Unternehmen ist gerade mal sechs Jahre alt. Der diesjährige Jahresumsatz dürfte die Marke von 20 Millionen Euro überschreiten.

Sechs Jahre altes Unternehmen

Die beiden Männer, die sich bereits von ihrem vorigen Job bei IEE in Echternach her kannten, haben zuvor Erfahrungen im Cleantech-Bereich sammeln können, bei der Firma Epuramat. Da sie dort ihre Visionen jedoch

nicht umsetzen konnten, entschieden sich, ihre eigene Firma zu gründen.

Von Robert Dennewald, dem ehemaligen Präsidenten der Fedil, erhielten sie tatkräftige Unterstützung. „Wir sahen die Chance zu dem Zeitpunkt, die Zügel in die eigene Hand zu nehmen und wir haben sie genutzt“, so

Dirk Martin weiter.

„Das war alles schon ziemlich abenteuerlich.“ Im April 2013 wurde Apateq gegründet.

Funktioniert wie ein Kaffeefilter

Serban Bogdan und Dirk Martin stiegen mit ihrem neuen Unternehmen, wie zuvor geplant, in den Öl- und Gasmarkt ein. Sie boten ihre Membrantechnologie an, um das verschmutzte Wasser, das mit der Ölförderung zutage tritt, zu säubern. „Es funktioniert wie ein Kaffeefilter“, erklärt Dirk Martin. „Nur mit ganz dünnen Poren.“

Wie immer geht es um Kosten: Mit jedem geförderten Anteil Öl fallen drei bis fünf Anteile Wasser an – Wasser, das entsorgt werden muss, erklärt Martin weiter. „Oft wird es mit dem Lastwagen abtransportiert oder in alte Bohrlöcher eingepresst.“ Das sei aber deutlich teurer als die Betriebskosten einer Anlage von Apateq, so der Verkaufsmanager. Zudem könne das gesäuberte Wasser weiterverkauft werden.

Im Jahr 2015 verkaufte das Luxemburger Unternehmen seine erste industrielle Anlage in die USA. „Wir glaubten uns am Ziel“, so Bogdan Serban, Geschäftsführer von Apateq. Internationale Anerkennung im Ölmarkt sei nämlich nur möglich, wenn man auf Erfolge in den USA verweisen könne.

Doch dann machte die Weltkonjunktur den Unternehmern einen Strich durch die Rechnung: 2016 brach der Ölmarkt weltweit ein. Der Kunde, der die Abwasser-Containeranlage gekauft hatte, rutschte in die Pleite.

Eine Nische in der Schifffahrt

„Wir brauchten schnellsten Alternativen“, erinnert sich Serban. Immerhin sei Apateq speziell mit dem Ölmarkt im Visier gegründet worden. Gefunden wurde die Alternative schließlich in der Schifffahrt, „einem Sektor, den wir überhaupt nicht kannten.“

Zugute kam dem Unternehmen eine Entscheidung der IMO (International Maritime Organization). Die Organisation, die mehr als 170 Mitgliedsländer zählt, hat sich zum Ziel gesetzt, den Verbrauch von dreckigem Schweröl bis 2020 zu erschweren. Schiffs-eigner stehen bald vor der Wahl: Entweder sie kaufen teureren Treibstoff (mit einem geringeren Schwefelanteil) oder sie reinigen die Abgase, die beim Verbrennen von dreckigem Schweröl entstehen.

Beide Optionen kosten Geld. Laut Dirk Martin ist es jedoch „wesentlich günstiger“, billiges Öl zu kaufen und die Abgase dann zu reinigen. „Bereits nach einem Jahr kann sich das bezahlt machen“, unterstreicht er.

Ein komplettes System zur Reinigung der Abgase bietet Apateq nicht an. Diese Systeme (Scrubber, Rauchgaswäscher) produzieren jedoch Wasser, in dem die Schadstoffe gesammelt werden. „Und hier kommen wir ins Spiel“, so Dirk Martin. „Wir reinigen das Wasser, ehe es über Bord geht.“

„Alle Werften der Welt sind ausgebücht“

Das heißt, falls sich der Schiffs-eigner dazu entscheidet, die Abwasser zu reinigen. Alternativ kann er nämlich das Abwasser auch mit Meerwasser verdünnen und es dann ins Meer ablassen. Das ist in vielen Ländern in Kü-

sternähe zwar verboten, auf hoher See jedoch nicht.

Kauf und Installation eines Rauchgaswäschers mit Wasseraufbereitung kostet zwischen drei und fünf Millionen Euro. Darin enthalten sind etwa 0,2 bis 0,3 Millionen Euro für Apateq.

In der Schifffahrt herrscht derzeit großer Druck, so Dirk Martin weiter. Die meisten Schiffseigner hätten nicht wirklich mit verpflichtenden Vorgaben gerechnet. „Nun müssen innerhalb kurzer Zeit alle Schiffe umgerüstet werden.“ Schlimmstenfalls kann man ihnen sonst die Einfahrt in einen Hafen verweigern. Und „derzeit sind alle Werften der Welt ausgebücht“, so der Vertriebsmanager weiter. „Auch wir können bei zusätzlichen Bestellungen frühestens Anfangs 2020 liefern.“

In den Räumlichkeiten der ehemaligen „Marbrerie Jacquemart“ in Kalchesbrück werden die Anlagen von Apateq nun in Serie hergestellt. „Eine Schicht schafft 12 bis 15 Anlagen pro Monat“, so Martin. „Von April bis August haben wir 35 Anlagen gebaut.“ Mehr als 130 feste Bestellungen hat Apateq bereits. „Die Kunden rennen uns die Bude ein. Der Markt boomt.“

„Vor vier Jahren waren wir in dieser Branche ein Niemand“, beschreibt Bogdan Serban die spektakuläre Entwicklung und den Auftragsaufschwung. Apateq habe sich mittlerweile zu einer weltweiten Referenz in dieser Nische der Schifffahrt entwickelt. „Wir haben einen Marktanteil von rund einem Drittel.“

Das Wachstum kam schnell. Vor einem Jahr beschäftigte Apateq gerade mal 17 Mitarbeiter. Heute sind es 72. Bis Jahresende will man 20 weitere Mitarbeiter einstellen. „Wir sind händierend auf der Suche nach neuen Mitarbeitern“, so Serban. „Doch wir suchen Kämpfer. Menschen, die etwas erschaffen wollen.“

Den Großteil seines Umsatzes erwirtschaftet Apateq derzeit in Asien. Rund 60 Prozent kommen aus der Schifffahrt und zehn Prozent aus dem Ölsektor.

Von 17 auf 72 Mitarbeiter

Mit aktuell 30 Prozent Umsatzanteil sind Trinkwasserprojekte das dritte Standbein der Firma. Zu diesem Bereich zählt die anfangs erwähnte Wasseraufbereitungsanlage in Schweden. Oder eine Sickerwasseranlage auf einer Mülldeponie auf Sizilien, die derzeit in Betrieb genommen wird. „Unser Kunde, der Betreiber der Mülldeponie, muss nun keine Lastwagen mehr bezahlen, um das Wasser abzutransportieren“, so Martin.

Doch so spannend die Großprojekte auch sind: Die Firmengründer glauben weiter fest an ihr ursprüngliches Konzept. Den Erfolg aus der Schifffahrt hoffen sie kurzfristig nun doch auch im Ölgeschäft wiederholen zu können. „Wir erwarten einen riesigen Boom“, so Martin. Das Potenzial im Ölmarkt sei dabei noch „viel größer“ als das in der Schifffahrt.

Die Vision bleibt das Ölgeschäft

Bogdan Serban ist nicht weniger optimistisch: „In einem Jahr wird der Öl- und Gasmarkt für uns den Bereich Schifffahrt bei weitem überholt haben“, unterstreicht er. Auch für diese Anlagen soll in Luxemburg eine Serienfertigung errichtet werden.

Die 2015 in den USA verkaufte Containeranlage zum Abwasser säubern hat Apateq mittlerweile zurück. Ein neuer Kunde hat sich auch gefunden. Nachdem eine neue Genehmigungsprozedur zwei Jahre gedauert hatte, wurde die Anlage nun Mitte August erneut in den USA eingeweiht. Eine solche Anlage kostet zwei bis drei Millionen Dollar.

Verkaufen wollen die Unternehmer ihre Firma jedenfalls nicht. Vor allem im Ölmarkt würde dies der Entwicklung der Firma sogar schaden. „Wer gekauft wird, der hat eine Farbe“, so Serban. „Dann ist man nicht mehr neutral.“ Ganz egal, ob der Käufer aus China, den USA dem Mittleren Osten, Frankreich oder Russland stammt. „Wir aus Luxemburg hingegen sind neutral und können überall hin. Zudem steht Luxemburg für Qualität.“

Für die längerfristige Zukunft machen sich die beiden Unter-

nehmer keine Sorgen. „Bei Wasser werden noch viele Lösungen gesucht. 70 bis 80 Prozent aller Kläranlagen der Welt sind überlastet“, so Martin. „Die notwendige Technologie gibt es – was fehlt, ist der politische Wille. Erst wenn Trinkwasser teurer wird, werden die Leute beginnen, nach Alternativen zu suchen.“

Vor vier Jahren waren wir in dieser Branche ein Niemand. Heute haben wir weltweit einen Marktanteil von rund einem Drittel.

Bogdan Serban,
Geschäftsführer von Apateq

Erst wenn Trinkwasser teurer wird, werden die Leute beginnen, nach Alternativen zu suchen

Dirk Martin,
Vertriebsmanager bei Apateq

Aus Wind wird Strom

Luxemburg will die Energiewende – Rotoren und Turbinen sind aber nicht unumstritten

Von Thomas Berthol

Luxemburg. Laut Studien des „Wind Energy Council“ und des Verbands „WindEurope“ wurden allein im vergangenen Jahr in Europa 3 400 neue Windkraftanlagen installiert, 65 Prozent davon in Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Schweden. Insgesamt investierte Europa 2018 rund 26 Milliarden Euro in Windkraft – deutlich mehr als in alle anderen erneuerbaren Energiequellen.

Im Großherzogtum fängt alles 1996 mit dem ersten Windrad in Mompach an. Ab 2015 setzt dann die Nutzung der Windenergie mit Entstehung immer neuer Windparks richtig ein. Laut dem „Wind Energy Council“ hätte Luxemburg sogar ein Potenzial für 120 Windräder, also fast doppelt so viele Anlagen wie bereits stehen. Zurzeit sind es 64 im Land.

Eine Arbeit der Universität von Sussex und der Aarhus-Universität geht davon aus, dass Europa sogar das Potenzial hätte, bis 2050 genug Energie aus Windkraft zu produzieren, um die ganze Welt zu versorgen, sofern alle geeigneten Flächen genutzt würden. Europa könnte 52 Terawatt an Windenergie so allein durch Anlagen auf dem Land erzeugen. Besonders großes Potenzial haben demnach die Türkei, der Balkan, Russland und Norwegen, aber auch weite Teile Westeuropas. Insgesamt wäre Platz für elf Millionen weitere Windräder, wie die Forscher berichten. Das dürfte aber eher eine hypothetische Rechnung sein, um das Potenzial der Windenergie zu zeigen. Denn Windkraft ist nicht unumstritten, haben Windräder doch erhebliche Auswirkungen auf Ökosysteme.

Windkraft in Theorie und Praxis

In Differdingen zieht sich das Projekt „Diffwand“ der geplanten drei Windräder mit „Solarpower“ aus diesem Grund in die Länge, da nicht jeder aus der Bevölkerung damit einverstanden ist. Hier gab es diesen Sommer verschiedene Bodenanalysen, und jetzt wartet die Gemeinde auf die Genehmi-

gung des Umweltministeriums, die für nächstes Jahr erwartet wird. Wenn alles gut läuft, könnte dort der Windpark dann mit drei Anlagen 2021 fertig sein. Die Windräder sollen zwischen 3,5 Megawatt (MW) und vier MW Strom produzieren. Auch von den ursprünglich geplanten neun Anlagen im Windpark „Sudwand“ werden nur fünf errichtet. Im Mai wurden zudem die Windräder im Windpark Weiler abgeschaltet, nachdem dort die Überreste eines Rotmilans am Fuß eines Windrads gefunden wurden. In ihrer Mitteilung wies „natur&mwelt“ darauf hin, dass Windräder an „naturschutzfachlich kritischen Standorten“, wie beispielsweise in der Nähe von Brutplätzen des Rotmilans, des Schwarzstorchs und des Uhus, nicht genehmigt werden dürfen. Siedeln sich Vögel nach der Errichtung eines Windparks an, sieht das Gesetz vor, dass diese während der Brutzeit von Mitte März bis Mitte August abgeschaltet werden.

Die Gesellschaft „Société Luxembourgeoise des Energies Renouvelables S.A.“ (Soler), größter Betreiber von Windparks in Luxemburg, erklärt, dass deswegen auch in Garnich ein geplantes Windrad wegfiel. Das Projekt hätte eigentlich bereits letztes Jahr fertig sein sollen. Das zeigt, dass Projekte nicht immer nach Plan laufen. Dies ist auch der Fall beim Windpark „Harel-Walter-Eeschpelt“, der bereits 2016 fertiggestellt sein sollte, aber von der Gemeinde Bastogne vor Gericht angefochten wurde, sodass Soler zurzeit nicht sagen kann, wann sich die Windräder drehen werden. Bei Flaxweiler prüft man unterdessen, ob hier das Potenzial für einen Windpark besteht.

Bevor das Unternehmen Windräder errichtet, so Soler, werde zunächst die Umgebung analysiert; dann werden in einigem Abstand Hecken und Bäume gepflanzt, um Tiere von den Anlagen abzulenken.

Luxemburg hat in den letzten Jahren seine erneuerbare Energie-

produktion deutlich erhöht. Doch auch der Stromverbrauch im Land nimmt zu, und berücksichtigt man den Gesamtstrombedarf im Land – inklusive Wirtschaft, die etwas mehr Strom verbraucht als die heimischen Haushalte – bleibt Luxemburg importabhängig.

Allein die Haushalte verbrauchten 2017 in Luxemburg 917 Gigawattstunden (GWh) Strom. Gleichzeitig konnte im Land die Produktion der erneuerbaren Energien insgesamt auf 605 GWh gesteigert werden.

Mehr „grüne“ Stromproduktion

Der im Land produzierte grüne Strom deckt somit zwei Drittel des Konsums der Haushalte, wobei laut „Institut Luxembourgeois de Régulation“ (ILR) 2017 am nationalen Strommix der Großteil erneuerbar produzierten Stroms – inbegriffen Importstrom aus dem Ausland – Wasserkraft mit 41,6 Prozent ist, gefolgt von Windkraft mit 7,4 Prozent, womit 52 000 Haushalte, also etwas mehr als 200 000 Personen, versorgt werden konnten.

Soler selbst gibt an, fast 40 000 Haushalte mit heimischem Windstrom zu versorgen. Beim im Land selbst aus erneuerbaren Energiequellen produzierten Strom steht Windkraft mit rund 39 Prozent Stromerzeugung an erster Stelle. Insgesamt stellt Luxemburg selbst aber nur rund neun Prozent des gesamten im Land verbrauchten Stroms „grün“ her.

Laut „Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Luxemburg“ soll 2030 die Stromproduktion aus Windkraft 674 GW betragen. Soler produzierte 2017 bereits 239 GW, und diese Zahl soll mit geplanten Windparks und mit der Ersetzung alter Windräder durch neue effizientere Anlagen („Repowering“) erreicht werden.

Kann Luxemburg aber seinen Strombedarf komplett durch erneuerbare Energiequellen decken? 100 Prozent grüner Strom wäre in Luxemburg nicht möglich, meint Paul Zeimet, Verwaltungsratsdelegierter von Soler.

Die begrenzte Fläche des Großherzogtums ermögliche es kaum, die Zahl der Windanlagen zu verdoppeln. Trotzdem kann die Stromproduktion mit Windanlagen verdoppelt werden – dank neuer und effizienterer Windräder. So wurde unlängst in Hei-

nerscheid das erste Repowering von Soler durchgeführt: Einige alte Anlagen aus den 1990er Jahren wurden durch zwei neue ersetzt, die genauso viel Strom produzieren. Beim Repowering vom Windpark „Windpower“ bei Mompach produzieren die aktuellen vier Windräder im ganzen zwei Megawatt Strom. Diese vier Räder werden nun durch eines ersetzt, das 3,2 MW ab Sommer oder Herbst 2020 produziert.

Eine moderne „Windmühle“, verglichen mit einer alten aus den 1990er-Jahren, produziert also 13 bis 14 mal mehr Strom. „Verdopplung der Produktion bedeutet also nicht Verdoppelung der Anlagen“, betont Zeimet. Die Anlagen, die Soler 2016 abmontierte, wurden nach Osteuropa verkauft. Dort ist man auf der Suche nach al-

ten Windrädern, die nicht mehr auf dem Markt sind, da die Stromnetze dort weniger leistungsfähig sind. Ungefähr 80 Prozent der Tei-

le einer Windkraftanlage, die eine Lebensdauer von etwa 20 Jahren hat, sind recycelbar.

Von neun auf elf Prozent

Alle Staaten der Europäischen Union (EU) haben sich 2009 verbindliche Zielwerte an erneuerbaren Energiequellen gesetzt. Für 2020, also kommendes Jahr, lautet diese Marke für Luxemburg elf Prozent Energie aus erneuerbaren Quellen wie Wind- oder Solar-

Aus dem Jahresbericht für 2018 des staatlichen Regulierungsinstituts ILR für den Strom- und Gas-

sektor geht indes hervor, dass letztes Jahr nur 9,25 Prozent heimischer regenerativer Energieproduktion am Gesamtverbrauch erreicht wurden. Viele andere EU-Mitgliedsländer haben ihre Quoten an erneuerbar produzierter Energie bereits erreicht.

Litauen und Luxemburg haben sich darum 2017 als erste EU-Mitgliedsstaaten auf eine Übertragung von erneuerbaren Energien geeinigt. Dadurch wird es dem Großherzogtum höchstwahrscheinlich möglich sein, 2020 das vereinbarte Elf-Prozent-Ziel zu erreichen. Ob das aber auch für die nächste verbindliche festgelegte Marke für das Jahr 2030 möglich sein wird, ist fraglich. Dann muss Luxemburg 33,6 Prozent seines Stroms „grün“ produzieren.

Verdopplung der Produktion bedeutet nicht Verdopplung der Anlagen.

Paul Zeimet

Bürgerbeteiligung

Die „Société Luxembourgeoise des Energies Renouvelables S.A.“ (Soler) ist ein Joint-Venture der Luxemburger Energieunternehmen SEO und Enovos, das 2001 nach der Liberalisierung des Strommarkts gegründet wurde und an dem beide je zur Hälfte beteiligt sind. Zweck von Soler ist Projektentwicklung, Planung, Bau und Betrieb von Anlagen für die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen. Hier besitzt Soler einen Marktanteil von 75 Prozent in Luxemburg. Um die Akzeptanz von Windparks zu steigern, bietet die Gesellschaft Anwohnern und Gemeinden eine Beteiligung an diesen Windparks: Zehn bis zwanzig Prozent des Kapitals daran werden freigegeben.

Zahlen zur Windkraft

Laut Jahresbericht des „Institut Luxembourgeois de Régulation“ (ILR) stieg die Produktion von „grünem“ Strom im Land von 605 Gigawattstunden (GWh) im Jahr 2017 auf 688 GWh 2018, dank Windräder (+20 GWh), Fotovoltaik (+11 GWh) und Biomasse (+43 GWh). Im Jahresbericht führt das ILR insgesamt 69 Windräder für Luxemburg auf. Abgesehen von den 64 Anlagen, die auf der nebenstehenden Karte zu sehen sind, gibt es noch fünf weitere kleine Windräder, die Privatpersonen, Gemeinden und Firmen gehören und die weniger als 15 Kilowatt Strom erzeugen.

Die produzierte Windenergie in Luxemburg betrug:
2000: 24,75 GWh
2014: 79,88 GWh
2017: 234,82 GWh
Ziel für 2020: 240 GWh.

Europaweit gesehen findet fast ein Dreiviertel der Windkraftproduktion in fünf Ländern statt: Deutschland (59,3 GW), Spanien (23,5 GW), Großbritannien (21 GW), Frankreich (15,3 GW) und Italien (10 GW).

In Europa wurden im letzten Jahr 16 Milliarden Euro in Windkraftanlagen an Land und zehn Milliarden Euro in solche im Meer investiert. Insgesamt deckten die europäischen Windräder 14 Prozent des Strombedarfs der EU.

Drei Fragen an

Paul Zeimet, Verwaltungsratsdelegierter von Soler, erklärt, warum „Repowering“ wichtig ist.

1. Wie viel produziert ein Windrad und was kostet eine Anlage?

Es hängt natürlich von Größe und Standort ab. Für „Windpower“ bei Mompach rechnen wir mit 7,3 GW Leistung pro Stunde.

Wenn man die durchschnittlichen Kosten für Infrastruktur, Windrad, Bauwerk und Kabel berechnet, kostet eine Anlage 5,5 Millionen Euro.

2. Wann wird das Projekt von Garnich fertig sein?

Laut Plan werden die zwei Windräder in Garnich Anfang Februar bis März 2020 gebaut, und die Inbetriebnahme ist für November 2020 vorgesehen. Obwohl es weniger Wind im Süden

gibt, bleibt es rentabel. Das liegt auch daran, dass die neuen Anlagen billiger und leistungsstärker werden. Es werden zwei Windräder sein, die dann 15,5 GW Strom pro Stunde herstellen. Eine Anlage liefert dann Energie für die Versorgung von 1 630 Haushalten.

3. Welche Windräder werden ersetzt?

Das sind vor allem die ältesten Windparks, die wir besitzen. 2016 haben wir das erste Repowering in Heinerscheid durchgeführt. Dort hatten wir acht Anlagen von 1998 und 1999 durch zwei neue ersetzt. Daneben analysieren wir zwei weitere Repoweringprojekte mit fünf neuen Windrädern, welche zehn alte Modelle ersetzen werden. Die können wir jedoch noch nicht namentlich nennen.

Interview: Thomas Berthol



Wer Wind sät, wird Strom ernten

Luxemburg. Um nächstes Jahr das festgelegte Ziel von elf Prozent erneuerbarer Energieproduktion zu erreichen - und 33 Prozent im Jahr 2030 -, muss das Großherzogtum mehr „grünen“ Strom erzeugen. In den letzten Jahren wurden darum einige Windparks errichtet. Rotorblätter wurden zur Nummer eins der grünen Stromproduktion im Land, noch vor Solar und Wasserkraft. Neue Windenergieprojekte stoßen jedoch auf Widerstand, wie es beispielsweise in Differdingen und im Projekt „Harel-Walter-Eeschpelt“ der Fall ist. *TB*

Grenzgänger verdienen 11,5 Milliarden

HANDELSBILANZ Fast 200.000 Menschen kommen zur Arbeit nach Luxemburg

Staus auf den Straßen, überlastete öffentliche Verkehrssysteme – so erleben viele Luxemburger die zunehmende Flut von Grenzgängern.

Welche Bedeutung aber haben die knapp 200.000 Franzosen, Belgier und Deutschen für die Handelsbilanz Luxemburgs? Die Statistikbehörde Statec ging der Frage nach.

Ende 2018 zählte die Behörde 192.070 Grenzgänger, die einen Job in Luxemburg hatten – Tendenz steigend.

Die meisten Menschen kommen aus Frankreich, um im Großherzogtum ihr Geld zu verdienen. Es waren dies im Jahr 2018 52 Prozent aller „Frontaliers“. 24 Prozent Deutsche kommen täglich über die Mosel und Sauer zur Arbeit und 24 Prozent der Grenzgänger sind Belgier, die einen Job in Luxemburg haben.

All diesen Grenzgängern zusammen wurden 11,5 Milliarden Euro an Löhnen gezahlt. Damit steht das kleine Luxemburg in absoluten Zahlen betrachtet in Europa auf Platz drei hinter der Schweiz, die knapp 24 Milliarden Löhne an nicht in der Schweiz wohnende Beschäftigte zahlt, und Deutschland, das 15

Milliarden an Löhnen an Grenzgänger überweist. Auf Platz 4 rangieren die Niederlande mit nicht ganz 10 Milliarden Euro.

Virtuelle und richtige Jobs im Ausland

Neben den Grenzgängern, die nach Luxemburg einreisen, gibt es auch solche, die das Land verlassen, um ihrer Arbeit nachzugehen.

Es sind dies 12.783 Personen. Die meisten von ihnen verlassen Luxemburg allerdings nur virtuell: 88 Prozent dieser Menschen arbeiten nämlich im Land für europäische oder außereuropäische internationale Institutionen. Tatsächlich fahren nur 1.501 Menschen aus Luxemburg in die Nachbarländer zur Arbeit.

Seit 2005 stieg die Zahl der Pendler aus dem Ausland jährlich durchschnittlich um 3,7 Prozent. Während der beiden letzten Jahre wuchs dieser Durchschnitt weiter an: So kamen 2017 3,9 Prozent mehr Grenzgänger, 2018 waren es 4,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Der durchschnittliche Lohn, der an die „Frontaliers“ bezahlt wird, variiert nach Herkunfts-

land. So verdienen Franzosen etwa 10.500 Euro weniger pro Jahr als ihre belgischen Kollegen und fast 8.300 Euro weniger als die deutschen Grenzgänger. Dies hat seinen Grund in der Tatsache, dass die Franzosen in eher schwach bezahlten Jobs wie dem Horeca-Sektor arbeiten und allgemein jünger sind.

2,6 Milliarden für die Sozialkassen

Von den Grenzgängern, die täglich ins Land kommen, erhält der Staat Sozialabgaben, die Ausgaben in dem Bereich bei weitem übertreffen. „Nur“ 211 Millionen Euro wurden 2018 an Grenzgänger ausgezahlt, was damit zusammenhängt, dass erst recht wenige dieser Menschen bereits in Rente sind.

Die Einkommensteuer, die der Luxemburger Staat im Jahr 2018 bei Grenzgängern kassieren konnte, belief sich auf 1,139 Milliarden Euro, während sich die eingenommenen Sozialbeiträge auf 2,618 Milliarden beliefen (darunter 307 Millionen, die von den Arbeitgebern für ihre Beschäftigten an die Sozialkassen gezahlt wurden).

Robert Schneider

52% 1,6 Mrd.

Die meisten Grenzgänger kommen aus Frankreich zur Arbeit nach Luxemburg (52 Prozent), gefolgt von Belgiern (24 Prozent) und Deutschen (24 Prozent). Dieses prozentuale Verhältnis veränderte sich in den letzten Jahren kaum.

Grenzgänger, die aus Luxemburg kommen und in einem Nachbarland (bzw. einer internationalen Institution) arbeiten, verdienen insgesamt 1,6 Milliarden.

In Luxemburg beschäftigte Grenzgänger: Entwicklung pro Jahr

Land	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Frankreich	60.879	64.406	68.970	73.342	73.258	74.008	76.986	78.660	79.936	82.335	85.527	90.088	94.641	100.123
Belgien	31.390	32.944	35.060	37.135	37.289	37.711	38.746	39.455	40.207	41.175	42.051	43.256	44.490	46.114
Deutschl.	25.250	28.238	31.475	34.890	36.001	36.904	38.256	39.146	39.848	40.763	41.875	42.933	44.268	45.834
Gesamt	117.789	125.587	135.505	145.366	146.548	149.322	153.987	157.262	159.990	164.272	169.453	176.277	183.399	192.070

Quelle: IGSS

Luxemburger Besonderheiten

KOMMENTAR Die Grenzgänger und das Geld

Robert Schneider

rschneider@tageblatt.lu

Luxemburg fällt in internationalen Statistiken immer wieder durch Zahlen auf, die durch den hohen Anteil an Grenzgängern auf dem nationalen Arbeitsmarkt bedingt sind.

Immerhin sind es mittlerweile knapp 200.000 Menschen, die täglich ihrem Job im Land nachgehen, nachts aber in Frankreich, Deutschland oder Belgien schlafen. Platz genug wäre auf dem Wohnungsmarkt für sie ohnehin

nicht und so sind die täglichen Staus am Morgen und am Abend wohl alternativlos, solange der öffentliche Personentransport es nicht schafft, die Menschenmassen pünktlich und zuverlässig in die Stadt Luxemburg und ihre Umgebung zu bringen – was bei den weiterhin schnell steigenden Grenzgängerzahlen wohl ein Ding der Unmöglichkeit ist.

Dem phänomenalen Wirtschaftswachstum, oder anders ausgedrückt dem wachsenden Reichtum des Landes werden also weiterhin ökologische Opfer

gebracht werden müssen; so schnell wird der Fuhrpark aus dem nahen französischen oder belgischen Grenzgebiet kein elektrischer werden ...

Ein weiterer nicht unwesentlicher Faktor der zahlreichen „Frontaliers“ sind ihre Einzahlungen in die nationalen Krankenkassen und Pensionskassen, die entsprechende Ausgaben um das Zehnfache übertreffen und so u.a. zu den milliarden schweren Reserven der Rentenkasse beitragen.

Allerdings wird diese Situation spätestens dann, wenn viele Grenzgänger ihr Rentenalter erreichen, eine andere sein und die Reserven werden umso schneller schmelzen ...

11,5 Milliarden Euro für Grenzgänger nach Luxemburg

LUXEMBURG (dpa) Löhne in Höhe von insgesamt 11,5 Milliarden Euro sind im vergangenen Jahr von Luxemburg an Pendler aus Frankreich, Deutschland und Belgien geflossen. In Europa zahlten nur die Schweiz (rund 24 Milliarden Euro) und Deutschland (15 Milliarden Euro) mehr an Grenzgänger, wie die Statistikbehörde Statec in Luxemburg mitteilte. Die Zahl der Einpendler ist über die vergangenen Jahre deutlich gestiegen: Von knapp 118 000 in 2005 auf gut 192 000 in 2018 – aus dem Saarland sind es derzeit 9890.

Nervosität in der Branche steigt

Weltweit weniger Autoverkäufe spüren auch die Zulieferer in Luxemburg

Von Marco Meng

Luxemburg. Die meisten Autobauer vermeldeten zuletzt Umsatzeinbußen. Darunter leiden auch die Zulieferer. Der Gewinn einer der Größten, Schaeffler, ist zum zweiten Quartal eingebrochen; die Gruppe „rechnet für die globale Automobilproduktion im Jahr 2019 nunmehr mit einem Rückgang von vier Prozent“, teilt der Konzern mit. Spurlos geht das auch an Luxemburg nicht vorbei. Die Automobilzulieferbranche im Land zählt mit Firmen wie IEE, Carlex, Cebi, Goodyear, Delphi oder Raval rund 9 000 Mitarbeiter.

In Europa und vor allem in China, wo weltweit jedes dritte Auto produziert wird, stockt der Autoverkauf. Laut europäischem Herstellerverband Acea gingen die Zulassungszahlen von Personautos im ersten Halbjahr um 3,1 Prozent gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres zurück. Nach zwei Jahrzehnten Dauerwachstum war in China letztes Jahr erstmals der Autoabsatz um 2,8 Prozent zurückgegangen, was sich auch dieses Jahr fortsetzen soll.

Trotz des Rückgangs zeigen die Zahlen immer noch ein hohes Niveau – nie zuvor waren so viele Fahrzeuge produziert worden wie 2017. Gleichwohl herrscht ganz offenbar Nervosität in der Branche. Der rasche Umschwung einiger Hersteller hin zur Elektromobilität verursacht immense Kosten und zwingt auch die Zulieferer, sich umzustellen: Kolben oder Zylinder braucht man bei Elektrofahrzeugen beispielsweise nicht.

Dass Volkswagen nun ganz auf Elektroantrieb setzt, wird von einigen als große Fehlentscheidung kritisiert, haben sich doch manche Zulieferer wie Delphi oder Mahle gerade in der Brennstoffzellentechnologie Kompetenzen aufgebaut. Der Zulieferer Mahle, der 2015 einige Aktivitäten von Delphi

in Luxemburg übernahm, hatte bereits vergangenes Jahr den Abbau von Arbeitsplätzen in Foetz angekündigt, da Aktivitäten am Standort eingestellt werden. Bis September wird laut LCGB der Sozialplan für 58 Mitarbeiter umgesetzt sein, von denen alle inzwischen aber einen neuen Arbeitsplatz gefunden haben, respektive in Vorruhestand gehen, so die Gewerkschaft. Damit beschäftigt Mahle, einer der großen Hersteller von Kolben, Zylinder und Ventilsteuerungen, in seinen zwei Luxemburger Einheiten noch rund 70 Mitarbeiter.

