

EU: Barroso spricht den Griechen Mut zu

Athen. Zum Start der EU-Ratspräsidentschaft Griechenlands hat EU-Kommissionschef José Manuel Barroso den Griechen Mut zugesprochen. Das griechische Volk habe in den vergangenen Jahren enorme soziale Probleme und große Entbehrungen durchlitten; die Anstrengungen und Opfer eröffneten eine bessere Zukunft, sagte Barroso in Athen. Die EU werde Griechenland beim Ausstieg aus den internationalen Hilfspaketen unterstützen. Athen will versuchen, nach Auslaufen der internationalen Programme 2014 ohne weitere Hilfen auszukommen. (dpa)

INTERNATIONAL Seite 6-7

UN erwarten weitere Chemiewaffen-Transporte

Den Haag. Die Vereinten Nationen erwarten, dass in Kürze weitere Ladungen chemischer Kampfstoffe aus Syrien abtransportiert werden. Es sei allerdings angesichts der Kämpfe im Bürgerkrieg sehr riskant, sagte die UN-Sonderbeauftragte für die Operation, Sigrid Kaag, gestern. „Aus unserer Perspektive ist dies eine der gefährlichsten Operationen, die wir unternommen haben.“ Am Dienstag wurde die erste Giftgas-Ladung unter Beteiligung zahlreicher Länder auf einem dänischen Schiff aus Syrien abtransportiert. (dpa)

INTERNATIONAL Seite 7

Termin-Chaos um Fußball-WM 2022 in Katar

Katar. Die Fußball-WM in Katar findet erst in acht Jahren statt, doch die Terminierung – sollen die Spiele nun im Sommer oder wegen der Hitze im Winter stattfinden – sorgt nach wie vor für viel Gesprächsstoff. Fifa-Generalsekretär Jérôme Valcke löste gestern nun ein kleines Diplomatie-Erdbeben aus, indem er behauptete, dass die WM in Katar sicher im Winter stattfinden würde. Die Fifa ihrerseits relativierte Valckes Aussage. In einem Presseschreiben hieß es, dass noch keine Entscheidung getroffen sei. (LW)

SPORT Seite 23

Schumacher hat nichts falsch gemacht

Albertville. Michael Schumacher hat nichts falsch gemacht, er hatte einfach nur Pech. So lautet der Tenor der Untersuchungen, die die Staatsanwaltschaft in Albertville nach dem Skiunfall des Formel-1-Rekordweltmeisters durchgeführt hat. Weder sei der 45-Jährige zu schnell gewesen, noch habe das Material versagt oder sei die Unfallstelle nicht ausreichend markiert gewesen. Schumachers Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Unglücks sei der Neigung und Beschaffenheit der Piste angemessen gewesen. Die genaue Geschwindigkeit sei aber „nicht zu beziffern“. (dpa)

PANORAMA Seite 62

Mobilitätskonzept „MoDu“ wird leicht

„Noch mehr Priorität für den öf

Nachhaltigkeitsminister François Bausch: Varianten für Um

VON RAPHAËL ZWANK

Auch unter der neuen Regierung bleibt das 2012 vorgestellte Konzept „MoDu“ („Mobilité durable“) das Mittel gegen den drohenden Verkehrsinfarkt. Es wird laut Minister François Bausch nur leichte Anpassungen geben. So bleibt die Eisenbahn das Rückgrat des Konzeptes, es wird auf Umsteigeplattformen gesetzt und auch weiterhin in Straßen investiert. „Wir wollen aber noch mehr Priorität für den öffentlichen Transport, auch bei Straßenbauprojekten“, so François Bausch. Denn Berechnungen zufolge wird der Straßenverkehr trotz aller Maßnahmen weiter zunehmen.

„MoDu“ sieht bekanntlich vor, dass die Eisenbahn das Rückgrat bildet und dass Umsteigeplattformen geschaffen werden, wo die Fahrgäste auf Bus, Tram oder Auto umsteigen. Für den Ausbau der überlasteten Eisenbahnstrecke Luxemburg-Bettemburg von zwei auf vier Gleise will die Regierung in den kommenden Monaten ein Gesetzprojekt vorlegen. Auch die Strecke nach Deutschland soll optimiert werden. Im Frühjahr 2014 wird der Bahnhof in Esch umfangreich modernisiert. Zwischen Esch und Belval soll zudem ein Transportmittel mit hoher Kapazität eingeführt werden – ob durch eine richtige Tram oder eine Tram auf Reifen, bleibt laut François Bausch noch festzulegen.

