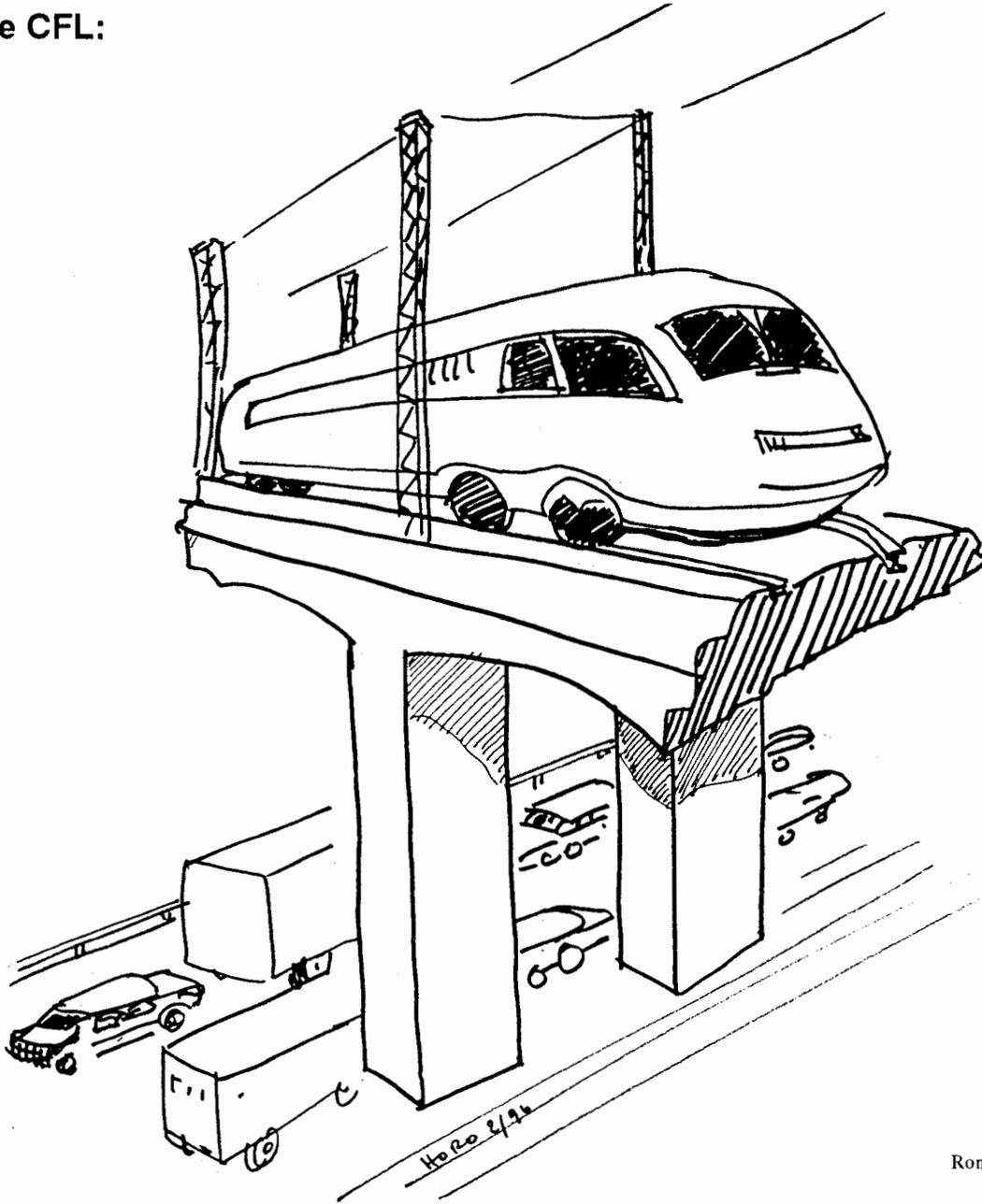


50 Jahre CFL:



Romain Hoffmann

Welche Zukunft für die Luxemburger Eisenbahn?