Erst vor wenigen Tagen hat der Konzern bekannt gegeben, dass der Fokus künftig noch stärker auf alternative Antriebstechnologien liegen soll. 2019 werde „ein anspruchsvolles Jahr“, so Konzernchef Jörg Stratmann in einer Erklärung.

Umsätze gehen zurück

Auch beim Reifenhersteller Goodyear, in Luxemburg mit einem Werk für Nutzfahrgreifene vertreten, lag im zweiten Quartal 2019 der Umsatz mit 3,6 Milliarden Dollar fünf Prozent unter dem Vorjahreswert. In Europa und China gebe es nur eine schleppende Nachfrage, so die Erklärung des Konzerns.

Die Bilanzen zeigen – zumindest für vergangenes Jahr – noch kein eindeutiges Bild: Raval in Niederkerschen machte beispielsweise 2018 mit 148 Mitarbeitern einen Verlust von 1,6 Millionen Euro, investierte in diesem Geschäftsjahr aber auch 4,4 Millionen Euro. IEE in Contern und Echternach machte 2018 mit 633 Mitarbeitern einen Gewinn von 3,3 Millionen Euro. Cebi (einst ELTH) mit rund 650 Mitarbeiter im Stammwerk Steinsel erwirtschaftete letztes Jahr 35 Millionen Euro Gewinn. Für dieses Jahr rechnen

Cebi wie auch die übrigen Zulieferer im Land mit einem deutlichen Umsatzschwund. Gedrückt würden die Umsätze auch dadurch, dass die Markteinführung neuer Fahrzeugmodelle verzögert werde. Aber: „Für nächstes Jahr erwarten sich die Analysten eine Stabilisierung des Marktes“, heißt es von IEE. Der Sensorspezialist versucht, Einbußen im Autogeschäft „mit neuen Anwendungsgebieten auch außerhalb des Automobilmarktes“ zu begegnen.

Alain Roselaer, Werksleiter des Autoglaserherstellers Carlex in Grevenmacher, sieht eine deutliche Reduzierung der Nachfrage gegenüber der Prognose Ende 2018. Bereits damals deutete sich eine Verringerung der Bestellungen an, was sich in der ersten Jahreshälfte fortsetzte. Als Ursache sieht der Fabrikmanager mehrere Faktoren: Neue Emissionsvorschriften, politischer Druck zugunsten des Elektroautos, der sich abzeichnende „harte Brexit“ ohne Abkommen mit der EU sowie der US-Protektionismus. Das alles verunsichere Verbraucher. Bei Carlex selbst heißt das für den Standort Grevenmacher mit seinen 600 Beschäftigten: Wurde Anfang des Jahres in der Fertigungslinie für Frontscheiben noch im Vierschicht-System sieben Tage die Woche gearbeitet, hat sich das im Juni auf drei Schichten fünf Tage pro Woche verringert. Dafür musste sich das Unternehmen von Zeitarbeitsbeschäftigten trennen.

Während in Europa die Verkäufe von Personwagen zuletzt sanken, so stieg auf der anderen Seite der Absatz von Nutzfahrzeugen. Ein Hoffnungsschimmer. Auch konnten die beiden größten Autohersteller Toyota und Volkswagen trotz Unkenrufen im zweiten Quartal Umsätze und Gewinne steigern.

RTL stellt Standort Luxemburg infrage

REKORDUMSATZ Konzernführung zieht nach Köln

Gleich drei verschiedene Pressemitteilungen hat die RTL-Gruppe am gestrigen Mittwoch versandt. Die meisten davon lesen sich als ausgesprochene Erfolgsmeldungen: „RTL Group mit Rekordumsatz in einem ersten Halbjahr“, „Die RTL Group formt Europas führendes Werbetechnologie-Unternehmen“ sowie „RTL Group präsentiert neue Führungsstruktur“ sind die Mitteilungen überschrieben. Doch letzteres Bulletin enthält auch einen Satz über Vorgänge, die möglicherweise nicht nur Freudentaumel am Kirchberg ausgelöst haben.

fgg/P.M. mit dpa

„Darüber hinaus hat der Verwaltungsrat dem Vorstand das Mandat erteilt, die Rolle und Größe des Corporate Center der RTL Group in Luxemburg zu überprüfen. Als Teil dieses Mandates wird der Vorstand auch sondieren, ob bestimmte Positionen des Corporate Center nach Köln umziehen könnten. Die Prüfung soll bis Ende September 2019 abgeschlossen sein“, heißt es.

So lange dauert es aber wohl nicht bis zu einer Entscheidung – jedenfalls einem Artikel des deutschen Medienmagazins *dwdl.de* zufolge: Intern sei der Umzug der Konzernführung („Corporate Center“) nämlich längst ebenso beschlossen wie dessen starke Verkleinerung: In einer internen Mitteilung an die RTL-Belegschaft habe Thomas Rabe, seit April CEO der RTL Group, sowie der zum COO berufene Elmar Heggen einen deutlichen Stellenabbau angekündigt: Die Konzernführung solle von 100 auf 50 Mitarbeiter reduziert werden. Davon sollen 35 Mitarbeiter nach Köln gehen. Luxemburg bleibe zwar offiziell Sitz der RTL Group, die Führung aber verlage-

re sich mehrheitlich an den Rhein.

„Wir wissen, dass dies für viele unserer Kollegen bitter ist, haben uns jedoch entschlossen, unsere vorläufigen Pläne klar und transparent zu formulieren“, zitiert *dwdl.de* weiter aus dem internen Rundschreiben. Man bemühe sich aber, „faire und angemessene Lösungen“ für die Betroffenen zu finden. Dafür seien bereits Sozialpläne ausgearbeitet worden.

Diese Ankündigung rief sowohl die Regierung als auch die Gewerkschaften auf den Plan. In einer Pressemitteilung präzisiert Medienminister Xavier Bettel, dass die RTL Group den Autoritäten hierzulande versichert aber, dass die Aktivitäten der Luxemburger Sender nicht betroffen seien. Außerdem soll der Hauptsitz weiter im Großherzogtum bleiben. „Historiquement, RTL Group occupe une place centrale dans le patrimoine culturel et audiovisuel de notre pays et reste à nos jours un acteur majeur de la place médiatique luxembourgeoise. C'est pour cela que le gouvernement est en contact régulier avec les dirigeants de l'entreprise et je suis donc confiant que le groupe RTL continue à évoluer de manière positive au Luxembourg“, wird Bettel in der Pressemitteilung zitiert.

Auch der OGBL reagierte via Kommuniké und spricht von einem Stellenabbau von 100 Arbeitsplätzen. Daher sei ein Sozialplan unumgänglich. Der müsse nun von der Konzernleitung in die Wege geleitet werden. Der OGBL fordert, dass während diesen Verhandlungen „alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, um Entlassungen zu verhindern und den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Arbeitsplätze in Luxemburg, z.B. in den Tochtergesellschaften, anzubieten. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ei-

nen Arbeitsplatz in Köln 'angeboten' bekommen und diesen zum Beispiel aus privaten oder familiären Gründen nicht annehmen können, müssen Arbeitsplätze in Luxemburg erhalten bleiben.“ Prinzipiell findet die Gewerkschaft es „äußerst bedenklich, wenn der Konzern das erste Halbjahr 2019 mit einem Rekordumsatz abschließt und gleichzeitig eine große Anzahl von Entlassungen ankündigt und somit einen Sozialplan verhandeln muss“.

Bilanz

In der Tat hat die Sendegruppe dank eigener Fernsehproduktionen und einer gestiegenen Nachfrage nach dem hauseigenen Streamingdienst den höchsten Umsatz ihrer Unternehmensgeschichte erzielt. Die Erlöse der RTL Group stiegen im ersten Halbjahr um 4,2 Prozent auf 3,17 Milliarden Euro. Wachstumstreiber blieben die Digitalgeschäfte, also zum Beispiel die Produktionsgesellschaft Fremantle und der Streamingdienst „TV Now“ – dieser noch recht kleine Konzernbereich schnellte um 21 Prozent auf 513 Millionen Euro Umsatz nach oben.

Kleiner Haken an der boomenden Digitalsparte: Da diese Geschäfte weniger profitabel sind als das klassische Fernsehgeschäft, wirtschaftete RTL insgesamt nicht so profitabel wie zuvor. Das Betriebsergebnis (Ebita) sank sogar leicht um 10 Millionen auf 538 Millionen Euro – dies lag an höheren Investitionen in Programminhalte, so kostete die Übertragung von Spielen der deutschen Fußball-Nationalmannschaft viel Geld.

Rabe baut die Führungsstruktur der RTL-Sendergruppe um

Neuer Vorstand für das operative Geschäft

cag. HAMBURG, 28. August. Ob sich Bertelsmann- und RTL-Chef Thomas Rabe bei der Neuorganisation der RTL-Führung an Volkswagen orientiert hat, das hat er nicht verraten. VW-Chef Herbert Diess, der den Wolfsburger Konzern und die Marke VW in Personalunion führt, hat schon einen eigenen Vorstand für das Operative Geschäft. Nun wird auch Rabe bei der gewinnstarken Bertelsmann-Tochter RTL mit Elmar Heggen künftig einen COO an seiner Seite haben. Heggen, der bislang Finanzvorstand der Sendergruppe war, soll „dafür verantwortlich sein, die operativen Einheiten im internationalen Portfolio der RTL Group zu koordinieren und weiter zu optimieren“, hieß es in einer Mitteilung des Unternehmens dazu am Mittwoch.

Rabe, der im April neben dem Vorstandsvorsitz der Bertelsmann-Gruppe in Personalunion auch die Führung des wichtigsten Tochterunternehmens RTL übernommen hat, wird künftig zudem durch ein neues „Group Management Committee“ bei RTL unterstützt. Neben Rabe, Heggen und dem neuen Finanzvorstand der RTL Group, Björn Bauer, gehören dem Führungsgremium auch die

Chefs der drei größten Geschäftseinheiten der Gruppe an – Bernd Reichart von RTL Deutschland, Nicolas de Tavernost von der französischen Sendergruppe M6 und Jennifer Mullin von der Produktionsfirma Fremantle.

Mit einem Rekordumsatz im Rücken baut er die Konzernspitze um. Zugleich hat Rabe einen Stellenabbau der RTL Group in der Luxemburger Zentrale angekündigt. Bis Ende September soll geprüft werden, wie viele Stellen der klassischen Hauptquartier-Funktionen bleiben. Nach vorläufiger Planung sollen die rund 100 Stellen – etwa bei Strategie, Personal, Controlling und Kommunikation – auf etwa 50 zusammengestrichen werden. Rund 35 davon sollen nach Köln zum Standort von RTL Deutschland verlagert werden und 15 sollen im Großherzogtum bleiben. Rabe verwies auf Kostendruck und das sich wandelnde Geschäft. „Wir müssen Ressourcen freisetzen, um in neue Aktivitäten zu investieren.“ In Luxemburg soll es nach Konzernangaben künftig weiter mehr als 600 Beschäftigte geben.

Zudem will das Unternehmen das Geschäft mit Werbetechnologien in Europa

vorantreiben. „Mit unseren Allianzen und Partnerschaften treiben wir die Konsolidierung der europäischen Total-Video-Industrie voran – von der Inhalteproduktion über die Werbevermarktung bis hin zur Technologie“, sagte Rabe bei der Vorlage der Halbjahreszahlen. Ein Anstieg der digitalen Umsätze um gut ein Fünftel sorgte dafür, dass die gesamten Erlöse in den ersten sechs Monaten um 4,2 Prozent auf 3,2 Milliarden Euro stiegen. Der Betriebsgewinn (Ebita) fiel um rund zwei Prozent auf 538 Millionen Euro – wegen Investitionen in Programminhalte und Streaming-Dienste.

Mit der Entwicklung seiner Streaming-Dienste in Deutschland und in den Niederlanden, mit denen die TV-Gruppe globalen Wettbewerbern wie Netflix entgegentritt, zeigte sich RTL zufrieden. 1,2 Millionen zahlende Abonnenten gab es Ende Juni, ein Anstieg um 46,2 Prozent. Rabe kündigte ferner eine „strategische Prüfung“ des Geschäfts mit der Werbetechnologie an. Unter der Marke Smartclip soll die Mediengruppe RTL Deutschland die Verantwortung für alle europäischen Märkte übernehmen, mit Ausnahme Großbritanniens. Für das globale Geschäft von SpotX, das seinen Schwerpunkt in den Vereinigten Staaten hat, sucht RTL Verbündete. Ob man dann die Mehrheit behalte, abgebe oder ein Gemeinschaftsunternehmen gründe, sei offen und hänge vom Partner ab, sagte Rabe. „Wir denken über alles nach.“



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

FINANZEN

Digitalisierung, Steuern und Mobilität

Finanzministertreffen der deutschsprachigen Länder in Luxemburg

BAD MONDORF „Nur im Austausch lassen sich zukünftige Herausforderungen richtig bewältigen“, sagte der luxemburgische Finanzminister Pierre Gramegna (DP) beim Treffen der deutschsprachigen Finanzminister. Dieses fand am 26. und 27. August in Bad Mondorf statt. Anwesend waren neben dem Gastgeber der Präsident und Finanzminister der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Ueli Maurer, der deutsche Vizekanzler und Finanzminister, Olaf Scholz, der österreichischen Finanzminister, Eduard Müller, sowie der liechtensteinischen Regierungschef und Finanzminister, Adrian Hasler.

Ein Schwerpunkt lag auf der Entwicklung der europäischen und internationalen Besteuerung. Bei der digitalen Besteuerung spricht man sich weiter für eine umfassende und globale Lösung, dem „level playing field“, aus, so die Pressemitteilung des Finanzministers. Ebenfalls angesprochen wurde die Kryptowährung von Facebook, das Libra-Projekt. Dieses stelle eine währungspolitische und regulatorische Herausforderung sowohl für die Behörden als auch den Finanzsektor dar. Betont wurde weiter die Wichtigkeit des Schengen Raums. Die Teilnehmer besuchten den Ort sowie das dortige Europamuseum. Roger Weber, Präsident der „Schengen asbl“ betonte, dass „die Freizügigkeit im europäischen Raum die Mobilität der Personen und Arbeitnehmer gestärkt hat und Grenzarbeit ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung in jedem unserer Länder ist.“ LJ



Die Finanzminister besuchten auch Schengen Foto: SIP/Jean-Christophe Verhaegen

Luxembourg

Das grüne Ökosystem am Finanzplatz Luxemburg

Banken, Fonds und Versicherer sollen in der Nachhaltigkeit im Großherzogtum den Ton angeben

ma. FRANKFURT, 19. August. Die EU-Kommission und die Mitgliedsländer ringen immer noch um den Kriterienkatalog für nachhaltige Finanzen. Das hindert den kleinen EU-Staat Luxemburg nicht daran, die Pionierrolle auf dem Gebiet nachhaltiger Finanzen einnehmen zu wollen. Für Finanzminister Pierre Gramegna ist ein einheitlicher europaweiter Kriterienkatalog für nachhaltige Finanzen (Taxonomie) zwar wichtig, doch schon jetzt kommt der Finanzmarkt seiner Ansicht nach nicht an ökologischen und sozialen Projekten vorbei.

Für Luxemburg gehören nachhaltige Finanzen, der Finanzmarkt spricht von Sustainable oder Green Finance, natürlich auch zur Imagepflege. Erst im Juni hatte EU-Wirtschafts- und Währungskommissar Pierre Moscovici das Großherzogtum gerügt, Unternehmen eine aggressive Steuervermeidung zu ermöglichen. Doch es sind nicht nur „grüne Lippenbekenntnisse“, die Vertreter des Finanzplatzes von sich geben. Dass die Luxemburger die Nachhaltigkeit ernst nehmen, ist für Nicolas Mackel, Chef der Finanzplatzinitiative Luxemburg for Finance, mehr als nur eine Marketingidee: „Die Förderung von Sustainable Finance geht mit den übergreifenden Prioritäten der luxemburgischen Regierung Hand in Hand, die im Nationalen Plan für die nachhaltige Entwicklung formuliert sind. Bis 2050 will Luxemburg CO₂-neutral sein.“ Finanzminister Gramegna hatte Ende Juni auf einer Konferenz in Luxemburg zu grünen Finanzen gesagt: „Wenn wir dem Klima helfen, helfen wir uns selbst.“ (F.A.Z. vom 27. Juni)

Ein erster Schritt, der zeigt, wie ernst es Luxemburg nimmt, erfolgt am 1. März 2020. Von da an gilt im gesamten Großherzogtum der „Freifahrtschein“ für öffentliche Verkehrsmittel. Der Personennahverkehr mit Bus, Tram oder Bahn wird also kostenlos sein. Damit sollen der Autoverkehr reduziert, die Luft- und Lebensqualität verbessert werden. Werktags leidet der Großraum um die Stadt Luxemburg unter Verkehrsstaus. Jeden Tag pendeln 200 000 Personen aus den Nachbarstaaten nach Luxemburg, das 590 000 Einwohner zählt. Die Hälfte stammt aus Frankreich, jeweils

ein Viertel aus Deutschland und Belgien. Ein wichtiges Ziel ist der Kirchberg oberhalb der Stadt Luxemburg. Dort befinden sich EU-Institutionen wie der Europäische Rechnungshof, der Europäische Gerichtshof, die Europäische Investitionsbank oder ein Großteil des Verwaltungsparats des Europäischen Parlaments. Und hier sitzen auch die meisten Banken und Fondsgesellschaften.

Für Mackel war Luxemburg schon immer auf Offenheit und internationalen Austausch ausgerichtet. „Vielleicht tun wir uns deshalb leichter, auf neue Herausforderungen und Entwicklungen die richtigen Antworten zu finden“, sagt er und nennt das Thema Green Finance als aktuelles Beispiel: „In den vergangenen Jahren ist ein umfassendes und in dieser Form einzigartiges Ökosystem am Finanzplatz entstanden, das wir weiter ausbauen wollen.“ Auf der Green-Finance-Konferenz Ende Juni ging Mackels Förderinitiative Luxemburg for Finance als Veranstalter mit gutem Beispiel voran: Die Namensschilder waren auf kompostierbarem Papier gedruckt. Wer sich über den Tagesplan informieren wollte, bekam ihn nicht auf Papier, sondern nur über die App auf dem Smartphone.

Wichtiges Standbein für die Nachhaltigkeitsziele Luxemburgs ist die Börse. Sie nimmt im rasch wachsenden Segment grüner Anleihen (Green Bonds) eine führende Rolle ein. Nach Angaben der Börse Luxemburg, die ihr grünes Segment Luxemburg Green Exchange getauft hat, ist fast die Hälfte aller grünen Anleihen der Welt dort gelistet. Ende Juni teilte die Weltbank mit, noch weitere 174 nachhaltig konzipierte Anleihen in Luxemburg listen zu lassen. Dann dürften dort Green Bonds im Volumen von knapp 200 Milliarden Euro notiert sein. Börsenchef Robert Scharfe ist stolz darauf, dass Luxemburg die erste grüne Börse in der Welt ist.

So wurde hier im Jahr 2007 die erste grüne Anleihe – der Emittent war die ebenfalls stark auf Nachhaltigkeit setzende Europäische Investitionsbank – begeben und notiert. Gleichwohl ist sich Scharfe über die Rolle seiner Börse bewusst: „Wir sind eine Notierungsbörse.“ Man ist in Luxemburg gelistet, der Handel findet aber woanders statt. Das zeigt sich auch am Verhält-

nis von Aktien zu Anleihen: An der Luxemburger Börse sind 28 heimische Aktien gelistet, aber 32 483 Anleihen. An der Londoner Börse sind es 1630 Aktien, aber nur 14 000 Anleihen. Die Luxemburger Börse erzielt 80 Prozent der Einnahmen über die Notierung, während die Londoner Börse 83 Prozent ihrer Erträge mit dem Wertpapierhandel verdient.

Als Fondsstandort spielt Luxemburg ganz vorne mit: Dort sind 14 900 Fonds ansässig, die ein Vermögen von 4,4 Billionen Euro verwalten. Allerdings ist Luxemburg selten der Ort, wo Anlageentscheidungen getroffen werden. Das geschieht in London, Frankfurt oder Paris. Luxemburg ist der Standort für die Fondsverwaltung, was auch auf frühere Steuervorteile zurückzuführen ist, die aber nach Aussage von Fondsvertretern schon längst keine Rolle mehr spielen. Entscheidend sind nun die kurzen Wege und guten Kontakte zu einer Finanzaufsicht, der die Förderung des Finanzplatzes am Herzen liegt. Mehr als jeder zweite in Deutschland vertriebene Publikumsfonds ist in Luxemburg aufgelegt worden.

Selbstverständlich hat sich der Luxemburger Fondsverband Alfi der Nachhaltigkeit verschrieben. Das dient natürlich auch der Standortförderung. Denn verantwortungsbewusst investierende Fonds, sogenannte Responsible Investing Funds, wachsen in Europa rasant. Das verwaltete Vermögen hat sich zwischen 2010 und 2018 von 251 Milliarden auf 496 Milliarden Euro fast verdoppelt. Die Zahl der Fonds hat sich in diesem Zeitraum von 1503 auf 2816 erhöht. Wie aus einer KPMG-Studie hervorgeht, ist Luxemburg die wichtigste Adresse für nachhaltig anlegende Fonds. Jeweils knapp ein Drittel der verantwortungsbewusst investierenden Fonds sowie des von ihnen verwalteten Vermögens entfallen auf den Standort.

Luxemburg ist überzeugt, mit Green Finance den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. „Eine der Stärken am Finanzplatz Luxemburg ist, dass die Akteure hier Entwicklungen frühzeitig erkennen, aufnehmen und die richtigen Antworten darauf finden – häufig schneller und vielleicht auch mit größerer Konsequenz als andere“, wirbt Mackel von der Finanzplatzinitiative.

Rakuten setzt auf Luxhub

Online-Dienstleister bereitet sich auf das Open Banking in Europa vor

Luxemburg. Luxhub und der japanische Onlineriese Rakuten schließen eine Partnerschaft. Wie Luxhub, einer der führenden europäischen Dienstleister für die Open Banking API-Plattform, gestern bekannt gab, wurde das Unternehmen von der Rakuten Bank Europe SA ausgewählt, um sie bei der Einhaltung der PSD2-Richtlinien zu unterstützen und das Po-

tenzial des Open Banking zu erschließen.

„Mit Rakuten an Bord stärkt Luxhub seine Marktführerschaft in Europa, nachdem es kürzlich weitere Bankenkooperationen in ganz Europa unterzeichnet hat“, teilt Luxhub mit. Das Unternehmen wurde 2018 von Spuerkeess, Raiffeisenbank, Post und BGL BNP Pa-

ribas gegründet, um Banken zu helfen, die neue EU-Zahlungsdienstrichtlinie umzusetzen, die Drittanbieter im digitalen Zahlungsverkehr Kontodatenzugriff ermöglichen soll. Bisher nutzen 34 Finanzinstitute und zehn verschiedene Aufsichtsbehörden die Luxhub-Plattform.

Rakuten ist ein weltweit führender Anbieter von Internet-

Diensten, darunter E-Commerce, Fintech, digitale Inhalte und Kommunikation für mehr als 1,2 Milliarden Mitglieder auf der ganzen Welt. Seit 2012 gehört Rakuten zu den Top 30 der jährlichen Liste „World's Most Innovative Companies“ des Forbes Magazine. „Wir entscheiden uns für Luxhub wegen seines Wissens im Bankensektor und seiner Innovationsfähigkeit und begleiten uns in unserem schnell wachsenden Geschäft“, so Toshihiko Otsuka, CEO der Rakuten Bank SA. MeM

Euronext investiert in Luxemburger Fintech

Luxemburg. Euronext, die führende Börse im Euroraum, investiert fünf Millionen Euro in die Tokeney Solutions. Euronext hält damit 23,5 Prozent an dem im „Luxembourg House of Financial Technology“ (LHoFT) ansässigen

Fintech-Unternehmen. Tokeney ist Marktführer bei der Bereitstellung einer End-to-End-Plattform, die die Ausgabe und Verwaltung von sogenannten „Tokenized Securities“ ermöglicht. Durch die Tokenisierung können Institute Finanzanlagen wie Aktien, Kredite, Anleihen, Fonds und andere Wertpapiere digitalisieren und ihre

Verwaltung rationalisieren, indem Rechte eines Vermögenswerts in einen Token umgewandelt werden, der unterteilt, gehandelt und auf einem Blockchain-System gespeichert werden kann. Tokeney Solutions wurde bei den KPMG FinTech Awards Luxembourg als Startup of the Year 2019 ausgewählt. MeM

Secteur financier / Assurances / Services - Luxembourg

Gesund trotz magerer Zeiten

Aufsichtsbehörde CSSF: Finanzsektor gut aufgestellt

Luxemburg. Der Finanzsektor befindet sich in guter Verfassung. Das bescheinigt die Aufsichtsbehörde CSSF den 132 Banken und 3 908 Investmentfonds am Platz in ihrem Jahresbericht 2018. Insgesamt zählen die Unternehmen, die von der CSSF kontrolliert werden, 50 000 Beschäftigte.

Steigende Kosten sind die Hauptursache für den Rückgang der Gewinne der Luxemburger Geldhäuser. Dank ihrer hohen Eigenmittelquote können sie bislang die Verluste abfedern. Aufmerksam verfolgt die CSSF die Lage am Im-

mobilienmarkt. Allein im Laufe des letzten Jahres sind die Wohnungspreise um 9,3

Prozent gestiegen. Da Immobilien fast unerschwinglich werden, müssen die Banken die Standards bei Kreditvergaben senken, was wiederum die Risiken erhöht. *ply*

Luxemburger Wort du 05.07.2019 / page 1

Secteur financier / Assurances / Services - Luxembourg

Finanzplatz auf soliden Füßen

„Commission de surveillance du secteur financier“: positive Bilanz mit leichten Sorgen

Von Pierre Leyers

Luxemburg. Banken, Fondsgesellschaften, Finanzdienstleister, Wirtschaftsprüfer – sie alle werden von der „Commission de surveillance du secteur financier“ (CSSF) überwacht. Die Aufsichtsbehörde ist zuständig für einen Sektor, der 50 000 Beschäftigte zählt. Am Donnerstag stellte sie ihren Tätigkeitsbericht 2018 vor.

„Der Finanzsektor befindet sich in guter Gesundheit“, heißt es darin. Dennoch gibt es einige Schwachstellen. Vor allem die sinkende Profitabilität bereitet den Finanzinstituten und ihrer Aufsicht Sorgen.

Es sind vor allem die steigenden Kosten, die zu einem Rückgang des Jahresüberschusses der mittlerweile nur noch 132 Luxemburger Banken führen. Jahr für Jahr steigen die „sonstigen Aufwendungen“ an. Bei jeder sechsten Bank am Platz lag das Aufwand-Ertrag-Verhältnis über 100 Prozent – mit anderen Worten, ein Sechstel aller Banken schrieben rote Zahlen. „Es ist keine Gefahr im Verzug“, gibt CSSF-Direktor Claude Wampach, zuständig für den Bankensektor, Entwarnung. Der Grund: Die Luxemburger Institute verfügen über beträchtliche Eigenmittel. Ihr Solvabilitätskoeffizient beläuft sich auf über 25 Prozent. Sollte das Umfeld aus Restrukturierungsdruck, kostspieliger Regulierung und historisch niedrigen Zinsen aber über einen längeren Zeitraum anhalten, dürfte auch den bestausgestatteten Banken die Luft ausgehen. Dieser Moment ist derzeit noch fern.

Ein besonderes Augenmerk legt

die CSSF auf den Immobilienmarkt. Der Anteil notleidender Kredite an den Bilanzen Luxemburger Banken liegt bei weniger als einem Prozent. Dennoch ruft Claude Marx zur Wachsamkeit auf, insbesondere, was die Hypothekendarlehen für Privatpersonen anbelangt. Der Generaldirektor der Finanzaufsichtsbehörde weist im Vorwort des Berichts darauf hin, dass allein im Lauf des letzten Jahres die Wohnungspreise um 9,3 Prozent gestiegen sind, all dies in einem Umfeld historisch niedriger Zinsen. Mit Sorge beobachtet die CSSF eine Verminderung der Standards bei der Bewilligung von Immobilienkrediten.

Zwei Herausforderungen:
Digitalisierung und Ökologie

In den kommenden Jahren stehe der Finanzplatz vor den Herausforderungen sowohl eines digitalen als auch eines ökologischen Wandels, schreibt Claude Marx im Vorwort. Dabei gebe es, bei aller Umstellung, zwei Gewissheiten: Einerseits werden sich die Berufsbilder am Finanzplatz tief greifend verändern, andererseits werden die Computer nicht die Menschen ersetzen. Die menschliche Intelligenz müsse die künstliche Intelligenz kontrollieren, und nicht anders herum, heißt es in dem Bericht. Die Zukunft gehöre denjenigen, die das Know-how der Finanzprofis mit neuen Technologien verbinden können, und dabei noch ihre Prozesse optimieren. Nichtsdestotrotz werde der digitale Übergang zu Veränderungen bei den professionellen Anforderungen führen. „Nicht alle beste-

henden Jobprofile können in Berufe von morgen umgewandelt werden“, warnt Claude Marx. In einer ersten Phase werde es daher zu einem negativen Impact auf die Beschäftigung im Finanzsektor kommen. Der Sektor selbst aber werde auch in den kommenden Jahren einer der Motoren der Luxemburger Wirtschaft bleiben. Sinkende Steuereinnahmen werden ein weiterer Effekt der Digitalisierung sein, heißt es in dem Jahresbericht, wobei die Frage aufgeworfen wird, ob eine Besteuerung von Robotern die so entgangenen Einnahmen ausgleichen könnte.

Was die ökologische Transition anbelangt, so fordert Claude Marx vom Finanzplatz eine größere Umstellung. In Luxemburg werde die kolossale Summe von 4 500 Milliarden Euro verwaltet. Das Großherzogtum solle sich das ehrgeizige Ziel setzen, zehn Prozent dieser Summe – 450 Milliarden Euro – in nachhaltige Projekte zu investieren, rät Claude Marx. So könne das Land zum Leader im Bereich nachhaltiger Finanzierung werden, ähnlich wie es vor dreißig Jahren mit der Ansiedlung erster Fonds geschah.

Bei so viel Veränderung bleibt es nicht aus, wenn auch die CSSF davon erfasst wird. In etwa fünf bis sieben Jahren werde die Digitalisierung bei der Aufsichtsbehörde dazu führen, dass sie ihre Aufmerksamkeit vermehrt auf Prozesse statt auf die einzelnen Institute richten muss. Die „vertikale Desintegration“ werde dazu führen, dass die Akteure immer mehr vor- und nachgelagerte Produkti-

onsstufen ausgliedern, und damit die Kontrolle erschweren. Neue Akteure wie die sogenannten FinTechs werden die Wertschöpfungskette des Finanzsektors umkrempeln, heißt es in dem Bericht.

Wer Finanzaufsicht sagt, denkt auch an Bußgelder. Diese werden verhängt, wenn z. B. Mängel bei der Bekämpfung von Geldwäsche festgestellt werden. Im Jahr 2017 mussten Institute Strafen in Höhe von insgesamt 17,5 Millionen Euro zahlen, 2018 erreichten die Bußgelder eine Höhe von 5,8 Millionen Euro. Nach dem angelsächsischen Prinzip „naming and shaming“ werden auch die Namen der betroffenen Institute veröffentlicht.

Waren früher die Geldbußen relativ bescheiden, können die Banken jetzt viel stärker zur Kasse gebeten werden. Verstöße gegen geltende Regeln können mit Strafen geahndet werden, die bis zu zehn Prozent der Bilanzsumme erreichen. „Das tut richtig weh“, sagt CSSF-Chef Claude Marx, fügt aber hinzu, dass es der Wunsch seiner Behörde sei, überhaupt keine Strafen verhängen zu müssen.