Tram: Warten auf Gutachten des Staatsrates

Der Bau der Tram in der Hauptstadt soll in diesem Jahr beginnen, wenn das Finanzierungsgesetz für die Strecke vom Hauptbahnhof durch das Stadtzentrum nach Kirchberg votiert ist – zurzeit wird auf das Gutachten des Staatsrates gewartet,



Bus und Tram sollen im Straßenbau Vorrang genießen. (FOTO: SERGE WALDBILLIG)

dann wird die zuständige Parlamentskommission damit befasst, und vor den Osterferien könnte das Gesetz verabschiedet werden. Analysiert wird noch, ob die Europäische Investitionsbank das Projekt zum Teil oder sogar ganz finanzieren könnte. „Die Tram wird aber auf jeden Fall gebaut“, betont François Bausch. Die Regierung will bis 2016 sogar ein weiteres Finanzierungsgesetz nachreichen: „Die Verlängerung in Richtung Findel einerseits und in Richtung Cloche d’Or andererseits wurde von Phase 2 in Phase 1 vorverlegt.“

Die Hauptstadt wird sich im Jahr 2014 auch urbanistisch auf die Tram vorbereiten: Begonnen wird mit der Umsetzung des Royal-Hamilius-Projektes, das bekanntlich ein Ein-

kaufszentrum, Wohnungen und Büros im Herzen der Stadt vorsieht und die Attraktivität der Oberstadt fördern soll. Der Busbahnhof des „Aldringer“ und die unterirdische Passage werden verschwinden und einem Platz weichen, der zum Verweilen einlädt. Am Boulevard Royal sollen ab Herbst 2014 ein Teil der Busse und ab 2017 die Tram halten. Auch der Pont Adolphe, dessen Renovierung Ende März beginnt, nachdem die provisorische „Blaue Brücke“ fertiggestellt ist, wird für die Tram fit gemacht.

Priorität haben auch die Park&Ride-Parkplätze. Laut „MoDu“ sollen diese verstärkt entlang der Landesgrenzen und am Rande der Hauptstadt entstehen. Große Park&Ride-Parkplätze sind u.a. in

Rodange und auf Cloche d’or in der Nähe der Postgebäude vorgesehen. Besonders dringender Handlungsbedarf besteht in der Nähe der LuxExpo, wo durch die Eröffnung der Nordstraße im Jahr 2015 mit einem gewaltigen Parkdruck gerechnet wird, denn der P&R bei der LuxExpo wird nicht ausreichen – ein Problem, das noch gelöst werden muss. Der Park&Ride „Héienhaff“ in der Nähe des Flughafens wird dabei eine ebenso wichtige Rolle spielen wie die Tram und Busse.

Die Park&Ride-Parkplätze sollen Bestandteil von „plateformes multimodales“ sein, wo zwischen Auto, Zug, Bus und/oder Tram gewechselt werden kann. Bis 2017 müssen wegen der Tram die Umsteigepunkte an der Place de l’Etoile, unterhalb der Roten Brücke (mit Schrägaufzug vom zukünftigen Bahnsteig im Pfaffenthal hinauf zur Place de l’Europe auf Kirchberg) und am Centre Hamilius fertiggestellt sein. Möglichst bis 2020 sollen weitere Umsteigeplattformen folgen, insbesondere in Howald und am Bahnhof Hollerich.

Varianten für Umgehungsstraßen werden geprüft

Im Straßenbau wurden die Prioritäten ebenfalls leicht angepasst. Der Boulevard de Merl und der Boulevard de Cessange sollen innerhalb der kommenden zwei bis drei Jahre umgesetzt werden. Rasch gebaut werden soll auch die neue N3, die sich von Howald bis zum Hauptbahnhof erstrecken wird. Im Hinblick auf die Trambahn wird dabei die Rue des Scillas verbreitert. Von Howald aus soll die Hesperinger Umgehungsstraße nach Süden führen, wobei laut François Bausch geprüft werden soll, ob eine Variante zurückbehalten werden könnte, die

DREI FRAGEN AN



Nachhaltigkeitsminister François Bausch erklärt, dass die neue Regierung das „MoDu“-Konzept („Mobilité durable“) aus dem Jahr 2012 übernommen hat – einige Anpassungen wird es aber geben ...

