

Finanzaufsicht CSSF warnt vor Onecoin

Luxemburg/Rom. Der Kryptowährungsanbieter Onecoin ist in Luxemburg kein offiziell anerkannter Finanzdienstleister. Die Finanzaufsicht CSSF warnte am Mittwoch, dass das Unternehmen nicht zu den von ihr überwachten Dienstleistern zähle. Auf Facebook betreibt das Unternehmen unter anderem eine Seite mit dem Namen „Onecoin Luxembourg“. Der Luxemburger Pierre Arens ist seit Mai CEO des Unternehmens. Bis Redaktionsschluss reagierte er nicht auf Anfragen dieser Zeitung zu diesen Zusammenhängen. Inzwischen ist Onecoin Ltd. Gegenstand von Ermittlungen in mehreren Ländern. Die italienische Wettbewerbsbehörde AGCM verhängte am 10. August eine Geldstrafe von 2,5 Millionen Euro gegen zu Onecoin gehörende Firmen. Der Vorwurf: Der Verkauf von Onecoins „Virtual Coin“ und sogenannten Ausbildungspaketen entspreche einem illegalen Schneeballsystem. Die Rekrutierung weiterer Kunden sei der einzige Zweck des Vertriebs. Kunden seien fälschlicherweise hohe Gewinne vorgegaukelt worden, so die italienische Behörde: Der Erwerb eines Ausbildungspakets zum Preis von 27 530 Euro werde innerhalb von zwei Jahren zu einem Gewinn von über drei Millionen Euro führen, lautete das falsche Versprechen. Das Unternehmen stritt die Vorwürfe in einer Pressemitteilung ab. Onecoin beschäftigte sich lediglich mit technischen Aspekten der Kryptowährung Onecoin und sei nicht in Schneeballsysteme involviert. Bereits im April verbot die deutsche Finanzaufsicht, Onecoin in Deutschland aktiv zu sein. las

De nouvelles cuvées pour la brasserie

Luxembourg. La filiale luxembourgeoise d'AB Inbev travaille d'arrache-pied pour mettre en place sa nouvelle Brasserie à Diekirch. Plusieurs nouvelles cuves ont été livrées par convois exceptionnels jusqu'au site. «Durant le mois d'août,



nous allons réceptionner 34 cuves qui seront nécessaires au brassage de nos bières. Huit sont d'une capacité de 60.000 litres. Les livraisons se feront via convoi exceptionnel. L'ouverture de la nouvelle brasserie est prévue pour le milieu de l'année 2018», explique Arnold Blondeel, directeur de la brasserie. Les réaménagements doivent aussi permettre à la filiale luxembourgeoise d'AB Inbev de réduire sa consommation d'électricité de plus de 15 % et celle de l'eau de 20 %, avec une émission de CO₂ 75 % moins importante qu'avant, précise la marque. Le chantier, qui a débuté en octobre 2016, devrait être fini mi-2018. Pour cette nouvelle brasserie, le groupe brassicole a investi 25 millions d'euros. ndp

Was darf's denn kosten?

Umfassende Studie soll Grundlage für neue Mobilitätsstrategie liefern

VON LAURENT SCHMIT

Das Nachhaltigkeits- und Infrastrukturministerium gibt eine groß angelegte Kosten-Nutzen-Studie in Auftrag, um den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen besser planen zu können. Damit dieses Ziel erreicht werde, sei der Aufwand hoch, sagen Experten.

Das Transportministerium zeichnet ein düsteres Bild der Lage: „Zu den Stoßzeiten sind alle Verkehrsnetze rund um die Wirtschaftszentren überlastet.“ Die Schlussfolgerung: Der Staat müsse in den nächsten Jahren weiter massiv investieren, um die Transportsysteme auszubauen und die Nachfrage besser steuern zu können.

Die Multimillionenfrage ist dabei, wie und wo das dafür nötige Geld am besten eingesetzt wird. Spätestens im Mai 2018 will Nachhaltigkeitsminister François Bausch die erneuerte Mobilitätsstrategie vorstellen. Dabei geht es etwa um die Entscheidung über weitere Tramlinien, wie auf Kirchberg Richtung RTL oder von der Place de l'Etoile Richtung Mamer, so der Minister.

