

"Der Ball liegt bei der CFL"

Gespräch mit Transportministerin Mady Delvaux-Stehres

"forum": Die CFL feiert zwar in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag, aber zur Zeit steht eher die Zukunft der Eisenbahn zur Debatte. Es geht die Rede von Liberalisierung und Privatisierung. Welche Ziele werden denn nun eigentlich verfolgt und warum?

Ministerin Mady Delvaux: Prinzipiell möchte ich zunächst anmerken, daß liberalisieren nicht gleichbedeutend ist mit privatisieren. Wir befinden uns in einem europäischen Rahmen mit der Direktive 91/440, die besagt, daß angesichts der wirtschaftlichen Lage der nationalen Eisenbahngesellschaften mit ihrem kontinuierlichen Verlust von Marktanteilen, eine

Neuorganisation des Schienenverkehrs nach dem Modell des Straßenverkehrs notwendig ist, um die Schiene als Transportmittel wieder neu zu beleben. Das waren die Absichten dieser Direktive. Nach den Aussagen unserer Eisenbahngesellschaft ist die Hauptbelastung hierzulande die Kürze der Strecken. Wir haben einer geringen Kilometerzahl sehr hohe "frais terminaux".

Auf einer Karte der Elektrifizierung des europäischen Schienenwesens kann man deutlich erkennen, daß Luxemburg zwischen drei verschiedenen Systemen liegt, d.h. jedesmal muß an der Grenze die Lo-

komotive gewechselt werden und nach nur 20 km schon wieder und hierdurch entstehen sehr hohe Kosten.

Unter der Hypothese, daß die Infrastruktur nicht mehr der jeweiligen Eisenbahngesellschaft sondern dem Staat gehört und die Eisenbahngesellschaften sich um Aufträge kümmern müssen und grenzüberschreitend, d.h. größere Strecken, fahren dürfen, fällt in Zukunft der Nachteil der kurzen Strecken weg.

"forum": *Aber wenn die Elektrifizierungssysteme unterschiedlich sind...*

Mady Delvaux: Da wir mit den Belgiern ein gemeinsames Elektrifizierungssystem haben, können unsere Loks dort problemlos fahren. Zur Zeit, mit den noch bestehenden nationalen Monopolen, dürfen unsere Loks gar nicht nach Belgien rein und umgekehrt. In der Praxis werden diesbezüglich Arrangements getroffen, d.h. sie dürfen jeder bei dem anderen die gleiche Kilometerzahl fahren und es wird zwischen den nationalen Eisenbahngesellschaften abgerechnet. Aber das bestehende System kennt nationale Monopole, die an der Landesgrenze beginnen, und da hat Luxemburg durch seine Kleinheit einfach einen Wettbewerbsnachteil. Andererseits hat Luxemburg einen Vorteil: seine gute Lage innerhalb der verschiedenen Netze, vor allem auf der Nord-Südachse, bringt wiederum einträgliche Durchfahrtsrechte mit sich. Insofern hat das bestehende System Vor- und Nachteile für Luxemburg.

Zurück zur Direktive 91/440, die den Schienenverkehr nach dem Modell der Straße organisieren möchte. Die Infrastrukturen, die für die Eisenbahngesellschaften sehr teuer sind, werden vom Staat übernommen und die Eisenbahngesellschaften bekommen die gleiche Rolle wie die Fuhrunternehmen auf der Straße: sie werden Fuhrunternehmen auf der Schiene. Auf dem Papier klingt das sehr einfach, in der Praxis ist es schwieriger, z.B. wegen der unterschiedlichen Elektrifizierungssysteme. Bis diese Unterschiede harmonisiert sind, wird viel Zeit vergehen. Das ist ein großes Problem.