Als ich ein kleiner Junge war, spazierte ich tagtäglich mit meinem Großvater von der "aler Avenue", an den Pferdekutschen des Milchmannes vorbei, bis auf die "schwarz Bréck", um dort den ein- und ausfahrenden Zügen im Bahnhof Luxemburg zuzuschauen. Stampfte aber einer durch die Felsenschlucht zur "Bj-isser Bréck", versteckte ich mich schnell in Opas Mantel, um nicht vom Rauch der Lokomotive, die unter unserem Aussichtspunkt hindurchfuhr, verschluckt zu werden. Das Gruseln lernte ich kennen, wenn eine Lokomotive sich von hinten her dem

Bahnhof näherte und ihr Rauch uns einwickelte, bevor ich die Gefahr hatte kommen sehen.

Als ich ein kleiner Junge war, fuhren wir immer mit dem Zug in die Ferien, abwechselnd in die Schweiz oder an die belgische Küste, manchmal auch nach Spa, aber dann mußten wir in Trois-Ponts auf den Bus umsteigen, da die Linie von dort nach Spa nur mehr von Güterzügen befahren wurde. Warum, verstand ich schon damals nicht, denn die Zugfahrt war doch viel romantischer und man mußte nicht stundenlang

sitzen bleiben. Ein Auto gab es in unserer Familie erst, als ich 16 war.

Als ich ein nicht mehr ganz so kleiner Junge war, brachte der heilige Nikolaus einen elektrischen Zug, von Märklin natürlich: eine E-Lokomotive und Personenwagen der SBB, der Schweizerischen Bundesbahnen, genau dieselben, mit denen wir nach Thun gefahren waren. Bahnhofsvorsteher meiner Modelleisenbahn war ich bis zum Abitur. Sie ist auch heute noch betriebsfähig, aber Spinnengewebe dürften die still stehenden Lok-Räder umwickeln - wie die der richtigen alten Dampflokomotiven -, wenn nicht meine Mutter das ganze zugedeckt hat. Verkauft wird sie auf keinen Fall.

Nun da ich kein kleiner Junge mehr bin, fahre ich immer noch gern mit dem Zug, etwa zu den Kongressen und Tagungen in Wien, Regensburg oder Gent. Da kann ich noch während der Hinfahrt meinen Vortrag überarbeiten und mich auf der Rückreise in einen Roman vertiefen - dazu habe ich zuhause ja nie Zeit - oder mich ganz einfach aufs Ohr legen. In der Bahn geht das, im Auto wär's tödlich.

*

Als wir dann dieses "forum"-Dossier aus Anlaß des 50. Geburtstags der SNCFL, der "Société nationale des chemins de fer luxembourgeois", - am 17.4.1946 wurden aus mehreren privaten Eisenbahngesellschaften eine nationale - in Angriff nahmen, wurde mir schnell bewußt, daß derartige Eisenbahnromantik fehl am Platz sei. Auch nicht technische Fragen wie: TGV oder Pendolino? welche neuen Lokomotiven für die CFL? wann und wie BahnHybrid realisieren? bewegten unsere Gesprächspartner aus Eisenbahnerkreisen.

Sorgenkind der SNCFL ist eindeutig der Güterverkehr. Ein anonymen Eisenbahner weist es in unserem Dossier sehr eindrucksvoll nach. Während der Personenverkehr 1994 550 Millionen Franken einbrachte, brachte der Güterverkehr Einnahmen in Höhe von 1,434 Milliarden. Trotzdem ist der Güterverkehr stark defizitär. Stärker noch als im Personenverkehr spielt hier die Konkurrenz der Straße, auch wenn umweltbewußten Bürgern die große Zahl der mit einer Person besetzten Autos vielleicht stärker auffällt als jene der Lastwagen, deren (fehlende) Last nicht zu sehen ist. Das ist in der Tat der Ausgangspunkt aller aktuellen Debatten um die Neugestaltung der Eisenbahn und ihre künftige Gesellschaftsform.

Der CFL-Verwaltungsrat, die Eisenbahnergewerkschaften FNCTTFEL und Syprolux genau wie die Transportministerin Mady Delvaux-Stehres sind sich einig in der Beschreibung der Problemlage und in der Ursachenanalyse. Bei der Frage, wie man das Problem in den Griff kriegt, scheiden sich allerdings die Geister. Der EU-Ministerrat hat 1991 eine Direktive verabschiedet, nach der vor allem der Güterverkehr etappenweise liberalisiert werden soll. Konkurrenz, so das Credo der Brüsseler Eurokraten, belebe das Geschäft. Daher ist es auch in Zukunft verboten, mit den Gewinnen aus einem Sektor die Defizite in einem anderen auszugleichen. Aus diesem Grund setzt der CFL-Verwaltungsrat, wie sein Präsident Jeannot

