

Philanthropie-Veranstaltung der American Chamber of Commerce

Den anderen nicht das Feld überlassen

Experten wollen neues Geschäftsfeld in Luxemburg aufbauen

VON CORDELIA CHATON

Wie geht es weiter mit der Philanthropie in Luxemburg? Fünf namhafte Referenten standen auf einer Abendveranstaltung der American Chamber of Commerce Rede und Antwort. Fazit: Wenn Luxemburg die vorhandene Expertise nicht ausbaut, überlässt es anderen das Feld.

Luxemburg als Finanzstandort sucht nach Alternativen; das zeigte sich schon vor der großen Wirtschaftskrise, als die Banque de Luxembourg im vergangenen Jahr ein großes Kolloquium zum Thema Philanthropie abhielt. Mittlerweile hat sich in den meisten Banken herumgesprochen, dass mit der Verwaltung von Geber- und Spendengeldern sowie der Gründung von Stiftungen Geld zu verdienen ist.

Das erklärt auch das voll besetzte Auditorium der Banque de Luxembourg bei einer Veranstaltung der American Chamber of Commerce in Luxemburg, die in dieser Woche namhafte Repräsentanten eingeladen hatte.

Tonika Hirdman, seit vergangene Jahr Generaldirektorin der Luxemburger Dachstiftung „Fondation de Luxembourg“, stellte fest, dass sich Philanthropie in den vergangenen fünf Jahren stark entwickelt hat. „Das liegt nicht nur an der Zunahme privaten Reichtums in den vergangenen zehn Jahren, sondern auch an einem Bill-Gates-Effekt“, stellte Hirdman fest. Die Geber von heute sind allerdings nicht mit den Spendern von früher vergleichbar. „Sie sind deutlich jünger und wollen eine Wirkung erzielen“, machte Hirdman klar.

Um Philanthropie interessanter für jene Spender zu machen, die zwar eine Stiftung in Luxemburg auflegen wollen, aber nicht hier ihren Wohnsitz haben, setzt sie sich für Transnational Giving ein. Das Netzwerk würde Spendern



AmCham-Podium: Henk van Eldik, Jean Brucher, David Carrington, Philippe Depoorter, Jane Wilkinson und Tonika Hirdman (v.l.n.r.) waren sich einig darüber, dass das Produkt Stiftung noch der Promotion bedarf. (PHOTO: M. BRUMAT)

ohne Wohnsitz die gleichen steuerlichen Vorteile ermöglichen wie Ansässigen. Insider rechnen damit, dass Luxemburg im Juli diesen Jahres die Hürde genommen hat. Das wäre eine wichtige Entwicklung.

Philippe Depoorter, Direktor bei der Banque de Luxembourg, ging darauf ein, was in Luxemburg noch zu tun ist. Er betonte, dass Philanthropie im Bankengeschäft vielfältige Auswirkungen hat: „Das Privatkundengeschäft, Asset Management und Fonds können davon profitieren – also drei Pfeiler unseres Bankensystems.“ Allerdings sei in vielen Finanzinstitutionen noch ein besserer Informationsfluss nötig, sowohl hinsichtlich möglicher Finanzprodukte als auch der Gründung von Stiftungen. „Wir haben Wind in den Segeln und als Finanzplatz eine

Menge Vorteile“, unterstrich Depoorter. Nötig sei der Ausbau des legislativen und fiskalischen Rahmens in Form von bilateralen Abkommen oder Nischen, aber auch das Auslegen von Stiftungen für so unterschiedliche Bedürfnisse wie die von Familien, Konzernen oder kleineren Unternehmen. „Luxemburg muss mehr Finanzhäuser und Banken für dieses Thema interessieren und aktiv dafür werben“, meint der Experte. Er stellt sich spezialisierte Teams von Rechtsanwälten oder Notaren ebenso vor wie gezielte Veranstaltungen zum Thema und eine Präsenz in europäischen Gremien. In diesem Zusammenhang verwies Depoorter auf die nächste Veranstaltung seiner Bank. Am Freitag, den 9. Oktober dieses Jahres, veranstaltet die Banque de Luxembourg eine ganztägige Konferenz zum Thema Phi-

lanthropie in Luxemburg. Depoorter erinnerte an die Warnung eines Teilnehmers des Kolloquiums von April 2008: „Wenn ihr jetzt nicht handelt, wird Genf es tun!“

Jane Wilkinson, die bei der Wirtschaftsprüfer- und Steuerkanzlei KPMG verantwortlich ist für die frisch gegründete Unternehmens-Stiftung, bestätigte Depoorters Worte. „Wir hätten gern etwas mehr Rat gehabt“, meinte sie. „Luxemburg hat sich bei Stiftungen als Finanzprodukt noch keinen Namen gemacht. Es fehlt an Services und Kenntnis des Produktes Stiftung.“

Guter Rat fehlt noch

Der Rechtsanwalt Jean Brucher gab einen Ausblick auf die Gesetzesänderungen vom 16. Dezember 2008. Demnach erlaubt die Grün-

dung einer Stiftung bei einer Zuwendung an indirekte Erben, wesentlich mehr Steuern zu sparen als bei einer einfachen Schenkung. Auch die Steuerabzugsfähigkeit von Spenden hat sich deutlich verbessert. Brucher nannte Möglichkeiten, die das Gesetz noch nicht ausgeschöpft hat. Dazu würde die Möglichkeit von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) gehören, Immobilien zu besitzen. Ein weiterer Punkt, der möglich sei, sei die Streichung der Einschreibungssteuer auf Spenden an NGOs und Stiftungen. Kommerzielle Unternehmen könnten darüber hinaus Incentives für die Gründung von Stiftungen erhalten und Philanthropie könnte zu einer EU-weiten Priorität werden.