Ein weiterer Hebel, um der Eisenbahngesellschaft zu helfen, ist die Personenbeförderung, die weiterhin als öffentliche Dienstleistung funktionieren soll. Der Staat bezahlt erstens die Infrastruktur, zweitens wird über deren Unterhalt ein Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft abgeschlossen, d.h. der Staat übernimmt auch die Unterhaltskosten, und drittens gibt der Staat der Bahngesellschaft die öffentliche Dienstleistung der Personenbeförderung in Auftrag. Zumindest theoretisch ist das so gedacht, in der Praxis sieht es so aus, daß die Eisenbahn ein gewisses Angebot an Fahrten macht. Daß der Staat das Angebot bestimmt, ist zur Zeit aufgrund der Art der Buchführung und der Kapazitäten der CFL noch nicht möglich. Bleibt der Gütertransport, der keine öffentliche Dienstleistung mehr ist und auch nicht mehr staatlich subventioniert werden darf. Hier spielen allein die Marktgesetze eine Rolle und hier liegt das große Problem für die CFL.

"forum": *Ist gewährleistet, daß die Personenbeförderung weiterhin eine öffentliche Dienstleistung bleibt?*

Mady Delvaux: Die in der Direktive vorgesehene Liberalisierung betrifft nur den Gütertransport. Theoretisch kann ein Land - und die Engländer tun es - auch den Personentransport liberalisieren, aber es ist nicht dazu gezwungen. Es gab Überlegungen, ob man öffentliche Dienstleistungen ausschreiben kann. Die Engländer machen dies, nicht wegen EG- bzw. EU-Direktiven sondern aus Überzeugung, weil sie alles liberalisieren. D.h. man kann wie die Engländer das Eisenbahnnetz scheinbarweise verkaufen.

"forum": *Bleiben wir beim Güterverkehr. Besteht nicht die Gefahr, bei den Zwängen, die in Luxemburg herrschen, wie bspw. die kurzen Strecken, daß ausländische Eisenbahngesellschaften - ob das die bestehenden nationalen Monopolgesellschaften oder privatwirtschaftliche Gesellschaften sind - auf den*

Romain Hoffmann



Plan treten und sagen, die 20 km werden wir auch noch aufkaufen.

Mady Delvaux: Sowieso haben die ein Durchfahrtsrecht. Wenn zwischen zwei nationalen Gesellschaften eine Übereinkunft besteht, muß das Drittland sie durchlassen. Das sind Durchfahrtsrechte, für die Gebühren verlangt werden, aber die Durchfahrt selbst kann nicht verweigert werden.

"forum": Das betrifft die Transitproblematik. Aber wie sieht das aus beim einheimischen Verkehr? Die ARBED hat z.B. Kokstransporte aus Antwerpen zu machen mit 20 km luxemburgischer Schiene und 360 belgischen Kilometern...

Mady Delvaux: Diesen Auftrag können sie sowohl einem belgischen als auch einem luxemburgischen Unternehmen anvertrauen.

"forum": Besteht nicht die Gefahr, daß das Staatsmonopol nur durch ein privates Monopol ersetzt wird?

Mady Delvaux: Ich habe nichts gegen Staatsmonopole. Aber das Problem ist folgendes: Sogar wenn es diese Direktive und ihre Auswirkungen nicht gäbe, gibt es faktisch eine Konkurrenz zur Schiene und das ist die Straße. Es muß sich also eh bemüht werden, die Schiene wieder besser zu stellen gegenüber der Straße. Und genau das intendiert die EG-Direktive. Der EU ist es gleichgültig, welche Nationalität die Gesellschaft hat, die den Schienenverkehr sicherstellt, uns kann das allerdings nicht gleichgültig sein. Die liberalen Theoretiker sagen: ein Staatsmonopol ist zu teuer, es muß die Konkurrenz geben, um die Preise zu drücken.

"forum": Andere Theorien besagen, daß die freie Konkurrenz früher oder später zu neuen Monopolen führt....