1 Herr Bausch, in der Regierungserklärung steht, das „MoDu“-Konzept sei „eine Orientierung, die es zu präzisieren gilt“. Die Umsetzung erfolgt also nicht ganz so wie unter der vorigen Regierung vorgesehen?

Wir haben eine Reihe von Prioritäten anders gesetzt, bzw. andere Phasen vorgesehen. Ein Beispiel ist die Tram: Den Ausbau Richtung Howald und Cloche d’Or haben wir in Phase 1 vorgezogen. Wir wollen rasch ein entsprechendes „avant-projet détaillé“ ausarbeiten, denn im Bereich Howald und Ban de Gasperich entstehen viele Arbeitsplätze – genau wie auf Findel, wo der Freeport in diesem Jahr eröffnet wird. Auch der Park&Ride Héienhaff soll schneller umgesetzt werden – mit mindestens 4 000 Stellplätzen. Denn 2015 wird die Nordstraße fertiggestellt und es

ist wichtig, eine Lösung zu finden für die Tausenden Autos, die in Kirchberg ankommen werden. Auch eine Umsteigeplattform für die Tram und Busse wird dort angelegt. Was den Straßenbau betrifft, soll dieser prioritär dem öffentlichen Transport mehr Raum verschaffen, z. B. damit wir Busspuren hinzufügen können. Diese Philosophie gilt auch bei Umgehungsstraßen, die natürlich auch die Ortschaften entlasten sollen.

2 An welche Straßen denken Sie dabei?

Das betrifft z. B. in der Hauptstadt den Boulevard de Merl und den Boulevard de Cessange, wir wollen aber auch einige geplante Umgehungsstraßen überprüfen. Ein Beispiel ist die Umgehung von Niederkerschen, wobei wir

die von der Gemeinde Sassenheim vorgeschlagene Variante nochmals analysieren und dem öffentlichen Transport mehr Priorität einräumen wollen. In Rodange wollen wir einen großen Park&Ride bauen, denn der Ausbau der Pétinger Eisenbahnstrecke ist bald fertig und wir wollen viele Grenzgänger zum Umsteigen auf die Schiene bewegen. Für die Umgehung von Kehlen wollen wir eine Variante auf der anderen Seite der Ortschaft suchen, denn die bestehende ist höchst problematisch in puncto Umwelt und Naturschutz. Der Ausbau der Autobahn nach Thionville bzw. Capellen auf sechs Spuren hat keine Priorität – nur zwischen der Aire de Berchem und der Croix de Gasperich, wo es zu gefährlichen Rückstaus kommt, und im Bereich des Logistikzentrums bei Bettemburg soll ein Ausbau stattfinden.

3 Dass die Priorität für Zug und Tram gelten soll, heißt also nicht, dass beim Straßenbau massiv zurückgeschraubt würde ...

