

Die CFL haben eine Chance ...

Ein Gespräch mit dem Präsidenten der SNCFL Jeannot Schneider

"forum": *Gerade zu ihrem 50. Geburtstag stehen der Luxemburger Eisenbahngesellschaft große Umwälzungen bevor. Es ist die Rede davon, sie zu einer Aktiengesellschaft umzuwandeln. Was ist sie denn bisher gewesen? Und warum diese Veränderungen?*

Jeannot Schneider: Die 1946 gegründete "Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois" (SNCFL) wurde stets wie eine Aktiengesellschaft behandelt, auch wenn sie dem Gesetz nach eigentlich keine ist.

"forum": *Wer sind denn die Aktieninhaber?*

Jeannot Schneider: Neben dem Luxemburger Staat, der 1946 51% der Anteile erwarb, sind es der französische und der belgische Staat, die je 24,5% hielten. Bei der Kapitalerhöhung Ende der 70er Jahre machte allerdings der französische Staat nicht mit, so daß der Anteil des luxemburgischen Staats auf 63,25% stieg und der französische Anteil auf 12,25% fiel. Nach der anstehenden Kapitalerhöhung an der ausschließlich der Luxemburger Staat teilnehmen wird, wird die Präsenz Belgiens und Frankreichs eher symbolischer Natur sein. Dennoch erachte ich unter den gegebenen Umständen den Verbleib Belgiens und Frankreichs im Aktionariat als wichtig.

Eine neue Gesellschaftsform für die CFL

Nun zu Ihrer Frage: Natürlich könnten wir weiterhin, mit einigen Anpassungen, als Gesellschaft 'sui generis' funktionieren. Das hat aber Nachteile. Die heutigen Gesellschaftsstrukturen, insbesondere die Entscheidungsprozeduren, sind schwerfällig. Die letzte Statutenänderung, die 1975 in die Wege geleitet wur-

de, ist bis heute nicht zum Abschluß gebracht worden, da Staatsrat und Abgeordnetenversammlung zu jeder Änderung ihre Zustimmung geben müssen. Rechnungswesen und interne Organisation entsprechen nicht mehr den Erfordernissen einer wettbewerbsorientierten Verkehrswirtschaft. Dieser Mangel an Flexibilität und Transparenz ist einer Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen abträglich. So weigerte sich vor kurzem der Präsident der Deutschen Bahn AG in Sachen Stückgut mit der SNCFL in ihrer heutigen Form zusammenzuarbeiten.

Eine Aktiengesellschaft (AG), eine 'société anonyme', hingegen ist transparent, flexibel und, was ihre Form anbelangt, allenthalben bekannt. Die AG ist eine klar definierte Gesellschaftsform, bei der jeder Verhandlungspartner sofort weiß, mit wem er zu tun hat. In einer solchen Gesellschaft ist es üblich, daß der Verwaltungsrat seine Macht sehr weitgehend an den Direktionsrat delegiert, z.B. indem der Präsident auch Generaldirektor ist oder indem ein 'administrateur délégué' ernannt wird. Die aktuelle Dualität, bei der Direktion und Verwaltungsrat vollständig getrennt sind, funktioniert nur, wenn Präsident und Generaldirektor sehr gut miteinander auskommen. Die AG ist auch gehalten, ihre Aktivitäten nach kommerziellen Kriterien zu führen. Tut sie das nicht, droht ihr der Konkurs. Die diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen haben einen relativ zwingenden Charakter.

"forum": *Das befürchten natürlich die Gewerkschaften.*

Jeannot Schneider: Ich verstehe selbstverständlich ihre Sorgen. Ich muß allerdings sagen, ihre Angst, was geschehen wird, wenn die AG in Konkurs geht, zeugt von einem starken Pessimismus: Sie gehen da-

von aus, daß eine derartige Gesellschaft nie rentabel arbeiten kann. Ich bin dennoch der Meinung, daß die SNCFL in eine AG umgewandelt werden sollte.