Mady Delvaux: Also, ich will hier nicht in die Ecke einer Verfechterin liberaler Theoreme gedrängt werden. Der Zusammenbruch des real existierenden Sozialismus wurde allenthalben als Bestätigung liberaler Theorien des freien Marktes gesehen. Der Pendel schlug also ins andere Extrem, aber ich glaube, hier wird es zu einer neuerlichen Kurskorrektur kommen.

"forum": Aber diese Direktive wurde doch in einem Ministerrat beschlossen, gab es denn dort eine liberale Mehrheit?

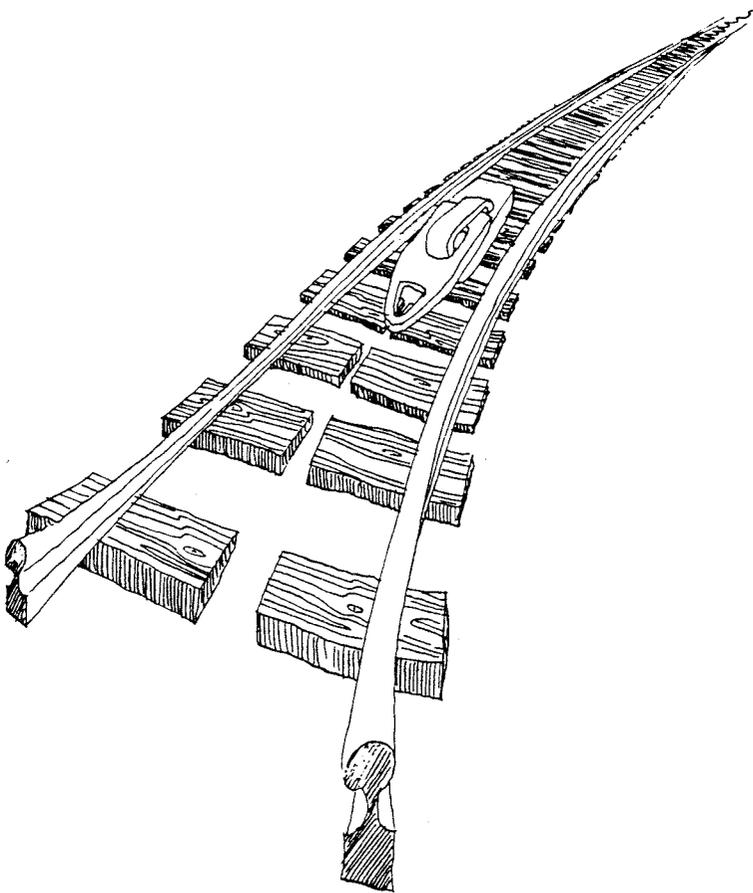
Mady Delvaux: Gegen das Monopol in der Tat.

"forum": Ich sehe vor allem eine Gefahr für kleine Strecken.

Mady Delvaux: Abgesehen von der Direktive stellt sich für jedes Land das Problem, ob eine Staat so viel in ein Unternehmen investieren soll, das dauernd Marktanteile verliert. Und auch den Eisenbahnern ist bewußt, daß etwas geschehen muß, nur weiß keiner so richtig was. Hinzu kommt, daß der größte Kunde der CFL die ARBED ist, die die Eisenbahn zunehmend weniger benötigt und das schlägt sich natürlich nieder auf die Einnahmen der CFL.

"forum": Und neue Märkte zu erschließen durch neue Strecken? Weshalb eine Autobahn nach Saarbrücken und keine Eisenbahnlinie? Die Verkehrspolitik setzt doch noch immer einseitig auf die Straße...

Mady Delvaux: Das stimmt, aber wir hoffen ja hier das Ruder rumzuwerfen. Die Diskussion um die Eisenbahn dreht sich fast ausschließlich um die Personenbeförderung und nicht um den Gütertransport. Bei Investitionen in die Schiene wird hauptsächlich an BahnHybrid und ähnliches gedacht und nicht an den Gütertransport. Dabei wurde in Bettemburg sehr viel investiert und die Belgier sind dabei ihren Gütertransport nach Luxemburg zu modernisieren. Die Linie längs der Maas wird modernisiert für den Gütertransport und damit wird die andere Linie frei für einen verbesserten Personenverkehr zwischen Luxemburg und Brüssel.