„Die Probleme sind bekannt, nun brauchen wir die Instrumente, um die besten Lösungen zu finden“, betont Bausch. Eines davon ist eine Kosten-Nutzen-Studie, die das Ministerium Anfang August ausgeschrieben hat. Im September werden zudem die Ergebnisse der „Luxmobil“-Studie vorgestellt, bei der 40 000 Haushalte im Großherzogtum und 45 000 Grenzgänger befragt wurden.

Die Kosten-Nutzen-Studie hat zwei Ziele: Die Errechnung der Gesamtkosten pro Person und Kilometer sowie pro Tonne und Kilometer für alle Verkehrsmittel in Luxemburg, der Luftverkehr bleibt jedoch ausgeschlossen. Zusätzlich soll ein Onlinetool entstehen, mit dem die Kosten und der Nutzen von geplanten Verkehrsprojekten abgeschätzt werden. Es soll die weltweit detaillierteste Analyse-Software werden, wie es etwas unbescheiden in der Ausschreibung heißt. Die Studie soll im Juni 2018 vorliegen.

Staus kosten täglich 15 Millionen Euro

Eine solche Studie mache durchaus Sinn, meint Francesco Viti, der als beigeordneter Professor an der Universität Luxemburg Verkehrstechnik lehrt und zu diesem Thema forscht. „Der Transport ist ein großer Kostenpunkt sowohl für den Staat als auch für die Haushalte“, betont er. Transportinfrastrukturen verschlingen zwischen drei und fünf Prozent der Wirtschaftsleistung eines Landes. Privathaushalte geben etwa zehn Prozent ihres Budgets für Transport aus, sei es für Autos oder Abos. Die direkten Kosten sind einfach zu berechnen: „Wir wissen, was es kostet, einen Kilometer Autobahn zu bauen“, so Viti.

Die geplante Studie beinhaltet aber vor allem die indirekten Kosten: Gesundheitliche Schäden durch Unfälle oder Luftverschmutzung, Flächenverbrauch



Stau bis zum Horizont: Solche Vorfälle wie hier auf der Autobahn Richtung Arlon sind fast alltäglich. Eine neue Software soll den Verkehrsplanern helfen, bestehende Probleme besser zu lösen. (FOTO: GUY JALLAY)

„Die Probleme sind bekannt, nun brauchen wir die Instrumente, um die besten Lösungen zu finden.“

Nachhaltigkeitsminister F. Bausch

oder die verschwendete Zeit wegen Staus.

Letzteres ist ein gutes Beispiel um die Berechnung der Kosten zu veranschaulichen. Ein Geschäftsmann schätze den Schaden von einer im Stau verbrachten Stunde laut Umfragen auf etwa 30 Euro, erklärt Francesco Viti. In Luxemburg kosten Staus den Beschäftigten im Schnitt eine halbe Stunde. Insgesamt gebe es eine Million Fahrten pro Tag in Luxemburg, so der Verkehrsexperte der Uni. Rechnet man das hoch, kommt man auf einen Schaden von 15 Millionen Euro, den Staus täglich in Luxemburg verursachen. Zum Vergleich: Der neue Bahnhof in Pfaffenthal kostet den Staat zusammen mit dem Funiculaire 36 Millionen Euro.

Hilft ein Verkehrsprojekt wie etwa die Tram Staus zu vermeiden, dann erscheinen die Baukosten solcher Vorhaben gleich in einem anderen Licht. „Der Nutzen ist schwerer zu berechnen“, betont Viti. „Sobald es die Tram gibt, wird es sicher angenehmer am Hamilius spazieren zu gehen. Doch schwierig ist es, dies in Geld auszudrücken“, erklärt der Experte.

Das gelte besonders für Umweltaspekte, die so riskierter weniger berücksichtigt zu werden, meint der Kölner Wirtschaftswissenschaftler Dieter Ewringmann. Er erstellte für die Regierung die rezente Kosten-Nutzen-Studie betreffend den Tanktourismus.