Wir haben daher die Regierung gebeten, eine Entscheidung zu treffen. Wir werden dann Regelungen finden müssen, um die Übergangsphase personalgerecht zu gestalten. Zum Beispiel muß der Staat die Rechte der Arbeitnehmer garantieren für den Fall, daß die AG aus irgendeinem Grund frühzeitig aufgelöst werden müßte. Auch die Mitbestimmungsrechte der Personaldelegation müßten neu geregelt werden, wenn der Direktionsebene weitergehende Entscheidungsbefugnisse eingeräumt würden. Die Gewerkschaften wissen auch, daß wir ihnen entgegenkommen wollen. Doch keine Gesellschaftsform kann es sich leisten, in alle Ewigkeit Defizite einzufahren.

Meines Erachtens hat die CFL in dieser Hinsicht jedoch eine große Chance, wenn alles liberalisiert ist. Dann wird endlich die Geburtsschwäche der Luxemburger Eisenbahn, daß sie nur bis zur Grenze fahren darf, wegfallen.

"forum": Gibt es keine europäischen Beweggründe, die Eisenbahngesellschaft in eine AG umzuwandeln?

Jeannot Schneider: Doch. Die EU-Direktive verbietet in Zukunft, Eisenbahnaktivitäten zu subventionieren, d. h. die müssen nach kommerziellen Kriterien funktionieren, sowohl im Reiseverkehr als auch im Güterverkehr. Im 'service public', d. h. im Personentransport schließen wir einen Vertrag mit dem Staat ab, der unsere Leistung bezahlt, aber die darf nicht mehr durch Gewinne in anderen Sektoren mitfinanziert werden. In Zukunft müssen die verschiedenen Sektoren (Infrastruktur, Personentransport, internationaler Reiseverkehr, Gütertransport) einer getrennten Buchführung unterliegen. Und jeder Sektor muß für sich wirtschaftlich geführt werden. Der Güterverkehr darf z.B. nicht mehr, wie bisher, durch Gewinne in anderen Sektoren subventioniert werden. Zur Zeit haben wir trotz einer mehr oder weniger ausgeglichenen Bilanz ein sehr hohes Defizit im Güterverkehr. Eine solche Situation wird in Zukunft nicht mehr erlaubt sein.

Für die Übergangsphase wird das Schwierigkeiten geben. Das ist klar. Die Regierung ist bereit ihre Verantwortung zu übernehmen. In seinen verschiedenen Eigenschaften als Staat, als Kunde und als Eigentümer übernimmt der Staat die Kosten für Altersrenten, öffentlichen Personenverkehr per Schiene und Straße, den Unterhalt der Infrastruktur und die diesbezüglichen Investitionskosten. 1996 sind das immerhin 11,2 Milliarden Franken. Außerdem ist die Regierung bereit, unsere Schulden in Höhe von 5,2 Mrd. zu übernehmen und 1,4 Mrd. Liquiditäten im Rahmen der Kapitalerhöhung bereitzustellen. Als Gegenleistung werden die CFL durch Einsparungen

und zusätzliche Einnahmen einen Fehlbetrag von zirka 1,2 Milliarden aufbringen müssen.

Dieser Fehlbetrag ist durch ein strukturelles Handicap des Luxemburger Eisenbahnnetzes bedingt: Wir haben zu kurze Distanzen. Die Kosten der 'charges terminales' können wir nicht über die Transportkosten auf langen Fahrten verteilen.

Neue Chancen

"forum": Und wie hoffen Sie, das Defizit zu decken?

Jeannot Schneider: Sehen wir mal ab von Einsparungen. Es gibt auch neue Einnahmelmöglichkeiten. 85% unseres Güterverkehrs ist international. Zur Zeit dürfen wir ja schon beim kombinierten Güterverkehr mit unseren eigenen Maschinen ins Ausland fahren.

"forum": Was heißt 'kombinierter Verkehr'?