Zum Teil schon, aber es heißt nicht, dass keine Straßen mehr

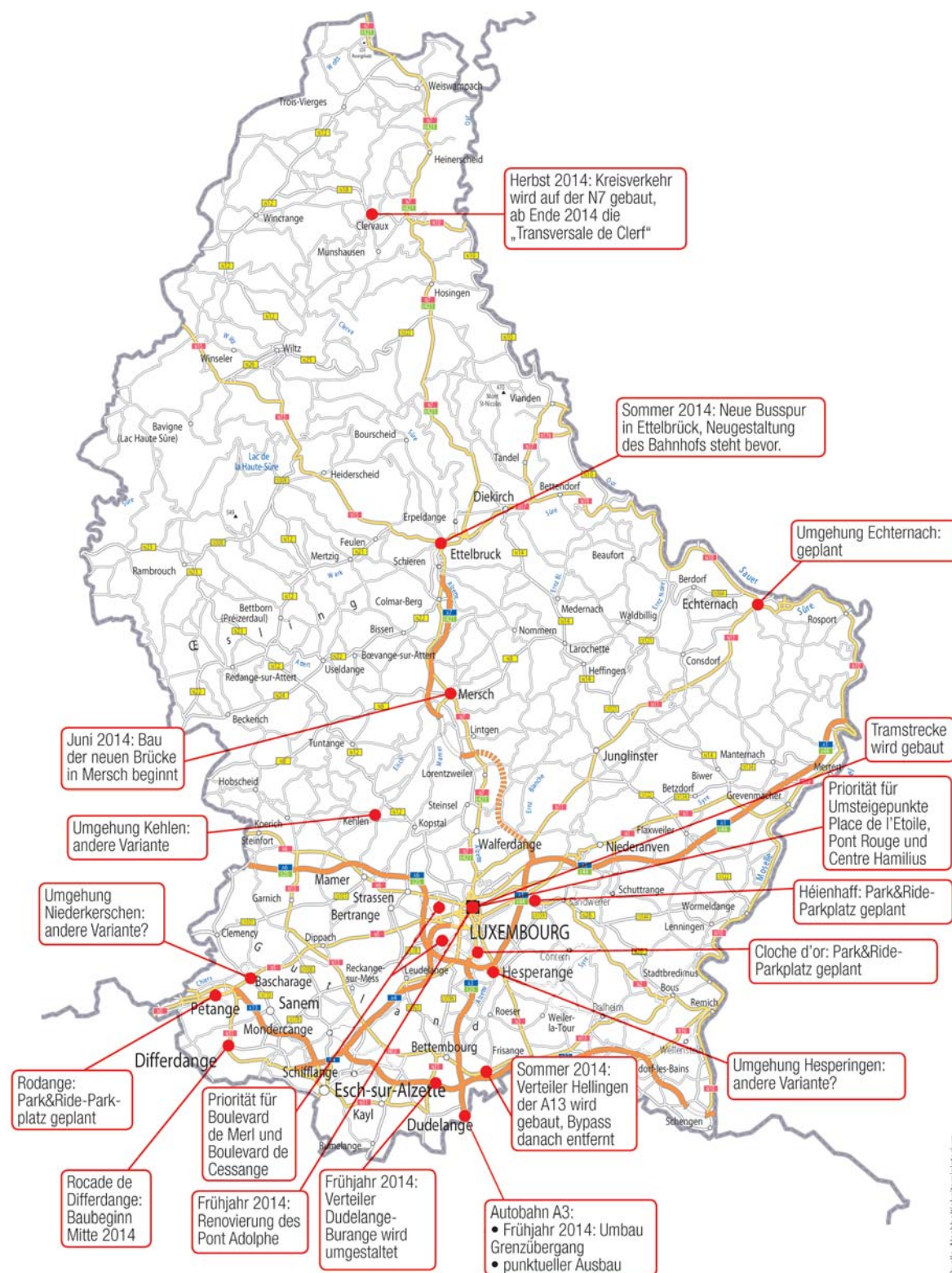
gebaut würden. Das Ziel dieser Regierung ist die Multimodalität: Die einzelnen Transportmittel sollen kombiniert genutzt werden können. Priorität hat der öffentliche Transport. Bei der Eisenbahn, dem Bus, dem Radverkehr und den Fußgängern ist der Nachholbedarf enorm, da diese in den vergangenen 40 Jahren vernachlässigt wurden. Wir wollen eine Neuausrichtung, damit wir die Multimodalität auch leben können. Notwendig ist dies auch aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen: Wir haben an vielen Stellen eine zu hohe Stickoxid-Belastung. Wenn die Grenzwerte auf EU-Ebene verschärft werden, müssen wir Strafen zahlen oder drakonische Maßnahmen werden verordnet. Auch damit das Land sich weiterentwickeln kann, müssen wir die Verkehrssituation verbessern. Schon jetzt haben Unternehmen zum Teil Schwierigkeiten, Mitarbeiter zu finden, da diese zu lange im Stau stehen müssten. Es geht auch um unsere Wettbewerbsfähigkeit.