Schneider uns im Interview unmißverständlich erklärte, auf eine Umwandlung der SNCFL in eine Aktiengesellschaft. Die Gewerkschaften sehen darin den ersten Schritt zur Privatisierung und fürchten den dann zu erwartenden Personalabbau und die Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen. Schematisch kann man sagen, daß für sie die Personalpolitik Vorrang hat vor der Transportpolitik, während für den CFL-Präsidenten die Gesellschaftsform wichtiger zu sein scheint als eine aggressive Handelspolitik. Er wirft den Gewerkschaften Pessimismus in bezug auf die Chancen der CFL vor, während sie ihn fragen, warum die CFL nicht in ihrer heutigen Gesellschaftsform schon aggressiver um neue Marktanteile kämpft. Dem Vorwurf mangelnder Dynamik begegnet der CFL-Präsident mit dem Hinweis auf die fehlende Flexibilität der aktuellen Entscheidungsstrukturen. Die Transportministerin hingegen scheint etwas unschlüssig: Sie hat erkannt, daß die von der EU vorgeschriebene Liberalisierung wohl Gefahren für die CFL birgt, aber auch Chancen eröffnet: *"Auch den Eisenbahnern ist bewußt, daß etwas geschehen muß, nur keiner weiß so richtig was."* An einer ihrer Feststellungen kommt allerdings keiner vorbei: *"Sogar wenn es diese Direktive ... nicht gäbe, gibt es faktisch eine Konkurrenz zur Schiene und das ist die Straße."* Und sie erwartet Initiativen von Seiten der CFL. So spielt offensichtlich jeder der drei Partner dem andern den Ball zu und keiner will eine Entscheidung treffen.

Der CFL-Verwaltungsrat bleibt eine Erklärung schuldig, wieso die von ihm in Auftrag gegebene Sofrail/Sofres-Studie, die eine Aufsplitterung der CFL in 'business units' oder 'mini mills' befürwortet und dadurch den Zorn der Gewerkschaften ausgelöst hat, sich so stark mit dem Bereich 'service public voyageurs' beschäftigt, der gar nicht zur Diskussion steht, da der Staat hier weiterhin die Kosten deckt, und so wenig mit dem Güterverkehr, für den die Studie eigentlich kommerzielle Perspektiven liefern sollte. War es wirklich sinnvoll von einer SNCF-Filiale konstruktive Vorschläge für die CFL zu erwarten? Und der Verwaltungsrat muß überzeugender darlegen, warum seines Erachtens die Liberalisierung nur über den Weg einer Aktiengesellschaft realisierbar ist.

Die Gewerkschaften müssen sich fragen lassen, ob das Personalstatut ihnen wichtiger ist als der Erhalt der Konkurrenzfähigkeit ihres Arbeitsinstruments im Vergleich zur Straße. Damit will "forum" sich keineswegs für die von EU-Seite verordnete Liberalisierung aussprechen. Doch sie rückgängig machen scheint derzeit nur über den Weg eines europaweiten Arbeitskampfes möglich. Ein Streik, mit dem etwa FNCTTFEL-Präsident Josy Konz unverhohlen droht (Le Signal, 9.2.1996), um die CFL-Pläne einer Umwandlung in eine AG zu verhindern, macht allein in Luxemburg wenig Sinn: *"Nur ein nationales Eisenbahnunternehmen in öffentlicher Hand kann landesweite Bahndienste anbieten, die für die Bevölkerung und die Wirtschaft interessant, zuverlässig und allen gleichermaßen zugänglich und sozial erschwinglich sind,"* heißt es in einer CGT-Verlautbarung. Dem antwortet die Transportministerin, in einer Aktiengesellschaft CFL sei ja der Luxemburger Staat, abgese-

Die Gefahr, daß eine Liberalisierung mittelfristig keineswegs niedrigere Preise für den Kunden, sondern ein Monopol des stärksten Branchenunternehmens nach sich zieht, hat nicht nur schon Karl Marx erkannt.