Jeannot Schneider: Das ist jeweils dann, wenn zwei oder mehr Verkehrsträger auf einer Route zusammenkommen, z.B. Container, die vom Lastwagen auf den Eisenbahnwaggon geladen werden. Eigentlich dürfen wir heute schon einen Zug, der mit Luxem-



burger Containers bestückt ist, mit einer eigenen Lokomotive z.B. bis Basel ziehen. Dann stünde uns die gesamte Einnahme von Bettemburg bis Basel zu, abzüglich der Infrastrukturabgabe an die betreffenden Eisenbahnnetze. Heute verdienen wir hingegen nur auf der Strecke von Bettemburg bis zur Grenze. Allerdings sind derartige Züge vorerst eher noch Theorie. Meines Erachtens hat die CFL in dieser Hinsicht jedoch eine große Chance, wenn alles liberalisiert ist, also nicht nur der kombinierte, sondern der gesamte Güterverkehr. Dann wird endlich die Geburtsschwäche der Luxemburger Eisenbahn, daß sie nur bis zur Grenze fahren darf, wegfallen. Unser Güterverkehrsaufkommen ist nämlich sehr hoch: 1994 lag das bei 19 Millionen Tonnen. Zum Vergleich: die Niederlande hatten 17 Mio.! Aber die 'unité de trafic', d.h. die

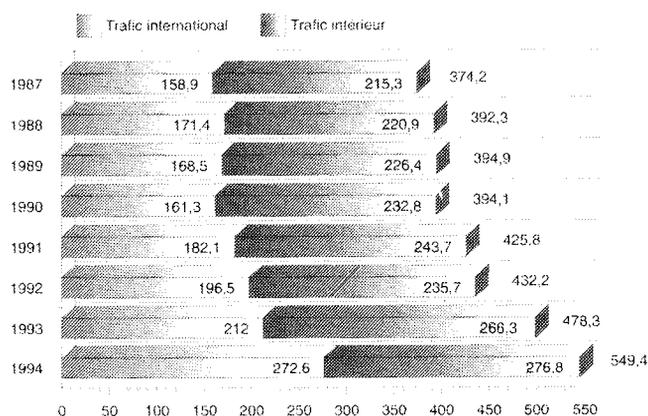
Romain Hoffmann

Tonne pro Kilometer lag bei uns sehr niedrig: Wir kamen auf einen Durchschnitt von 35 km pro beförderter Tonne, die SNCF auf 400 km. Das ist unser Problem. Im direkten Verkehr zwischen dem Verschiebebahnhof Bettemburg und Antwerpen werden uns von den 360 km 20 km bezahlt, der SNCB 340 km.

"forum": Die CFL müßten also in Zukunft selbst bis Antwerpen fahren dürfen ...

Jeannot Schneider: Wir denken darüber nach. Allerdings glaube ich, daß dies in einer Übergangsphase in Zusammenarbeit mit der SNCB geschehen muß. Aber selbst dann werden die diesbezüglichen Einnahmen der CFL wesentlich höher liegen als heute.

Recettes voyageurs (en millions de LUF)



L. Rapport annuel, 1994

Wir werden demnächst dieses Problem auf höchster Ebene mit unseren belgischen Freunden erörtern.

"forum": Wie steht es denn mit Bettemburg als Terminal des Ärmelkanaltunnels, dem "Chunnel Link"?

Jeannot Schneider: Der entwickelt sich, langsam aber sicher. Auch hier bietet sich eine große Chance für die Luxemburger Eisenbahn. In einer ersten Etappe wird auch dieser Verkehr in Zusammenarbeit mit der SNCF abgewickelt werden müssen, selbst wenn nach EU-Recht die CFL den Verkehr allein übernehmen dürfte.

"forum": Wieso, wenn das doch europäisches Recht ist?

Jeannot Schneider: Das wird kommen. Aber zur Zeit ist das alles noch eher Theorie, da verschiedene Voraussetzungen nicht erfüllt sind, wie z.B. Gebührenverordnungen für die Benutzung der Infrastruktur. Unser Personal kennt auch die Strecke noch nicht. Das CFL-Personal hat zwar den großen Vorteil, daß es die Signalregeln der drei Nachbarnetze kennt, aber es ist üblich, daß Lokführer auch auf der Strecke kundig sind, bevor sie ohne (gebührenpflichtigen) Lotse darauf fahren.

Aber ich bin überzeugt, daß wir uns in die Richtung entwickeln werden. Die Bedingung ist allerdings, daß wir den Transportauftrag erhalten. Die ARBED z. B. muß zur Zeit die CFL mit dem Transport ihrer Waggons beauftragen, bis zur Grenze. Doch nach der Liberalisierung kann sie die billigste Eisenbahngesellschaft damit beauftragen.