● Gefahr bei
● Häuserdarlehen:
Im Lauf des letzten Jahres sind die Wohnungspreise in Luxemburg um 9,3 Prozent gestiegen.

Luxemburger Wort du 05.07.2019 / page 9

„Und da kommen wir ins Spiel“

Das Geschäft der chinesischen Fintech PingPong ist die grenzüberschreitende Zahlungsabwicklung

Interview: Marco Meng

PingPong wurde 2015 von Chinesen in New York gegründet. Kurz darauf verlegte das Unternehmen seinen Sitz nach China, wo 2016 mit der Arbeit begonnen wurde. „Als wir daraufhin begannen, international zu expandieren, auch nach Europa, wählten wir Luxemburg als Europazentrale“, erklärt Lu Shuai, Chief Strategy Officer von PingPong Europe. Von Anfang an war PingPong für kleinere Händler angelegt. Das dreistellige Millioneninvestment in Luxemburg, das kürzlich durch Onlinemedien ging, will Lu Shuai nicht bestätigen. Nur soviel: Es wird Investitionen geben.

Lu Shuai, wie hat sich das Geschäft in Luxemburg entwickelt?

In den letzten zweieinhalb Jahren lief es ganz gut, und wir sind glücklich, dass wir Luxemburg als unser operationelles Zentrum für Europa ausgewählt haben. Luxemburg ist ein bedeutender Fintech-Hub. Wer also ein auf Finanztechnologie beruhendes Geschäft als Start-up in Europa betreiben will, für den ist Luxemburg definitiv der Ort der Wahl.

Sie bereuen also nicht, hierher gekommen zu sein?

Nein, ganz und gar nicht. Ganz zu Anfang, als wir den ersten Schritt nach Europa wagten, hatten wir verschiedene Optionen. Als wir das erste Mal mit Luxemburger Regierungsvertreter in Kontakt kamen, zeigten sie sich sehr aufgeschlossen und verstanden das Geschäft und die Bedeutung und Vision dessen, was wir taten und vorhatten. Das war einer der Hauptgründe, warum wir nach Luxemburg kamen.

War es für Sie wichtig, dass es hier in Luxemburg sieben große chinesische Banken gibt und auch die Europazentrale von Amazon?

Das erfuhren wir erst, als wir uns schon für Luxemburg entschieden hatten. Für uns ausschlaggebend war Luxemburg und das wirtschaftliche Umfeld hier und gewisse Gemeinsamkeiten, die Luxemburg mit China hat: China entwickelte sich die letzten Jahre enorm, überall wird gebaut, und auch in Luxemburg wird viel gebaut, alles entwickelt sich. In anderen Worten: Was das Start-

up-Geschäft angeht, sprechen wir dieselbe Sprache.

Was genau ist PingPong, was macht PingPong?

Unser Geschäft ist der globale Zahlungsprozess mit Fokus auf grenzüberschreitende Zahlungsmöglichkeiten. In den letzten drei Jahren konzentrierten wir uns vor allem auf das E-Commerce-Geschäft und die grenzüberschreitenden Bezahlungen, die der E-Commerce mit sich bringt. Kleinere und mittelgroße Händler stehen dabei bei uns im Fokus. Lassen Sie es mich an einem Beispiel sagen. Ein kleines Unternehmen von zehn bis zwanzig Mitarbeitern – das sind unsere typischen Kunden – möchte etwas online verkaufen. Das Unternehmen könnte sich beispielsweise in Luxemburg oder Deutschland befinden, während sich die Online-Kunden in anderen Ländern befinden, sagen wir in den USA oder in Südostasien. Das Unternehmen nutzt zum Onlinehandel E-Commerce-Marktplätze wie Amazon oder Ebay und kann dadurch seine Waren weltweit verkaufen. Bleibt nur noch die Frage: wie erhält das Unternehmen das Geld des Käufers? Hierbei stellen sich verschiedene Hürden: neben dem Geldtransfer selbst auch der Umtauschkurs, wenn die Länder unterschiedliche Währungen haben.

Und wenn Länder bei Währungstransfers streng reguliert sind, wie das zum Beispiel in China der Fall ist? Ist das eine Herausforderung?

Ja. China und Hongkong sind große Exporteure, weil dort viele kleine und mittlere Händler online Waren ins Ausland verkaufen. Unsere Aufgabe ist es nun, die Zahlungsabwicklung zwischen Käufer und Verkäufer vorzunehmen. Das war die Idee, aus der PingPong entstand. Unser erstes Produkt wurde in den USA auf den Markt gebracht. Nachdem wir im August 2017 die Zulassung als Zahlungsinstitut in Luxemburg erhielten, brachten wir hier unser europäisches Instrument zur Zahlungsabwicklung auf den Markt. Unser Hauptgeschäft ist, die Zahlungen zwischen E-Commerce-Händlern in China und

Hongkong sowie deren Kunden in Europa abzuwickeln. Seitdem haben wir Hunderte von Millionen Euro Zahlungsvolumen zwischen Europa und China abgewickelt.

Sind nur chinesische Händler Ihre Kunden?

Damit hat es angefangen, aber inzwischen planen wir, auch den Zahlungsverkehr mit Onlinehändlern aus Europa abzuwickeln, die nach Russland, Japan oder die USA verkaufen. Unser ursprüngliches Geschäftsmodell hat sich entwickelt. Momentan stellen noch Händler aus China und Hongkong den größten Teil unserer Kunden, aber seit Ende letztes Jahr haben wir verschiedene Programme laufen, um Kunden innerhalb der Europäischen Union zu gewinnen.

Stimmt es, dass PingPong plant, in Luxemburg hundert Millionen Euro zu investieren? Das meldeten kürzlich verschiedene Onlinemedien.

Was ich auf jeden Fall bestätigen kann, ist, dass wir weiter in unser Luxemburger Geschäft investieren werden, denn wir wollen von Luxemburg aus unser Geschäft auf die ganze Europäische Union ausweiten. Das bedeutet in den kommenden Jahren Investitionen in unsere Produkte und Investitionen in unsere Entwicklungs- und Forschungskapazitäten in Europa.

Forschung und Entwicklung?

Bislang haben wir das von China aus gemacht, doch wir haben angefangen, Software-Entwickler in den Niederlassungen anzuwerben. Wir haben Pläne, ein Forschungs- und Entwicklungszentrum in Luxemburg zu gründen.

Wie viele Menschen könnten dort arbeiten?

Das steht noch nicht fest. Fest steht aber, dass wir unsere Mitarbeiterzahl in Luxemburg bis Ende des Jahres auf etwa 20 Mitarbeiter verdoppeln möchten. Was die Produkte, die wir anbieten, betrifft, stellen sich zwei Fragen: Wie können wir mehr europäischen Onlinehändlern Dienstleistungen erbringen, egal, ob sie on-

line oder offline Waren verkaufen. Da wir nun hier unsere Infrastruktur zur Zahlungsabwicklung implementiert haben, sind wir jetzt auch in der Lage, unsere Dienstleistungen europäischen Händlern anzubieten. Das zweite ist, unsere Dienstleistungen im grenzüberschreitenden Zahlungsverkehr auszubauen. Wir wollen wie ein Konnektor zwischen verschiedenen Jurisdiktionen und Ländern sein, um reibungslosen Zahlungsverkehr zwischen ihnen zu ermöglichen. Immer mehr kleine und mittlere Unternehmen nutzen die Chancen des Internets und sind damit nicht mehr länger auf ihren lokalen Standort als Markt beschränkt.

Verschiedene Währungen und Regulierungen machen grenzüberschreitende Zahlungen schwierig?

Innerhalb der Eurozone läuft

der Zahlungsverkehr wegen der gemeinsamen Währung gut, doch geht es darüber hinaus, wird es problematisch, vor allem für kleinere Händler. Und da kommen wir ins Spiel: dieses Problem zu lösen, dazu sind wir da. Aus diesem Grund haben wir unsere „Global Payment Network“-Infrastruktur aufgesetzt, und haben Lizenzen als Zahlungsinstitut in der EU, aber auch in den USA, in Hongkong und Japan.

Ist das Geschäft der Zahlungsabwicklung nicht ein hart umkämpftes?

Das Ecosystem des Zahlungsverkehrs ist etwas Besonderes, und innerhalb dieses Ecosystems kann man immer Möglichkeiten finden. Auch gibt es immer Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ak-

teuren, statt sich gegenseitig Konkurrenz zu machen.

Was halten Sie von der neuen EU-Zahlungsdienstrichtlinie (PSD2), die bald kommt?

Die Initiative ermöglicht ein neues Ecosystem beim Zahlungsverkehr, denn momentan ist der Markt der Zahlungsabwicklung, vor allem in Europa, von wenigen großen Banken dominiert. Ich finde die Idee der Initiative gut, denn sie könnte in den nächsten zehn Jahren zu vielen neuen Geschäftsmodellen führen. Um von PSD2 zu profitieren, müssen allerdings auch Fintechs viel investieren; für Start-ups, die das nicht tun und die ihre Infrastruktur nicht entsprechend ausrichten, könnte die Zeit nach PSD2 schwer werden.

Mehr Einnahmen, weniger Gewinn

Das Rückversicherungsgeschäft läuft 2018 nicht nur in Luxemburg schleppend

Von Marco Meng

Luxemburg. Die Versicherungsbranche in Luxemburg hat 2018 zwar die Einnahmen um drei Prozent auf 39 Milliarden Euro gesteigert, netto übrig blieben allerdings 16 Prozent weniger als im Vorjahr: 647 Millionen Euro. Das gab gestern das „Commissariat aux Assurances“ (CAA) bekannt. Vor allem das Geschäft der Rückversicherungen ist seit 2017 merklich zurückgegangen. Zwar macht diese Sparte mit 273 Millionen Euro auch 2018 noch immer den meisten Gewinn (Lebensversicherungen 215 Millionen Euro, Nicht-Lebensversicherungen 159 Millionen Euro), doch im Vergleich zu den Vorjahren ist die Summe deutlich geschrumpft. Die Prämien bei den Rückversicherungen sind niedrig, erklärt CAA-Direktor Claude Wirion, und zwar nicht nur in Luxemburg, sondern weltweit. Auch wenn die Sparten Nicht-Leben und Leben stabil sind, gab der Gewinn hier um 7,5 Prozent und im Lebensversicherungsgeschäft sogar um 30 Prozent nach. Zwar wollen die Gesellschaften weniger Versicherungen mit Zinsgarantie verkaufen, doch die Nachfrage gerade danach bleibt hoch.

Ein „entscheidendes Jahr“

Der Rückgang des Nachsteuerergebnisses gegenüber 2017 sei auf „einmalige und sogar temporäre Phänomene“ zurückzuführen und sollte die Solidität weder der betroffenen Akteure noch des Sektors insgesamt in Frage stellen, so die Versicherungs-Aufsicht. So gesehen war „2018 kein außergewöhnliches Jahr“, sagt Wirion. „Aber es war ein sehr wichtiges, das entscheidend für die Zukunft des Versicherungs-Standorts Luxemburg sein wird.“ Wirion spielt damit zum einen auf den Brexit, das Ausscheiden Großbritanniens aus der Europäischen Union an,

weswegen einige Versicherer ihre Europazentralen in Luxemburg errichteten, zum anderen auf die neue EU-Direktive zum Versicherungsvertrieb, die seit Oktober 2018 in Kraft ist. Laut vorgelegten Zahlen kamen 2018 zwölf neue Versicherungsunternehmen nach Luxemburg und in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres weitere drei, die meisten davon wegen des anstehenden Brexit. Die Zahl der Versicherungsagenten ist von knapp unter 300 zum 1. Januar 2018 auf heute rund 560 angestiegen. Gleichzeitig reagieren auch die luxemburgischen Versicherer auf den Brexit; so haben 59 inzwischen Strukturen im Ausland aufgebaut. „Wenn der Brexit kommt, wird vor allem das Nicht-Lebensversicherungsgeschäft in Luxemburg zunehmen“, sagt Wirion. Aussagen über die weitere Entwicklung des Rückversicherungsgeschäfts zu treffen sei hingegen kaum möglich. Insgesamt seien die Zahlen aus dem ersten Quartal des laufenden Jahres aber zufriedenstellend. Demnach legte das Lebensversicherungsgeschäft um sieben Prozent und das Nicht-Lebensversicherungsgeschäft um 199 Prozent zu. Um ganze 323 Prozent stieg in den ersten drei Monaten 2019 das ausländische Versicherungsgeschäft: „Der Brexit bringt die ersten Prämien nach Luxemburg“, kommentierte Wirion. Stark entwickelt sich neben dem größten Markt Frankreich der Markt Italien, während das Geschäft in Belgien schlecht läuft. Rund 90 Prozent ihres Geschäfts machen die Luxemburger Versicherungen im Ausland, wobei 57 Prozent auf Lebensversicherungen, 25 Prozent auf Rückversicherungen und neun Prozent auf Nicht-Lebensversicherungen entfallen.

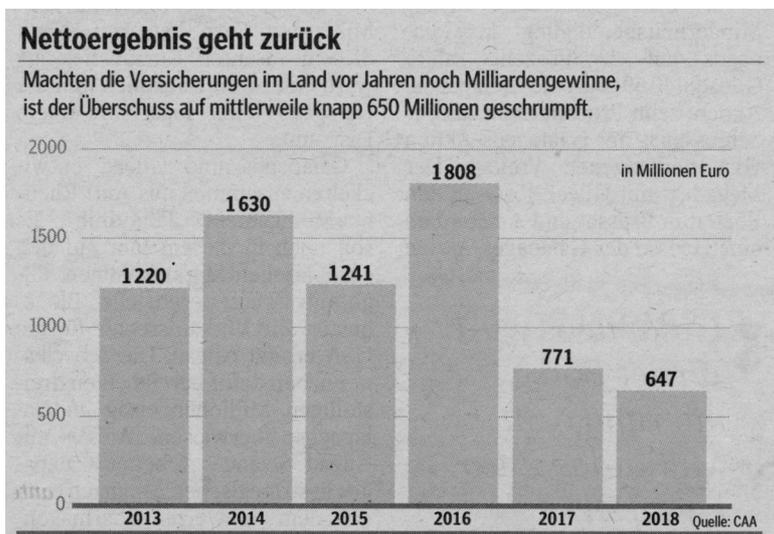
Gut kapitalisiert

Das Nicht-Lebensversicherungsgeschäft in Luxemburg sei „gesund“, so Annick Felten, Mitglied der Direktion der CAA. Die Kosten für die Versicherer sind relativ stabil. Nur Feuerversicherungen mussten 2018 tiefer in die Tasche greifen. „Gut kapitalisiert“ seien auch die anderen Sparten. Die Eigenkapitalraten der 295 Versicherungsgesellschaften im Land sind damit deutlich höher als mit „Solvency II“ gesetzlich vorgeschrieben.

Europaweit nimmt Luxemburg Platz acht bei Lebensversicherungen und Platz 17 bei Nicht-Lebensversicherungen ein, womit sich der Standort um zwei, respektive drei Plätze verbessert hat. Ähnlich im weltweiten Ranking, wo Luxemburg im Lebensversicherungsgeschäft auf Platz 19 und im Nicht-Lebensversicherungsgeschäft auf Platz 44 steht. Die Branche beschäftigt hierzulande knapp 8 500 Mitarbeiter, eine Zahl, die seit Jahren stetig steigt.

Was die Arbeit des „Commissariat aux Assurances“ selbst angeht, so hat die Behörde 2018 fünf Sanktionen gegen Versicherungsgesellschaften verhängt, weil Anti-Geldwäschevorschriften nicht korrekt umgesetzt worden waren. Nun wird das Examen, das angehende Versicherungsagenten bestehen müssen, digitalisiert. Es werde aber nicht einfacher, sagt die CAA. Viele, die sich an der Prüfung versuchen, fallen durch.

In Luxemburg und europaweit ist die Versicherungsbranche nicht nur von den Auswirkungen des Brexit betroffen. So hat Brüssel eine Richtlinie über Pensionsfonds (IORP-II) auf den Weg gebracht, die unter anderem Erleichterung von grenzüberschreitender Tätigkeit und Bestandsübertragungen mit sich bringt und bis Ende des Jahres in nationales Recht umgesetzt werden muss.



Boom im Versicherungswesen

LUXEMBURG Brexit bringt schwindelerregende Wachstumszahlen mit sich

Über einen Mangel an Wachstum kann die Versicherungsbranche in Luxemburg nicht klagen. Im zweiten Quartal stieg das Volumen der eingenommenen Prämien um satte 53,8 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

„Nach einem vielversprechenden Jahresauftakt setzte sich das Wachstum des Versicherungsmarktes im zweiten Quartal 2019 fort“, berichtet die für den Bereich zuständige Behörde in einer Pressemeldung. Während der ersten sechs Monate des Jahres 2019 haben die Prämieinnahmen der Branche (Sach- und Lebensversicherungen) um 69,55 Prozent zugelegt.

Am schwindelerregendsten sind dabei die Wachstumszahlen im Bereich der Sachversicherungen. Hier wurde ein Anstieg der Prämieinnahmen um satte 210,97 Prozent gemessen.

Die im Ausland tätigen Sachversicherer konnten 315,31 Prozent Zuwachs verbuchen. Die hauptsächlich am luxemburgischen Markt tätigen Versicherungsunternehmen verzeichneten nur einen Anstieg der Prämien um 6,1 Prozent. Hintergrund dieser Wachstumsbeschleunigung ist der Brexit. Eine ganze Reihe neuer Unternehmen haben Luxemburg als ihren Standort in Europa ausgewählt. Satte zwölf neue Versicherer seien letztes Jahr ins Land gekommen, erklär-

te Claude Wirion, Direktor der Aufsichtsbehörde, vor wenigen Wochen. Seit Jahresbeginn sind noch drei weitere hinzugekommen.

Auch der größere Bereich der Lebensversicherungen konnte in den vergangenen sechs Monaten das Volumen der eingesammelten Prämien stark steigern: um insgesamt 39,39 Prozent. Laut einer Analyse von SwissRe liegt Luxemburg im internationalen Standort-Vergleich bei Lebensversicherungen auf Platz 19 in der Welt – und bei Sachversicherungen auf Platz 44. Ein Sprung nach oben wird in diesem Jahr erwartet. cm

Deutsche Bank verschont Luxemburg

Luxemburg. Vom massiven Stellenabbau beim Deutsche Bank-Konzern dürfte Luxemburg verschont bleiben. Das meinte gestern auf Nachfrage Frank Krings, Geschäftsführer der Deutschen Bank Luxembourg. Der Standort habe

mit der Reorganisation bereits vor drei Jahren begonnen, auch das Managementteam sei ausgewechselt worden. Es gebe darum keinen Grund, dass sich der konzernweite Stellenabbau auf Luxemburg auswirken würde. „Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht“, so Krings. 2018 hatte die Deutsche Bank Luxembourg kleinere Unternehmen verkauft:

Hedge-Fonds-Dienstleistungen an Apex, Corporate Services und Domizilierung an Vistra sowie das Versicherungsagentengeschäft von Cardif Lux Vie an Gatsby & White. Gleichzeitig wurden 30 Millionen Euro in die Erneuerung des IT-Systems investiert. In Luxemburg will sich die Deutsche Bank auf Unternehmensfinanzierungen und Vermögensverwaltung internatio-

ner Privatkunden konzentrieren. Die Deutsche Bank Gruppe zählt in Luxemburg 570 Mitarbeiter; hiervon entfallen auf die Deutsche Bank Luxembourg S.A. gut 300 Personen. Der Konzern hatte am Sonntag bekannt gegeben, rund 18 000 Stellen zu streichen, vor allem im Investmentbanking. *MeM*

Brexit bringt das Geschäft der Zukunft

FINANZPLATZ Luxemburger Versicherungsbranche

Christian Müller

In vielen Branchen sorgt der Brexit für Verunsicherung. Dem Versicherungssektor in Luxemburg beschert er jedoch starkes Wachstum.

„2018 war ein sehr wichtiges Jahr“, sagte Claude Wirion, Direktor der Aufsichtsbehörde der Versicherungsbranche, gestern bei der Vorstellung der Zahlen 2018. „Es bestimmt die Zukunft des Platzes.“ Dabei denkt er einerseits an die vielen neuen Unternehmen, die wegen des Brexit nach Luxemburg kommen – und andererseits an das Inkrafttreten einer neuen EU-Direktive.

Satte zwölf neue Versicherer seien letztes Jahr ins Land gekommen, so Wirion weiter. Seit

Jahresbeginn kamen noch drei weitere hinzu. „So etwas gab es noch nie“, unterstrich der Vertreter der Branche. Von diesen seien elf wegen Brexit-Unsicherheiten gekommen. Dabei fügte er hinzu, dass die Mehrheit der neuen Firmen erst in diesem Jahr mit ihrer Arbeit in Luxemburg loslegen werde. In den Zahlen von 2018 sei der Brexit-Effekt demnach noch kaum zu bemerken.

Letztes Jahr konnte der Sektor das Volumen der eingenommenen Prämien um drei Prozent auf 38,8 Milliarden Euro steigern. Der Löwenanteil der eingenommenen Prämien geht auf Lebensversicherungen zurück. Mit dem Zuzug neuer Unternehmen hat auch die Zahl der Beschäftigten zugelegt. In Luxemburg zählt die

Branche leicht mehr als 4.000 Mitarbeiter.

Der erwirtschaftete Gewinn war 2018 stark rückläufig. Das liegt laut dem „Commissariat aux assurances“ unter anderem an den Startkosten einer der neuen Gesellschaften. Auch das Volumen der an den Staat bezahlten Steuern war rückläufig. Es fiel um 13,5 Prozent auf 203 Millionen Euro.

Laut einer Analyse von Swiss-Re hat Luxemburg im internationalen Standort-Vergleich leicht zugelegt: Bei Lebensversicherungen ist der Finanzplatz Nummer 19 in der Welt – bei Sachversicherungen erreicht er Platz 44. Ein weiterer Sprung nach oben wird im kommenden Jahr erwartet.



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

TRANSPORT UND LOGISTIK

Mobilität neu denken

Prioritäten für eine deutsch-luxemburgische Verkehrsinfrastruktur

Von Dr. Heinrich Kreft
und Luc Frieden*

Ohne ausreichende Mobilität hätten wir in der Großregion weniger Wohlstand, die wie kaum eine zweite Region auf Völker und Menschen verbindende offene Grenzen angewiesen ist. Allerdings bemerkt jeder, der in der Großregion unterwegs ist, das wachsende, oftmals kaum zu bewältigende, Verkehrsaufkommen.

Am Montag, den 1. Juli 2019, nimmt sich die – inzwischen 18. – Deutsch-Luxemburgische Wirtschaftskonferenz dieses wichtigen Themas an.

Ziel der Konferenz ist aus Luxemburger Sicht vor allem, den Dialog mit dem wichtigsten Handelspartner zu fördern. Die Zahlen, die für sich sprechen, sind beeindruckend: Luxemburg importiert aus Deutschland jährlich mehr als 17 Milliarden Euro an Gütern und Dienstleistungen. Umgekehrt importiert Deutschland Waren und Dienstleistungen im Wert von mehr als 23 Milliarden Euro aus dem Großherzogtum.

Insbesondere Rheinland-Pfalz und das Saarland pflegen mit Luxemburg eine sehr enge und freundschaftliche Zusammenarbeit, die zum einen im Rahmen der Institutionen und Initiativen der Großregion erfolgt und zum anderen mittels regelmäßig stattfindender, gemeinsamer bilateraler Sitzungen der Regierungskabinette beider Bundesländer mit der Regierung des Großherzogtums.

Die Kooperation zwischen Deutschland und Luxemburg ist nicht zuletzt in der Grenzregion sehr vielfältig – sie ist „täglich gelebtes Europa“ – und zeigt alle Vorteile, die der europäische Ei-

nigungsprozess den Menschen bringt.

Die Anzahl der Pendler, die täglich aus dem Saarland und Rheinland-Pfalz nach Luxemburg kommen, betrug zuletzt 8 960 beziehungsweise 32 550 Personen, was einen signifikanten Anstieg innerhalb der letzten zehn Jahre von mehr als 60 Prozent in dem einen, sowie 44 Prozent in dem anderen Fall bedeutet. Insgesamt stellen die Pendler aus Deutschland, zu denen übrigens auch mehrere Tausend Luxemburger zählen, die sich auf der deutschen Seite der Mosel niedergelassen haben, rund ein Viertel aller Pendler nach Luxemburg.

Mobilität ist folglich in unserer Region ein politisch und wirtschaftlich wichtiges Thema und ist im Kontext der aktuellen Debatte ein sehr breit gefächertes Diskussionsfeld. Mobilität betrifft Menschen und Güter, und dies tagtäglich.

Unsere Verkehrsinfrastrukturen stoßen an Grenzen, und damit stellt sich die Frage nach regionalen Mobilitätskonzepten sowie überregionalen, bzw. grenzüberschreitenden Lösungen für den Personen- und Warentransport.

Heute wird immer intensiver über die Landesgrenzen hinweg kooperiert. Die Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für das reibungslose Funktionieren und Vernetzen unseres Wirtschaftsraumes und damit für den Wohlstand der Großregion.

Die Infrastruktur des Großherzogtums ist auf seine Einwohner ausgerichtet, sie dient jedoch gerade zu den Verkehrsspitzenzeiten auch den Grenzgängern, den Handwerksbetrieben – und den Logistikunterneh-

men.

Die Infrastruktur jedoch so auszubauen, um auch zu Spitzenzeiten überall und immer fließenden Verkehr zu haben, ist wenig nachhaltig, nicht ökologisch und kaum finanzierbar, falls dieses überhaupt möglich ist.

Wichtig ist es, die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur Hand in Hand mit der digitalen Infrastruktur auszubauen. Zusätzlich muss auf intelligente Systeme zur Optimierung der Verkehrsflüsse gesetzt werden, um die bereits vorhandene Infrastruktur effizienter und damit intelligenter zu nutzen.

So verwirklichen Luxemburg und das Saarland gemeinsam mit Frankreich das Projekt „Fahrerlose Mobilität“ in Schengen und Umgebung – ein europaweit beispielloses Vorzeigeprojekt.

Auch beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gibt es Nachholbedarf – wenn man sich etwa die Zugverbindungen Luxemburgs in die angrenzenden deutschen Bundesländer beziehungsweise den fehlenden direkten Anschluss des Großherzogtums an das deutsche ICE-Netz ansieht.

Natürlich wird man um einen weiteren Ausbau von Straßen und Schienen nicht umhinkommen, doch gilt es gleichzeitig, diese zu entlasten indem wir Arbeit anders organisieren. Beispielsweise durch den Ausbau der Teleheimarbeit und indem die klassischen, Verkehrsspitzen bringenden „9-to-5-jobs“, womöglich anders, dezentraler und auf das jeweilige Unternehmen zugeschnitten werden.

Notwendige Voraussetzung hierfür ist natürlich die Bereitschaft von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Im Falle

der Grenzgänger in der Großregion, ist eine Anpassung der bilateralen Doppelbesteuerungsabkommen notwendig, die in ihrer jetzigen Form das Pendeln fördern, bzw. Teleheimarbeit mitunter finanziell uninteressant machen.

Die Stadt Luxemburg und ihr Umland ziehen als wirtschaftliches Zentrum den Großteil des Verkehrs an. Deshalb muss neben dem Ausbau des ÖPNV, Telearbeit oder einer anderen Organisation des Arbeitstages auch an „Park&Ride“-Stationen sowie „Shared Offices“ oder auch an so genannte „Co-Working Spaces“ an den Grenzen gedacht werden, um zu dezentralisieren und die Stadt Luxemburg zu entlasten.

Ziel sollte sein, den Arbeitnehmern die bestmögliche Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben zu ermöglichen.

Wir möchten die Konferenz dazu nutzen, um zum einen über die Herausforderung der Mobilität in unserer Region zu diskutieren und um zum anderen Konzepte zu entwickeln, die es ermöglichen, die aktuelle Situation sowohl für Unternehmen als auch für Berufstätige zu verbessern.

Als Redner konnte Verkehrsminister François Bausch, die stellvertretende Ministerpräsidentin des Saarlandes, Anke Rehlinger, und die rheinland-pfälzische Ministerin für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, gewonnen haben. Zur anschließenden Podiumsdiskussion stießen der Hauptgeschäftsführer der IHK Trier, Dr. Jan Glockauer, und Jan van Delden, Partner von Deloitte Luxemburg, hinzu.
Ort: Chambre de Commerce, 7, rue Alcide de Gasperi, L-1615 Luxemburg-Kirchberg. Einlass ab 17 Uhr. Einschreibungen und Info auf: www.cc.lu E-mail: wiko@cc.lu

* Dr. Heinrich Kreft ist Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Luxemburg, Luc Frieden ist Präsident der Chambre de Commerce.

Alte Probleme neu denken

Die 18. Deutsch-Luxemburgische Wirtschaftskonferenz drehte sich um Mobilität

LUXEMBURG

CORDELIA CHATON

Mobilität ist ein tägliches Problem, nicht nur für die Luxemburger, sondern auch für die zahlreichen Grenzgänger, von denen rund 50.000 aus Deutschland kommen. Damit beschäftigte sich die 18. Deutsch-Luxemburgische Wirtschaftskonferenz am Montag Abend in der Handelskammer. „Mobilität neu denken - Prioritäten für eine deutsch-luxemburgische Verkehrsinfrastruktur“ lautete das Thema, zu dem sich immerhin zwei deutsche Ministerinnen und ein Luxemburger Minister äußerten. Rund 150 Gäste waren zur 18. Auflage des einmal jährlich zu einem aktuellen politischen Thema stattfindenden Event erschienen. Die Schwerpunkte der Diskussion drehten sich um die Verkehrsinfrastruktur sowie die Telearbeit.

Handelskammerpräsident Luc Frieden erinnerte sich in seiner Begrüßung noch daran, wie es war, als die Zahl der Pendler nach Luxemburg bei 11.000 lag. Mittlerweile hat sie die 200.000-Marke geknackt - und sorgt für lange Staus und volle Züge. „Dagegen gibt es nicht nur eine Lösung, sondern viele“, meinte Dr. Heinrich Kreft in seinem Grußwort. Der deutsche Botschafter hob die Anwesenheit der Ministerinnen und des Ministers hervor, die die Relevanz des Themas zeige.

Luxemburgs Minister François Bausch hält Mobilität für eines der beherrschenden Themen des 21. Jahrhunderts, nicht zuletzt wegen der Klimapolitik, für die der Transportsektor eine große Rolle spiele. Bausch forderte zwei Änderungen. Zum einen solle sich die Planung nicht mehr auf die Fahrzeuge, sondern auf die Menschen beziehen. „Wenn wir fragen, wie viele Menschen kann man auf einer Infrastruktur bewegen, dann kommen wir zu anderen Lösungen“, unterstrich der grüne Minister. Er forderte ein multimodales Denken abseits vom Tunnelblick. „Ich mache nicht Politik gegen Autos, aber für eine andere Mobilität“, unterstrich er. Im übrigen seien Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) viel wichtiger als die Diskussion um einen Gratis-ÖPNV, der nur ein Sahnehäubchen sei. Luxemburg müsse das grenzüberschreitend sehen; Luxemburg sei wie der Großraum Frankfurt/Main zu betrachten. Bausch lobte die Zusammenarbeit mit dem Saarland und Rheinland-Pfalz. Er setzte sich für einen Strauß an Maßnahmen ein, eine Auffassung, die Sabine Bätzing-Lichenthäler, Ministerin für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie des Landes Rheinland-Pfalz, die als Ersatz für den Verkehrsminister Volker Wissing sprach, teilte.

Kosten von einer Milliarde Euro schrecken Saarländer ab

Die saarländische Verkehrsministerin Anke Rehlinger gab zu, dass ihr Land nicht ausreichend in die Schiene investiert habe. Zwar sei es gut, dass das Saarland den Ausbau der A8 mit Luxemburg bewältigt habe. „Aber am Ende teile ich Bauschs Ansicht: Es reicht nicht, den Stau breiter zu machen“, sagte sie. Eine Studie habe Kosten von einer Milliarde Euro für die Schiene veranschlagt, eine Zahl, die vielen saarländischen Politikern Angst mache. Ein weiteres Problem sei der fehlende Breitband-Ausbau, der wiederum Telearbeit ver- oder hindere. Sie zeigte sich enttäuscht von der Abwanderung der Fachkräfte und jungen Leute Richtung Luxemburg und fragte nach dem Vorteil des Saarlandes. Solche Entwicklungen hemmen an der Saar offenbar die Lust, Verkehrsverbindungen auszubauen.

