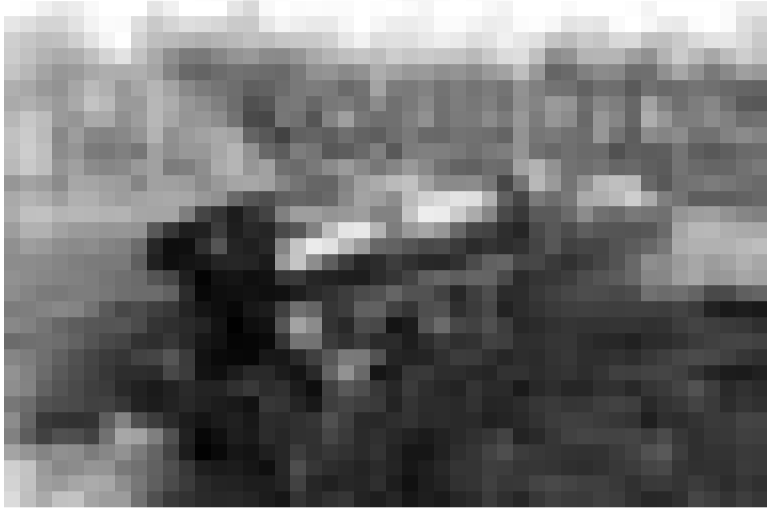


EISENBAHN

Abgehängt



Drehscheibe Luxemburg?

(Foto: Pol Aschman; Photothèque de la Ville de Luxembourg)

Die internationalen Hochgeschwindigkeitszüge fahren an Luxemburg vorbei. Der hiesigen Eisenbahn droht das Abstellgleis.

Der Ort des Treffens besaß hohen Symbolgehalt: Die beiden Eisenbahngewerkschaften aus Belgien und Luxemburg wollten sich am Mittwoch in Jemelle auf halbem Wege entgegenkommen, um gegen die Verschleppung des Bahnprojekts Eurocap-Rail zu protestieren. Das Projekt soll die drei Europa-Hauptstädte Straßburg, Luxemburg und Brüssel miteinander verbinden. Auf der Teilstrecke zwischen den beiden letzteren Städten liegt der Bahnhof von Jemelle - fast genau in der Mitte.

Im besten Fall zwei Stunden und 13 Minuten dauert die Fahrt mit dem Zug von Luxemburg nach Brüssel. Für viele Reisende zu lange, denn die Züge zwischen den beiden Städten fahren mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 130 Stundenkilometer. "Die Züge rollen an manchen Abschnitten im Regionalzugtempo", sagt Christian Weber vom Verkehrsclub Deutschland. Auf der 1858 in Betrieb genommenen Strecke hat sich seit 1937 wenig getan: Damals legten die Züge schon ein Tempo von 120 Stundenkilometern hin.

Von Brüssel nach Straßburg dauert die Fahrt zurzeit fünfeinhalb Stunden. EU-ParlamentarierInnen, die zwischen den beiden Städten pendeln, steigen lieber ins Flugzeug, während sich ihre MitarbeiterInnen in vol-

le Züge zwängen. Wenn 2007 der TGV Est von Paris nach Straßburg fährt und mit dem TGV Nord nach Brüssel verbunden ist, dann erreicht man die Elsass-Metropole von Brüssel aus schneller über die französische Hauptstadt als über Luxemburg. Das Großherzogtum und Wallonien drohen abgehängt zu werden, befürchten die FNCTFEL und ihre Kollegen von der FGTCGSP.