Wenn wir dann der billigste Anbieter sind, können wir auch unser Defizit ausgleichen. Doch die Kosten senken wird nicht einfach sein. Aber wir haben dann ein eigenes Interesse daran, kompetitiv zu sein. Zur Zeit sind u. a. die Löhne der Eisenbahner in Luxemburg sicher ein ganzes Stück höher als in Frankreich, Belgien oder Deutschland, auch wenn der Eisenbahner keineswegs die übertriebenen Löhne verdient, die manchmal in der Presse genannt werden.

"forum": Dann haben die Gewerkschaften ja allen Grund, die Liberalisierung zu befürchten. Billigere Tarife sind ja dann nur auf dem Rücken der Eisenbahner zu haben.

Jeannot Schneider: Das ist so nicht richtig. Es geht hier um die Gesamtkosten, wobei die Gehälter nur einen Kostenfaktor darstellen. Mit Berufung auf ein Interview, das nach einer Tagung in Lille in einer Luxemburger Tageszeitung [im LW, *Anm. d. Red.*] veröffentlicht wurde, wird mir unterstellt, ich habe den Gütertransport bei der CFL schon abgeschrieben. Aber das stimmt nicht. Im veröffentlichten Interview wurden nicht alle Alternativen aufgezählt, die ich damals zitiert habe; der Verlust des Güterverkehrs war nur eine von mehreren Möglichkeiten. Wir haben Chancen, den bestehenden Güterverkehr auf dem Luxemburger Netz zumindest teilweise an uns zu ziehen, daß wir also über unsere Grenzen hinaus den Transport anbieten können. Aber das bedeutet, daß intern noch intensive Verhandlungen geführt werden müssen, um konkurrenzfähig zu werden. Daher ist die Rede von Filialen und von 'business units'. Eine Filiale bietet einem die Möglichkeit, die 'frais généraux' ganz gewaltig herunterzudrücken. So könnte die 'business unit' Güterverkehr ihren Preis berechnen, ohne den sog. 'frais généraux' voll Rechnung tragen zu müssen. Das Problem der CFL sind nicht die Löhne der heutigen Eisenbahner. Das Problem liegt vielmehr in der Höhe der 'frais généraux', die auf eine ganz geringe Kilometerzahl umgewälzt werden müssen und daher den Kostenpreis pro Kilometer gewaltig in die Höhe treiben.

Andererseits ist unsere Struktur jene einer Staatsverwaltung, mit ihrer ganzen Hierarchie, und das macht sie so schwerfällig. Es gibt zu viele Zwischenstufen bei jeder Entscheidung. Im Vergleich zum Privatunternehmen ist das viel zu schwerfällig. Darüber muß mit den Gewerkschaften diskutiert werden. Aber da alles so eng miteinander verzahnt ist, ist es schwierig, den Knoten zu lösen. Wir haben aber nur eine Chance zu gewinnen, wenn wir die Kosten senken können. Wenn das uns nicht gelingt, bleibt morgen nur der 'service public' übrig, den wir für den Staat leisten. Und sogar in diesem Bereich hat Kommissar Kinnock angekündigt, daß er die öffentliche Ausschreibung einführen will. Er will nicht, daß die Eisenbahngesellschaften sich dank 'service public' gesund subventionieren lassen.

"forum": Dann könnte auch die Deutsche Bundesbahn AG sich zur Durchführung des Luxemburger Personentransports bewerben. Für die wären das kaum zusätzliche Kosten. Die Bedienung des Luxemburger Netzes würde die kaum einen größeren Ver-

waltungsaufwand kosten und dadurch wäre ihr Angebot wahrscheinlich billiger ...

Jeannot Schneider: Klar, die DB AG könnte unser Netz mit weit weniger Aufwand bedienen. Sowohl die Material- als auch die Personalkosten wären zweifellos niedriger.

BahnHybrid muß kommen

"forum": Was bedeutet das alles für BahnHybrid?

Jeannot Schneider: Zunächst muß von den interessierten Parteien eine Trägergesellschaft gegründet werden, die dann den CFL den Betreiberauftrag erteilt. Die CFL ihrerseits müßten dann BahnHybrid als Filiale betreiben, denn integriert in die bestehenden Strukturen und Aktivitäten wäre BahnHybrid m. E. nicht zu bezahlen.