Bei der von Claude Karger, dem Chefredakteur des „Journal“ moderierten Diskussion stellte Jan van Delden eine Initiative vor, die Beachtung fand. Der Audit-Partner bei Deloitte berichtete, dass das Unternehmen mit Sitz in Gasperich seit Oktober 2018 ein Gebäude in Esch/Alzette angemietet hat, in dem 250 Mitarbeiter von

zwei Abteilungen arbeiten. 180 sind dauerhaft dort, weitere 70 auf einen oder zwei Tage die Woche begrenzt. „Die Erfahrungen sind so positiv, dass wir etwas ähnliches an der belgischen Grenze planen“, erzählte van Delden. „Das kann auch ein Coworking sein.“ Eine Anmietung jenseits der Grenze sei wegen des Doppelbesteuerungsabkommens schwierig. Dies begrenze die Arbeitszeiten, spielten aber auch für die Sozialversicherungspflicht eine Rolle.

Der Moderator verwies auf einen offenen Brief des Bürgermeisters von Thionville, der eine Grenze ohne Besteuerung gefordert habe. Tatsächlich sind die Gesetze sehr unterschiedlich. In Deutschland darf ein in Luxemburg angestellter Arbeitnehmer 19 Tage im Land arbeiten, bevor er oder sie unter die heimische Steuerpflicht fällt. In Belgien sind es 24 und in Frankreich 29 Tage. Rehlinger meinte, man müsse das Steuerrecht neu denken, weiß aber selbst, dass dies nur in Berlin beschlossen werden kann. Dort gelten andere Prioritäten; auch beim Verkehr.

Bausch kritisierte, dass alles, was rechtsrheinische Verkehrsprojekte betrifft, von der deutschen Politik seit langem fallen gelassen wurde. „Bis 2030 sieht der Verkehrswegeplan in Deutschland hier keine Investitionen vor“, kritisierte er. Er plädierte dafür, Luxemburg nicht als Konkurrenten um Fach- und Arbeitskräfte zu sehen, sondern

als Motor der Region - der im Übrigen über ein sehr leistungsfähiges Sozialsystem verfüge. Das war eine Replik auf die Sozialversicherungspflicht der Telearbeit, in der sich Berlin starr zeigt.

Trotz aller Diskussionen um autonomes Fahren und Möglichkeiten, über diese Schiene zu Lösungen zu kommen, wurde doch klar, dass schlechte Zugverbindungen viel mit vollen Straßen zu tun haben.

Dabei war das alles schon ganz anders ge-

plant. Bereits 2003 formulierte die Großregion auf ihrem 7. Gipfel unter saarländischem Vorsitz das Ziel eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Zweckverbandes mit einem grenzüberschreitenden Liniennetz und gemeinsamen Tarifen bis 2020 als Impulsprojekt. Daran erinnerte der Moderator. Karger fragte Rehlinger, was denn nun daraus geworden sei - und hatte damit die Lacher auf seiner Seite. Rehlinger ist derzeit auch Vorsitzende der deutschen Verkehrsministerkonferenz und leite die SPD-Kommission zur Zukunft der Mobilität - doch Erfolge oder Lösungsansätze konnte sie nicht vermelden. Das schöne Papier wurde niemals umgesetzt. Aber wer heute liest, wie sich Logistik und Flugverkehr aus der Sicht von 2003 entwickeln sollten, stellt schnell fest, dass vor allem Luxemburg hier solide Aufbauarbeit geleistet hat. Immerhin meinte Rehlinger, ihr Bundesland bräuchte nicht nur eine Frankreich-Strategie, sondern auch eine Luxemburg-Strategie. Wer die bezahlt, steht dann auf einem anderen Blatt.

Wie die Infrastrukturen Richtung Deutschland weiter ausgebaut werden können - möglichst ohne Nachteile für Luxemburg oder seine Nachbarn - darüber diskutierten die Teilnehmer noch nach der Veranstaltung beim Cocktail und auch auf den sozialen Netzwerken. Luxemburger hatten dabei durchaus im Kopf, dass das Gros der Grenzgänger, nämlich über 100.000, aus Frankreich kommt - und nicht aus dem Saarland oder Rheinland-Pfalz. Faktoren wie Wohnungsbau und seine Kosten, Steuergesetze, unterschiedliche Sozialvorgaben und andere Faktoren spielten in der Diskussion eine Rolle und zeigten, dass eine Lösung nicht einfach ist. Immerhin: Das späte Ende der Veranstaltung ersparte einigen den sonst üblichen Stau. ●

„Wir brauchen eine Luxemburg-Strategie“

ANKE REHLINGER, Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr im Saarland

Kampf dem Stau

Die Mobilität der Zukunft ist Thema bei der Deutsch-Luxemburgischen Wirtschaftskonferenz

Von Mara Bilo

Luxemburg. Der individuelle Autoverkehr hat immer schwerwiegendere Folgen - sei es für die Umwelt oder gar die Gesundheit der Menschen. Das ist besonders in Luxemburg mit seinen rund 200 000 Pendlern, die jeden Morgen die Grenze des Großherzogtums überqueren, ein Thema. Die 18. Deutsch-Luxemburgische Wirtschaftskonferenz widmete sich am Montagabend in der Handelskammer diesem Problem; diskutiert wurden verschiedene Ansätze von Vertretern der luxemburgischen und der deutschen Politik - „Ansätze, die die Politik, die dafür zuständig ist, umsetzen kann“, wie es der Handelskammerpräsident Luc Frieden formulierte.

„Heute entscheiden sich immer noch mehr als zwei Drittel der deutschen Pendler für das Auto“, stellte der deutsche Botschafter in Luxemburg, Heinrich Kreft, fest. Insgesamt zählt Luxemburg etwa 50 000 Pendler aus Deutschland; das entspricht jedem vierten Grenzgänger. „Das Verkehrsaufkommen ist kaum zu bewältigen.“

Transportminister François

Bausch (Déi Gréng) legte seinerseits drei Aktionsschwerpunkte fest: Mobilität anders planen, Verkehrsmittel kombinieren und große Investitionen in die Infrastruktur. „Es hat keinen Sinn, eine Autobahn von zwei auf drei Spuren auszubauen. Es geht ja nicht darum, mehr Fahrzeuge, sondern mehr Menschen zu bewegen“, sagte der Minister. „Ich bin fest davon überzeugt, dass die Lösung eine Kombination aller Verkehrsmittel sein wird - dazu sollten andere Wege wie zum Beispiel Home-Office gefördert werden. Dafür muss allerdings mehr Geld in die Infrastruktur fließen.“

Aus deutscher Sicht betonte die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr im Saarland, Anke Rehlinger, dass es für beide Länder wichtig sei, „einen gegenseitigen Profit zu erzielen.“ Immerhin sei es für ein Bundesland wie das Saarland nicht unbedingt von Vorteil, viel in die Transportwege nach Luxemburg zu investieren, wenn im Saarland dadurch ein Fachkräftmangel entsteht. Aber: „Wir müssen den Wirtschaftsraum zusammen konstru-

tiv gestalten.“ Die Ministerin für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie in Rheinland-Pfalz, Sabine Bätzing-Lichtenthäler, setzte einen Schwerpunkt auf die Digitalisierung der Transportwege. „Es gilt in diesem Bereich noch Hürden abzubauen“, erklärte sie. „Ich sehe aber viel Potenzial - besonders auf ländlichen Flächen. Viele Menschen müssten nicht zwangsweise in die Stadt, um zu arbeiten.“

Konkrete Beispiele

Während es auf Regierungsebene etwas langsamer zugeht, werden auf Unternehmensebene allerdings bereits eigenständig Lösungen gefunden. Beispiel Deloitte: Die Beratungsgesellschaft, die rund 2 200 Angestellte in Luxemburg beschäftigt, will zeigen, wie man mit einfachen Maßnahmen und ohne große Investitionen, den Verkehrsdruck abfedern kann. „In Luxemburg sind Parkplätze zu einer Mangelware geworden. Wir haben uns dafür entschieden, Car-Pooling zu fördern, indem wir den Mitarbeitern, die andere Kollegen mit zur Arbeit nehmen, einen

Parkplatz zur Verfügung stellen“, erklärt Jan Van Delden, „Partner Audit“ bei Deloitte. „Darüber hinaus bieten wir flexible Arbeitszeiten an, damit unsere Mitarbeiter außerhalb der Stoßzeiten unterwegs sind.“

Obendrein hat die Firma auch an der französischen Grenze, in Esch/Belval, Co-Working-Büros eröffnet. Dort ist Platz für 250, jenseits der luxemburgischen Grenze lebende Mitarbeiter, wie Jan Van Delden erklärt: „180 Angestellte sind dauerhaft dort angesiedelt; weitere 70 bis 80 Mitarbeiter können für ein bis zwei Tage in der Woche von Belval aus ihre Arbeit erledigen.“ Ganz von zu Hause - sprich in Frankreich - ist aus Steuergründen nicht möglich; das Doppelsteuerabkommen zwischen Luxemburg und Frankreich sieht nur eine begrenzte Anzahl von Arbeitstagen im Ausland vor.

Bislang ist die Deloitte-Initiative in Esch/Belval ein voller Erfolg, so Jan Van Delden. „Wir überlegen, ein ähnliches System nahe der belgischen und deutschen Grenze einzuführen.“

Zwei Prozent des Einkommens

1.440 Euro im Jahresdurchschnitt für Sprit: Statec-Analyse übers Tanken

LUXEMBURG 1.440 Euro: So viel geben Haushalte jährlich im Durchschnitt fürs Tanken aus. Anders ausgedrückt: durchschnittlich zwei Prozent ihres Einkommens.

Der Statec kommt jetzt in einer Analyse zum Schluss, dass, je geringer das zur Verfügung stehende Einkommen ist, im Durchschnitt auch weniger Diesel und Benzin getankt wird. Allerdings sei der Anteil des verfügbaren Einkommens, der fürs Tanken draufgeht, 2,3 Mal höher für die 20 Prozent der Haushalte mit dem geringsten Einkommen als für die 20 Prozent der am besten verdienenden Haushalte. „Die Haushalte mit schwachen finanziellen Mitteln können demnach die Ausgaben für Treibstoff als eine größere Belastung für ihr Budget wahrnehmen“, hält der Statec fest.

14 Prozent der Haushalte haben kein Auto

Die Analyse bestätigt, dass Luxemburg ein Autofahrerland ist, zeigt aber auch, dass 36 Prozent der Haushalte mit geringem Einkommen keinen Pkw haben, oft weil sie es sich einfach nicht leisten können. 45 Prozent der unteren 20 Prozent gaben finanzielle Schwierigkeiten als Grund in der EU-SILC-Umfrage von 2017 an.

Mittels Auswertung der Daten der Untersuchung über das Budget der Haushalte kann das statistische Institut aufzeigen, dass die Ausgaben für Benzin und Diesel mit dem Lebensstandard steigen. In der vierten von fünf Einkommenskategorien steigen die Treibstoffausgaben auf durchschnittlich 1.588 Euro an. In der höchsten Einkommenskategorie fallen sie indes wieder ab. Der Statec geht davon aus, dass die Menschen in

dieser Einkommensklasse häufiger auf Dienstwagen zurückgreifen können, deren Kosten zumindest teilweise vom Arbeitgeber übernommen werden, und zudem proportional häufiger im Kanton Luxemburg wohnhaft sind und daher weniger häufig auf die Nutzung ihres Autos angewiesen sind. Folgerichtig und vermutlich eine logische Konsequenz der Jobkonzentrierung in der Hauptstadt steigen die Ausgaben fürs Tanken, je weiter man sich vom Zentrum des Landes bewegt. In den Kantonen Wiltz, Vianden, Clerf, Echternach und Grevenmacher gehen jährlich mindestens 1.500 Euro für die Tankbefüllung drauf. Für Menschen in den Kantonen Luxemburg und Mersch sind es indes weniger als 1.200 Euro. Allgemein betrachtet verfügen 86 Prozent der Haushalte über mindestens einen fahrbaren Untersatz. In Deutschland liegt der Prozentsatz bei 82 Prozent, in Deutschland bei 78 Prozent. Mehr als 40 Prozent der Familien im Großherzogtum besitzen mindestens zwei Autos.

Parallel dazu hat auch der Faktor Kinder einen Einfluss auf die Tankkosten. Eine Familie mit Kindern lässt statistisch gesehen 1.650 Euro im Jahr an der Tanke hängen. Ohne Kinder sind es rund 1.300 Euro. Aus der Statistik geht ebenfalls hervor, dass noch rund 26 Prozent der Haushalte ihre Wohnung mit Heizöl heizen. Unter den nach 2011 gebauten Wohngebäuden fällt der Anteil der „Mazout“-Beheizung aber auf acht Prozent zurück, was auf strengere Energieeffizienznormen zurückzuführen sei. CB

Findel ist „schnellster Flughafen der Welt“

Die Abfertigungszeit liegt in Luxemburg im Durchschnitt bei 15,5 Minuten

Luxemburg. Kein anderes Terminal kann man nach der Landung so schnell verlassen wie den Findel. Einer neuen Studie zufolge belegt der Flughafen Findel in Luxemburg den Spitzenplatz, was die Geschwindigkeit der Abfertigung nach der Landung betrifft.

Demnach benötigt ein Passagier nach der Landung am Findel im Durchschnitt 15,5 Minuten, um den Flughafen zu verlassen und auf

ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen. Zum Vergleich: Am Flughafen von Kansai in Japan, dem Schlusslicht der Erhebung, benötigt ein Fluggast 80,5 Minuten.

Die Studie „Airport Exit Index“ wurde von der deutschen Firma Blacklane veröffentlicht, die Limousinen mit Chauffeur vermietet. Gemessen wurde die durchschnittliche Zeit, die ein Fluggast

nach der Landung benötigt, um vom Flugzeug zum nächsten Verkehrsmittel außerhalb des Terminals zu gelangen.

An den schnellsten Flughäfen liegt die Abfertigungszeit zwischen zwölf und 15,5 Minuten, an den langsamsten zwischen 46 und 80,5 Minuten. Der Durchschnittswert liegt zwischen 23 und 38 Minuten.

Das gute Abschneiden des Fin-

del erklärt sich wohl zum Teil auch durch die geringe Größe des Terminals. Auch andere kleine Flughäfen wie Rotterdam, Basel oder Hannover schneiden in der Erhebung gut ab, während größere Flughäfen in London, Frankfurt oder Amsterdam durchweg schlechter abschneiden. *mt*

Platz 1 für Luxembourg Airport

RANKING Die „schnellsten“ Flughäfen weltweit

Laut einer statistischen Erhebung der Start-up Blacklane GmbH aus Berlin dauert die durchschnittliche Ankunftsprozedur auf dem Flughafen Findel nur 15 Minuten und 30 Sekunden. Das geht aus einem Bericht des Internetportals stern.de hervor.

Der Chauffeur-Dienstleister Blacklane GmbH, ein 2011 gegründetes Unternehmen mit Sitz in der deutschen Hauptstadt, hat aufgrund firmeninterner Zahlen eine „Seat-to-Seat“-Statistik erhoben. Im Klartext: Es geht dabei um die Zeitspanne, die man be-

nötigt, um vom Platz im Flugzeug auf den Rücksitz eines Autos zu gelangen. Dazwischen lauern bekanntlich oft mühselige Hindernisse wie Passkontrollen, das Warten am Flugsteig oder am Gepäckband. Bei internationalen Flügen kommen noch zusätzlich die Zollkontrollen hinzu.

Die Datenanalyse im weltweiten Rahmen (Flüge, Städte, Länder) des Chauffeur-Dienstleisters ergab, dass vor allem europäische Flughäfen besonders schnell arbeiten. Bei Inlandsflügen liegt die durchschnittliche „Seat-to-Seat“-Zeit bei 23 Minuten. Bei internationalen Verbindungen sind es 38 Minuten.

Luxembourg Airport belegt dabei den Spitzenplatz für internationale Ankünfte. 15 Minuten und 30 Sekunden dauert die Abfertigung auf Findel nach der Ankunft. Die Plätze zwei und drei hinter dem Luxemburger Flughafen belegen der Flughafen Rotterdam Den Haag sowie der Milan Bergamo Airport.

Im Ranking der langsamsten Flughäfen weltweit handelt es sich bei dem Spitzenreiter um den Kansai International Airport von Osaka. Platz 2 und 3 werden vom Narita Airport in der Nähe von Tokio und vom International Airport Arturo Merino Benitez in Santiago de Chile belegt. **RL**

„Fahrer werden auch in Zukunft gebraucht“

Frantz Wallenborn wünscht sich, dass mehr komplette Lastwagen über die Schiene transportiert werden können

Interview: Marco Meng (Munsbach)

1 100 Mitarbeiter, Niederlassungen in elf Ländern, 900 Lastwagen. „Alles, was Wallenborn heute ist, ist nur zurückzuführen auf ein sehr gutes Team, das mich umgibt“, sagt François (Frantz) Wallenborn (57), Geschäftsführer von Wallenborn Transports in Münsbach. Blickt der Enkel des Firmengründers zurück auf 1985, als er ins Unternehmen kam, so genügte es damals, ein zuverlässiges Transportunternehmen zu sein. Heute müssen Logistiker wie Wallenborn mehr anbieten.

Frantz Wallenborn, wie ist die Situation im Transportgewerbe?

Die Konjunktur strauchelt im Moment: In der Wirtschaft sind wir Transporteure die Ersten, die merken, wenn es runtergeht. Wir sind auch die Ersten, die merken, wenn es wieder aufwärtsgeht.

Was transportiert Wallenborn?

Wir haben uns auf den Luftfracht-Ersatzverkehr konzentriert und transportieren hauptsächlich Pharmaprodukte und hochwertige Waren, das reicht von Zigaretten über Intel-Chips bis Apple- und Samsunggeräte. Darüber hinaus transportieren wir Spezialprodukte wie Flugzeugmotoren.

Betrifft Sie der Brexit?

Wir haben sehr viele Transporte zwischen Großbritannien und dem Kontinent, zwischen 40 und 80 Lastwagen pro Tag. Käme es zu einem „harten Brexit“ würde ich meinen Fahrern nicht zumuten, Richtung England zu fahren und dann tagelang im Stau zu stehen.

Was ist mit den vielen kleinen Transportern auf den Straßen? Ist das unlauterer Wettbewerb?

Konkurrenz belebt das Geschäft, und man läuft nicht Gefahr, faul zu werden. Mit sauberer Konkurrenz kommt man einwandfrei klar. Das Problem sind die kleinen Lieferwagen bis 3,5 Tonnen, die keinen Tachograph brauchen. Das sind fliegende Bomben auf den Straßen. An den Wochenenden können die Lastkraftwagen nicht fahren, aber die kleinen Vans fahren. Ich bin der

Meinung, dass auch die Fahrer dieser kleinen Transporter kontrolliert werden müssen und die gleichen Regeln haben müssen wie die Transporteure ab 3,5 Tonnen. Wir müssen Vorschriften nachkommen, was Pausenzeiten, Fahrzeiten und Wochenendfahrverbot betrifft, während die Kleinen wild durch die Welt fahren.

Und der Versandhandel bietet an: Jetzt ein Fernsehgerät bestellt, in ein paar Stunden wird geliefert.

Muss ich den Fernseher wirklich noch heute haben? Wir als Verbraucher kreieren ein Problem, und nachher beschweren wir uns über den zunehmenden Verkehr.

Apropos Verkehr: Nachts sind die Autobahnen in Europa voll von Lastwagen, viele mit osteuropäischen Kennzeichen.

Die Osterweiterung schreckt mich nicht, im Gegenteil: Wo würden wir sonst unsere Leute hernehmen? Die Osteuropäer helfen uns eher. Denn, wo finde ich hier in Luxemburg noch Fahrer? Ich finde auch keine mehr in Belgien. Irgendwann müssen wir noch weiter weg suchen. Wir haben drei Luxemburger von insgesamt rund tausend Fahrern. Vor allem Fernfahrer finden, die weite Strecken fahren, ist ein Problem.

Könnten selbstfahrende Lastwagen helfen, auch wenn das vielleicht noch zwanzig Jahre dauert?

Ich glaube nicht, dass es so lange dauert, aber ich glaube auch nicht, dass wir Lastwagen ohne Fahrer rausschicken können. Es wird eher so sein, dass wir zum Beispiel den LKW so programmieren, dass er von Luxemburg nach Mailand fährt, indem er von Münsbach auf die Autobahn fährt, und wenn er bei Mailand von der Autobahn muss, um zum Kunden zu fahren, da übernimmt der Fahrer. Wie beim Flugzeug: Der Pilot startet, schaltet den Autopiloten ein, und der Pilot landet dann wieder.

Das löst aber nicht das Personal-

problem.

Nein. Fahrer werden gebraucht, denn ich glaube auch nicht, dass die Versicherung mitspielen würde, wenn ich einen LKW beispielsweise voller Zigaretten ohne Fahrer losschicken würde. Das Risiko wäre viel zu groß, dass Ware oder ganze Trailer verschwinden. Was ich als Unternehmer befürworten würde, wäre, wenn wir mehr Zugverbindungen nutzen könnten. Heute nutzen wir häufig die Möglichkeit, von Freiburg mit dem Zug nach Italien zu fahren. Der Laster fährt hier los, fährt in Freiburg auf den Zug, der Fahrer kann im Waggon Pause machen, und in Italien fährt er vom Zug ab auf die Straße und zum Kunden. Angesichts des Verkehrs auf der Straße, der zunehmenden Staus, der Problematik der Ruhezeiten würde es Sinn machen, wenn das in mehr Fällen möglich wäre: Ganze Lastwagen mit Zugmaschine auf die Schiene, wie ab Freiburg, das wäre ein Riesenvorteil (Die Multimodal-Plattform in Bettemburg ist speziell für Auflieger, nicht aber für den Transport ganzer Lastkraftwagen konzipiert, Anm. d. Red.).

Wäre es eine Option, den Personal-mangel durch mehr Frauen als Fahrer zu beheben?

Das machen wir. Wir haben immer mehr Frauen, die fahren, und zwar aus allen Alterskategorien. Und bei den Kunden kommt das gut an, auch weil Frauen oft freundlicher auftreten als ihre männlichen Kollegen. Aber der Nachwuchsmangel wird dadurch nicht gelöst. Es gibt schon Unternehmen in Europa, die Fahrer aus den Philippinen haben, und das soll sehr gut funktionieren. Wenn das so kommt, dann muss aber auch die Regelung dazu überall in Europa gleich sein.

Vieles läuft heute mit Subkontrakten. Wie wird der Fahrer bezahlt?

Wenn zum Beispiel ein Tscheche in Luxemburg lädt und nach Spanien abladen fährt, wird der Fahrer in Luxemburg nach Lu-

xemburger Gesetz bezahlt. In Frankreich fährt er nur Transit, erhält also den im Heimatland geltenden Lohn, und wenn er in Spanien ablädt, erhält er dort nach spanischem Gesetz den Lohn. Das Ganze ist sehr aufwendig, denn wir unterschreiben unserem Auftraggeber, dass wir alles gesetzeskonform machen. Beauftragen wir einen Subunternehmer, unterschreibt er uns das auch, aber wir müssen kontrollieren, dass dem auch so ist. Das ist also mit großem Aufwand verbunden.

Hat sich das Geschäft mit der ganzen Supply-Chain-Strategie und „Just in Time“ geändert?

Heute geht alles in Echtzeit, man muss viel transparenter sein, und die Kommunikation ist deswegen extrem wichtig geworden. Bedeutende Änderungen bringt auch der Onlineversandhandel. Der Flughafen Liège hat heute etwa 200 Trucks. Mit dem Onlinehändler Alibaba, der dort sein Europa-Hub aufbauen wird, könnte es täglich bis auf 2 000 hochgehen.

Was sind Ihre nächsten Pläne?

Neue Märkte erschließen, neue Kunden gewinnen, zusätzliche Akquisitionen machen und vielleicht noch einige Niederlassungen eröffnen, wie zum Beispiel in Polen, das ein sehr interessanter Standort für uns wäre. Wir bleiben aber in den Nischen, in denen wir sind, vielleicht fügen wir noch die ein oder andere hinzu. Wir werden aber definitiv nicht Massenware transportieren.

Ich glaube nicht, dass wir Lastwagen ohne Fahrer rausschicken können.

Auch die kleinen Vans müssen kontrolliert werden.

WO STEHEN WIR?

Schiffe ohne Lobby

Die Binnenschifffahrt braucht neue Rahmenbedingungen

Im vergangenen Jahr machte die Trockenheit des Rheins Schlagzeilen, daraus resultierten unter anderem sehr hohe Benzinpreise in Deutschland, weil Tankschiffe nicht mehr durchkamen. Viele Schiffe konnten nur die Hälfte der normalen Tonnage laden. Dadurch sank die Frachtmenge; in Koblenz beispielsweise um 17 Prozent. Gleichzeitig nahm auch der Schiffsverkehr um sechs Prozent ab, da viele Schiffe zu viel Tiefgang haben und die Eigner Schäden fürchten. An der Schleuse Grevenmacher war die Zahl der abgefertigten Schiffe mit 3.166 im Jahr 2016 gegenüber 3.164 im Jahr 2017 zwar fast konstant, doch die transportierten Gütertonnen gingen um 7,7 Prozent zurück, nämlich auf 4.849.981 Tonnen von 5.254.511 Tonnen.

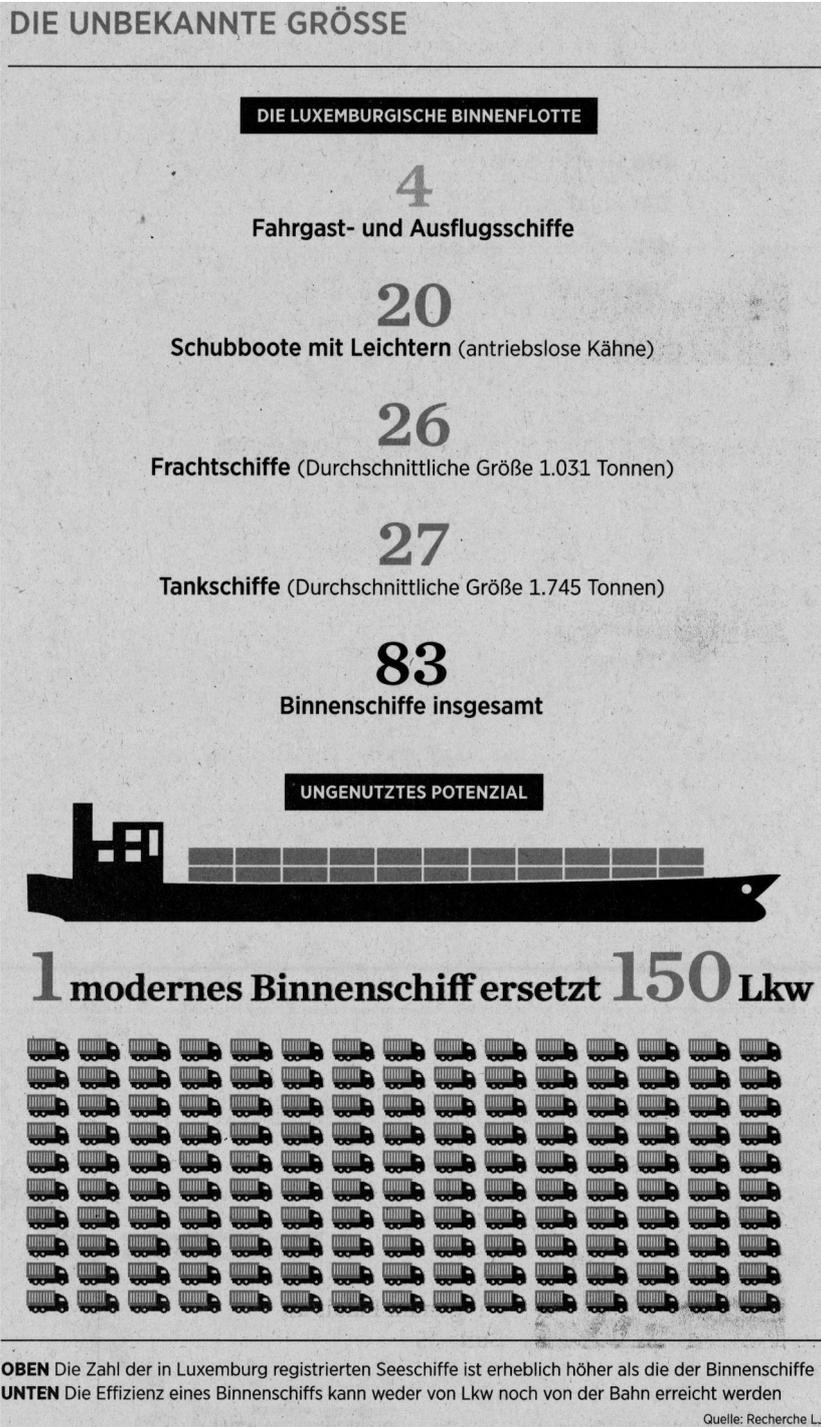
Wie geht es weiter? Aufgrund des Klimawandels ist weiter mit Niedrigwasser zu rechnen. Das verteuert den Transport, weil die Schiffe nicht so viel laden können wie sonst. Teilweise führt das dazu, dass auf andere Transportmittel wie Lkw zurückgegriffen wird.

An Mittel- und Niederrhein soll die Fahrrinne jetzt vertieft werden. Einige Reeder arbeiten an Konzepten für Schiffe, die nicht so tief im Wasser liegen. Gleichzeitig wird versucht, die Wasserstandsvorhersage zu optimieren, in dem sie längere Zeitspannen abdeckt und treffsicherer wird.

Ein Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ des deutschen Bundesverkehrsministeriums soll sicherstellen, dass die Transportkapazitäten bestehen bleiben. Die Mosel als kanalisierter Fluss ist besser aufgestellt, da der Wasserstand reguliert werden kann, im Gegensatz zu einem frei fließenden Fluss wie der Mittelrhein. Reduzierte Schleusungen sind ein Mittel, um in Dürreperioden sorgsam mit dem Schleusenwasser umzugehen. Eine Verbesserung der Vorhersagen wäre laut Experten auch begrüßenswert für Schiffe, die von der Mosel in den Rhein fahren wollen.

Die Binnenschifffahrt könnte mehr, wenn man sie ließe, etwa Straßen und Bahnen massiv entlasten. Doch große Infrastrukturprojekte, auch wenn sie objektiv dem Umweltschutz zugute kommen, stoßen heute automatisch auf Widerstände. Egal ob Donauvertiefung in Bayern, Ausbau der mittleren Elbe oder ein neuer Kanal zwischen Mosel und Saone, diese Debatten will die Politik offensichtlich nicht mehr führen. Mit grotesken Folgen: Halle/Saale verfügt über einen vollausgebauten Hafen, der von keinem Frachtschiff angefahren werden kann - mangels Tiefe von Saale und Elbe. Die Branche versucht mit Innovationen gegenzusteuern. Flach gehende Frachtschiffe mit geringem Tiefgang, wie oben erwähnt, wären auch hier eine Möglichkeit.