Ewringmann sieht vor allem ein Problem bei den nötigen Informationen, um eine solche Studie durchzuführen: „Aktuelle Daten zu Verkehrsfragen sind in Luxemburg sehr selten“, meint er.

Budget von maximal 420 000 Euro

Der Aufwand ist demnach groß für jenes Beratungsunternehmen, das den Auftrag erhalten wird. Das Ministerium geht von einem Preis von 375 000 Euro aus – ohne Mehrwertsteuer. Die Angebote, um den Auftrag zu erhalten, dürfen 420 000 Euro nicht überschreiten. Zum Vergleich: Jeremy Rifkin und sein Team erhielten 425 000 Euro für ihre Studie zur „Dritten Industriellen Revolution“ in Luxemburg. Das Budget sei „beachtlich“, gibt Bausch gerne zu. Es sei aber nötig, um glaubwürdige Resultate zu erhalten, so der Minister.

Bleibt die Frage, wer die Studie erstellen wird. Dieter Ewringmann hat in den vergangenen Jahren mehrmals ähnliche Studien in Luxemburg durchgeführt. Dieses Mal sei er jedoch nicht interessiert, sagt er auf Nachfrage. „Dafür braucht es ein Gesamtteam“, meint er. Zumeist die Effekte von Verkehrsinfrastrukturen sehr unterschiedlich seien.

„Die Schweiz ist in dieser Art der Studien führend“, betont Ewringmann. Doch selbst im Ausland gebe es wenige Institute, die einen solchen Auftrag durchführen könnten, so der deutsche Experte. Seine Einschätzung: „Es läuft auf eine der großen Unternehmensberatungsfirmen hinaus.“

Auch Francesco Viti tippt auf die „Big Four“: „Sie werden sicher Angebote abgeben“, meint der Forscher. Die Uni Luxemburg habe durchaus die Kompetenzen diesen Auftrag zu erfüllen. So erstelle die Verkehrsforschungsgruppe der Uni gerade ein Ver-

kehrmodell für das ganze Land. Damit die Uni die Aufgabe hätte übernehmen können, bräuhete es einen anderen Rahmen als eine öffentliche Ausschreibung, spricht einen Forschungsauftrag.

Dass es auf die „Big Four“ hinausläuft, bestätigt der Minister auf Nachfrage. Die Ausschreibung gibt bereits einen Hinweis in diese Richtung: Die Angebote sollen eine Erfahrung im Bereich der Buchhaltung und/oder der Wirtschaftsprüfung nachweisen – also dem Kerngeschäft der Unternehmensberater.

Eine „objektivere“ öffentliche Debatte anstoßen

Ohne Zweifel erwartet sich François Bausch eine argumentative Schützenhilfe für bereits bestehende Projekte. Als Ziel des Kosten-Nutzen-Tools wird in der Ausschreibung ganz offen eine „objektivere“ öffentliche Debatte genannt. Die Ergebnisse sowie das Tool sollen öffentlich zugänglich sein, verspricht der Minister.

Maßnahmen wie etwa der Bahnhof im Pfaffenthal, eine getrennte Fahrradspur auf Kirchberg oder die Car-Pooling-App des Ministeriums sollen dazu dienen die Software zu testen, die Kosten und Nutzen berechnet.

Die Software soll einen „Werkzeugkasten“ bieten, um ganz unterschiedliche Ideen zu testen, erklärt der Minister. Das können Infrastrukturprojekte sein oder aber Ideen wie eine LKW-Maut. Letzteres war eines der Ergebnisse einer ähnlichen Studie, die in der Schweiz durchgeführt wurde.

Der Wunsch des Ministers ist, dass man vom quasi sprichwörtlichen Ruf nach der Umgehungsstraße wegkomme. Und auch bei der Transportnutzung erwartet er sich ein Umdenken durch die neuen Infos: „Es sind oft eher Vorurteile, die unser Handeln bestimmen, als die Realität“, so Bausch.