"forum": Diese Filiale müßte dann mit einem anderen Personalstatut arbeiten können ...

Jeannot Schneider: Es ist nicht so sehr das Personalstatut, das unsere Kosten in die Höhe treibt. Zumindest nicht die Löhne. Es ist vielmehr die Rigidität des Statuts, die flexible, kostensparende Regelungen verhindert. Ein Beispiel: Wenn ein Zug in den Bahnhof Luxemburg einfährt und es kommt kein Rangierer, um die Lokomotive abzuhängen, dann bleibt sie theoretisch dort stehen. Dem Statut zufolge gehört das Abhängen nicht zu den Aufgaben eines Lokführers oder Mechanikers. Das Statut definiert ganz genau die Zuständigkeiten und Arbeiten jedes Beschäftigten. Die Polyvalenz wird größer werden müssen, wenn wir in Konkurrenz mit andern bestehen wollen. Die Zahl der Hierarchiestufen muß drastisch verringert werden. In Karlsruhe läuft das System BahnHybrid ja schon. Einige Strecken fahren sogar mit Gewinn; im Schnitt liegt der Deckungsgrad bei 80-90%. Auf unseren Strecken haben wir einen Deckungsgrad von 10%. Aber wichtig ist: In Karlsruhe kann das gesamte Personal als Fahrpersonal eingesetzt werden. Morgens während der Spitzenstunden zwischen 7 und 9 fahren z. B. die Mechaniker mit raus und erst nach 9 kommen die einen zurück in die Werkstatt und machen dort ihre Arbeit, während die anderen tagsüber die Tram fahren.

"forum": Gibt es deswegen immer noch keine konkrete Initiative in Sachen BahnHybrid?

Jeannot Schneider: Aber doch. Die CFL hat doch eine Studie anfertigen lassen, von ihren eigenen Leuten, mit Hilfe außenstehender Experten, die bewiesen hat, daß das System machbar ist, zumindest vom Material her. Diese Studie mit vielen Ideen liegt bei der Regierung. Wir müssen das auch noch im Hinblick auf das anstehende Hearing in der Abgeordnetenkammer offensiv in die Öffentlichkeit bringen. Da muß die CFL ganz klar die Regierung unterstützen, denn sonst werden die Gegner Überhand bekommen.

"forum": Warum wird denn noch nicht zum Beispiel die neue Werkhalle geplant? Damit 'was Konkretes geschieht. Die wird doch ohnedies gebraucht.

Jeannot Schneider: Nein. Wenn die Luxtraffic-Studie nicht realisiert wird, brauchen wir höchstens ein 'centre de maintenance' für die tagtägliche Wartung, aber keine regelrechte Reparatur- und Revisionswerkstatt.

"forum": Woran hängt's denn, daß BahnHybrid nicht weiterkommt?

Jeannot Schneider: Nun, ich denke zunächst muß man die Ausmaße von BahnHybrid reduzieren. Es hat keinen Sinn, das ganze Land bis Ulflingen einzu beziehen.

"forum": Sollte man denn nicht mal irgendwo konkret anfangen, z.B. das Plateau Kirchberg für die Trambahn erschließen?

Jeannot Schneider: Das ist ja auch in der ersten Phase vorgesehen. Man darf auch nicht in der ersten Etappe zu große Neuplanungen vorsehen, z.B. auch noch das Schulcampus Geeseknäppchen einbeziehen, sonst dauert es zu lange, bis erste Strecken fertig sind.

"forum": Was wollen Sie denn beim Hearing sagen?

Jeannot Schneider: Wir werden selbstverständlich für die Verwirklichung von Luxtraffic eintreten. Das Problem ist, daß die Leute ja verhältnismäßig schnell von außen zum Hauptbahnhof Luxemburg gelangen; dort müssen sie aber den warmen Zug verlassen und auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Wir haben daher auch eine Neuamenagierung des Hauptbahnhofs vorgesehen, damit man unter Dach vom Zug auf den Bus und später die Trambahn umsteigen kann. Das wird das Umsteigen schon erleichtern. Ich kann mir nämlich vorstellen, daß Leute aus Ulflingen es vorziehen, weiterhin mit dem Zug bis zum Hauptbahnhof zu kommen und nicht mit der Trambahn die ganzen Umwege über Kirchberg usw. mitzufahren.