Der kürzeste Wasserweg von Rotterdam an der Nordsee bis nach Constanza am Schwarzen Meer führt nicht „außen rum“, sondern mitten durch. Quer durch Europa, auf drei Flüssen und einem Kanal, der beide Flusssysteme miteinander verbindet. Auf Rhein, Main, Main-Donau-Kanal und Donau können Waren ganz Europa durchqueren. Mit kleineren Frachtschiffen - viele der französischen Kanäle sind zu schmal für 1.200 Tonnen „Europaschiffe“ - funktioniert auch die Verbindung zwischen Ostsee und Mittelmeer. Genutzt wird sie von Freizeitskippern. Kritiker des Main-Donau-Kanal meinen, dass die europäische Vernetzung der Wasserstraßen „nichts gebracht“ hat - außer die Schwarzmeergrundel in den Rhein. Was aber kein Versagen des Kanals ist, sondern der Rahmenbedingungen. Da die Binnenschifffahrt die kleinste Lobby hat, werden notwendige Projekte gerne aufgeschoben oder in die Länge gezogen. Schlechtes Beispiel: Die begonnene Verdoppelung der Moselschleusen. Bis alle Schleusen von Apach bis Koblenz über eine zweite Kammer verfügen, werden noch Jahrzehnte ins Land gehen. Obwohl die Nachfrage nach größeren Kapazitäten schon jetzt da ist. CORDELIA CHATON/PATRICK WELTER



Die schafft was weg

Die Rolle der Binnenschifffahrt ist nicht zu unterschätzen

LUXEMBURG

PATRICK WELTER

Die Binnenschifffahrt ist im Modal-Mix die unbekannteste Größe – zumindest in der Öffentlichkeit. Weit über 90 Prozent des Welthandels laufen über die Weltmeere ab – ohne die Seefahrt kein Handel. Ohne Binnenschiffer keine Distribution.

Trotz riesiger Lkw-Flotten auf den europäischen Autobahnen und gigantischen Container-Terminals der Güterbahnen sind es die Binnenschiffe, die die großen Massen wegschaffen. Auf den vielbefahrenen Wasserstraßen wie dem Rhein bestimmen mittlerweile auch Container-Schiffe das Bild. Sie bringen die Ware zu den verschiedenen Umschlaghäfen entlang des Stroms. Container spielen auf der Mosel aber nur eine Nebenrolle, obwohl der Hafen Trier seine Kapazitäten für den Container-Umschlag seit Jahren ausbaut.

Bei aller touristischen Romantik ist die Mosel eine Großschiff-

fahrtsstraße, die insbesondere zum Transport von Massengütern und Schwerlast genutzt wird. Entscheidend ist nämlich die Frage: Wie kommt Luxemburger Stahl am besten zu den Seehäfen und wie sieht der beste Weg für tausende Tonnen australischer Kohle zum Stahlwerk in Dillingen aus? Die perfekte Antwort ist das Binnenschiff. Die Relation zwischen transportierter Menge und ökonomisch-ökologischem Aufwand ist auf dem Wasser unschlagbar gut. Selbst wenn die Schubschiffe auf Mosel und Saar „nur“ mit zwei Leichtern fahren können – was der Kapazität von 300 Lastzügen entspricht.

Dass die Mosel auch für Kabinenschiffe mit stetig steigenden Passagierzahlen eine immer größere Bedeutung gewinnt, lassen wir an dieser Stelle außen vor. Ebenso wie die zahlreichen Ausflugschiffe, die in der Saison auf dem Fluss unterwegs sind. Auf diesen Seiten geht es um harte Arbeit. Wir beleuchten die regionalen Aspekte eines allzu unterbewerteten Transportzweigs. ●

„Preise verdoppelt“

INL-Geschäftsführer Wim Macleanen erklärt, wie sein Geschäft von Trockenheit betroffen ist

AHN Die INL-Gruppe operiert von Ahn aus seit 1992 seine Flotte von rund 40 Schiffen, die vor allem Brennstoffe fahren, aber auch andere Güter. Geschäftsführer Wim Macleanen erzählt, wie Trockenheit das Geschäft beeinflusst.

Herr Macleanen, gibt es besondere Maßnahmen bei Trockenheit?

WIM MACLEANEN Eindeutige Maßnahmen nicht, wir reagieren natürlich darauf, weil wir vor allem Schäden an der Unterseite der Schiffe vermeiden wollen. Da gibt es immer ein Risiko, das etwas schiefer geht, denn die Fahrwinde, also der Bereich im Fluss, den wir befahren können, wird bei Trockenheit immer schmaler und dann befinden sich da

auf einmal alle Schiffe, insbesondere im Rheingebiet. Die Preise sind wegen dieser Effekte gestiegen und gleichzeitig sind die Kapazitäten gesunken. Dort, wo ein Schiff normalerweise 3.000 Tonnen transportieren kann, reicht es jetzt gerade mal für 2.000 bis 2.500 Tonnen. Aber die zu transportierende Menge steigt. Für uns ist Trockenheit in gewisser Hinsicht gut.

Warum denn das?

MACLEANEN Durch die Trockenheit kann es sein, dass wir lediglich 60 Prozent mitnehmen können, aber wenn der Preis pro Tonne sich quasi verdoppelt, profitieren wir natürlich. Eine Verdoppelung der Preise pro Tonne ist kurzfristig nicht schlecht. Der Profit ist entsprechend weg, wenn wir durch den niedrigen Wasserstand Schäden fahren. Man muss sehen, dass die Pegelstände seit der Trockenheitsphase 2018 noch immer

relativ langsam steigen. Ich denke, dass dies durch die Tatsache verursacht wird, dass sich die Natur noch immer nicht von der vorherigen Trockenheit erholt hat. Und fünf Zentimeter Unterschied macht beim Schiffstransport schon ganz schön viel aus. Auf Dauer leidet natürlich die Wirtschaft, das ist dann nicht gut.

Wieviel Lkw ersetzt eigentlich ein Schiff?

MACLEANEN Ein Lkw kann rund 30 Tonnen laden, eines unserer Schiffe etwa 3.000 Tonnen. Damit ersetzt es hundert Lkw. Darüber hinaus sind wir auch, was den CO₂-Ausstoß angeht, deutlich besser aufgestellt. Wir sind also wirtschaftlich und grüner. Bislang hat das aber noch nicht zu besonderen Hilfen geführt. CC

www.inl.lu

Der Weg zum Binnenschiffer

Man muss sich auch mal
die Hände schmutzig machen

GREVENMACHER/LUXEMBURG Binnenschiffer ist ein Ausbildungsberuf, den es lange in Luxemburg nicht gab. Erst seit ein paar Jahren wurde er in die Liste der anerkannten Ausbildungen aufgenommen. Und das Angebot wird angenommen, auch wenn Luxemburg nur über 37 Stromkilometer verfügt.

Einer der ersten Ausbildungsbetriebe war die „Entente Touristique de la Moselle“, die das Ausflugs- und Restaurantschiff „Princesse Marie-Astrid“ betreibt. Neben der praktischen Arbeit auf dem Schiff gibt es während der dreijährigen Ausbildung jedes Jahr Blockunterricht über drei Monate an der Binnenschifferschule

in Duisburg, wo junge Binnenschiffer aus dem ganzen deutschsprachigen Raum ausgebildet werden. 2016 schloss Brandon Fléurance aus Bollendorf als erster Azubi seine Ausbildung zum Binnenschiffer auf der „Marie-Astrid“ ab.

Nicht jeder hält die anspruchsvolle Ausbildung durch, zu der auch mal das sprichwörtliche Rostklopfen gehören kann. Die „Entente touristique“ ist derzeit wieder auf der Suche nach einem oder einer Auszubildenden für den Beruf des Binnenschiffers. PW

➔ www.entente-moselle.lu

➔ sbkr.moodleschule.de

DIE BINNENSCHIFFFAHRT VIA MERTERT

Gutes erstes Halbjahr

Für die Gesellschaft Luxport, Betreiber des Hafens Mertert, hat sich das erste Halbjahr 2019 gut dargestellt. 2017 belief sich der Frachtumschlag auf 710.000 Tonnen. 2018 ist der Umschlag auf 730.000 Tonnen gestiegen. Diese Zahlen berücksichtigen keinen innerluxemburgischen Handel. Die Zahlen hätten 2018 noch höher sein können, doch sind dem Hafen etwa 50.000 Tonnen Fracht wegen des damaligen Niedrigwassers des Rheins verloren gegangen. Die meisten Binnenschiffe, die in Mertert be- oder entladen, fahren unter belgischer oder niederländischer Flagge. Insgesamt rechnet der Geschäftsführer von Luxport, Erik Odefey, damit, dass das Hafengeschäft weniger wird, er fürchtet, dass die Trump'schen Strafzölle auf Stahl, Hauptexportgut, durchschlagen. Die Zukunft des Hafens liege in der Diversifizierung. Schon heute fängt die eigene Spedition das Geschäft bei Niedrigwasser auf. PW

„Garantierte Mindesttiefe“

Patricia Brückner, Sekretärin der Moselkommission, über Trockenheit und ihre Auswirkungen

LUXEMBURG/ TRIER

CORDELIA CHATON

Luxemburg arbeitet seit vielen Jahren in Sachen Binnenschiffahrt mit seinen Nachbarn zusammen, und zwar in der Moselkommission, in der Vertreter aus Deutschland, Frankreich und Luxemburg über Fragen wie Schleusen, Schiffbarmachung, Wasserschutz-Polizeidienste oder Abgaben sprechen. Der Vorsitz wechselt reihum zwischen den Uferstaaten. Das Sekretariat, das unter anderem die Sitzungen der Arbeitsgremien vor- und nachbereitet, hat seinen Sitz in Trier und wird hier von Patricia Brückner geleitet.

Sie kennt die vielen Fragen und natürlich auch die Diskussionen um die Trockenheit, die 2018 dazu führten, dass es teilweise Engpässe in der Benzinversorgung gab, weil die Tankschiffe nicht durchkamen. „2018 war für uns ein schlechtes Jahr, denn wenn es auf dem Rhein Niedrigwasser gibt, dann schlägt das hier durch“, stellt sie fest.

„Wir haben normalerweise immer eine garantierte Mindesttiefe von 2,80 m. Das reicht für Großschiffahrtsschiffe - wie tief sie samt Ladung liegen, müssen

sie dann selbst gucken.“ Laut Brückner ist es eher ein Rhein- als ein Moselproblem. „Wir treffen natürlich gewisse Vorkehrungen, beispielsweise werden die Schiffe zum Schleusen gruppiert“, erklärt sie.

Kleinschiffe als Reaktion auf den Klimawandel

Der Klimawandel ist ein Thema, mit dem die Moselkommission sich zwangsläufig beschäftigen muss. „Es gibt zwar viele Studien, wie sich das entwickeln wird, aber es gibt keine einheitliche Meinung. Es ist unklar, was die Zukunft bringt“, sagt die Brückner. Viele Reeder würden überlegen, mehr Kleinschiffe anzubieten. „Dadurch kann man weniger laden, das Durchkommen ist einfacher.“ Ein weiteres Problem sei der Schiffs-Propeller. „Der ist oft so groß ist, das er auf Grund läuft.“

Brückner beobachtet, dass das Gewerbe vermehrt auf so genannte Koppelverbände zurückgreift. „Das sind Schiffe, die die Ladung untereinander verteilen.“ Luxemburg habe nicht nur Binnenschifffahrt, sondern auch Fahrgastschifffahrt. Der Hafen Merttert schlage noch relativ viel Container um. „Er übernimmt auch überdimensionierte Produkte wie lange Kräne oder Flügel von Windkraftträdern sowie Tankschifffahrt“, weiß die Expertin.

📍 www.moselkommission.org

Weltweiter Reeder in Wasserbillig

Imperial Logistics ist eine internationale Gruppe, die rund 30.000 Mitarbeiter in 38 Ländern beschäftigt und an der Börse in Johannesburg gelistet ist. Rund 120 Schiffe fahren für die Luxemburger Geschäftseinheit, da das Unternehmen hier von Wasserbillig aus zwischen dem Donaudelta und der Mosel operiert.

📍 www.imperiallogistics.com

DER VERANTWORTUNGSBEREICH DER MOSELKOMMISSION

Schleusen, Fahrrinntiefe und Häfen

Alle untenstehenden Daten und Informationen beziehen sich auf den Streckenabschnitt der kanalisierten Mosel zwischen Koblenz und Neuves-Maisons.

STRECKENDATEN

Gesamtlänge

394 km

Fallhöhe

161 m

Staufstufen

28 (zehn auf deutschem, zwei auf deutsch-luxemburgischem, 16 auf französischem Gebiet)

Fahrrinntiefe

3 m unter Ausbauwasserstand

Fahrrinnenbreite

mindestens 40 m

Engster Kurvenradius

350 m (Bremmer Bogen)

Häfen

Trier, Merttert, Metz, Thionville-Ilange, Frouard

SCHLEUSEN

Nutzbare Breite

12 m

Nutzlänge

mindestens 172 m

GÜTERDURCHGANG (2018)

Schleuse Koblenz

9,0 Mio. Tonnen (1965: 4,6 Mio. Tonnen)

Schleuse Grevenmacher

4,8 Mio. Tonnen (1966: 4,2 Mio. Tonnen)

Schleuse Apach

4,6 Mio. Tonnen (1965: 3,2 Mio. Tonnen)

>>> Communes / Aménagement du territoire - Transports / Mobilité

Viele Radfahrer auf der Roten Brücke

Auch in Luxemburg hat sich das Fahrrad wieder hin zu einem vollwertigen Fortbewegungsmittel entwickelt. Das zeigen nicht nur die zahlreichen Berufspendler auf zwei Rädern im Stadtbild, sondern auch die ganz konkreten Zahlen der elf zumeist im Straßenbelag verborgenen automatisierten Zählstationen auf dem Gebiet der Hauptstadt: Die Fahrradnutzung hat inzwischen eine kritische Masse erreicht, die sie zu einem ernst zu nehmenden Teil der urbanen Mobilität macht. „Die zunehmende Zahl der Radfahrer zeigt auch, dass es für den Bürger der Stadt schlicht einfacher geworden ist, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen als mit dem Auto“, hebt auch der städtische Mobilitätsschöpfer Patrick Goldschmidt hervor. Er ist selbst auch regelmäßiger Fahrradnutzer.

An folgenden Zählstationen wurden im vergangenen Monat die meisten Radfahrer gezählt:

1. Rote Brücke (Total: 41 510, Tagesdurchschnitt: 1 339)
2. Rond-Point Schuman (Total: 38 390, Tagesdurchschnitt: 1 238)
3. Avenue Marie-Thérèse (Total: 22 244, Tagesdurchschnitt: 718)
4. Kirchberg, Fondation Pescatore (Total: 16 925, Tagesdurchschnitt: 546)
5. Pfaffenthal-Lift - Parc Pescatore (Total: 15 165, Tagesdurchschnitt: 489)
6. Rue Godchaux (Total: 13 320, Tagesdurchschnitt: 430)
7. Avenue du Dix Septembre (Total: 12 406, Tagesdurchschnitt: 400)
8. Rue Coudenhove-Kalergi (Total: 7 952, Tagesdurchschnitt: 257)
9. Rue Laurent Menager (Total: 6 411, Tagesdurchschnitt: 207)
10. Route d'Esch (Total: 2 379, Tagesdurchschnitt: 77)
11. Rue Mersch-Wittenauer am Radweg PC 1 (Total: 2 103, Tagesdurchschnitt: 68)

Luxemburger Wort du 21.08.2019 / page 21

«Luxemburger Wort» du 28.08.2019 / page 1

Transports / Mobilité

Luxembourg

Roller-Alarm

In Luxemburg sind immer mehr elektrische Tretroller unterwegs - verbindliche Regeln fehlen

Luxemburg. Akkukraft statt PS. Auch im Großherzogtum greifen immer mehr Menschen auf einen elektrischen Tretroller zurück. Insbesondere auf kurzen, viel befahrenen Strecken ermöglichen sie es, sich schnell am Verkehr oder gar den Staus vorbeizuschlängeln - und somit viel Zeit einzusparen.

In der Straßenverkehrsordnung sind die Gefährte derzeit mit Fahrrädern gleichgestellt und dürfen demnach auf Radwegen, Straßen und gemischten Zonen genutzt

werden, nicht aber auf Bürgersteigen.

Das Mobilitätsministerium befasst sich derzeit allerdings mit der Thematik. Ziel ist es, ein Gesetz auszuarbeiten, das alle Gefährte berücksichtigt und gleichzeitig die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährt. Denn im Ausland sind die elektrischen Tretroller in den vergangenen Monaten in die Kritik geraten. Sie sollen sowohl für den Fahrer als auch für Fußgänger nicht ungefährlich sein. **SH**

Kleine Räder, großes Risiko

Nach Erfahrungen mit E-Tretrollern im Ausland arbeitet Luxemburg an einer gesetzlichen Regelung

Von Sophie Hermes

Luxemburg. In vielen Metropolen sind sie nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenken: Elektrische Tretroller, auf denen sich nicht nur Einheimische schnell von A nach B bewegen, sondern die auch von Touristen genutzt werden, um während ihrer Sightseeingtour rascher von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit zu gelangen.

Auch in Luxemburg sind die Gefährte längst angekommen, wenn auch derzeit nur als private Beförderungsmittel. Gegen ein Verleihsystem, so wie es dieses mit den vel'OH!-Pedelecs für E-Bikes in der Hauptstadt bereits gibt, wehrt sich Lydie Polfer, Bürgermeisterin der Stadt Luxemburg, nämlich vehement. In einem Interview auf wort.lu/fr hatte sie Sicherheitsbedenken geäußert: „Ich will keine (elektrischen Tretroller) in der Hauptstadt. Ich will keine Toten, so wie dies in Paris der Fall war.“

Wie ein Fahrrad

Dass die Roller für die Fahrer und das Umfeld nicht ganz ungefährlich sind, ist nicht umstritten (siehe Kasten). Ebenso wenig, dass sie insbesondere bei kurzen Strecken in Städten als schnelle Fortbewegungsmittel gelten.

Verleihsystem hin oder her, im Mobilitätsministerium ist man sich bewusst, dass die Anzahl an elektrischen Tretrollern auch in Luxemburg zugenommen hat. Bisher werden sie in der Straßenverkehrsordnung jedoch nicht berücksichtigt.

Eine Arbeitsgruppe soll sich nun mit dem Thema befassen und einen Text ausarbeiten, der es er-

möglicht, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – von den Autofahrern über jene Personen, die mit E-Rollern und Fahrrädern unterwegs sind, bis zu den Fußgängern – gewährt wird.

Bis ein spezifisches Gesetz ausgearbeitet worden ist, fallen elektrische Tretroller in die Kategorie der sogenannten Cycles électriques und sind somit ebenso wie die leistungsschwächeren E-Bikes den Fahrrädern gleichgestellt. Dafür darf die Leistung des Motors allerdings 0,5 Kilowatt nicht überschreiten. Zudem ist die maximale Geschwindigkeit auf 25 km/h festgelegt.

Der Straßenverkehrsordnung zufolge dürfen sie auf Straßen, Fahrradwegen und in gemischten Zonen, in denen Fahrräder ausdrücklich zugelassen sind, genutzt werden. Auf Bürgersteigen sind sie hingegen tabu – es sei denn, sie werden von Kindern bis zwölf Jahren benutzt oder von einem Erwachsenen, der ein Kind begleitet. Dabei sollte man allerdings die Herstellerbeschreibung beachten: Nicht alle Roller sind für Kinder unter zwölf Jahren geeignet.

Wer mit seinem elektrischen Tretroller auf öffentlichen Straßen verkehren will, sollte weiter darauf achten, dass das Gefährt über die benötigten Sicherheitsausrüstungen verfügt. Insbesondere adäquate Bremsen und eine ausreichende Beleuchtung – vorne und hinten – sind Pflicht. Auch eine Klingel und Reflektoren sind vorgeschrieben. Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, droht ein Strafzettel.

Eine Helmpflicht besteht in Lu-

xemburg unterdessen nicht, aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich dennoch, einen Kopfschutz zu tragen. Anmeldung und Führerschein sind nicht notwendig.

Fahrzeuge und Spielzeuge

Anders ist dies bei E-Rädern, die ohne Eigenantrieb auf Geschwindigkeiten von über 25 km/h kommen. Sie fallen nämlich in die Kategorie der Cyclomoteurs, also der Kleinkraftmäder. Hier muss der Fahrer nicht nur einen Helm tragen, er muss auch über eine für sein Gefährt gültige Fahrerlaubnis verfügen.

Zudem müssen diese Räder bei der Société nationale de circulation automobile (SNCA) angemeldet werden. Sie dürfen auf Straßen zirkulieren, nicht aber auf Fahrradwegen. Wer sich nicht an diese Regeln hält, muss mit einem Bußgeld rechnen.

Monowheels und E-Skateboards fallen unterdessen in keine der oben genannten Kategorien. Sie gelten laut Straßenverkehrsordnung als Spielzeuge und dürfen nur dort genutzt werden, wo dies explizit – durch ein weißes Schild mit einem schwarzen Rollschuhfahrer – erlaubt ist.

Dennoch haben Monowheels und E-Skateboards eines mit elektrischen Tretrollern gemeinsam: Im Gegenteil zu E-Bikes und Fahrrädern sind diese Geräte nicht steuerlich absetzbar.

Elektrische Tretroller sind den Fahrrädern gleichgestellt.

Sicherheit geht vor

Dass Fahrräder – auch E-Bikes – im Straßenverkehr unterwegs sind, ist auch in Luxemburg mittlerweile keine Ausnahme mehr. Die meisten Autofahrer haben sich daran gewöhnt und passen auf sie auf. Dass sie sich die Straße nun auch mit Tretrollern teilen müssen, ist unterdessen für viele Verkehrsteilnehmer noch Neuland. Hinzu kommt, dass die Tretrollerfahr-

er eine vergleichsweise kleine Masse darstellen, somit oft schlecht sichtbar sind. Zudem bietet das Gefährt bei einem Sturz kaum Schutz, sodass es zu schweren Verletzungen kommen kann.

In Paris starb im Juni gar ein Fahrer nach einem Unfall mit einem Lastwagen. In der französischen Hauptstadt sind die Tretroller aber

auch in die Kritik geraten, weil sich Fußgänger gefährdet fühlen. Paris hat reagiert und die Gefährte von den Bürgersteigen verbannt. Wer sich nicht daran hält – ganz egal, ob er fährt oder seinen Roller nur auf dem Bürgersteig abstellt – muss mit hohen Geldbußen rechnen.

In Deutschland sind die E-Tretroller unterdessen seit Juni dieses Jahres zugelassen. Zwar liegen keine offiziellen Statistiken vor, Polizei und Unfallforscher warnen jedoch vor

dem neuen Verkehrsmittel. Die Anbieter haben mittlerweile reagiert und bieten Sicherheitstrainings an. Inwiefern dies hilfreich ist, muss die Zukunft sagen.

Auch in Mailand gibt es derzeit keine freie Fahrt für die Roller. Die Metropole will erst die nötigen Hinweisschilder an jenen Orten anbringen, an denen die Fahrzeuge zugelassen sind.

Gegen die Schließung des einzigen CFL-Schalters im Osten

ÖFFENTLICHER VERKEHR Protestaktion des FNCTTFEL-Landesverbandes

Gestern wurde der Bahnschalter in Wasserbillig definitiv geschlossen. Die Schließung erfolgte einen Monat früher als angekündigt. Um gegen den Wegfall zu protestieren, hatten sich Mitglieder der Gewerkschaft FNCTTFEL-Landesverband am gestrigen Freitagmorgen am Bahnhof in Wasserbillig eingefunden. Mit der Schließung des einzigen CFL-Schalters

im Osten Luxemburgs würden die Dienstleistungen für die Bahnkunden sehr verschlechtert, teilte die Gewerkschaft mit. Es sei nicht hinnehmbar, dass kein Empfangspersonal mehr vor Ort sein werde, um den CFL-Kunden Auskunft zu geben.

Der Landesverband wehrt sich auch gegen die geplante Schließung der Bahnschalter in Bettem-

burg, Petingen, Rodange, Mersch, Ettelbrück, Clerf und Uffingen, die bis zur Einführung des kostenlosen öffentlichen Verkehrs am 1. März 2020 verschwinden sollen. CFL und Regierung wollen die Schalter durch eine breite Auswahl an digitalen Angeboten ersetzen. LL

Das Rollo bleibt unten

Eisenbahnkunden am Bahnhof Wasserbillig kritisieren Schließung des Fahrkartenschalters

Von Volker Bingenheimer

Wasserbillig. Gestern Morgen am Bahnhof Wasserbillig: Zur Stoßzeit im Berufsverkehr steht ein gutes Dutzend Fahrgäste auf dem Bahnsteig und wartet auf den Zug in Richtung Luxemburg-Stadt. Auch die Wartehalle ist belebt. Eine CFL-Mitarbeiterin berät ausführlich einen Kunden, der mehrere Fragen zu einer Zugfahrt hat.

Es sind die letzten Stunden des Fahrkartenschalters in Wasserbillig. Um 12 Uhr lässt die Mitarbeiterin das Rollo hinter dem Schalter hinunter und sperrt die Tür ab. Danach ist der Schalter endgültig geschlossen.

Wasserbillig ist der erste von acht Bahnhöfen, die ihre Ticketschalter verlieren. Ab März, wenn der öffentliche Transport in Luxemburg kostenlos wird, behält die Bahngesellschaft nur noch die Schalter am Luxemburger Hauptbahnhof und in Belval.

Bei den Fahrgästen, die in Wasserbillig auf den Zug warten, kommt die Schließung nicht gut an. Viele von ihnen sind zwar Berufspendler mit Monats- und Jahreskarten, die nur selten Fahrkarten kaufen müssen. Der persönliche Service am Bahnhof ist ihnen trotzdem wichtig.

Einer der Wartenden ist Alexander Wien. Der deutsche Grenzgänger ist mit dem Fahrrad zum Bahnhof Wasserbillig gefahren,

dort geht die Fahrt mit dem Zug weiter. „Ich finde es schlecht, dass der Fahrkartenschalter schließt“, meint er. „Der Bahnhof verliert dadurch eine wichtige Anlaufstelle.“ Er befürchtet, dass der Bahnhof Wasserbillig zu einer anonymen Durchgangsstation wird. Genutzt hat er den Schalter zwar noch nie, doch er habe ihn als Pluspunkt angesehen – anders als in Deutschland, wo nur noch Großstadtbahnhöfe einen Fahrkartenschalter besitzen.

Eigensinniger Automat

Tickets sollen die Fahrgäste an den rot-silbernen Automaten auf den Bahnsteigen kaufen. Dass die nicht immer so wollen wie der Kunde, darüber regt sich ein weiterer Fahrgast auf – und demonstriert bereitwillig, was er meint. Eddy Souza ist mit dem Bus aus Trier gekommen und steigt in Wasserbillig auf den Zug um. Er hat eine Dauerkarte für den öffentlichen Transport in Luxemburg. Nach Feierabend ist es für ihn oft günstiger, mit dem Zug nach Trier zu fahren. „Früher habe ich mir am Schalter eine Fahrkarte für 3,60 Euro gekauft. Am Automat bekomme ich die nicht“, erklärt er und tippt zum Beweis auf dem Gerät herum. Und tatsächlich: Auf dem Bildschirm erscheint nur eine Fahrkarte für Hin- und Rückfahrt zum Preis von 7,20 Euro.

„Kein Geld für einzige Person?“

Generell findet Souza es unverständlich, dass der Schalter geschlossen wird. „Luxemburg ist so ein reiches Land. Und dann soll kein Geld für eine einzige Person am Schalter da sein?“, wundert er sich.

Selbst im kommenden Jahr, wenn der öffentliche Transport gratis wird, würde ein Schalter seiner Meinung nach durchaus Sinn machen. „Im Sommer kommen viele Touristen hier zum Bahnhof, auch in größeren Gruppen. Die kennen das Luxemburger Verkehrssystem nicht und wollen sich nicht mit dem Internet herumschlagen. Für sie wäre ein Informationsschalter wichtig.“

Positive Erfahrungen hat Dieter Lanser mit dem Fahrkartenschalter in Wasserbillig gemacht. „Ich habe ihn hin und wieder genutzt, zum Beispiel für Fahrten nach Paris.“ Einmal wollte er mit dem Zug nach Barcelona fahren, da habe sich der CFL-Mitarbeiter große Mühe gegeben, ein günstiges Angebot herauszusuchen. „Bei der Deutschen Bahn würde sich niemand so viel Arbeit machen.“

In Zukunft wird Dieter Lanser genau wie die anderen Fahrgäste wohl im Internet nachschauen müssen – oder bei komplizierten Anfragen nach Luxemburg-Stadt fahren.



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

WISSENSCHAFT, BILDUNG UND KULTUR

WO STEHEN WIR?

Zoom extrem

Auch im Mikro- und Nano-Bereich wird in Luxemburg viel geforscht

„Daß ich erkenne, was die Welt im Innersten zusammenhält“, wünschte sich schon Goethes Faust. Knapp 200 Jahre später ist die Wissenschaft dieser Erkenntnis in Riesenschritten näher gekommen.

Sie vermag heute nicht nur zu beobachten, was auf atomarer Ebene passiert, sondern auch das Millionstel eines Milliardstels eines Milliardstels eines Milliardstels Zentimeter zu messen - die sogenannte „Planck-Länge“ (10 hoch Minus 35). Was genau auf dieser unendlich kurzen Distanz passiert, in dem „Quantenschaum“, dessen Nachweis noch erbracht werden muss, wissen wir zwar noch nicht, aber sicher wird auch das in den nächsten Jahren entschlüsselt werden. Der Vorstoß in extrem kleine Dimensionen hat es der Wissenschaft auch um die Jahrtausendwende erlaubt, das menschliche Erbgut komplett zu entschlüsseln. Die Baupläne des Lebens sind mittlerweile bekannt und erlauben völlig neue Erkenntnisse.

Seit Jahren wird auch an winzigen Baustoffen geforscht, die es erlauben, anderen Stoffen durch Beschichtung gewisse Eigenschaften zu verleihen.

Ein extrem spannendes Feld, auf dem am „Luxembourg Institute of Science and Technology“ geforscht wird. Wobei die Teams aus der Nano-Einheit derzeit vor allem damit beschäftigt sind, im Rahmen eines von der Europäischen Weltraumagentur finanzierten Projekts Nano-Materialien zu entwickeln, die die Ansiedlung von Bakterien in Raumschiffen vermeiden und auch noch weniger toxisch sind als die bislang eingesetzten Beschichtungen.

Wobei es nicht nur eine Herausforderung ist, solche unfassbar kleinen Materialien an sich zu entwickeln, sondern auch bessere und effizientere Herstellungsmetho-

den, respektive die Instrumente, mit denen sie auf Oberflächen aufgetragen werden können. Nicht ausgeschlossen, dass in wenigen Jahren Nano-Technologie aus Belval in Raumschiffen mitfliegen wird. Wobei eine große Herausforderung darin besteht, die Nano-Materialien in hinreichender Menge zu produzieren. Die Nachfrage ist auf jeden Fall heute bereits riesig. Das weiß auch OCSIAL, ein Unternehmen mit russischen Wurzeln, das in Differdingen im großen Maßstab Kohlenstoff-Nanoröhrchen herstellen will und bereits 2017 eine Investition von rund 100 Millionen Euro in Aussicht stellte. Die Verwirklichung des Projekts wird sich zwar um zwei Jahre verschieben, wie im Juli bekannt wurde, aber der Betrieb, der bereits 2012 sein Hauptquartier in Luxemburg aufgeschlagen hat, scheint an seinem Vorhaben festzuhalten.

Die Röhrchen bestehen aus dem Wunderstoff Graphen, das erste und einzige Kohlenstoffprodukt, das es nur in der zweidimensionalen atomaren Anordnung gibt, ist ultradünn, hochstabil, elektrisch leitend und fast durchsichtig. Das Material könnte zahlreiche andere ersetzen und Produkte viel leichter und viel widerstandsfähiger machen. Nano-Materialien könnten unseren Alltag in Zukunft wesentlich verändern. Auch in der Medizin werden sie verstärkt in den Einsatz kommen.

Aber man braucht nicht bis in die Nano-Welt abzutauschen, um spannende Forschungsgebiete im sehr Kleinen zu entdecken. Längst ist noch nicht umfassend geklärt, wie das Zusammenspiel von Kleinstorganismen und ihrer Umwelt funktioniert und wie sich die Mechanismen von Krankheiten wie Krebs oder Parkinson zugunsten der Betroffenen beeinflussen lassen. Die Forschung daran läuft auch in Luxemburg auf Hochtouren.

CLAUDE KARGER

Alle wollen „matschwätzen“

Nicht weniger als neun Institutionen haben sich der Förderung der luxemburgischen Sprache verschrieben

Von Marc Hoscheid

Ein Blick in die letzten Wahlkampfprogramme zeigt, dass die luxemburgische Sprache bei immer mehr politischen Parteien einen immer höheren Stellenwert genießt. Dieser Trend ist seit einigen Jahren zu verzeichnen, und er schlägt sich auch in der Anzahl jener Institutionen nieder, die sich für die Förderung des Luxemburgischen einsetzen. Auf der offiziellen Internetseite des Großherzogtums werden derer sieben aufgelistet.