Carlo Schmitz

Carlo Schmitz

"forum": Und dann spielt das Konkurrenzverhältnis: Wer bietet den besseren Preis? Ist denn hier kein Wettbewerbsnachteil für das luxemburgische Unternehmen, weil das belgische in ganz anderen Größenordnungen kalkulieren kann?

Mady Delvaux: Man kann in dieser Direktive ein Chancee sehen oder ein Risiko. Die Chance ist, daß in Zukunft mehr Kilometer gefahren werden dürfen. Die Streckenkürze, die bisher als Handicap angesehen wurde, wird also hinfällig. Auf der anderen Seite besteht das Risiko, daß die anderen billiger fahren.

Das Problem der Schiene ist, daß man eine bestimmte kritische Masse zusammen haben muß, um rentabel zu fahren. Eine Ladung, für die sich ein LKW lohnt, fährt kein Zug. Das ist unser großes Problem hier in Luxemburg: die notwendige kritische Masse bekommen. Wir können also nur als Glied in einer Kette arbeiten. Andererseits bringt das auch wieder Beschränkungen mit sich: Wir können bspw. den Franzosen sagen, daß wir uns am TGV-Est beteiligen möchten, wenn die aber die nötigen Finanzen nicht zusammenkriegen, können wir auch nichts machen. D.h. ein Schienensystem kann nicht von einem einzelnen Staat entworfen werden. Deshalb ist dieses Umschwenken zugunsten der Schiene ohne europäische Zusammenarbeit undenkbar.

Eine neue Zuglinie festzulegen und durchzusetzen ist genau so schwierig wie eine neue Autobahn. Z.B. nach Bettemburg legen wir jetzt ein drittes Gleis, besser wäre es gewesen, eine neue Trasse zu schaffen, aber die bekommen wir nicht, wegen des Widerstands der Anrainer.

"forum": *Wir haben schon eben das BahnHybrid-Projekt erwähnt. Wie ist hier der Stand?*

Mady Delvaux: Für mich ist das BahnHybrid-Projekt mehr ein Problem der Organisation und Verwaltung als der Investition. Das Transportministerium will vorschlagen, zunächst eine Struktur zu schaffen an der Staat und Stadt beteiligt sind, die aber für die künftige Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden offen bleiben soll. Zweiter Streitpunkt sind natürlich die Finanzen. Verglichen mit dem Straßenverkehr, stellt sich die Schaffung der Infrastruktur für eine Bahnlinie ähnlich dar. Die große Frage ist, wer und wie soll dieses Verkehrsmittel verwaltet werden?

Die Schwierigkeit ist nicht das Verlegen von Schienen, sondern die Notwendigkeit, ein integriertes, nationales Transportsystem aufzubauen, d.h. die einzelnen Transportmittel - Bus, Straßenbahn und Zug - müssen aufeinander abgestimmt werden. Das bedeutet, daß die jeweiligen Anbieter dieser Leistungen etwas von ihrer Autonomie einbüßen, wenn sämtliche Transportmittel gemeinsam geleitet und verwaltet werden.

Hinzukommt, daß die Gemeinden, die bisher Nutznießer des RGTR-Systems zum Nulltarif waren, weil das Transportministerium dieses finanzierte, zurückhaltend sind gegenüber der BahnHybrid, an der sie sich finanziell beteiligen müßten. Um nicht erst anzufangen, wenn sämtliche Schwierigkeiten gelöst und Retizensen überwunden sind, plädiere ich dafür, mit der Bahnhybrid in der Stadt Luxemburg anzufangen und, falls es ein Erfolg wird, werden die anderen Gemeinden hinzukommen. Das Dringendste scheint mir eine Anbindung des Kirchbergs an das Zentrum, mit einem bald nachfolgenden Ausbau Richtung Findel und darüberhinaus. Das muß aber noch genauer

untersucht werden, die Luxtraffic-Studie ist in diesem Punkt nicht befriedigend ausgefallen.