■ Interview: Raphaël Zwank

überarbeitet

„fentlichen Transport“

gehungsstraßen werden analysiert



nicht durch ein Überschwemmungsgebiet führt. Auch der Verlauf anderer geplanter Umgehungsstraßen soll nochmals geprüft werden: „Für die Umgehung von Niederkerchen z.B. wollen wir den Vorschlag der Gemeinde Sassenheim noch einmal im Detail analysieren.“ Für die Umgehung von Kehlen werde eine Variante auf der anderen Seite der Ortschaft untersucht. Denn die bislang vorliegende Variante, die einstige West-Tangente der Nordstraße, werfe große Naturschutzprobleme auf. Für Echternach soll laut Bausch eine Umgehungsstraße kommen – auch sie werde in den „Plan sectoriel transports“ eingeschrieben, ein Datum für die Umsetzung stehe aber noch nicht fest. Die Rocade in Differdingen soll ab Mitte 2014 entstehen, die neue Ortseinfahrt von Differdingen erst 2016. Ob die im MoDu vorgesehene „Voie de délestage“ für Strassen wirklich benötigt wird, wird derzeit geprüft.

In puncto Autobahnen wird die A3 nicht auf einem längeren Ab-

schnitt auf sechs Spuren ausgebaut. Beim Logistikzentrum in Bettemburg werden aber neue Auffahrten gebaut und die Straßenbauverwaltung prüft derzeit den Impact des Logistikzentrums auf den Verkehr Richtung Frankreich. Ein punktueller Ausbau der A3 sei auch nötig zwischen Berchem und der Croix de Gasperich, wo es zu gefährlichen Rückstaus komme. Im Herbst 2014 wird der Lastwagenparkplatz der Aire de Berchem (Richtung Düdelingen) umgebaut. Am Grenzübergang von Zoufftgen werden im Frühjahr 2014 die Zollgebäude abgerissen und das Umfeld umgestaltet, damit die Autofahrer nicht mehr abbremsen müssen. Auf der A13 wird ab kommendem Frühjahr der „Echangeur Dudelange-Burange“ umgestaltet und ab kommendem Sommer der Autobahnverteiler von Hellingen gebaut – wenn das Finanzierungsgesetz bis dahin verabschiedet ist. Anschließend wird der bestehende Bypass entfernt.

In Ettelbrück wird die Neugestaltung des Bahnhofs als „Pôle

d'échange“ vorbereitet: Das „avant-projet définitif“ ist in Ausarbeitung und nach Verabschiedung des Finanzierungsgesetzes kann im Sommer 2014 in einer ersten Phase die Umsetzung einer Busspur von der Avenue Kennedy bis zur „Baurest“ beginnen. Für die „Transversale de Clerf“ wird ab Herbst 2014 ein Kreisverkehr auf der N7 oberhalb von Marnach gebaut, gefolgt von der „Transversale“ selbst (ab Ende 2014).

Im Süden des Landes, in Sassenheim, wird Ende 2014 eine Zufahrt zum neuen Gefängnis für Untersuchungshäftlinge geschaffen.

Was die Brücken betrifft, beginnt Ende März die 36 Monate dauernde Renovierung des Pont Adolphe in der Hauptstadt. Auf der Roten Brücke werden in den kommenden Jahren die Bürgersteige verbreitert, der Straßenbelag erneuert und punktuelle Schwachstellen behoben. Ab Juni wird in Mersch die neue Straßenbrücke beim Kreisverkehr gebaut – eine Baustelle, die drei Jahre dauern soll.

EDITORIAL

Trouble image



«Trois options: se taire, riposter ou céder»

LINDA CORTEY

Le Luxembourg est un affreux paradis fiscal. Vous en doutiez? Il suffit pourtant de lire la presse française (Médiapart et Libération) ou allemande (Handelsblatt et Wirtschaftswoche) ces dernières semaines pour en être certain. A se demander à quoi cela a servi d'accepter l'échange automatique d'informations en matière fiscale avec nos partenaires de l'Union européenne. L'annonce, qui a fait trembler la place financière, n'a visiblement pas ému les médias européens. Pis, les termes employés contre le Luxembourg sont de plus en plus virulents. En France surtout.

Pourtant, la Place a besoin d'une bonne réputation pour prendre un nouveau virage. Elle entend attirer une nouvelle clientèle qui recherche l'expertise fiscale mais tient à sa bonne réputation. Il est donc vital pour le pays de se défaire de sa trouble image. Mais que faire? Trois options: se taire, riposter ou céder.