Sobald nun die Regierung die prinzipielle Entscheidung getroffen hat, wollen wir als CFL neues Material anschaffen und zwar solches, das dann auch als Trambahn einsatzfähig ist, um die alten 'Moulinex'-

Teure CFL

Wer im Schalter am Hauptbahnhof Luxemburg eine Fahrkarte 1. Klasse nach Brüssel und zurück fragt, dem verkauft der CFL-Beamte ein Ticket zu 2636 Franken. Ein informierter Kunde kauft hingegen am selben Schalter eine belgische Reduktionskarte zu 570 Franken, die ihm während einem Monat im belgischen Eisenbahnnetz Anrecht auf Fahrkarten zum halben Preis gibt; die 1.-Klasse-Fahrkarte nach Brüssel kostet dann noch 1318 Franken; insgesamt kostet die Reise also nur 1888 statt 2636 Franken. Bei mehreren Reisen innerhalb eines Monats rentiert die Reduktionskarte sich natürlich noch stärker. Noch billiger wird es, wenn man den Zug nach Brüssel in Arlon nimmt. Dann kostet die Fahrkarte nur 1680 Franken, mit Ermäßigung 840 Franken. In anderen Worten: 1. die Strecke Luxemburg-Arlon hin und zurück in der 1. Klasse kostet 956 Franken; Benzinkosten und Parkgebühren in Arlon sind billiger; 2. mit der belgischen Ermäßigungskarte wird auch auf diesem Teilstück der halbe Preis gewährt. Dieses Beispiel ist keineswegs das einzige; auch die Deutsche Bundesbahn und die SNCF bieten interessante Ermäßigungen, über die man spontan nicht in einem Luxemburger CFL-Schalter aufgeklärt wird. Wieso sind die Schalterbeamten der CFL nicht verpflichtet, ihre Kunden auf die billigsten Fahrmöglichkeiten hinzuweisen?

m.p.

Triebwagen zu ersetzen. Auf dem Markt wird genügend Material angeboten. Wenn wir heute bestellen, werden die Wagen geliefert, wenn die ersten Schienen der Trambahn verlegt werden. Dann sehen die Leute schon, wo es hingehen wird. Aber es darf keine zwei Jahre mehr dauern, bis die Entscheidung fällt, sonst ist's zu spät. Die ersten Fahrversuche werden wir dann auf der Strecke Luxemburg-Bettemburg machen, mit kurzen Abständen, im schnellen Takt. Dazu muß die Signalisation verändert werden und die schwerfälligen Triebwagen mit langen Anfahrzeiten erlauben das heute noch nicht.

"forum": *Muß da kein drittes Gleis gebaut werden?*

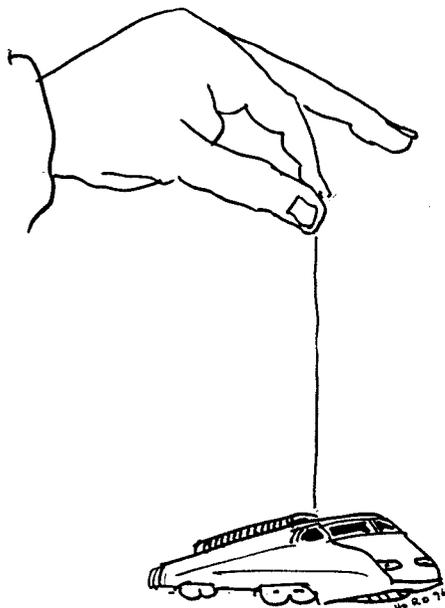
Jeannot Schneider: Im Endstadium ganz sicher. Vor allem dann wenn der TGV zum Einsatz kommt.