"Luxemburg wäre dann im Niemandsland", sagt der grüne EU-Parlamentsabgeordnete Claude Turmes. Die Hoffnungen der WallonInnen und LuxemburgerInnen ruhen auf dem Programm der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN), für das die EU-Kommission bis 2020 rund 220 Milliarden Euro veranschlagt hat und das zu 20 Prozent von der Europäischen Union bezuschusst wird. Eurocap-Rail gehört zu den 42 Projekten der TEN. Doch der Ausbau der Strecke droht am innerbelgischen Zwist und an Geldmangel zu scheitern: Knackpunkt ist der kurvige Abschnitt durch die Ardennen zwischen Ciney und Libramont. Die gesamte Reisezeit von Brüssel nach Luxemburg könnte um mehr als 40 Minuten verkürzt werden, wenn die Strecke ausgebaut wird. Das würde jedoch mehr als eine Milliarde Euro kosten, eine Strecke für Geschwindigkeiten bis zu 300 Stundenkilometern sogar bis zu 1,794 Milliarden Euro. Das bisher zur Verfügung stehende Geld reicht jedoch gerade einmal für die nötigsten Korrekturen der Schienen aus. Luxemburg hat sich bereit erklärt, den Teilabschnitt zwischen Luxemburg Stadt und der belgischen Grenze zu verbessern. Auf der belgischen Seite sperren sich hingegen vor allem die Flamen gegen höhere Investitionen in die wallonische Bahnlinie.

Strategische Fehler

Aber auch auf luxemburgischer Seite wurde nach den Worten von Claude Turmes entscheidende "strategische Fehler" gemacht. Den Regierungen der vergangenen 20 Jahre bescheinigt der Grünen-Politiker "schlechte Arbeit": Denn sämtliche Hochgeschwindigkeitszüge fahren an Luxemburg vorbei. Das ändert sich, wenn das Land an den TGV Est angebunden ist. Den finanziert Luxemburg nach einem Chamber-Beschluss vom vergangenen Jahr mit 117 Millionen Euro mit, so dass vier bis sechs direkte TGV-Züge pro Tag von Paris nach Luxemburg Stadt fahren können. Im Vergleich zu den momentanen dreieinhalb Stunden würde man eine Stunde und 15 Minuten einsparen, von Straßburg nach Luxemburg etwa 45 Minuten. Die Sache hat nur noch einen Haken: Der genaue Standort des auf der grünen Wiese geplanten TGV-Bahnhofs zwischen Metz und Nancy ist noch nicht gesichert. Für Claude Turmes ist eines unabdingbar: Der Bahnhof muss an dem regionalen Eisenbahnknotenpunkt liegen.

Was die Luxemburger Regierung nach Meinung des EU-Abgeordneten bisher verschlafen hat, ist vor allem die Anbindung an Süddeutschland und Osteuropa. Die sei durch den täglichen Busverkehr der CFL von Luxemburg nach Saarbrücken gewährleistet, sagt der CFL-Direktionsbeauftragte Paul Polfer gegenüber der

woxx, als eine Verbindung des Großherzogtums mit dem Bahnnetz bis nach Tschechien und Ungarn. "Einfach lächerlich", meint Turmes. Vom Luxemburger Hauptbahnhof nach Saarbrücken verkehren jeden Tag vier Busse hin und zurück. Eine Stunde und 15 Minuten dauert die Fahrt mit einem der Überlandbusse, mit dem Privatauto ist man da mindestens eine Viertelstunde schneller. An einer Bahnstrecke nach Saarbrücken bestünde derzeit kein Bedarf, so Polfer. Dabei wäre diese konkurrenzlos für die PendlerInnen aus dem Saarland. Dass es hingegen Bedarf am Bau der Saarbahn gegeben habe, sei der eigentliche Skandal, meint Laure Simon, Vertreterin des Mouvement écologique bei der Aktion öffentlicher Verkehr.