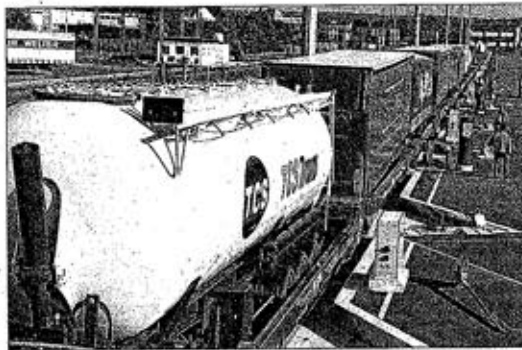
Doch auch der Stiftungs-Bereich ist von der Krise betroffen. Der Brite David Carrington, seit 2001 selbständiger Berater mit Fokus auf Philanthropie, stellte fest, dass viele Stiftungen ihre Investmentmanager jetzt wesentlich genauer nach der Nachhaltigkeit ihrer Anlage befragen. „Nicht wenige befürchten, in ein oder zwei Jahren viel weniger in der Kasse zu haben.“ Nur den guten Herzen tut die Krise offenbar keinen Abbruch. „Viele Leute spenden lieber als ihr Geld zu verspekulieren“, stellte Carrington fest. Er verwies im Übrigen auf die großen Differenzen bei Stiftungen hinsichtlich verschiedener Länder und Regionen. So seien die sechs größten europäischen Stiftungen alle von italienischen Banken gegründet worden. Henk van Eldik, der als Leiter der Fonds-Distribution bei Ikano Fund Management den Markt gut kennt, führte als Moderator gekonnt durch den Abend. Mit den anderen Podiumsmitgliedern war er sich jedoch einig: „Luxemburg sollte sich beim Thema Philanthropie nicht den Schneid abkaufen lassen. Wenn jetzt alles im Sande verläuft, dann wäre es eine vertane Chance.“

Lorry-Rail: un horizon bien dégagé

L'exploitation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan décolle enfin

Après une longue traversée du désert, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan serait en train de voir le bout du tunnel. Selon un communiqué des chemins de fer luxembourgeois (CFL), l'autoroute ferroviaire connaît désormais un taux de remplissage moyen de 65 % avec des pointes de 100 %. Une performance remarquable pour cette infrastructure qui peinait au début à dépasser les 30 %. Le gestionnaire Lorry-Rail est d'autant plus ravi que cette croissance intervient en période de crise économique.

Cette progression met fin à une sérieuse période de vaches maigres. Les CFL ne s'en cachent d'ailleurs pas. Le démarrage de Lorry-Rail fut difficile, reconnaît la société qui en énumère les raisons: gabarit ferroviaire insuffisant sur le réseau ferré français, retards substantiels en cours de



Le plus dur est passé: l'autoroute ferroviaire connaît désormais un taux de remplissage satisfaisant. (PHOTO: CHARLES GARATINI)

parcours, hésitation des camionneurs de saisir cette offre, nécessité pour les opérateurs routiers de réorienter leur logistique

d'acheminement des remorques aux bords du trajet ferroviaire. Bref, le projet a du mal à décoller. Les efforts sans relâche de

Lorry-Rail vont cependant porter leurs fruits dans la mesure où le taux de remplissage vient de franchir le seuil de 65 % avec des pointes de 100 %. Ces chiffres permettent désormais d'entrevoir l'avenir avec confiance. Cela est d'autant plus vrai que Lorry-Rail vient de recevoir l'autorisation de transporter des matières dangereuses. Il est évident que cela apportera «un créneau non-négligeable à exploiter et contribuera à augmenter davantage le taux de remplissage de ses convois», souligne la société.

De plus, le gestionnaire vient d'entamer de nouvelles démarches auprès des instances ferroviaires des deux pays ainsi qu'auprès du constructeur des wagons spéciaux en vue d'effort son offre. L'objectif étant d'arriver à une cadence de desserte de 4 trains aller-retour par jour. En

outre, une filiale des CFL planche sur le développement de l'autoroute ferroviaire vers de nouvelles destinations, en particulier vers le Nord et l'Est de l'Europe.

Et comme si cela n'était pas suffisant, un nouveau terminal devrait remplacer le système actuel qui arrive à saturation. Ce projet regroupera les fonctions d'autoroute ferroviaire et celles du transport combiné classique.

Le projet de mise en place d'un système autoroutier ferroviaire nord-sud avec un parcours de plus de 1.000 kilomètres a été lancé en 2006 par le Grand-Duché et la France. Le projet comprenait la réalisation de deux plate-formes de chargement resp. de déchargement de remorques routières ainsi que la mise en conformité du gabarit ferroviaire sur le trajet Bettembourg-Perpignan. Le trafic n'avait démarré qu'en 2007. (ndp)