Es handelt sich dabei um die Universität Luxemburg, das Nationale Spracheninstitut (INL), den Conseil permanent pour la langue luxembourgeoise (CPLL), die Vereinigung „Moien – Eng Bréck fir eis Sprooch“, das Großherzogliche Institut, das Centre national de littérature (CNL) und die Nationalbibliothek (BNL). Nicht genannt werden auf der letztmals am 21. März 2018 aktualisierten Seite das 2018 gegründete Zentrum für das Luxemburgische und der im selben Jahr ins Leben gerufene Posten des Kommissars für die luxemburgische Sprache.

Alle diese Einrichtungen sollen dazu beitragen, die langfristig angelegte Strategie der Regierung umzusetzen. Diese verfolgt vier Hauptziele: die Förderung der Bedeutung der luxemburgischen Sprache; die Fortentwicklung der Normung, der Benutzung und des Studiums der luxemburgischen Sprache; die Förderung des Erlernens der luxemburgischen Sprache und Kultur sowie die Förderung der Kultur in luxemburgischer Sprache.

Luxemburgisch auf EU-Ebene fördern

Auf der Internetseite der Regierung findet sich eine Strategie zur Förderung der luxemburgischen Sprache. Darin heißt es, dass das Gesetz zur Förderung der luxemburgischen Sprache vom 20. Juli 2018 als Rahmen für den Einsatz aller notwendigen Mittel dient. Auf institutioneller Ebene seien die Aufnahme des Luxemburgischen und der Mehrsprachigkeit sowie die Anerkennung der luxemburgischen Sprache als Amtssprache der Europäischen Union vorgesehen. Während erstere Maßnahme derzeit mit dem Rest der Verfas-

sung in der Schwebe hängt, scheint letztere nur noch bedingt aktuell.

Auf Seite 65 des Regierungskommens heißt es nämlich in Bezug auf die Rolle des Luxemburgischen auf EU-Ebene etwas schwammig: „Des négociations seront menées avec les partenaires européens pour élaborer une règle administrative sur l'utilisation du luxembourgeois“. Von Luxemburgisch als Amtssprache ist indes keine direkte Rede mehr.

Was die Rollenverteilung der verschiedenen Institutionen anbelangt, so ist diese mal mehr, mal weniger klar. Im Forschungsbereich nimmt die Universität sicherlich eine Sonderstellung ein. Seit Januar 2009 verfügt sie über einen Lehrstuhl für luxemburgische Linguistik und Literatur. Neben mehreren Masterstudiengängen werden ebenfalls Weiterbildungskurse angeboten. Dies mit dem Ziel, Kursleiter auszubilden, die Luxemburgisch als Fremdsprache für Erwachsene lehren.

Letztere Aufgabe teilt sich die Universität allerdings mit dem INL, das Zertifikate für Luxemburgischlehrer ausstellt. Es organisiert zudem den zur Erlangung der luxemburgischen Nationalität obligatorischen Sprachentest. Für die Bewältigung seiner Aufgaben stehen dem INL für das Jahr 2019 etwas mehr als 14 Millionen Euro zur Verfügung, wobei der Großteil des Geldes für die Begleichung der Personalkosten vorgesehen ist.

Die Universität und das INL haben zudem gemein, dass sie, ebenso wie das Unterrichtsministerium, Vertreter in den CPLL entsenden. Hinzu kommen noch Experten aus dem Bereich der Linguistik. Das elfköpfige Gremium gibt Stellungnahmen in Bezug auf die luxemburgische Sprache heraus. Es ist aufgeteilt in zwei Gruppen. Eine beschäftigt sich mit der Rechtschreibung und hat die Aufgabe, aktuelle Texte zu den Rechtschreibregeln des Luxemburgischen zu verfassen. Die zweite Gruppe nimmt ähnliche Aufgaben im Bereich der Grammatik wahr. Die Mitglieder werden für drei Jahre bestimmt und bekommen laut Myriam Welschbillig, der Präsidentin des CPLL, eine geringe Aufwandsentschädigung für die

Teilnahme an den Sitzungen.

Eine Schlüsselrolle bei der Förderung der luxemburgischen Sprache soll der Kommissar für das Luxemburgische einnehmen. Dieser Posten wird seit Oktober vergangenen Jahres von Marc Barthelemy besetzt. Ihm fällt die Aufgabe zu, einen Zwanzigjahresplan für das Luxemburgische zu erarbeiten. Unterstützt wird er dabei von einem interministeriellen Komitee. Der Plan soll noch in diesem Jahr präsentiert werden. Im Budget 2019 sind 25 000 Euro für den Kommissar vorgesehen. Dieser Budgetposten enthält allerdings nicht das Gehalt. Sobald der Zwanzigjahresplan bekannt ist, soll zudem mehr Geld für dessen Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.

Nationalbibliothek als Hüterin des gedruckten Wortes

Darüber hinaus muss er dafür Sorge tragen, dass es ein ausreichendes Angebot an Luxemburgischkursen gibt, dies sowohl im In- als auch im Ausland. Hier gibt es beim INL momentan Engpässe, es fehlt laut Barthelemy nämlich an Lehrern und Räumlichkeiten. Auch die Beschwerden über die Nutzung, respektive Nicht-Nutzung, des Luxemburgischen durch die öffentlichen Verwaltungen fallen in seinen Zuständigkeitsbereich.

Ein weiterer wichtiger Akteur im Bereich der Sprachförderung ist das Zentrum für die luxemburgische Sprache. Dieses existiert seit Juni 2018 und erhielt mit Luc Marteling am 1. Juli dieses Jahres seinen ersten Direktor. Es ist vor allem im Bereich der sprachlichen Normierung tätig. Noch in diesem Jahr soll eine komplette Orthografie des Luxemburgischen erscheinen, später auch eine Grammatik. Bei beiden Projekten spreche man sich mit dem CPLL ab, so Marteling.

Bei den zehn Angestellten des Zentrums handelt es sich vorwiegend um jene Personen, die bisher am luxemburgischen Onlinewörterbuch LOD gearbeitet haben. Die Arbeit am LOD bleibt laut Marteling eine der Hauptaufgaben des Zentrums. Dieses umfasst bisher bereits nahezu 27 000 Wörter. Man wolle sich zudem darum bemühen, dass Begriffe, die im Lauf der Zeit etwas aus dem Sprachge-

brauch verschwunden sind, nicht komplett in Vergessenheit geraten.

Für 2019 verfügt man über ein Budget von rund 160 000 Euro, Personalkosten und die Miete für die Räumlichkeiten in Strassen nicht inbegriffen. 2020 soll sich dieses mit rund 430 000 Euro fast verdreifachen.

Die Nationalbibliothek fungiert in gewisser Weise als Wächterin

der auf Luxemburgisch verfassten Druck-Erzeugnisse, neben Büchern beispielsweise auch Tageszeitungen und sogar Postkarten, die sie alle sammelt. Hinzu kommen auch im Ausland veröffentlichte Publikationen, die entweder Luxemburg thematisieren oder von einem luxemburgischen Autor stammen.

Doch auch diese Aufgabe wird nicht exklusiv von der BNL über-

nommen. Das CNL sammelt luxemburgische Literatur ab dem Jahr 1815. Es zeichnet unter anderem für das Luxemburger Autorenlexikon verantwortlich. Es umfasst Beiträge zu mehr als 1 300 Autoren und ihren über 6 000 Werken. Dafür stehen ihm 2019 rund 2,3 Millionen Euro, der Großteil für Personalkosten, zur Verfügung.

Kommentar Mogelpackung

Von Marc Hoscheid

Die Politik der Regierung in Bezug auf das Luxemburgische ist alles andere als enthusiastisch. Konnten die Wahlslogans 2018 nicht genug auf die Nationalsprache verweisen, scheint es mittlerweile schon

wieder verpönt, eine Förderung des Luxemburgischen zu thematisieren. So erteilte die grüne Kulturministerin Sam Tanson jüngst einer gezielten Förderung luxemburgischsprachiger Kultur eine klare Absage. Die liberale Ministerin für Familie und Integration Corinne Cahen relativierte die Bedeutung der Sprache bei der Integration von Ausländern, indem sie den kulturellen Aspekt

des Luxemburgischen in den Vordergrund stellte. In beiden Fällen wurde auf die traditionelle Mehrsprachigkeit des Landes verwiesen, ganz so, als stünde eine starke Rolle des Luxemburgischen dieser entgegen. Auf den ersten Blick mag die Einrichtung weiterer Institutionen zur Förderung der luxemburgischen Sprache ein starkes Signal sein, doch bei näherem Hinsehen

merkt man, dass sich Zuständigkeitsbereiche überlappen. Die Regierung steht in den kommenden Jahren in der Pflicht, konkrete Maßnahmen zur Förderung des Luxemburgischen umzusetzen. Andernfalls waren die Wahlslogans nicht mehr als eine Mogelpackung.

Eine Ausstellung - vier Themen

LUGA 2023 soll in vier Zonen der Stadt Luxemburg über die Bühne gehen

LUXEMBURG

JK

Im Landwirtschaftsministerium stellten Bürgermeisterin Lydie Polfer und Landwirtschaftsminister Romain Schneider gestern Nachmittag erste Details der in der Zeit von Mai bis Oktober 2023 geplanten Luxemburg Gartenschau 2023 vor.

Die Ausstellung - kurz LUGA 2023 genannt, wobei es sich um einen Arbeitstitel handelt, wie bei der Vorstellung mit Nachdruck unterstrichen wurde -, soll das Image von Luxemburg als vertrauenswürdige, dynamische und offene Land nach außen hin vermitteln. Die LUGA soll zeigen, dass es im Großherzogtum neben der finanziellen Bereich auch andere wirtschaftliche Aktivitäten gibt, unter anderem in den Bereichen der Landwirtschaft, des Weinbaus, der Umwelt, des ökologischen Tourismus und im Bereich des Gartenbaus.

Ein Schaufenster des grünen Sektors

Die LUGA 2023 will mehr als eine reine Blumenschau sein. Sie soll ein Schaufenster sein, um die das grüne Patrimonium Luxemburgs in all seinen Facetten vorzustellen, neben der Hortikultur und des Weinbaus sowie der Landwirtschaft sollen auch die zahlreichen sogenannten grünen Berufe präsentiert werden.

Wie Landwirtschaftsminister Romain Schneider meinte, verfolgt diese Gartenschau das Ziel „das andere Luxemburg vorzustellen, für den grünen Sektor sowie die grünen Berufe, den ökologischen Städtebau und den umweltfreundlichen Tourismus zu werben“.

Die Stadt Luxemburg ist nach Polfers Worten „stolz, die erste große Gartenschau des Landes“ auf ihrem Territorium willkommen zu heißen. Für die Stadtbürgermeisterin wird „die LUGA 2023 nicht nur zur Steigerung der Attraktivität der Stadt Luxemburg beitragen, sondern zweifelsohne zur Steigerung der Lebensqualität der Bürger der Stadt Luxemburg“.

Die LUGA wird in den Monaten Mai bis Oktober 2023 in Luxemburg-Stadt über die Bühne gehen, genauer gesagt in den vier Zo-

nen Petrusstal, Stadtpark, in den Vorstädten Clausen, Grund und Pfaffenthal sowie im Stadtviertel Kirchberg. Die LUGA soll, mit Ausnahme von einigen Events und verschiedenen geschlossenen Orten, frei zugänglich sein.

Vier Hauptthemen

Die LUGA 2023 soll vier Hauptthemen begreifen:

- Natur und Soziales im Stadtpark,

wo die Bevölkerung in Bereich der Bepflanzung ehrenamtlich miteingebunden werden soll, Werbung für die Gemeinschaftsgärten, Vorstellung von Schulgärten, Events im Zusammenhang mit Gesundheit und Sport.

- **Natur pur im Petrusstal** mit der Renaturierung der Petrus, Biodiversität und Ökologie, Modernisierung der Beleuchtung des sogenannten „Aquatunnel“ und so weiter.

- **Natur und Kultur in den Vororten Clausen, Grund und Pfaffenthal** mit der Festung und den Kasematten, dem Garten des Mansfeld-Schlusses, der Begrünung der Brücke und verschiedenen Events, die um das Thema Rosen organisiert werden.

- **Natur und Stadtentwicklung auf den Kirchberg-Plateau** mit den verschiedenen Arboretums, dem „Urban Greening“, der Fassaden-

begrünung, der Dachbegrünung und Ähnlichen mehr.

Am Rande des gestrigen Pressetermins wurde dann auch die Kofinanzierungskonvention zwischen der Stadt, ver-

treten durch Bürgermeisterin Lydie Polfer, und dem Staat, vertreten durch Landwirtschaftsminister Romain Schneider unterzeichnet.

Das Budget der LUGA

2023 begreift zehn Millionen Euro, die zu 50 Prozent von der Stadt Luxemburg und zu 50 Prozent vom Staat getragen werden. 🌱

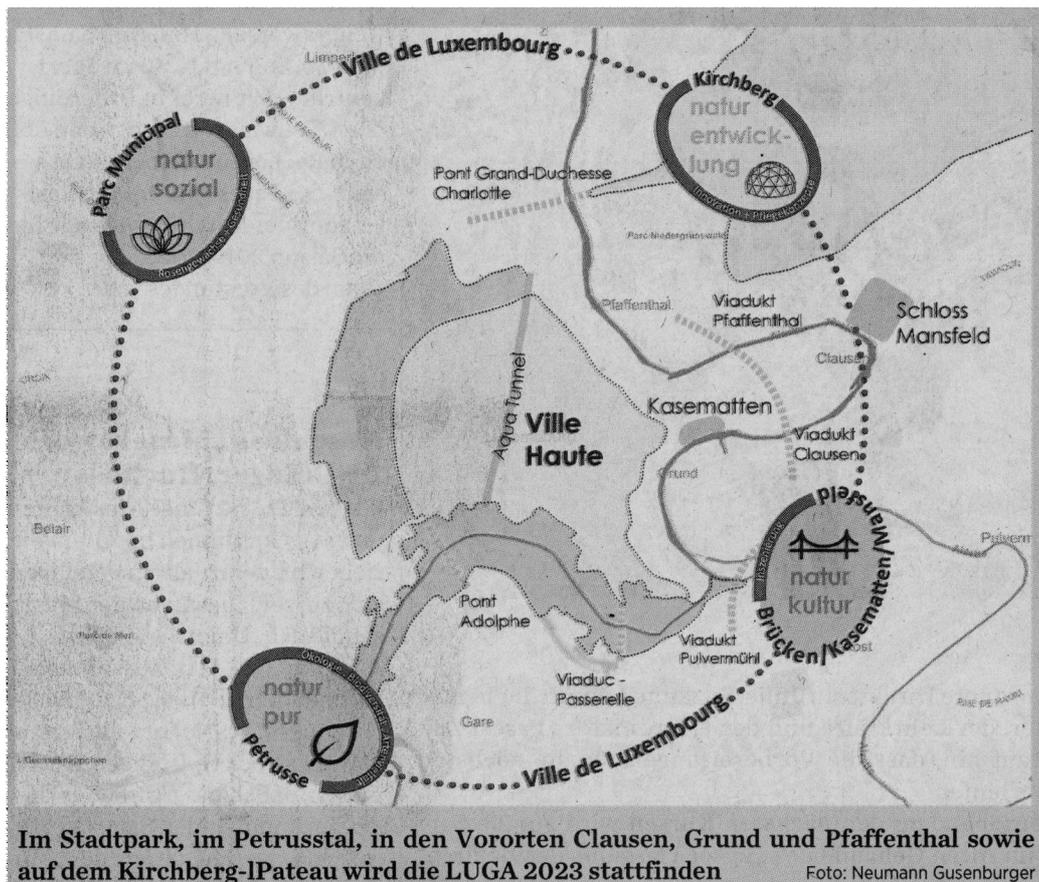
ZUR LUGA 2023 Blick zurück

Im Jahr 2011 schlug die „Fédération Horticole Luxembourgeoise“ (FHL) eine Gartenbauschau zu organisieren.

2016 wurden die Resultate der Machbarkeitsstudie Neumann Gusenburger vorgestellt.

2017 traf der Regierungsrat die prinzipielle Entscheidung, eine Gartenschau in Luxemburg zu organisieren.

Am vergangenen 3. Juni wurde die asbl LUGA 2023 gegründet.



Im Stadtpark, im Petrusstal, in den Vororten Clausen, Grund und Pfaffenthal sowie auf dem Kirchberg-IPateau wird die LUGA 2023 stattfinden

Foto: Neumann Gusenburger

Eine Vitrine für das Grüne

Von Mai bis Oktober 2023 soll die Luxemburger Gartenschau Bürger und Besucher begeistern

Von Diane Lecorsais

Luxemburg. Viel war bisher nicht über sie gewusst, die geheimnisvolle LUGA, kurz für Luxemburger Gartenschau, die im Jahr 2023 auf dem Gebiet der Hauptstadt stattfindet und bei der Luxemburgs grüne Seite so richtig in Szene gesetzt werden soll. Gestern nun gab es einen ersten, konkreten Vorgeschmack auf das, was Besucher und Einwohner von Luxemburg-Stadt in knapp vier Jahren erwartet – und dieser ist recht vielversprechend.

Denn die luxemburgische Variante dessen, was man im Nachbarland Deutschland als Bundes- oder Landesgartenschau kennt, soll deutlich mehr werden als nur eine Ausstellung, wie Landwirtschaftsminister Romain Schneider betonte. Vielmehr gehe es dabei auch um Nation Branding, um Lebensqualität, um Naturerbe, um ein breit gefächertes Handwerk, um Nachhaltigkeit. „Hier wird Luxemburg ein weiteres Schaufenster bekommen, um sich, seine Landwirtschaft und seine Produkte darzustellen.“

Natur pur im Petrusstal

Ausgetragen wird die LUGA an vier verschiedenen Orten auf dem Stadtgebiet – im Petrusstal, im Stadtpark, in den Vororten Grund, Clausen und Pfaffenthal sowie in Kirchberg. Wobei jeweils ein bestimmter Aspekt im Vordergrund steht, wie Christiane Mangan und Pierre Schmidt, Präsidentin und Vizepräsident der eigens für das Event gegründeten Vereinigung LUGA 2023, präzisierten.

Das Petrusstal, in welchem der Akzent auf die natürlichen Elemente gelegt wird, wird dabei als Plattform des wohl größten Projektes fungieren, das im Hinblick auf die LUGA umgesetzt wird: die Renaturierung der Petrus, die seit dem Jahr 1933 in einem künstlichen Betonbett liegt. Bis 2023 soll der erste Abschnitt des Baches wieder natürlich fließen. Während der LUGA soll den Besu-

chern das Prinzip einer solchen Renaturierung denn auch nähergebracht werden. Die Felsmauern, die das Tal umgeben, könnten derweil beispielsweise für vertikale Gärten genutzt werden. Ferner sind Wasserspiele angedacht, aber auch Streetart-Elemente.

Der Park und seine soziale Rolle

Für den Stater Park stellt man sich indes einen Markt mit lokalem Obst und Gemüse vor. Auch sollen die Menschen dort alles über die Geschichte der Rosenzucht im direkt daneben gelegenen Stadtteil Limpertsberg erfahren. Beachtung finden soll aber auch die städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich der Hauptstadt, etwa mit der Tram, die bis dahin am Park vorbeifährt.

Die Vororte und ihr Erbe

In Clausen, Grund und Pfaffenthal stehen das Natur- und das Kulturerbe im Mittelpunkt. Eingebunden wird etwa das Mansfeldschloss mit seinem Garten. Die Brückenpfeiler des Viadukts könnten indes bepflanzt werden, die Kirche im Stadtgrund als Austragungsort für eine Ausstellung dienen.

Besonderes Extra: Der Aquatunnel, eine 900 Meter lange Röhre, die vom Petrusstal aus unter der Stadt hindurch bis ins Pfaffenthal führt, soll ebenfalls eingebunden werden. Normalerweise ist die Unterführung, die in den 1960er-Jahren für das Verlegen eines Abwasserkanals gegraben wurde, für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Durch den Tunnel werden Besucher auf direktem Weg vom Petrus- ins Pfaffenthal – und demnach von einem Schauplatz zum nächsten gelangen.

Stadtentwicklung in Grün

Als vierter Austragungsort fungiert das Kirchberg-Plateau. „Hier liegt der Fokus auf der Stadtentwicklung mit modernen Bebauungsformen, Urban Farming, Fassadenbegrünung und grünen Dä-

chern. Wir beschäftigen uns aber auch mit der Frage, wie die Bepflanzung genutzt werden kann, um für eine bessere Orientierung zu sorgen“, so Pierre Schmidt.

Wie Bürgermeisterin Lydie Polfer betonte, werden mit der LUGA gewissermaßen zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: „Es wird eine Attraktion für Besucher, gleichzeitig ist die LUGA etwas für ‚uns‘. Sie wird dazu dienen, die Lebensqualität der Bürger zu verbessern“, erklärte sie mit Verweis auf die Renaturierung der Petrus. „Das sind alles Dinge, die bleiben werden.“

Zehn Millionen Euro Budget

Anders als in Deutschland, wo oftmals Eintrittskarten erforderlich sind, soll die LUGA übrigens ausschließlich im offenen Raum stattfinden. Angedacht sei laut Christiane Mangan jedoch zum Beispiel, touristische Gesamtpakete mit zusätzlichen Angeboten an die Besucher zu bringen.

Das Budget, das der Vereinigung LUGA 2023 zur Verfügung steht, beläuft sich auf zehn Millionen Euro. Stadt und Staat teilen sich die Kosten, gestern wurde eine entsprechende Konvention unterzeichnet. Mit der Summe werden die Betriebskosten der Vereinigung sowie die Koordination der LUGA finanziert. Ferner werden einige Projekte, wenn sie den noch zu definierenden Kriterien entsprechen, kofinanziert. In diesem Kontext wird in einer nächsten Etappe denn auch ein Projektauftrag gestartet. Minister Romain Schneider zufolge hätten bereits über 200 Vereinigungen Interesse bekundet.

*Wir wollen mehr
sein als nur
eine Blumen-
ausstellung.*

Pierre Schmidt,
Vizepräsident von LUGA 2023

Die LUGA 2023 im Überblick

Die LUGA wird von Mai bis Oktober 2023 an vier Orten auf dem Gebiet der Hauptstadt ausgetragen – im Petrusstal, im Stadtpark, in den Vororten Grund, Clausen und Pfaffenthal sowie auf dem Kirchberg-Plateau. Besucher sollen sich zu Fuß von einem Ort zum nächsten bewegen können – deshalb ist geplant, den Aquatunnel, der einmal quer unter der Stadt hindurchführt, während der Veranstaltung zu öffnen.

Mit der LUGA werden mehrere Ziele verfolgt. Sie dient einerseits der Förderung eines ökologischen Urbanismus, des Gartenbaus und der Landwirtschaft. Darüber hinaus geht

es dabei aber auch um Nation Branding, darum, das Land mit seiner kulturellen und touristischen Diversität positiv darzustellen. Eine solche Gartenschau hat es in Luxemburg bisher noch nie gegeben. Ursprünglich sollte sie bereits 2020 stattfinden. Mit der LUGA 2023 wird nun ein lang gehegter Wunsch der Fédération horticole luxembourgeoise erfüllt.

„LUGA“ war in einem ersten Moment übrigens lediglich als Arbeitstitel angedacht, wie die Verantwortlichen gestern verrieten. Es könne demnach gut sein, dass die Luxemburger Gartenschau im Zuge ihrer Entstehung noch umbenannt wird.



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

TOURISMUS UND GASTRONOMIE

Mit dem Cabriobus ins Ösling

Neue Hop-on-Hop-off-Buslinie bietet Gästen eine Fahrt von der Hauptstadt bis nach Vianden

Von Rosa Clemente

Luxemburg. 10.20 Uhr in Kirchberg. Die Sonne scheint bei kühlen 16 Grad. Von der sonst so üblichen Hektik im hauptstädtischen Wirtschaftsviertel ist nicht viel zu sehen. Der Verkehr fließt. Auf dem Quai 1 B an der Avenue J.F. Kennedy gegenüber der Tramhaltestelle Rout Bréck-Pafendall warten neben Tourismusminister Lex Delles bereits ein Dutzend Menschen gespannt auf den grünen Minibus mit bis zu 22 Sitzplätzen, der zeitgleich über den Pont Grande-Duchesse Charlotte herannaht.

Bei dem kleinen Bus mit Cabriodach handelt es sich um die neue Hop-on-Hop-off-Tourbuslinie, die „Nature & Castle Line“, die im Juni in Betrieb genommen wurde und gestern offiziell vorgestellt wurde.

Entstanden ist sie in Zusammenarbeit mit den regionalen Touristenbüros Müllerthal und Eisléck und wird vom Tourismusministerium unterstützt. Noch bis November nimmt die neue Sightseeing-Linie Touristen und Einwohner, die ihren Urlaub lieber daheim verbringen, auf eine Besichtigungstour bis ins Eisléck mit.

Ziel ist es, mit einer einzigen Buslinie sowohl Teile des Ostens als auch des Nordens des Landes besichtigen zu können. Die Passagiere können bequem aus ihren Sitzen heraus sich unter anderem die Stadt Luxemburg, die Müllerthal-Region sowie die Städte Echternach, Befort und Vianden anschauen. Infos erhalten sie via Audioführer in vier verschiedenen Sprachen, der Auskunft über die

Sehenswürdigkeiten und die jeweiligen Haltestellen gibt.

„Das vereinfacht vielen Touristen das Leben, die sonst auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen mussten, um diese Teile des Großherzogtums zu entdecken. Jetzt können sie an einem Tag mit dem kleinen Cabriobus viele attraktive Orte besuchen“, erklärt Luc Reis, Direktor des Unternehmens Moyocci, Mitglied der Sales-Lentz-Gruppe, das den Busdienst gewährleistet.

Von Schlossbesichtigungen bis hin zu Kajakfahrten

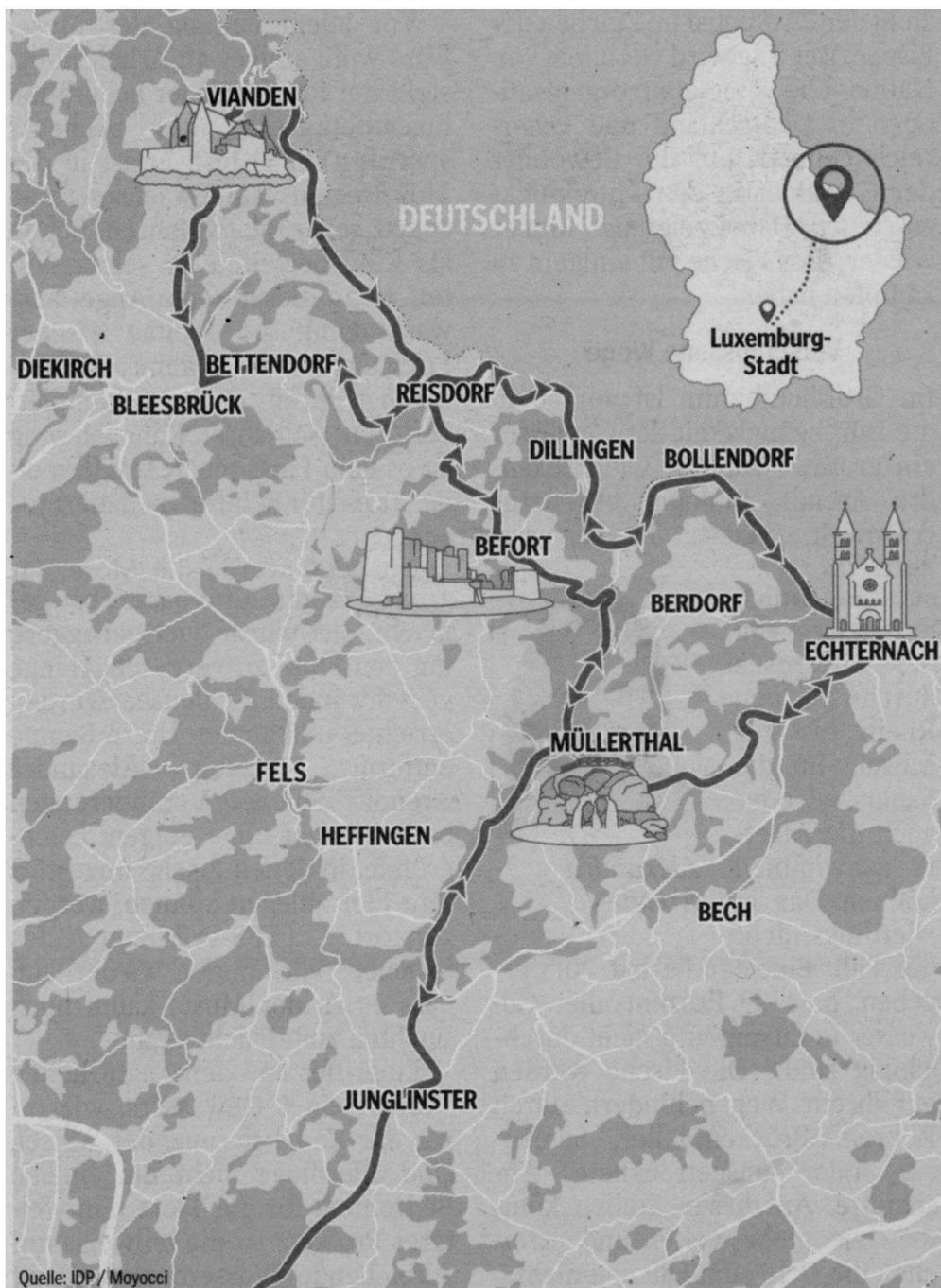
Ingesamt werden seit Juni zwei Touren angeboten (siehe Karte), die sich an mehreren Streckenabschnitten schneiden: Die erste Tour verläuft von Luxemburg-Stadt über Befort bis nach Vianden und dann über Echternach wieder zurück in die Hauptstadt. Der Bus der zweiten Tour verkehrt in entgegengesetzter Richtung – zuerst über Echternach nach Vianden, dann über Bettendorf und Befort wieder zurück nach Luxemburg-Stadt. Aussteigen können die Gäste an mehreren Haltestellen: So können sie im Müllerthal die Natur um den Schiessentümpel entdecken oder an der Heringer Mühle eine Pause einlegen. In Befort kann das historische Schloss besichtigt werden oder es wird Halt in Dillingen gemacht, um von dort aus mit dem Kajak über die Sauer bis nach Echternach zu paddeln.

Allerdings müssen sich die Passagiere im Voraus bereits gut überlegen, wann genau sie aussteigen möchten, da es anders als bei den Hop-on-Hop-off-Bussen in

der Hauptstadt bei der „Nature & Castle Line“ zu langen Wartezeiten kommen kann, bis der nächste Bus eintrifft. So muss ein Gast, der von Luxemburg-Stadt mit der ersten Tour (Befort-Vianden-Echternach) losgefahren ist und in Befort aussteigt, um das Schloss zu besichtigen, dort rund drei Stunden warten, bis der nächste Bus kommt, der dieselbe Strecke befährt. Alternativ kann der Reisende aber auch nach knapp anderthalb Stunden den Bus der zweiten Tour (Echternach-Vianden-Befort) nehmen. Damit würde er aber die bereits hingelegte Strecke einfach wieder zurückfahren und somit nicht bis nach Vianden kommen.

Dieser Mangel an Flexibilität bei der Zahl der Abfahrten scheint Interessierte allerdings nicht davon abzuhalten, das neue Tourismusangebot zu nutzen. „Circa 1100 Passagiere sind seit Inbetriebnahme der neuen Linie bereits mitgefahren. Das ist eine sehr positive Bilanz für uns, da wir uns derzeit noch in einer Testphase befinden. Es wird sich in den kommenden Wochen zeigen, wie wir das Angebot noch verbessern können“, so Luc Reis.