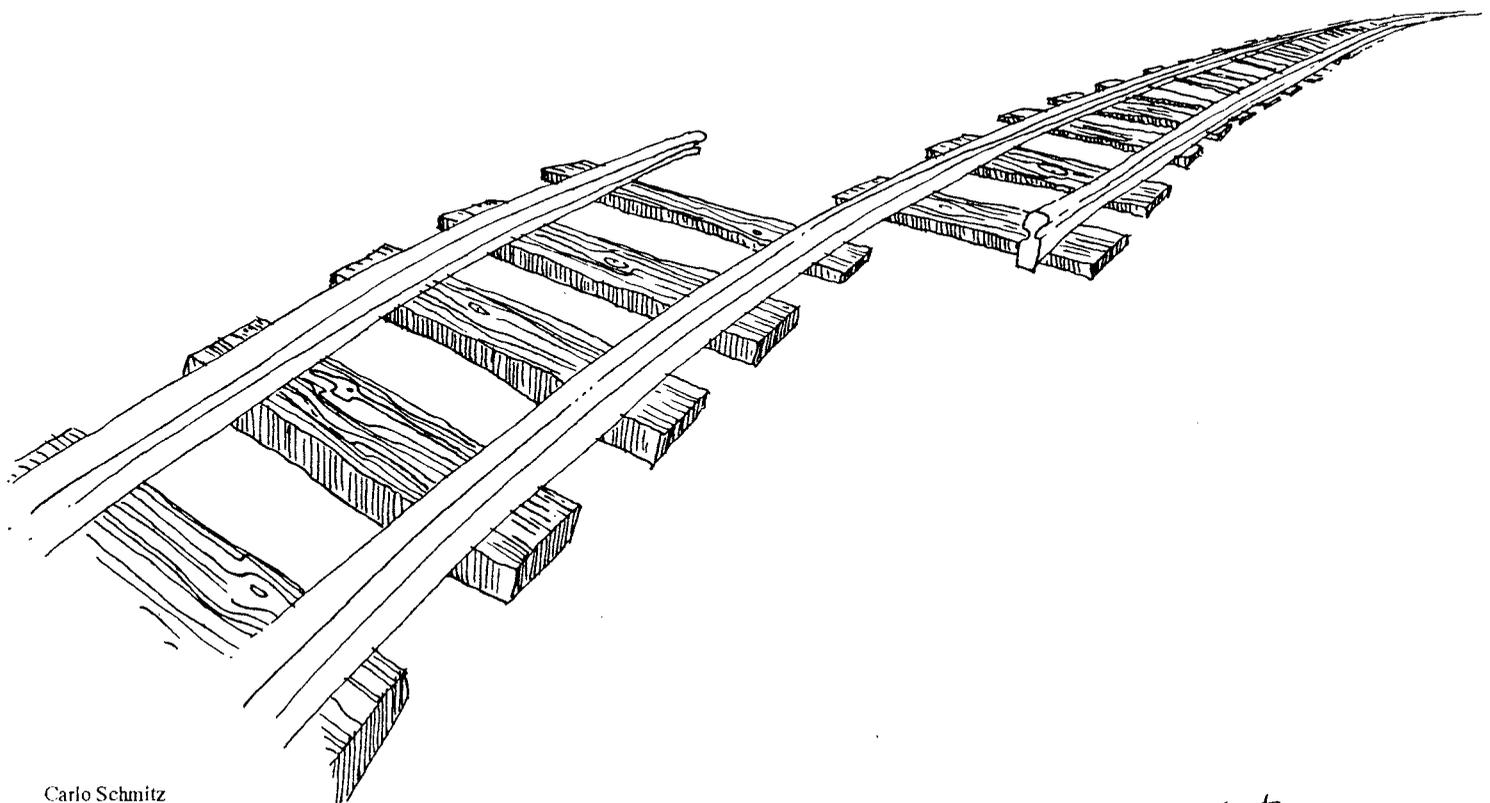
hen von knapp 10% in der Hand von zwei Nachbarstaaten, alleiniger Aktieninhaber.

Die Regierung muß sich andererseits fragen lassen, ob sie mit dem nötigen Nachdruck in Brüssel gegen die Liberalisierung eingetreten ist. Die Gefahr, daß eine Liberalisierung mittelfristig keineswegs niedrigere Preise für den Kunden, sondern ein Monopol des stärksten Branchenunternehmens nach sich zieht, hat nicht nur schon Karl Marx erkannt, sondern auch der Leitartikler im "Luxemburger Wort": *"Vielleicht ersetzt am Ende nur ein vom Staat nicht zu kontrollierendes Monopol ein anderes"*, hieß es dort am 2.2.1996 in bezug auf die ähnlich gelagerten Probleme im Bereich der Telekommunikationen. Und der genauso wenig des Sozialismus' verdächtige französische Industrieminister Frank Borotra meinte am 1.2.1996: *"Dans certains secteurs, l'ouverture du marché à la concurrence constituerait une faute grave. C'est le cas à EDF, à La Poste et, partiellement, à la SNCF."* (Le Monde, 3/2/1996).