Se taire, c'est le choix le plus souvent assumé par les représentants du pays et de la place financière. Répondre à des critiques qui n'évoluent guère serait leur prêter plus de poids que ce qu'elles méritent. Mais chaque nouvel article ou tribune écorne un peu plus l'image du Luxembourg.

Riposter mais comment? Le Luxembourg le fait à sa façon: discrètement et de manière ciblée. Le gouvernement, l'Alfi, l'ABBL, LuxembourgForFinance, travaillent par des voyages, des communications à mieux faire connaître les qualités du pays auprès des investisseurs potentiels. Mais le grand public, lui, continue de n'être touché que par les propos hostiles au pays. Faut-il faire comme Monaco? Lancer un festival de cirque et jouer la carte du glamour pour obtenir une meilleure presse?

La troisième option est bien sûr impensable: céder, réduire la taille de la place financière, re-

noncer à notre expertise fiscale et nos outils d'investissements. C'est ce que souhaitent nos grands voisins qui ne comprennent pas comment un petit pays peut avoir une telle place financière qui leur fait de l'ombre.

Car l'enjeu est aussi concurrentiel. La question de la fraude fiscale est bientôt réglée avec l'abandon partiel du secret bancaire, reste notamment la concurrence entre places financières. Il y a 20 ans, Paris était la première place pour la gestion des fonds en Europe et elle aimerait bien redevenir. Une opportunité s'offre à elle: la directive sur les fonds alternatifs. D'ailleurs, Paris Fund Industry, forum de promotion de la place française, a largement communiqué hier sur la bonne performance de Paris face à Dublin et Luxembourg pour les premières attributions de licences AIFMD. Dans une concurrence renforcée par un environnement économique atone, tous les moyens seront bons et il faut s'attendre à d'autres critiques, médiatiques ou autres, envers le Luxembourg.

Changer d'image ne sera donc pas une mince affaire. A titre de comparaison, le 31 décembre, Antony Jenkins, directeur général de Barclays, avait estimé qu'il faudrait cinq à dix ans «pour rétablir la confiance envers Barclays» après la série de scandales. En attendant, on peut toujours se consoler avec les attaques dont la France a de nouveau fait les frais de la part du magazine américain Newsweek, raillant une nouvelle fois une France bureaucratique au bord de l'agonie. Les cris d'orfraie n'ont pas manqué dans la presse française et jusqu'au gouvernement. L'arroseur arrosé, en quelque sorte.

■ linda.cortey@wort.lu

DER KOMMENTAR

Kein Gefallen

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, ja Frivolität, dass Athen mit Anfang dieses Jahres den EU-Ratsvorsitz übernommen und sich Wachstum, Beschäftigung und Migration auf die Fahne geschrieben hat. Dies sind in der Tat die Hauptherausforderungen, denen sich die EU gegenwärtig stellen muss – und Griechenland allen voran. Man kann davon ausgehen, dass die Regierung in Athen es durchaus ernst meint mit ihrem Ehrgeiz, eine gute Präsidentschaft in der ersten Jahreshälfte hinzulegen. Angesichts der enormen finanziellen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme zu Hause stellt sich allerdings die Frage, ob sie sich mit dieser Aufgabe nicht übernimmt. Gerade auch Luxemburg weiß, wie stark allein die personellen Ressourcen eines kleinen Landes schon zu

„normalen Zeiten“ während des EU-Vorsitzes strapaziert werden. Die große Koalition aus Konservativen und Sozialisten in Athen will sich zweifellos gegenüber den anderen EU-Mitgliedern als handlungsfähiger und verlässlicher Partner darstellen. Doch tut sie sich selbst und ihren Bürgern damit keinen Gefallen. Denn wenn sich die Regierung verzettelt und Griechenland noch tiefer in eine Krise rutscht und vielleicht sogar eine handfeste Regierungskrise daraus entsteht, ist niemandem damit gedient. Insofern wäre es besser gewesen, wenn Athen dieses Mal auf den Vorsitz verzichtet hätte, um sich auf seine eigentliche Verantwortung zu konzentrieren: das eigene Haus in Ordnung zu bringen. Das wäre schon Verdienst genug gewesen. WOLF VON LEIPZIG