Bereits fest steht, dass an der angebotenen mehrsprachigen Audioführung gearbeitet werden muss, da diese teilweise noch einige technische Fehler aufweist. Alles in allem aber ist der grüne Hop-on-Hop-off-Bus mit Cabriodach eine abwechslungsreiche Alternative für jene, die ihren Horizont über die Grenzen der Hauptstadt hinaus erweitern möchten.



Wichtige Informationen

Die Haltestellen:

- Luxemburg (Boulevard de la Pétrusse; Al Avenue; Quai 1 B)
- Müllerthal (Schiessentümpel; Heringer Millen; Vugelsmillen)
- Befort
- Reisdorf
- Vianden (Gare; Place Engelmann; Schloss)
- Blesbrück
- Bettendorf
- Reisdorf
- Dillingen
- Echternach

Abfahrtort und Uhrzeiten:

Noch bis zum 4. November fährt der Cabriobus täglich um 9, 10, 12, 13, 15 und 16 Uhr von der Haltestelle in Luxemburg-Stadt am Boulevard de la Pétrusse hinter dem Spuerkeess-Gebäude ab. Die letzte Abfahrt zurück in die Hauptstadt erfolgt um 19 Uhr in Vianden.

Unterschiedliche Tarife:

Tickets für die Besichtigungsfahrten gibt es online auf www.moyocci.com oder auf www.sightseeing.lu oder in einer der offiziellen Verkaufsstellen. Die Tarife variieren je nach Alter der Gäste: Kleinkinder bis drei Jahre fahren kostenlos mit; von drei bis 15 Jahre – 14 Euro; ab 16 Jahre – 24 Euro. Mehr Informationen sind zu finden unter:

► www.sightseeing.lu

Hüpf einfach mal auf den grünen Bus

Tourismusminister Lex Delles testet „Hop On-Hop Off - Nature & Castle Line“

LUXEMBURG Bereits seit Juni ist sie in Betrieb: Die neue „Nature & Castle Line“, eine Buslinie, die nach dem Prinzip von „Hop On-Hop Off“ funktioniert und von „moyocci - Moments of your Choice“ ins Leben gerufen wurde - einfach da aussteigen, wo es einem gefällt und die Natur oder die Sehenswürdigkeit bestaunen. Bis zum 4. November wird die Linie bedient, die ihren Startpunkt am Boulevard de la Pétrusse vor der „Spuerkeess“ in der Hauptstadt hat.

In Anwesenheit von Tourismusminister Lex Delles (DP) wurde gestern Mittag die Linie offiziell in Betrieb genommen.

15 Stationen

15 Stationen werden dann von der Linie angefahren, die erste ist das Pétrusse-Tal. Weiter geht es in die „Al Avenue“ Richtung „Roud Bréck-Pafendall Quai 1B“ und den „Schiessentümpel“ im Müllerthal. Ferner sind Haltepunkte „Cascades/Touristcenter Heringer Millen“, „Vugelsmillen“ oder auch Befort-Centre/„Op der Gare“ und Reisdorf-Centre/„Bei der Gare“, wo es dann Richtung Vianden, Bettendorf, „Déiljen“ zur 15. Station in Echternach/„Gare Centre“ geht. Mit dieser neuen Verbindung ist es möglich, sich die Natur und auch historische Highlights im Großherzogtum anzusehen.

12



Minister Delles (3.v.r.) mit den Verantwortlichen der Branchen vor dem grünen Hop On-Hop Off Bus, den bereits rund 1.100 Kunden benutzt haben

Foto: Editpress/A. Lomme

Schengen verstärkt Präsenz im Tourismus

DREILÄNDERECK Possenhaus, grenzüberschreitende Kooperation und Schloss

Wiebke Trapp

Rund 470 Kinder werden im Sommer an drei Standorten in Schengen in die Schule gehen, das sind etwas mehr als in der Nachbargemeinde Mondorf. Schengen ist durch die mit vielen Zwischenstopps durchgeführte Fusion fast unbemerkt zu einer ernst zu nehmenden Größe herangewachsen. Das gilt nicht für die Einwohnerzahl von rund 5.000, die Gemeinde baut auf ihr touristisches Potenzial.

Schengen kennt jeder, die Aussage gilt weltweit. Viele kommen genau deshalb in das „Muselduerf“, wie die Einheimischen es liebevoll nennen, und schnuppern im Dreiländereck zwischen Frankreich, Deutschland und Luxemburg europäische Luft. Sei es im Europa-Museum direkt am Moselufer, sei es bei einem Spaziergang entlang des Flusses oder bei einem Wein auf der schwimmenden Plattform, wo es noch andere regionale Produkte zu kaufen gibt. Die Gemeinde ist sich ihres touristischen Potenzials bewusst. 2015 erst hat sie den Pachtvertrag eines privaten Betreibers für den Campingplatz in Schwebsingen gekündigt, um das Gelände in Zukunft in Eigenregie betreiben zu können. Ein europäischer Ruderstützpunkt hat sich dazugesellt und veranstaltet mit internationaler Beteiligung Ruderregatten.

Possenhaus bekommt neues Konzept

Da liegt es in der Logik, dass sich die Gemeindeverantwortlichen beim zweiten Museum in Ufernähe Fragen stellen. Knapp 1.000 Besucher hatte „A Possen“ in Bech-Kleinmacher im letzten Jahr, heißt es aus dem Remerschener Rathaus. Rund 23.000 Euro beträgt der jährliche Anteil

der Gemeinde an den Funktionskosten des Ausstellungsbetriebs, der auf „Folklore, antikes Spielzeug und Weingeschichte“ spezialisiert ist, wie es auf der Internetseite heißt. Der Staat schießt ebenfalls Geld dazu, den weitaus größeren Teil. Noch einmal 20.000 Euro hat der Gemeinderat in der letzten Sitzung Mitte Juli genehmigt, um jemanden zu engagieren, der ein neues Konzept für das Haus ausarbeitet.

„Da steht ein immens schönes Gebäude“, sagt Schengens Bürgermeister Michel Gloden. „Da muss man sich fragen: Warum sollen Touristen dorthin kommen und was wollen sie sehen?“ Die „Sammlung von alten Puppen, Teddybären, Miniatur-Eisenbahnen und anderem Spielzeug aus vergangenen Zeiten“, wie die Museumsseite dies ankündigt, sei es sicher nicht, sagt Gloden und spricht für seine Kollegen aus dem Gemeinderat. Deshalb soll die Ausstellung neu gedacht werden, ein neuer konzeptioneller und vielleicht publikumsträchtigerer Ansatz wird gesucht. „Es soll nachher so sein, dass die Besucher extra ins Possenhaus fahren, um es zu besichtigen und nicht mehr nur ‚zufällig‘ vorbeikommen“, sagt der Schengener Rathauschef.

Grenzenlose Zusammenarbeit

Ausbauen will Schengen auch das seiner Lage entsprechende eigene Erleben der „Grande Région“. Symbolträchtig am Europatag im Mai hat die Gemeinde eine Absichtserklärung für die engere Zusammenarbeit im Tourismus mit zwölf Gemeinden aus dem Dreiländereck unterzeichnet. „Ich sage immer, die Mosel ist kein Grenzfluss“, sagt Gloden, „sondern ein Fluss, der diese Region miteinander verbindet.“ Den Anfang soll eine gemeinsa-

me Internetseite machen, der den Einwohnern des Gebietes die Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen jenseits der in Schengen zusammenfließenden nationalen Grenzen näher bringt. „Ich bin viel in der Region unterwegs und ich weiß das“, sagt Gloden, „aber viele Leute wissen es nicht.“ Das soll sich praktisch und alltagstauglich ändern. Das Projekt steckt zwar noch in den Kinderschuhen, verspricht aber Dynamik.

Bleibt noch ein weiterer Punkt, der niemandem in Schengen, der den Tourismus vorantreiben will, gefällt: das Schloss. Seit fünf Jahren schlummert es leer und ungenutzt am Moselufer vor sich hin. Der jetzige Besitzer, die international als Anbieter von Büroflächen agierende Regus-Gruppe, hat die Pläne, daraus ein Konferenz- und Seminarzentrum zu machen, nie umgesetzt. Zwischenzeitlich hatte 2018 der damalige LSAP-Arbeitsminister Nicolas Schmit zusammen mit der für den Tourismus zuständigen LSAP-Staatssekretärin Francine Closener den Plan, daraus ein „Ausbildungshotel“ machen zu wollen, entwickelt. Passt jedoch nichts.

Neuerdings kursiert allerdings das Gerücht, für das Schloss sei ein Käufer gefunden. „Wir wissen, dass ein privater Investor Interesse an dem Gebäude hat“, bestätigt Tourismusminister Lex Delles (DP). Für welche Nutzung, ist nicht bekannt. Bezüglich jeglicher Spekulation, das Ministerium hätte ebenfalls Interesse, bezieht Delles klar Position: „Wir haben kein Interesse daran, es zu kaufen, instand zu setzen und dann zu einem niedrigen Preis weiterzuvermieten.“ Das sei gegenüber Mitbewerbern im Tourismus „unfair“, so der Tourismusminister. Die Zukunft des Gebäudes also noch nicht entschieden.

CNN setzt Schloss Vianden das Krönchen auf

Laut dem amerikanischen Nachrichtensender gehört das Bauwerk zu den weltweit schönsten seiner Art

Vianden. Was in Luxemburg schon länger gewusst ist, scheint sich also nun auch international herumzusprechen: Das Schloss Vianden gehört zu den beeindruckendsten Bauten der Welt. In einem Artikel auf „CNN travel“ wurden kürzlich die schönsten Schlösser der Welt gekürt.

Insgesamt finden sich 21 faszinierende Gemäuer auf der Liste wieder, darunter das imposante Schloss Neuschwanstein in Bayern, der farbenfrohe Pena Palast in

Portugal und das rustikale Edinburgh Castle in Schottland. Zwischen diesen weltbekannten Prachtbauten findet sich ein Schloss, das wohl nur in Luxemburg jeder kennt: Das Schloss Vianden.

CNN-Journalist Joe Yogerst beschreibt die Burg im Norden des Landes als das „spektakulärste“ Schloss Luxemburgs – kein schlechtes Ergebnis für ein Gebäude, das über 1000 Jahre auf

dem Buckel hat und sich mit eleganten Anwesen wie dem Schloss in Colmar-Berg oder dem Palais in Luxemburg-Stadt messen muss. „Trotz seiner geringen Größe kann das Großherzogtum Luxemburg mit einer großen Menge an Burgen aufwarten – mehr als 50 Schlösser verteilen sich über eine Fläche, die kleiner ist als die Londoner Metropolitan Area“, schreibt Yogerst.

Ein paar Sätze zu der Geschichte von Schloss Vianden sind im

Artikel auch zu lesen: „Es kombiniert Elemente aus der Romanischen-, der Gotischen- und der Renaissancearchitektur und befand sich bis 1977 in royalen Händen, bevor der Großherzog es an den Staat übergab.“

Über die internationale Anerkennung freute sich unter anderem auch Vizepremierminister Etienne Schneider, der den CNN-Artikel am Mittwoch auf Twitter teilte. SC



GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

VERSCHIEDENES

Schock und Solidarität

In den Stunden nach dem Tornado zeigt sich das wahre Ausmaß der Naturkatastrophe

Niederkerschen/Petingen. Es ist ein Bild der Verwüstung, das sich derzeit in vielen Teilen der Gemeinden Käerjeng und Petingen bietet. In den Tagen nach dem Tornado zeigt sich: Viele Menschen haben am Freitagabend durch die Naturkatastrophe innerhalb von wenigen Minuten alles verloren.

Insgesamt wurden 19 Personen verletzt, eine unter ihnen befindet sich weiterhin in einem kritischen Zustand. Zudem wurden 314 Häuser beschädigt, an 90 klaffen große Löcher im Dach oder die Bedeckung wurde komplett abgerissen. Mehrere Häuser sind unbewohnbar.

In den betroffenen Regionen waren das gesamte Wochenende über Hunderte Menschen im Einsatz, um aufzuräumen und erste Reparaturarbeiten durchzuführen. Primäres Ziel war es dabei, die offenen Dächer abzudecken und zu vermeiden, dass noch weitere Schäden entstehen.

Um möglichst schnell voranzukommen, arbeiteten Mitglieder der Rettungsdienste, der Armee aber auch von privaten Unternehmen zeitgleich an bis zu 15 Häusern. Zudem zeigten viele Privatpersonen Solidarität und boten spontan ihre Hilfe an.

Am Samstagnachmittag begaben sich unter anderem Großherzog Henri, Premi-

erminister Xavier Bettel und Innenministerin Taina Bofferding vor Ort, um sich einen Eindruck über die Situation zu verschaffen und den betroffenen Menschen ihr Mitgefühl auszudrücken.

Die Gefahr, die in Niederkerschen von einer unter Spannung stehenden Stromleitung ausging, die sich über Häuser gelegt hatte, wurde unterdessen gebannt. Die angrenzenden Unternehmen können demnach ihren Betrieb wieder aufnehmen. Zudem konnten auch die Hauptverkehrsachsen wieder geöffnet werden. **SH**

Schnelle Hilfe für Betroffene

Viele Menschen haben am Freitagabend durch den Tornado innerhalb von ein paar Minuten alles verloren. Wie Premierminister Xavier Bettel am Samstagabend nach einem außerordentlichen Ministerrat erklärte, sei es wohl noch zu früh, um den Gesamtschaden zu beziffern, dennoch versprachen er und Innenministerin Taina Bofferding, den betroffenen Men-

schen schnellstmöglich zu helfen.

Die Regierung sei zwar keine Versicherung, werde dennoch niemanden im Regen stehen lassen, so Bettel. Wie dies bereits nach den Überschwemmungen im Müllerthal der Fall war, werden Betroffene von heute an auf den Internetseiten des Familienministeriums, des Wohnungsbauministeriums (Privatperso-

nen) sowie dem Wirtschaftsministerium (Unternehmen) Formulare vorfinden, über die sie eine finanzielle Hilfe beantragen können. Über zusätzliche finanzielle Hilfen kann zudem das Haut-Commissariat à la protection nationale entscheiden.

Wie die Regierung weiter erklärte, habe sich auch die Sparkasse bereit erklärt, Betroffenen Geld zu leihen, ohne dass diese hierfür Zinsen zahlen müssen. **SH**

Vor dem Nichts

Hunderte Menschen von Tornadoschäden betroffen – 19 Personen verletzt

Von **Sophie Hermes**
und **Diana Hoffmann**

Petingen/Niederkerschen. „Für sehr viele Menschen ist die Lage dramatisch.“ Innenministerin Taina Bofferding war am Samstagabend anzusehen, dass sie die Bilder der Verwüstung, die der Tornado in den Gemeinden Petingen und Käerjeng hinterlassen hat, markiert haben. Und die Realität sei noch schlimmer, als dies auf den Bildern zu sehen sei, erklärte sie.

Insgesamt waren 19 Personen verletzt worden. Zwei befanden sich gestern weiterhin im Krankenhaus, eine davon, die zum Zeitpunkt des Tornados einen Herzinfarkt erlitten hatte, in einem kritischen Zustand.

Wie Bofferding, die ebenso wie Premier Xavier Bettel den Urlaub abgebrochen hatte, um sich in die betroffenen Regionen zu begeben, nach einem kurzfristig einberufenen außerordentlichen Ministerrat am Samstagabend erklärte, seien zwischen Freitag- und Samstagabend rund 1 000 Anrufe unter der Notrufnummer eingegangen. In diesem Zeitraum sei zudem die eigens wegen des Tornados eingerichtete Hotline (80 02 80 80) 380 Mal kontaktiert worden.

Rund 24 Stunden nach dem Tornado habe man sich einen Überblick verschaffen können, so Bofferding am Samstagabend. Demnach sind 314 Häuser durch den Tornado zu Schaden gekommen. An rund 90 Häusern wurden die Dächer schwer beschädigt.

15 Häuser zugleich abgearbeitet

Die Rettungsdienste haben die beschädigten Häuser am Wochenende inspiziert und erste Notmaßnahmen durchgeführt. „In den vergangenen Stunden wurde sehr viel gearbeitet“, so die Innenministerin. Mit den Arbeiten waren neben insgesamt rund 400 Helfern des Corps grand-ducal d'incendie et de secours (CGDIS)

auch 44 Mitglieder der Armee und viele Gemeindearbeiter beschäftigt. Zudem hatten mehrere Handwerksbetriebe sich spontan dazu bereit erklärt, sich an den Reparaturarbeiten zu beteiligen. Vor Ort waren des Weiteren 40 Polizisten im Einsatz, um die betroffenen Gebiete abzusichern.

Laut CGDIS erlaubten die zur Verfügung stehenden Mittel es, gleichzeitig an bis zu 15 Häusern zu arbeiten. Da die Anfrage nach Einsätzen gestern signifikant zugenommen habe, seien die Teams vor Ort verstärkt worden. Bis in die Nacht hinein waren 180 Feuerwehrleute aus 25 Corps und drei Spezialeinheiten im Einsatz.

Primäres Ziel war es, zu vermeiden; dass noch mehr Schaden entsteht. Am Samstagvormittag hatte Arbeitsminister Dan Kersch, der die Leitung der Cellule de crise übernommen hatte, während Bofferding und Bettel noch im Ausland weilten, erklärt, dass der Bevölkerung 6 400 Quadratmeter an Planen bereitgestellt wurden, um die Häuser abzudecken.

Die Aufräum- und Wiederaufbauphase werde sich jedoch noch über Wochen hinziehen, so CGDIS-Generaldirektor Paul Schroeder. Um festzustellen, welche Häuser für längere Zeit unbewohnbar bleiben, sind in den betroffenen Regionen derzeit zudem Statiker im Einsatz.

In der Nacht auf Sonntag mussten 57 Menschen – 26 aus Petingen und 31 aus der Gemeinde Käerjeng – in Notunterkünften untergebracht werden. Diese Zahl könnte in den kommenden Tagen schwanken. Zum einen dürfen einige Menschen in ihre Häuser zurück, zum anderen gibt es jedoch auch Personen, die in einer ersten Phase bei Bekannten untergekommen waren, nun aber eine andere Bleibe suchen. Hinzu kommen Menschen, die bis zum Wochenende in Urlaub waren.

Die Regierung bittet Personen, die eine Notunterkunft brauchen, die Hotline 80 02 80 80 anzurufen. Dies gilt auch für Menschen, die psychologische Unterstützung brauchen.

Verkehr rollt wieder

Die Innenministerin konnte am Tag nach dem Tornado allerdings auch Entwarnung geben, was jene Stromleitung betrifft, die sich in Niederkerschen über die Dächer von Häusern gelegt hatte, nachdem die Pylone vom Wind regelrecht abgeknickt worden waren. Noch am Samstagmorgen galt sie als Gefahrenquelle. Zwar war die Elektrizität abgeschaltet worden, da die Kabel jedoch unter extremer Spannung standen, bestand das Risiko, dass diese reißen.

„Die Gefahr ist beseitigt“, so Bofferding am Samstagabend. Demnach konnten nicht nur die angrenzenden Unternehmen gestern beziehungsweise heute ihren Betrieb wieder aufnehmen, auch die Hauptverkehrsachsen – etwa der Kreisverkehr Biff – konnten wieder geöffnet werden. Dennoch ist mit Behinderungen zu rechnen.

Ihren Dank wollten die Minister jedoch auch jenen Menschen ausdrücken, die in den vergangenen Stunden Solidarität mit den Betroffenen gezeigt haben. Nicht nur seien Hunderte Einsatzkräfte vor Ort gewesen, sondern auch „1 000 anonyme Menschen, die einfach helfen wollten“, so Xavier Bettel. Bettel betonte zudem, dass die Solidarität den Geschädigten geholfen habe, die Hoffnung nicht zu verlieren.

● *Die Realität ist
schlimmer, als dies
auf den Bildern
zu sehen ist.*

Innenministerin Taina Bofferding

15 Minuten

WETTER Tornado hält Behörden und Hilfskräfte auf Trab

Nico Wildschutz,
Marco Goetz

In nur 15 Minuten zerstörte der Tornado am Freitagabend Häuser, Autos und Strommasten. Das ganze Wochenende über waren Behörden, Soldaten und Feuerwehrleute im Einsatz. Die Regierung kündigte derweil finanzielle Hilfen an. Von 17.35 bis 17.50 Uhr: In gerade einmal 15 Minuten hinterließ der Tornado, der am Freitagabend durch den Südwesten des Landes fegte, eine Schneise der Zerstörung. Premierminister Xavier Bettel (DP), der seinen Urlaub abbrach, um sich vor Ort zu begeben, sprach von Bildern, „die man nur aus Filmen kennt“.

Die Regierung reagierte schnell. Bettel entschied gemeinsam mit Innenministerin Taina Bofferding (LSAP), eine Krisenzelle einzurichten, um die Rettungs- und Hilfsarbeiten zu koordinieren. Weil beide Minister sich zu dem Zeitpunkt im Urlaub befanden, übernahm Arbeitsminister Dan Kersch in einer ersten Phase den Vorsitz der Krisenzelle.

Bereits in den ersten Stunden gingen über 1.000 Anrufe bei der Notrufzentrale ein. 19 Personen wurden verletzt, davon zwei schwer. 60 Personen durften die Nacht nicht in ihrem Haus verbringen. Einige kamen im Hotel unter, während andere bei Verwandten und Freunden schliefen.

In der Nacht trat noch ein weiteres Problem auf: Einige Perso-

nen versuchten, die Häuser zu plündern. Deswegen beschloss die Regierung, die Polizeipräsenz zu verstärken. Die Polizisten, die in beiden Ortschaften patrouillieren, werden wohl auch die nächsten Tage noch dort bleiben.

Am Samstag hatte sich der erste Schock gelegt. Die Aufräumarbeiten konnten beginnen. Soldaten der Armee begaben sich vor Ort, um die Feuerwehrleute und Hilfskräfte zu unterstützen. Zahlreiche Freiwillige, darunter Privatpersonen und Unternehmen, boten spontan ihre Hilfe an.

Ein weiteres Sicherheitsrisiko beschäftigte die Behörden am Samstag: Mehrere Hochspannungsleitungen von ArcelorMittal waren beschädigt worden. Der Strom wurde zwar gleich ausgeschaltet, weil die Leitungen noch gespannt waren, sie hätten aber reißen und um sich peitschen können. Ein Spezialteam konnte die Gefahr aber im Laufe des Tages neutralisieren.

Finanzielle Hilfen vom Staat

Am Samstagnachmittag traf Premier Xavier Bettel gemeinsam mit Innenministerin Bofferding und Großherzog Henri ein, um sich ein Bild der Lage zu machen und mit Betroffenen zu reden. „Das ist eine Situation, die man sich nicht vorstellen kann“, meinte er im Nachhinein.

Am Samstagabend beschloss

die Regierung bei einem außergewöhnlichen Treffen, finanzielle Hilfen für die Betroffenen zur Verfügung zu stellen. „Wir sind bereit, unsere Verantwortung zu übernehmen“, sagte Xavier Bettel. Die Regierung könne die Versicherungen nicht ersetzen, doch „wir werden niemanden im Regen stehen lassen“. Privatpersonen finden die entsprechenden Formulare auf den Internetseiten des Familien- und des Wohnungsbauministeriums. Auf der Seite des Wirtschaftsministeriums befinden sich die Formulare für die Unternehmen. Die ACA, der Verband der Versicherungsgesellschaften, sicherte ihren Kunden Unterstützung zu.

Auch Innenministerin Taina Bofferding, die nach ihrer Rückkehr aus dem Urlaub die Leitung der Krisenzelle übernahm, zeigte sich sichtlich geschockt. Sie rief die Betroffenen auf, sich bei der eingerichteten Hotline zu melden, wenn sie psychologische Hilfe wünschen. „Dafür braucht man sich nicht zu schämen“, sagte sie. Das sei eine normale Reaktion. Paul Schroeder, der Generaldirektor der Einsatz-Zentralstelle CGDIS, ging seinerseits davon aus, dass die Aufräumarbeiten noch Tage dauern würden. Gestern Abend waren jedenfalls noch Hunderte Feuerwehrleute im Einsatz. Sie hatten es gegen 19 Uhr gerade einmal geschafft, die Hälfte aller angeforderten Einsätze durchzuführen.

Saar-Helfer in Luxemburgs Tornado-Gebiet

SAARBRÜCKEN/MAINZ (ko) Nach dem Tornado im Südwesten Luxemburgs sind seit Montagmorgen insgesamt 90 Einsatzkräfte des Technischen Hilfswerks (THW) aus dem Saarland und Rheinland-Pfalz in den betroffenen Gemeinden im Einsatz. Das THW Saarland entsendet 65 Helfer aus den sechs Ortsverbänden Perl/Obermosel, Mettlach, St. Wendel, Nohfelden, Saarwellingen und St. Ingbert und einen großen Kran. Markus Tröster, Sprecher des THW Saarland: „Der Luxemburger Katastrophenschutz ist sehr dankbar, dass wir helfen und auch mit drei Diplom-Bauingenieuren aus dem Saarland fachlich beraten. Unser Fokus liegt darauf, abgedeckte Dächer zu reparieren und mit Notverglasungen und Absicherungen das Leben und das Hab und Gut der Anwohner vor Plünderungen und Nässe zu schützen.“

Für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte aus Deutschland sei der Auf-

enthalt eine wertvolle Erfahrung, denn viele würden die Auswirkungen eines Tornados nur aus dem Lehrbuch kennen. Der Tornado hatte am Freitagabend innerhalb von wenigen Minuten in den Orten Petingen und Käerjeng großen Schaden angerichtet. 19 Menschen wurden verletzt.

Markus Tröster, der gestern vor Ort war, zeigte sich betroffen von den Kräften, mit denen der Tornado gewirkt hat: „Als wir sahen, dass Splitter von Schieferplatten in einer Hauswand steckten, konnten wir erahnen, was da am Freitagabend los war.“ Größte Herausforderung für die Helfer am gestrigen Montag: Ein Wellblechdach abzutragen, das Autofahrer und Fußgänger in der Ortsdurchfahrt von Petingen gefährdete, wo nach Trösters Einschätzung jedes zweite Haus durch den Tornado verursachte Schäden aufweist.

Größtes Problem des THW und des Katastrophenschutzes ist der-

zeit der immer wieder auftretende Starkregen. Tröster: „Wir müssen die Aufräumarbeiten immer wieder unterbrechen, auch um unsere Leute vor Unfällen zu schützen.“ Gestern Abend sollte ein Großteil der Helfer abgelöst werden, denn die Freiwilligen waren seit den frühen Morgenstunden im Großherzogtum im Einsatz. Das Ende des Einsatzes sei nach derzeitigem Stand für den heutigen Dienstag geplant.

Aus dem THW Ortsverband St. Ingbert sind zum Beispiel ein Bau fachberater und ein Trupp aus Spezialisten mit einem Einsatzstellen-Sicherungssystem (ESS) im Einsatz. Mit dem ESS werden unter anderem einsturzgefährdete Gebäude überwacht und die Rettungskräfte frühzeitig vor Gefahren gewarnt. Das THW St. Ingbert verfügt als einziger Ortsverband im Saarland über ein ESS.

Luxemburg fordert Hilfe in Region an

Nach Tornado: 80 Helfer des Technischen Hilfswerks im Großherzogtum im Einsatz.

VON ROLF SEYDEWITZ

LUXEMBURG/TRIER Nach dem Tornado im Südwesten Luxemburgs sind seit Montag mehrere Dutzend Fachleute des Technischen Hilfswerks aus der Region Trier an den Sicherungsarbeiten beteiligt. Die THW-Kräfte seien am Sonntagabend vom luxemburgischen Katastrophenschutz angefordert worden, sagte eine Sprecherin unserer Zeitung. Die rund 80 ehrenamtlichen Kräfte sind demnach in kleinen Teams von bis zu fünf Leuten unterwegs, um die teils schwer beschädigten Dächer in den betroffenen luxemburgischen Orten zu begutachten und zu reparieren. Zu jedem Team gehört nach Anga-

ben der Sprecherin auch ein Bau fachberater. Die Kosten für den Einsatz würden vom Großherzogtum übernommen. Aus der Region Trier sind THW-Kräfte aus Trier, Saarburg, Bitburg, Hermeskeil und Prüm im Einsatz.

Bei dem Unwetter am Freitagabend waren in den westlich von Luxemburg-Stadt gelegenen Ortschaften Petingen und Kaerjeng über 300 Gebäude beschädigt worden. Etwa 20 Personen wurden verletzt. Der Deutsche Wetterdienst hatte schon am Freitagabend bestätigt, dass es sich bei dem zerstörerischen Wind um einen Tornado gehandelt hatte.

Seit Montag können Betroffene finanzielle Unterstützung bean-

tragen. Die Höhe richte sich nach der Schwere des Schadens und dem Einkommen des Antragstellers, hieß es. Die luxemburgische Regierung hatte angekündigt, den Unwetteropfern rasch zu helfen.

Der Einsatz der aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland kommenden THW-Helfer soll voraussichtlich am Dienstag beendet sein. Er könne aber auch bei Bedarf verlängert werden, sagte die Sprecherin unserer Zeitung.

Für gestern Nachmittag hatte der luxemburgische Wetterdienst Meteolux vor örtlichen Unwettern mit starken Windstößen bis zu 75 Stundenkilometern gewarnt. Von neuen Schäden war aber zunächst nichts bekannt.

Luxembourg - Horesca / Tourisme / Loisirs

Studie: Luxemburg behindertenfreundlichste Hauptstadt Europas

VON CLAUDE MOLINARO

LUXEMBURG (tgb1) Das Vergleichsportal „Compare the market“ hat 38 europäische Städte auf ihre Behindertenfreundlichkeit untersucht. Luxemburg landete dabei vor Berlin, Stockholm und Oslo auf Platz eins. Um aber Missverständnisse zu vermeiden, eines gleich vorweg: Dieser erste Platz bedeutet nicht, dass in Luxemburg alles perfekt in puncto Behindertenfreundlichkeit wäre. Es handelt sich lediglich um einen Vergleichstest mit anderen 37 Städten in Europa, in dem vor allem behindertengerechtes Reisen untersucht wurde: Wie einfach kann zum Beispiel ein rollstuhlfahrender Tourist Luxemburg besichtigen?

Aus der Untersuchung geht hervor, dass Luxemburg über den höchsten Prozentsatz an behindertengerechten Zimmern verfügt: 18 Prozent. 33,33 Prozent der Attraktionen haben Rollstuhlzugang; nur Berlin und Bratislava haben mit rund 35 Prozent in diesem Bereich eine bessere Quote vorzuweisen. Auf die Plätze zwei bis fünf kamen bei dem Vergleich die Städte Berlin, Stockholm, Oslo und Bern. Am schlechtesten schnitten Chisinau (Moldawien) und Kiew (Ukraine) ab. 2018 erhielt Luxemburg bereits den dritten Preis beim „Access City Award“. Grund dafür waren die Anstrengungen der Stadtverwaltung, das öffentliche Verkehrssystem möglichst für alle zugänglich

zu machen. Dafür wurde geprüft: Sind die Übernachtungsmöglichkeiten behindertengerecht? Ist der Zugang zu touristischen Attraktionen barrierefrei? Verfügt die Stadt über einen behindertengerechten Flughafen? Und: Ist das Thema eine Priorität für den Stadtrat? Für den „Access City Award“ ist dabei wichtig, inwiefern sich die Stadt bemüht, die Lebensqualität ihrer Bevölkerung zu verbessern und sicherzustellen, dass alle – unabhängig von Alter, Mobilität und Fähigkeiten – gleichberechtigten Zugang zu den Ressourcen und Angeboten der Stadt haben.

Der Autor ist Redakteur beim Luxemburger Tageblatt

Trierischer Volksfreund du 23.07.2019 / page 14

Luxembourg - Horesca / Tourisme / Loisirs

Mensch, Bettel!