Genau dagegen kämpften ja auch im Dezember 1995 die französischen Eisenbahner und Staatsbeamten, in einem für viele Beobachter überraschend langen und harten Streik. Manche sahen darin den ersten nationalen Streik gegen die europäische Wirtschafts- und Währungsunion (WWU). Nach dem Debakel des realexistierenden Sozialismus in Osteuropa tun sich die Nutznießer des nunmehr konkurrenzlos agierenden liberalen Kapitalismus offensichtlich keinen Zwang mehr an, um ihre kurzfristigen Interessen durchzusetzen. Obschon es immer wieder heißt, die EU-Verträge seien wertneutral in bezug auf das Wirtschaftssystem und die Eigentumsverhältnisse und die

Kommission agiere aus pragmatischen, nicht aus ideologischen Motiven, muß man feststellen, daß stets die liberale Sicht sich durchsetzt, stets die Privatindustrie von EU-Seite gefördert wird, der Staatssektor hingegen immer weiter zurückgestutzt wird. Im Maastrichter Vertrag heißt es kaum zufällig, die WWU sei ein System offener und konkurrenzorientierter Märkte (vgl. zu diesem Fragenkomplex "Le Monde diplomatique", Januar 1996). Damit stellt sich aber die Frage nach einer europäischen Sozialpolitik, die sicher mehr zum Zusammenwachsen der europäischen Völker beitragen könnte als die aktuelle Währungspolitik mit ihren brutalen Konvergenzkriterien und ihrem absoluten Marktdiktat. Doch dieses Thema muß einem anderen "forum"-Dossier vorbehalten bleiben.

Wer die Transportpolitik unter den Zwang des wirtschaftlichen Erfolgs stellt, verzichtet darauf, sie auch als Instrument der Umweltpolitik, der Landesplanung, der Sozialpolitik (etwa durch sozial abgestufte Tarife) zu gebrauchen. Er verzichtet auf ein Mittel zur gesamtwirtschaftlichen Systemsteuerung. Denn weniger öffentlicher Verkehr bedeutet noch mehr Abgase und Zerstörung der Ozonschicht, noch mehr Unfälle mit familiärem Leid und hohen Langzeitkosten für Krankenkassen und Pflegeversicherung, noch mehr Straßenbau und Landschaftsversiegelung und Wäldervernichtung, noch mehr Staus und Streß und nervliche Belastung mit ihren fatalen Konsequenzen für den Umgang mit Mitmenschen, noch mehr Energievergeudung und Abhängigkeit von knapper werdenden Erdölressourcen oder gefährlichen Atomzentralen, ...



Carlo Schmitz

Carlo Schmitz

In Paul Zahlens lesenswerter historischen Studie (die immer noch bei "forum" zu haben ist) über die Eisenbahn in den 20er und 30er Jahren kann man nachlesen, wie erstaunlich ähnlich die Probleme vor dem zweiten Weltkrieg gelagert waren, zumindest in bezug auf die Sekundär- und Schmalspurbahnen. Auch hier fehlte ein kohärentes Gesamtkonzept für den öffentlichen Transport. Die genannten Bahnen dienten vorrangig dem Personentransport und der Erschließung abgegrenzter Landesteile, während die lukrativen Strecken in der Hand ausländischer Kapitalgesellschaften waren: Eine Vision, die Luxemburg auch in der Zukunft droht? Und der Staat subventionierte massiv die genannten Bahnen, ohne aber die notwendigen Modernisierungsinvestitionen vorzunehmen, während er gleichzeitig erste Autobuslinien als Konkurrenzunternehmen zuließ. Die Angst um den Anschluß ans Ausland war größer als die Sorge um ein flächendeckendes, internes Versorgungsnetz.