Eine Reorganisation des CFL-Busdienstes

"forum": *Müßte bis zur Realisierung von Luxtraffic nicht schon mal der Busdienst der CFL reorganisiert werden?*

Jeannot Schneider: Das ist auch ein schwieriges Problem. Unsere Vorstellungen - die ja auch in die neue 'convention de service public' einfließen, die in der nächsten Verwaltungsratssitzung auf der Tagesordnung steht - laufen darauf hinaus, endlich auch die früheren Substitutionsstrecken abzuschaffen. Der Staatsrat hat die CFL ja vor Jahren verpflichtet, die Autobusstrecken, die ehemalige Zugstrecken ersetzen, selbst zu bedienen, sie nicht an private Transportunternehmen abzugeben. Das treibt unsere Kosten stark in die Höhe. Wir möchten lieber den CFL-Busdienst - rund 15% des öffentlichen Busnetzes - vorrangig im Zentrum fahren und die Strecken im Norden und Osten des Landes dem RGTR überlassen.

"forum": *Dann könnten auch die städtischen Busse bis Hespringen und Itzig fahren, wie sie heute nach Barringen oder Walferdingen fahren. Weil das eine*



Romain Hoffmann, Pendolino

Substitutionsstrecke ist, ist das bislang ja nicht möglich.

Jeannot Schneider: Genau. Eine Reorganisation des Busnetzes würde auch unsern Kilometerpreis drücken. Zur Zeit ist der Kilometerpreis der privaten Unternehmer nicht einmal halb so teuer wie der unsrige. Die Regierung hat auch schon angekündigt, daß sie nicht mehr bereit ist, diesen Preis zu bezahlen. Langfristig will sie uns denselben Preis bezahlen wie den privaten. Allein mit einer Reorganisation könnten wir in etwa 30% einsparen.

Die Verbindungen mit Deutschland

"forum": *Eine letzte Frage: Die Eisenbahnverbindungen mit Deutschland sind ausgesprochen schlecht ...*

Jeannot Schneider: Die sind ein echtes Sorgenkind. 1987 waren wir auf dem Punkt, eine Konvention mit der Bundesbahn zu unterschreiben. Dann fiel die Mauer und die Bundesrepublik reorientierte ihre gesamte Investitionspolitik nach Osten. Seit dem 1. Januar 1996 ist zudem nicht mehr die Deutsche Bahn AG zuständig, sondern die einzelnen Länder, so daß wir mit Rheinland-Pfalz und z. T. mit Hessen verhandeln müssen, um unsere Verbindungen mit Trier, Koblenz, Frankfurt neuzugestalten. Unser Ziel ist es, alle zwei Stunden einen direkten Zug nach Frankfurt zu bekommen. Und in der Zwischenstunde soll eine Verbindung bestehen, die ein Umsteigen in Trier oder in Koblenz erfordert. In Trier können die Luxemburger in die Züge umsteigen, die aus Saarbrücken kommend nach Koblenz fahren oder die über die Eifelstrecke nach Köln fahren. Zur Zeit muß man ja mit Ausnahme von vier Schnellzügen jeweils zweimal umsteigen.

Vor allem müssen die Fahrzeiten herabgesetzt werden: Das soll aber nun nicht mehr so sehr über Infrastrukturverbesserungen als vielmehr durch neues Material erreicht werden. Auf der Moselstrecke soll der Pendolino-Zug, der sich in die Kurven legen kann, zum Einsatz kommen, spätestens im Jahr 2002.

"forum": *Der Bau einer Strecke nach Saarbrücken wird nicht ins Auge gefaßt?*

Jeannot Schneider: Nein, weder bei uns noch drüben. Das ist nicht durchsetzbar. Durch unseren Anschluß ans TGV-Netz müßten wir ja auch schneller nach Mannheim kommen. Ich kann allerdings eine gewisse Skepsis in Sachen TGV nicht verhehlen. Das alles dauert mir zu lange. Welche Garantien Herr Juncker bei seinem jüngsten Besuch in Paris erhalten hat, weiß ich nicht. Tatsache ist, daß wir als CFL 1987 erstmals mit der SNCF in dieser Sache Gespräche geführt habe. Das sind bald zehn Jahre her ... und noch ist keine Entscheidung gefallen.

"forum": *Herr Schneider, besten Dank für das lange Gespräch.*

Das Interview wurde am 13. Februar 1996 von m.p. aufgezeichnet.