Luxemburgs Premierminister **Xavier Bettel** (46) ist am Montag als Stadtführer unterwegs gewesen. In Luxemburg-Stadt zeigte er rund 25 Tour-Teilnehmern seine Lieblingsplätze: Dazu gehörten die Promenade Corniche, der Knuedler-Platz mit dem Rathaus und das Parlamentsgebäude. "Er zeigt Besuchern immer gerne die Stadt", sagte eine Sprecherin des Staatsministeriums. Ein solche Stadtführung habe er aber bisher noch nicht gemacht. Die Tour ist Teil der 2017 gestarteten Luxemburger Initiative "Guide for One Day", bei der Menschen, die im Großherzogtum leben, anderen Menschen ihre Lieblingsorte zeigen. (Foto: dpa)

Wormser Zeitung du 23.07.2019 / page x

Preisexplosion

2018 sind die Immobilienpreise gestiegen wie nie zuvor

Luxemburg. Die Lage auf dem luxemburger Wohnungsmarkt spaltet das Land. Eigentümer von Bauland und Wohnungen erfreuen sich an den steigenden Preisen. Doch all jene, die auf der Suche nach einem Eigenheim oder einer Mietwohnung sind, verzweifeln, weil die Preise inzwischen unbezahlbar geworden sind.

Seit Jahren dreht sich die Preisspirale. Doch 2018 sind die Verkaufs- und die Mietpreise von Appartements in einem nie da

gewesenen Ausmaß gestiegen. Das zeigen Zahlen des Observatoire de l'habitat, die kürzlich im parlamentarischen Wohnungsbauausschuss vorgestellt worden sind. Bei den Mietpreisen ist die Steigerung schlicht schwindelerregend. Was sind die Gründe für diese atemberaubende Preisexplosion? Beruhigt der Markt sich wieder oder läuft die Entwicklung jetzt vollends aus dem Ruder? Darüber haben wir mit der zuständigen Wohnungsbauministerin Sam Tanson gesprochen. *mitg*

Atemberaubende Mietpreise

Observatoire de l'habitat misst neue Rekordwerte

Von Michèle Gantenbein

Mit jedem Sonnenaufgang steigen in Luxemburg die Immobilienpreise. Doch inzwischen nimmt die Entwicklung bizarre Züge an, vor allem bei den Appartements. 2018 sind die Verkaufspreise gestiegen wie nie zuvor, die Mietpreise sind geradezu explodiert (siehe nebenstehende Grafik oben - rote und grüne Linie).

Das Observatoire de l'habitat erstellt seit vielen Jahren Statistiken zu den Verkaufs- und Mietpreisen von Häusern und Wohnungen in Luxemburg. Laut den Zahlen, die Ende Juni im parlamentarischen Wohnungsbauausschuss vorgestellt worden sind, sind die Verkaufspreise von Appartements innerhalb des vergangenen Jahres um 12,94 Prozent gestiegen. Geht man noch ein Jahr zurück, ist es eine Preissteigerung von 21,44 Prozent in zwei Jahren. Eine Wohnung, die Ende 2016 für 500 000 Euro verkauft wurde, hatte Ende 2018 einen Verkaufswert von 607 200 Euro.

Mieten steigen um 18,23 Prozent

Noch schwindelerregender ist die Entwicklung der Mietpreise von Appartements. Laut den Zahlen des Observatoire - sie basieren auf Immobilienanzeigen - sind die Mietpreise von Appartements innerhalb des vergangenen Jahres um ganze 18,23 Prozent gestiegen. Eine derartige Preisexplosion bei den Mieten hat es noch nie gegeben.

Auch die Verkaufspreise von Häusern sind gestiegen, allerdings in einem geringeren Ausmaß: 2018 war es eine Steigerung von 6,57 Prozent. Die Mieten sind zwischen Ende 2017 und Ende 2018 lediglich um ein Prozent gestiegen.

Als Gründe für die Preissteigerung nennt das Observatoire de l'habitat die wirtschaftliche und

demografische Entwicklung, das Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, aber auch andere Faktoren wie die energetischen Anforderungen beim Häuserbau oder noch die TVA-Erhöhung um zwei Prozentpunkte im Jahr 2015. Die allgemeine TVA-Erhöhung hat den Bau von Erstwohnungen eindeutig verteuert. Zwar gilt weiterhin der superreduzierte Steuersatz von drei Prozent beim Bau oder der Renovierung von Erstwohnungen. Allerdings erreichte man vor der Steuererhöhung den Höchstbetrag von 50 000 Euro bei einem Investitionsvolumen von 416 666 Euro und der Rest wurde zu 15 Prozent besteuert. Seit der Steuererhöhung erreicht man den Höchstbetrag bei einem Investitionsvolumen von 357 143 Euro und der Rest wird zu 17 Prozent besteuert.

TVA logement und ihr Impact

Was nicht explizit vom Observatoire erwähnt wird, aber ein wesentlicher Faktor für die Preissteigerung sein dürfte, ist die Erhöhung der TVA logement von drei auf 17 Prozent auf dem Bau und der Renovierung von Mietwohnungen. Bis Ende 2016 gewährte die Regierung eine Schonfrist mit einer Übergangsregelung, doch seit 2017 greift die Steuererhöhung in vollem Umfang.

Wohnungsbauministerin Sam Tanson kennt die Preisentwicklung und ist alles andere als erfreut darüber. Auf Nachfrage, worauf die explosionsartige Preissteigerung ihrer Meinung nach zurückzuführen sei, verwies sie im gestern im Gespräch mit dieser Zeitung auf die Erklärungen des Observatoire de l'habitat und meinte, es sei zu früh, aus den aktuellen Zahlen definitive Schlüsse zu ziehen. „Das Observatoire hat

dazu geraten, die Preisentwicklung 2019 abzuwarten, um festzustellen, ob möglicherweise einzelne Maßnahmen wie das Auslaufen des Quart-Taux auf Veräußerungsgewinnen Ende 2018 einen kurzfristigen negativen Impact auf die Preisentwicklung gehabt haben, oder ob es sich tatsächlich um eine Tendenz handelt“, so die Ministerin.

Auch zu der Mietpreisexplosion äußerte sie sich eher verhalten und verwies erneut auf die Experten und deren Einschätzung, dass sich die bislang stets sehr moderat gestiegenen Mieten möglicherweise auf einen Schlag an die Entwicklung der Verkaufspreise angepasst haben könnten.

Die Entwicklung der Immobilienpreise auf dem Luxemburger Wohnungsmarkt ist bekannterweise auf viele verschiedene Faktoren zurückzuführen. Allerdings dürfte die Erhöhung der TVA logement von drei auf 17 Prozent ein entscheidender Faktor für die explosionsartige Preissteigerung im vergangenen Jahr sein, da die ersten Mietwohnungen, die so besteuert wurden, 2018 auf den Markt kamen.

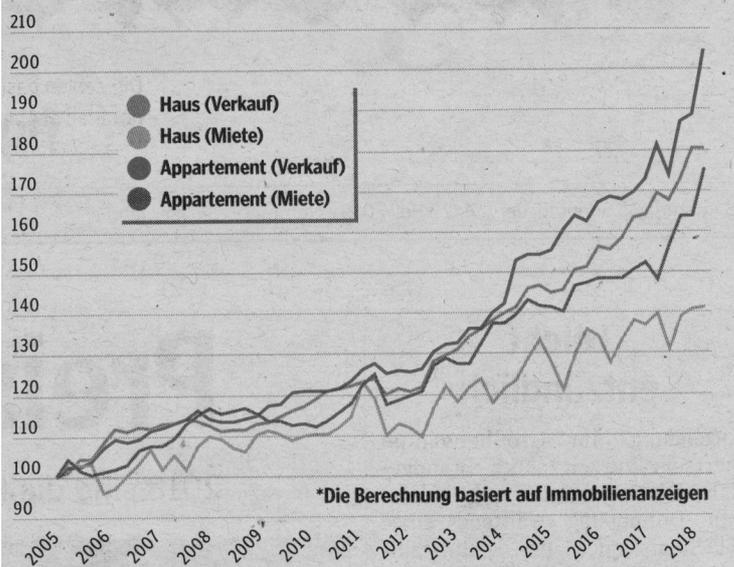
Ob die Maßnahme, die 2014 erfinden wurde, um die Staatsfinanzen zu sanieren, im Rahmen der geplanten Steuerreform abgeschafft wird, steht in den Sternen. „Wir reden über alles“, meinte Sam Tanson auf die Frage, ob darüber nachgedacht wird, die Steuererhöhung wieder rückgängig zu machen. „Wir“, das ist eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus dem Finanz- und dem Wohnungsbauministerium, zusammengesetzt, um die steuerlichen Maßnahmen im Bereich Logement zu überarbeiten und neu auszurichten. Dazu gehört auch eine Neuregelung der Grundsteuer.

● *Das Observatoire de l'habitat hat dazu geraten, erst einmal die Preisentwicklung 2019 abzuwarten.*

Sam Tanson

Logement / Immobilier

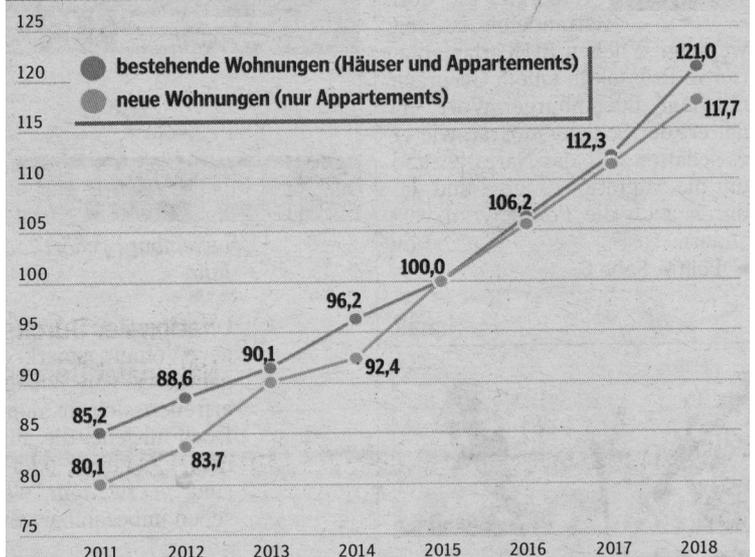
Preisentwicklung auf dem Wohnungsmarkt (Preisindex*)

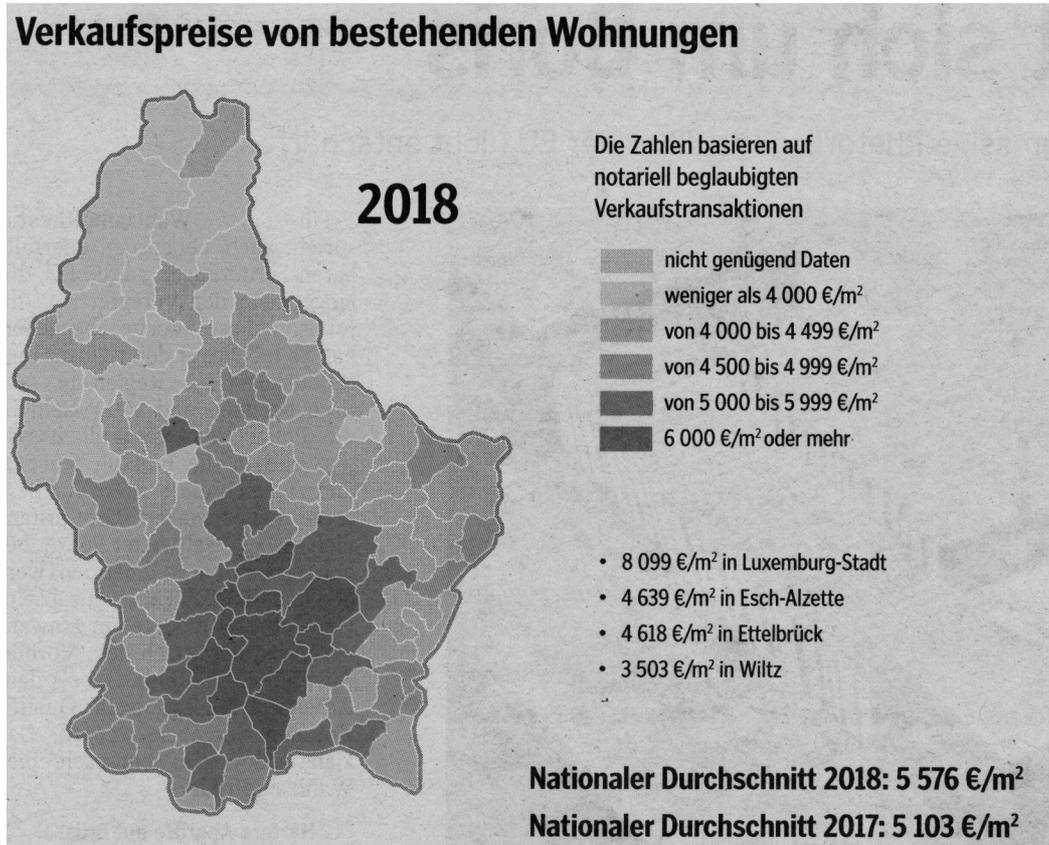


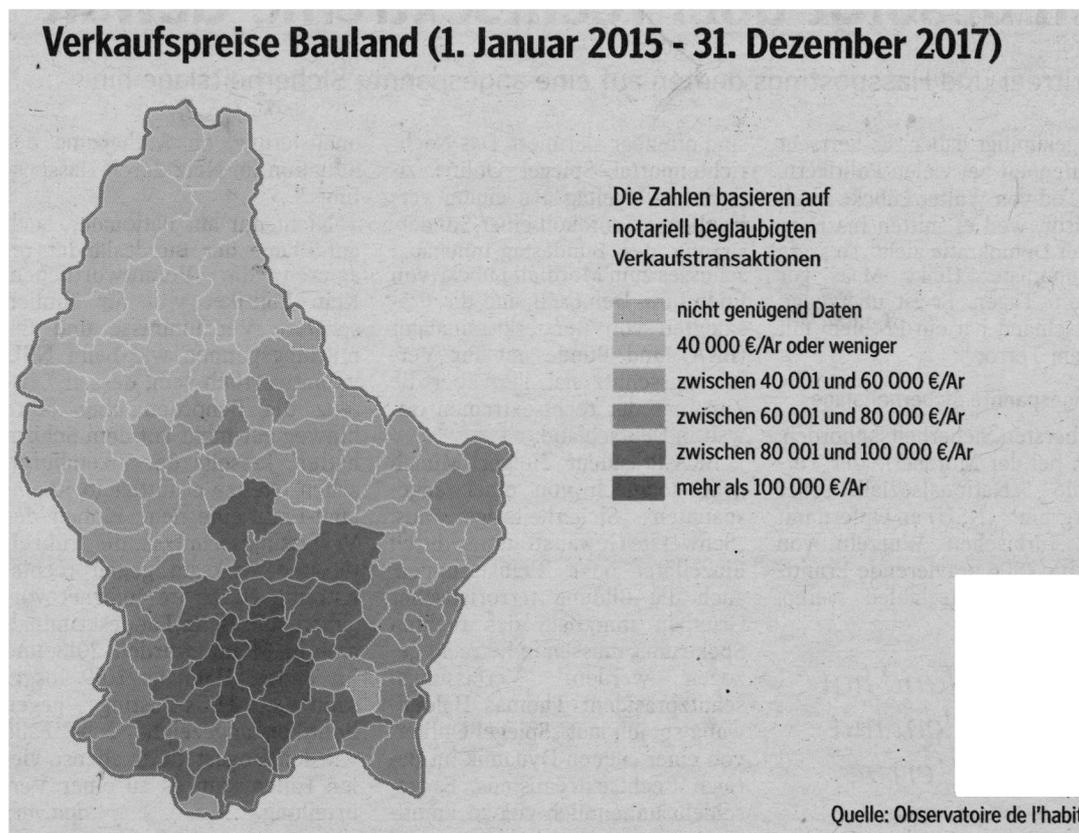
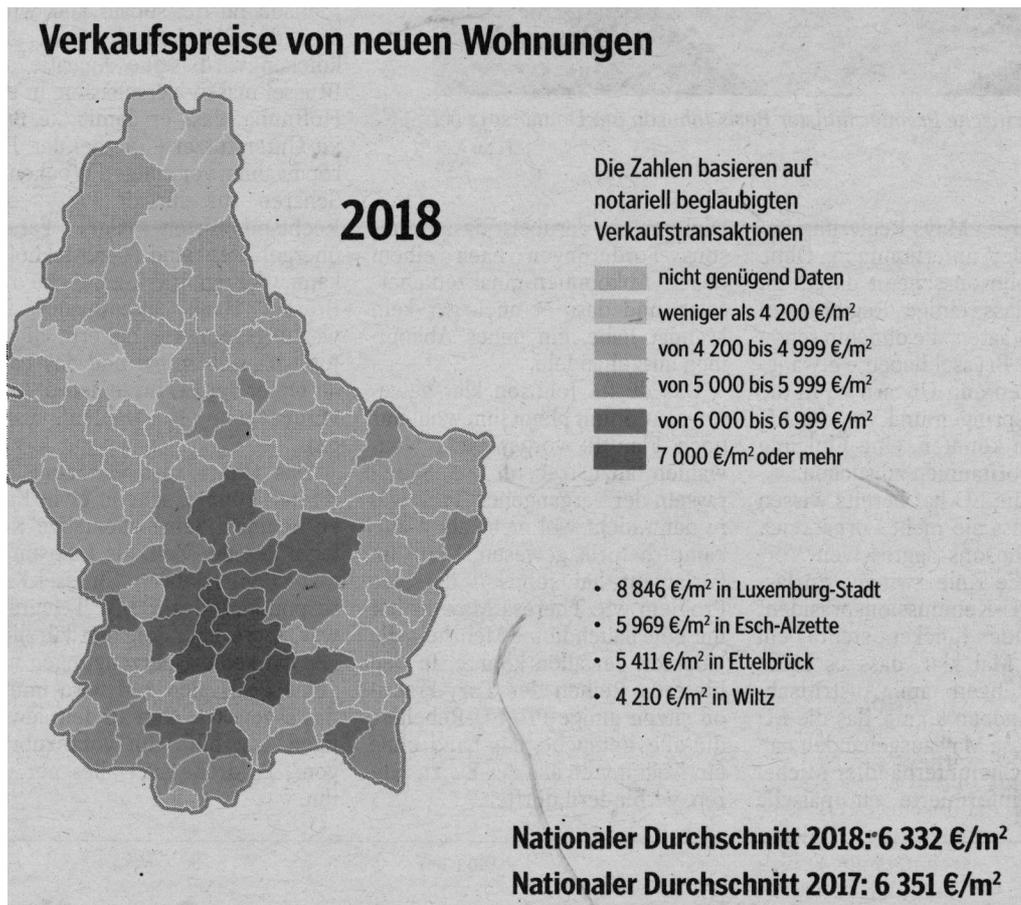
Verkaufspreise Appartements*



Entwicklung Verkaufspreise (Preisindex)







WO STEHEN WIR?

Im Visier

Die Jagd hat sich in den vergangenen Jahren verändert Doch sie bleibt in der Diskussion

Während oft Emotionen die Diskussion rund um die Jagd prägen, sprechen Zahlen meist eine nüchterne Sprache. An ihnen lassen sich relativ leicht Trends festmachen. Eine Feststellung: Nach einer zwischenzeitlichen Flaute bei den Jagdscheinen in den 2000er, steigt die Anzahl seit 2009 wieder.

Auch was gejagt wird, listet die Naturverwaltung im technischen Bericht betreffend Wildmanagement und Jagd pro Art auf. Tiere wie etwa die Stockente wurden in den vergangenen Jahrzehnt ungefähr gleich oft geschossen.

Rothirsche (über 450 in 2017/2018), Wildschweine (über 6.000 in 2017/2018), Rehe (etwa 7.000 in 2017/2018) und seit einigen Jahren auch Waschbären (über 800 in 2017/2018) werden derweil stärker geschossen. Bei letzteren gilt es anzumerken, dass die Art erst seit 2011 als „Wild“ klassiert wird und eine invasive Art darstellt.

Kaninchen und Hasen werden kaum noch gejagt. Treibjagden werden im Großherzogtum laut Naturverwaltung 800 bis 900 mal im Jahr organisiert.

Zu bedenken gilt ebenfalls, dass längst nicht jede Art gleich viel im ganzen Land geschossen wird. Ein Beispiel: Während in der Gemeinde Schieren 48 Rothirsche in der Saison 2017-2018 geschossen wurden, wurden im Kanton Esch-Alzette im ganzen Jahr über kein einziges abgeschossen.

Mufflons dagegen werden hauptsächlich im Osten des Landes geschossen. Mittlerweile hat sich diese Art auch auf den Norden des Landes ausgedehnt, wie sich aus den Abschusszahlen der Naturverwaltung ergibt.

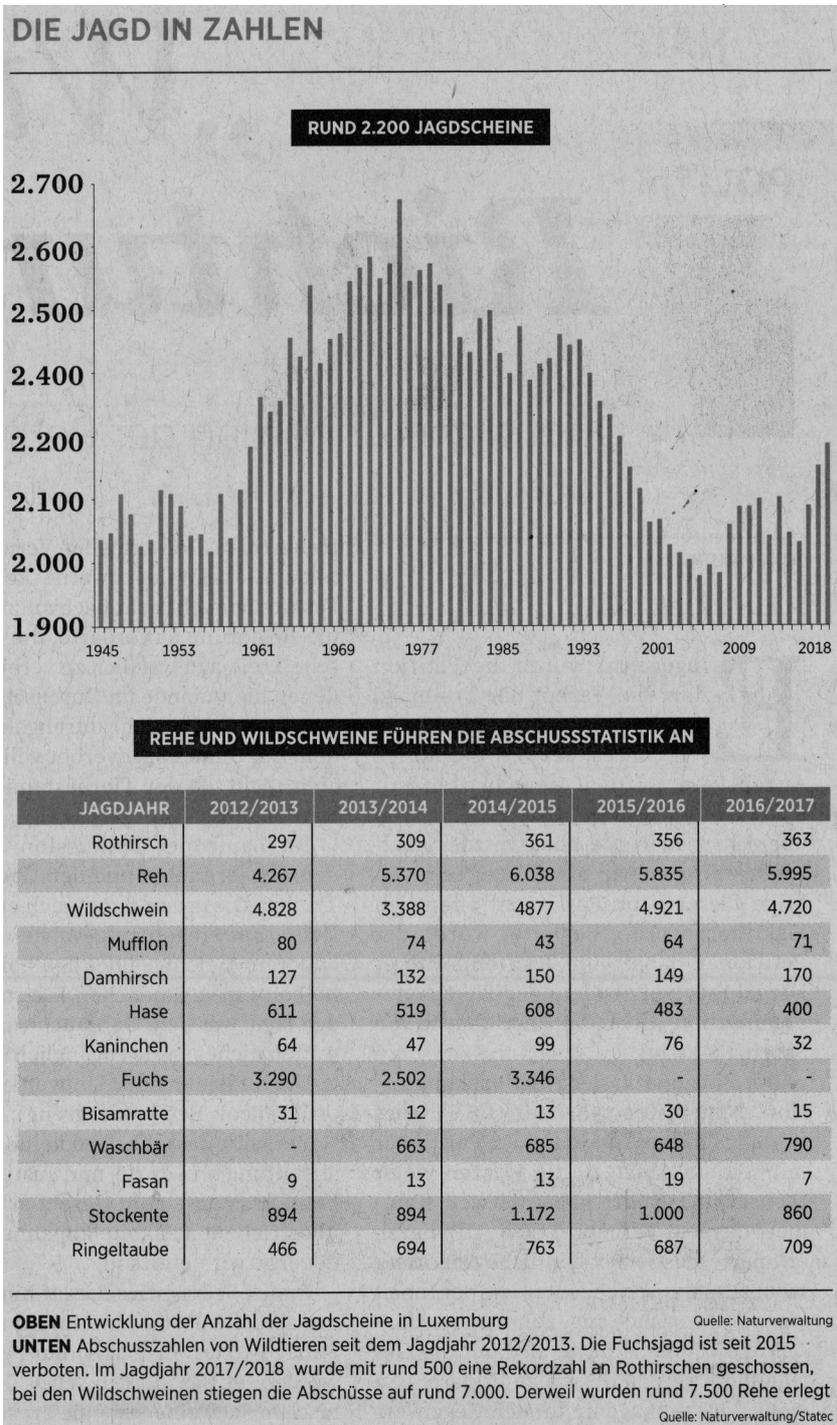
Abseits dieser Zahlen muss man sich allerdings auch vor Augen halten, dass die Jagd einen wirtschaft-

lichen Faktor darstellt. „FACE“, die Föderation der europäischen Jäger, welche nationale Jagdverbände - darunter auch die „Fédération Saint-Hubert des Chasseurs du Grand-Duché de Luxembourg“ vereint und deren Interessen auf europäischem Niveau vertritt, behauptet in einer Pressemitteilung aus September 2016, dass die Jagd insgesamt 16 Milliarden Euro wert sei.

Zudem gäbe es in Europa sieben Millionen Jäger. Dass klare Zahlen auf europäischem Niveau in dieser Hinsicht fehlen, liegt auch daran, dass Eurostat keine zu diesem Thema erhebt.

Oft werden die Umsätze, die sich aus der Jagd ergeben, im Rahmen der Landwirtschaft aufgelistet, ohne weiter aufgeschlüsselt zu werden. Die Ausgaben der Jäger in Luxemburg, um sich die Jagd überhaupt erlauben zu können, belaufen sich laut Föderation auf um die 15.000 Euro im Jahr. Einer Schätzung aus dem Jahr 2013 beläuft sich der jährliche Wildschaden auf zwischen 600.000 und 800.000 Euro. Die eingangs erwähnten Emotionen spielen bei der Thematisierung der Jagd eine wichtige Rolle - vor allem dann, wenn es um Politik geht. Im Jahr 2013 hat der luxemburgische Verband der Jäger eine Umfrage bei TNS-Ilres in Auftrag gegeben. Die Zahlen, die hier zu lesen sind, lassen Aufschluss darüber zu, welchen Stand die Jagd bei der luxemburgischen Bevölkerung genießt. Während acht von zehn Befragten bestätigen, dass eine korrekt ausgeführte Jagd einen wichtigen Beitrag zur Regulierung des Wilds darstellt, sprechen sich nur 36 Prozent für eine Durchführung der Jagd durch die Behörden aus. Einzig in der Altersgruppe von 16 bis 24 Jahren findet sich hier eine geringe Mehrheit von 52 Prozent, welche sich dafür aussprechen würde.

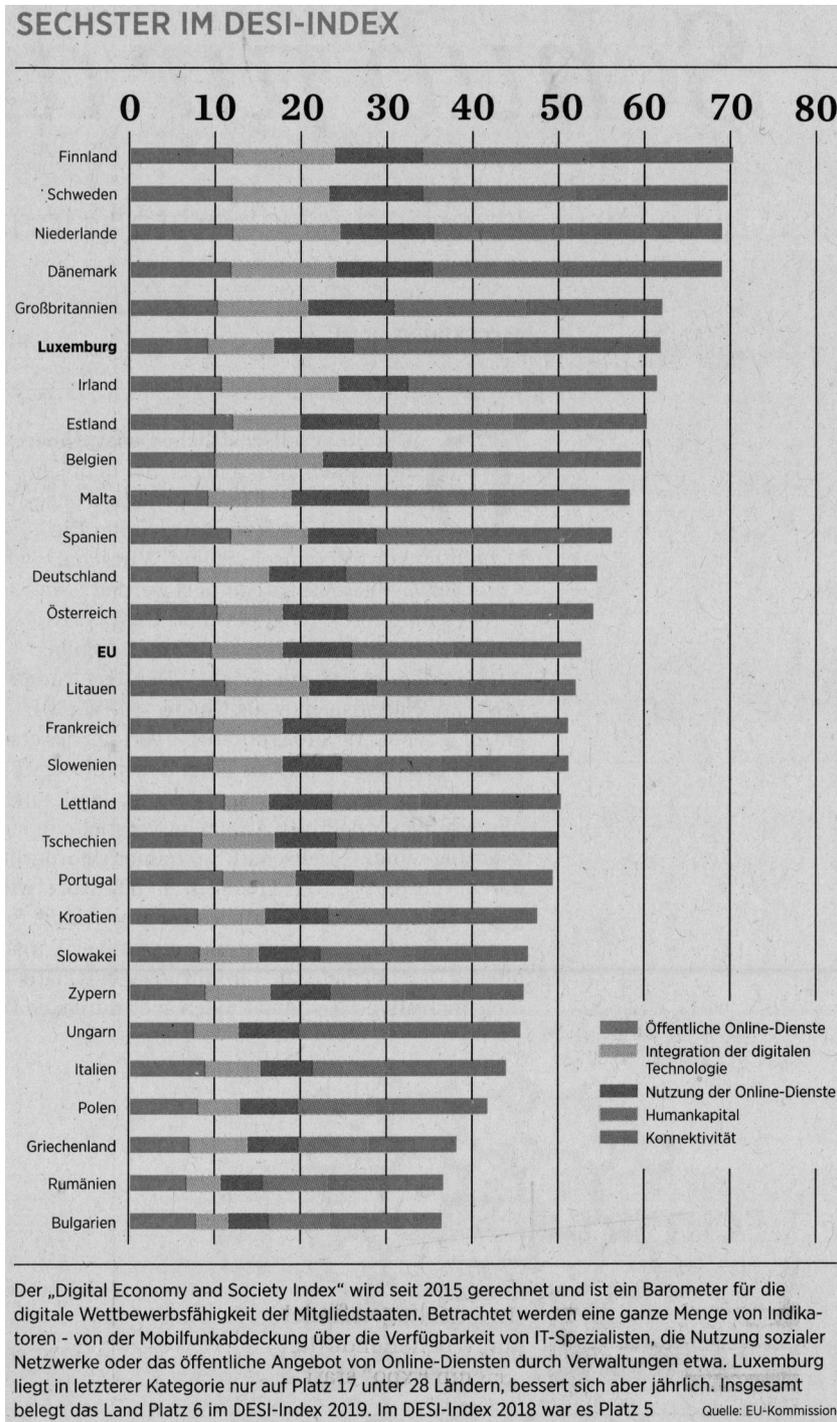
SVEN WOHL





GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG
Botschaft in Deutschland

ZAHLEN UND FAKTEN



DIE KOMMUNALE LANDSCHAFT IN ZAHLEN

102 Kommunen zählt Luxemburg heute, 2001 waren es noch **118**

Zuletzt fusionierten **6** Gemeinden zum 1. Januar 2018: Rosport und Mompach (zu Rosport-Mompach), Böwingen/Attert und Tüntingen (zu Helperknapp) und Hobscheid und Septfontaines (zu Habscht)

9 Gemeinden führen derzeit Fusionsgespräche: Wahl und Grosbous; Stadtbredimus und Bous; Bettendorf, Diekirch, Erpeldingen, Ettelbrück und Schieren (Nordstad)

Von den **102** Gemeinden haben **7** eine Fläche von weniger als **10 km²** und **8** eine Fläche von mehr als **50 km²**

5 km² zählt die flächenmäßig kleinste Gemeinde Remich

113 km² zählt die flächenmäßig größte Kommune Wintger

Die größte Gemeinde ist die Hauptstadt mit **119.215** Einwohnern Anfang 2019 - rund **70** Prozent sind Nicht-Luxemburger. Um die Jahrtausendwende zählte die Hauptstadt noch **76.700** Einwohner

Es folgen: Esch/Alzette mit **35.040** Einwohnern, Differdingen mit **26.193** Einwohnern und Düdelingen mit **21.193** Einwohnern

Die kleinste Gemeinde ist Saeul mit **844** Einwohnern

Gemessen an Einwohnern pro km² steht Esch/Alzette mit **2.465,6** an der Spitze, vor Luxemburg mit **2.316,7** und Petingen mit **1.605,5**

Im Kiischpelt ist die Bevölkerungsdichte mit **35,8** Einwohnern pro km² am geringsten

12 Gemeinden haben Städterang, davon **5** erst seit Anfang des 20. Jahrhunderts: Diekirch, Differdingen, Düdelingen, Echternach, Esch/Alzette, Ettelbrück, Grevenmacher, Luxemburg, Remich, Rümelingen, Vianden und Wiltz

Von den **102** Bürgermeistern sind nur **11** Frauen

Von den **229** Schöffen sind **49** Frauen

Von den **790** Gemeinderäten sind **222** Frauen

Von **1.121** kommunalen Mandatsträgern sind also rund **25** Prozent weiblich

Quelle: Eigene Recherche