Wer die Transportpolitik unter den Zwang des wirtschaftlichen Erfolgs stellt, verzichtet darauf, sie auch als Instrument der Umweltpolitik, der Landesplanung, der Sozialpolitik (etwa durch sozial abgestufte Tarife) zu gebrauchen. Er verzichtet auf ein Mittel zur gesamtwirtschaftlichen Systemsteuerung. Denn weniger öffentlicher Verkehr bedeutet noch mehr Abgase und Zerstörung der Ozonschicht, noch mehr Unfälle mit familiärem Leid und hohen Langzeitkosten für Krankenkassen und Pflegeversicherung, noch mehr Straßenbau und Landschaftsversiegelung und Wäldervernichtung, noch mehr Staus und Streß und nervliche Belastung mit ihren fatalen Konsequenzen für den Umgang mit Mitmenschen, noch mehr Energievergeudung und Abhängigkeit von knapper werdenden Erdölressourcen oder gefährlichen Atomzentralen, ...

Zumindest letztere Debatte ist in Zusammenhang mit der Luxtraffic-Studie heute voll im Gange. Ein diesbezüglicher Beitrag resümiert den letzten Stand der Dinge. Andere aktuelle Fragen, wie der Anschluß an das TGV-Netz oder die Verbindungen mit Deutschland oder die notwendige Reorganisation des nationalen Busnetzes und die Zusammenarbeit zwischen CFL und RGTR werden allerdings nur am Rande gestreift, da wie gesagt allen unseren Gesprächspartnern die Strukturfragen wichtiger schienen.

"forum" hat selten ein so aktuelles Thema behandelt, das uns bis nach Redaktionsschluß zwang umzudisponieren. Es kann nicht Aufgabe der "forum"-Redaktion sein, in allen diesen hochpolitischen Fragen Stellung zu beziehen. Unser Ziel ist es, die Problemlage aus den verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten, die Luxemburger CFL-Diskussion auch in den wichtigen Kontext der europäischen Debatte über die Liberalisierung der öffentlichen Dienste zu stellen. Den weiteren Verlauf der Debatte, die ohne Zweifel nationales Interesse beanspruchen darf, muß der Leser in der Tagespresse verfolgen.

*

Zwei Vorkommnisse beim Erstellen des vorliegenden Dossiers erregten den Unmut der "forum"-Redaktion:

Zum einen sollte ein Mitglied der FNCTTFEL den Beitrag über die Luxtraffic-Studie verfassen. Der teilte uns aber kurz vor Redaktionsschluß mit, er werde uns seinen Text nicht zur Verfügung stellen, weil er ihn am 20. März im Rahmen einer Pressekonferenz seiner Gewerkschaft der Öffentlichkeit vorstellen werde. In "forum", zu dessen Lesern bekanntlich auch große Teile der Politikerzunft gehören, hätte die FNCTTFEL sicher ein aufmerksames Publikum gefunden. Dieser Rückzug ist umso unverständlicher, als die am 20. März veröffentlichte Stellungnahme der Gewerkschaft dem Vernehmen nach kaum von derjenigen abweichen wird, die schon am 14. Juli 1995 in einem Beitrag von Roger Negri in "Le Signal" zu lesen war, der in Nr. 2/95 von "de Kéisécker" resümiert wurde. Trotz dieser merkwürdigen Haltung der Gewerkschaft, die uns ansonsten bereitwillig ein Interview zu den Zukunftsperspektiven der CFL gab, will "forum" der Sache wegen ihre Stellung zu BahnHybrid nicht unterschlagen.

Zum andern mußten wir erstaunt feststellen, daß der Beitrag eines Eisenbahners, dem die Redaktion das Recht auf Anonymität zuerkannt hat, über den Güterverkehr auf dem Luxemburger Schienennetz am Tag, nach dem er unsere Redaktion erreichte, unter anderem Namen fast wortidentisch im 'Gréngesponn' zu lesen war. "forum" hat bestimmt nichts gegen gemeinsame Veröffentlichungen einzuwenden, doch ohne vorherige Absprache, z.B. über den Termin, finden wir das unfair.

Gedankt sei aber allen Beitraglieferanten und Interviewpartnern sowie Ed Zacharias und Monique Hoffmann vom Mouvement écologique und Ed Birgen von der Tram asbl für ihre Informationen und Dokumentation.

*

Wann wird "forum" mir mal wieder Zeit lassen, meine Märklin-Lokomotive in CFL-Farben vor SBB-Personenwagen oder DB-Güterwaggons zu spannen und einfahren rollen lassen ...?

michel pauly