"forum": *Welche Auswirkungen hat es, daß die Regierung durch die Liberalisierung die CFL als politisches und soziales Instrument aufgeben muß?*

Mady Delvaux: In diesem Punkt verstehe ich die Angstmacherei der Gewerkschaften nicht. Die Luxemburger Regierung hat sich verpflichtet, erstens, das Statut der Eisenbahner zu garantieren und dem des öffentlichen Dienstes gleichzustellen, zweitens, eine nationale Eisenbahngesellschaft zu halten, drittens, die CFL zu entschulden. Wir haben 5 Milliarden zur Entschuldung zugesagt, dann nehmen wir eine Kapitalaufstockung vor, macht nochmal 1,4 Mia. Alle diese Maßnahmen betreffen nur die Gesellschaft und haben nichts zu tun mit dem *Fonds du rail* oder mit den internationalen Verbindungen. Es gibt kein Land in Europa, das die Probleme seiner Eisenbahngesellschaft so finanzkräftig löst. Ich verstehe gewisse Ängste, aber man kann der Regierung nicht vorwerfen, daß sie ihre Eisenbahn aufgibt.

Jetzt gibt es diese Diskussion über die Gesellschaftsform. Die Eisenbahngesellschaft ist ein kommerzieller Betrieb, sie ist eine *entreprise à vocation commerciale*, die nur nicht *s.a.* heißt; jemand hat das eine *société sui generis* genannt. Sie ist kein *établissement public*, sie ist eine Kapitalgesellschaft, zusammengesetzt aus französischem, belgischem und luxemburgischem Kapital. In der Regierungserklärung hieß es, die CFL soll eine S.A. werden und plötzlich ist daraus ein Politikum geworden.

"forum": *Was würde sich denn dadurch ändern?*

Mady Delvaux: Die Umbenennung in eine S.A. wird damit begründet, daß es ja eh eine Kapitalgesellschaft ist. Da die Franzosen und die Belgier die Kapitalaufstockung nicht mitmachen, wird ihr Anteil noch kleiner und sie besteht fast hundertprozentig aus dem Luxemburger Staat gehörendem Kapital. Die Juristen sagen, der Vorteil der Rechtsform S.A. seien die damit verbundenen Regeln, so daß man nicht für jeden Fall von Uneinigkeit neue Regeln erfinden müßte. Beharren wir bei der Gesellschaft *sui generis*, so muß ein kompliziertes Gesetz gemacht werden, es gibt keine Rechtsprechung etc. Die Angst der Eisenbahner bezieht sich auf die Bankrottmöglichkeit einer S.A., aber wenn dies im Sinne der Luxemburger Regierung wäre, wäre die CFL schon längst bankrott.

Der Ball liegt eigentlich bei der CFL selbst, die aktiv werden müßte. Der Staat steckt jetzt 11 Milliarden rein und es bleibt - beim Gütertransport - ein Defizit von einer Milliarde. Es ist die Rolle der Eisenbahngesellschaft die kommerziellen Angelegenheiten zu regeln, attraktive Angebote zu machen und für diese zu werben.

Das Gespräch wurde am 8.2.1996 von ds und mp aufgezeichnet.

Die Schwierigkeit ist nicht das Verlegen von Schienen, sondern die Notwendigkeit, ein integriertes, nationales Transportsystem aufzubauen, d.h. die einzelnen Transportmittel - Bus, Straßenbahn und Zug - müssen aufeinander abgestimmt werden. Das bedeutet, daß die jeweiligen Anbieter dieser Leistungen etwas von ihrer Autonomie einbüßen.