"Kaum eine europäische Stadt ähnlicher Größe hat eine so gute internationale Eisenbahnanbindung wie Luxemburg", betont Laure Simon und fügt sogleich hinzu: "Zugleich hat aber kaum eine europäische Hauptstadt eine so schlechte Anbindung." Dies liegt nicht einmal an der Zahl der Züge, wie das Beispiel der Strecke Luxemburg-Trier beweist, auf der stündlich Züge verkehren, allerdings nur im Bummeltempo. "Das Problem sind die verschiedenen Stromsysteme", erklärt VCD-Experte Christian Weber. "Auf der Strecke müssen entweder Diesellokomotiven fahren, die aber zu langsam beschleunigen, oder Mehrsystemlokomotiven. Und davon gibt es zu wenige." Nicht nur für die Trierer Einzelhändler ist eine gute Zugverbindung aus Luxemburg wichtig. Für die PendlerInnen sei eine direkte Anbindung an Luxemburg-Kirchberg wichtig, so Weber. Doch die Stadt Trier habe sich als "Vorort von Luxemburg" nie richtig dafür eingesetzt. Auf der Konzer Brücke und in der Nähe des Bahnhofs Igel sind stellenweise Geschwindigkeiten von nur 17 Stundenkilometern möglich. Die Zugverbindung von Wasserbillig nach Koblenz hätte zwar laut Bundesverkehrswegeplan ausgebaut werden sollen. Nach dem deutschen Mautdesaster wurde das Projekt jedoch auf Eis gelegt.

Auch nach Norden hin zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Brüssel-Lüttich-Köln ist Luxemburg nur ungenügend angebunden. Eine Fahrt von der Hauptstadt nach Lüttich dauert sage und schreibe zweieinhalb Stunden. Damit Luxemburg international nicht abgehängt wird, fordert die FNCTFEL, dass zumindest Eurocap-Rail auf die Prioritätenliste der luxemburgischen Regierung kommt. Eine Variante ist ein Ausbau der luxemburgischen Teilstrecke für rund 215 Millionen Euro. Dazu gehört zum Beispiel der Bau eines Peripherie-Bahnhofs in Cessingen. "Sonst verliert die Strecke immer mehr an Wert", warnt Nico Wennmacher. "Die Zeit drängt", so der Präsident des Landesverbandes, "wenn der TGV erst rollt, ist Luxemburg nur noch eine Antenne." Denn über einen für die Hochgeschwindigkeitszüge tauglichen Bahnhof verfügt das Land nicht.

Stefan Kunzmann

Luxemburg geht baden

Abgesperrt und links liegen gelassen: Luxemburgs Badegewässer entsprechen noch immer nicht den EU-Normen. Die Europäische Kommission hat jetzt den Jahresbericht zur Qualität der Badegewässer in Europa vorgelegt. Insgesamt ist die Lage gut - aber nicht in Luxemburg. Vor zehn Jahren hat das Land bereits ein Badestopp in drei Regionen ausgesprochen. Das Verbot steht immer noch. Die Kommission rügt Luxemburg, weil es die Verschmutzung der Flüsse und Seen noch immer nicht zufrieden stellend beseitigte. Und das obwohl es 2003 24 Millionen Euro in die Abwasseraufbereitung steckte. Brüssel legte in seiner Bewertung der Wasserqualität zwei Maßstäbe an. Die strengen Richtlinien, die gute Qualität auszeichnen, erfüllen gerade einmal acht der 20 Badegewässer in Luxemburg, die Mindestanforderungen immerhin 17. Das Land steht damit im Eu-weiten Vergleich sehr schlecht da. Denn rund 92 Prozent aller Süßwassergebiete entsprachen im vergangenen Jahr zumindest den lockeren Richtwerten.

Luxemburgs lukrative Tank-Illusion

Die steigenden Benzinpreise vor allem in Deutschland bescheren den Luxemburger Tankstellen große Umsatzzuwächse. Esso Luxemburg wollte zwar keine konkreten Zahlen nennen, doch beim Firmensitz in Belgien hieß es: "Sicherlich profitieren wir derzeit von den teureren Benzinpreisen im Ausland." Bis zu 40 Kilometer Entfernung legen laut ADAC die Tank-TouristInnen zurück, um im Großherzogtum billiger Sprit tanken zu können. Geiz ist eben geil. Doch wer derzeit jenseits der Mosel über erhöhte Preise stöhnt und die Ökosteuer verflucht, ärgert sich zu früh. Nach Ansicht von Wirtschaftsforschern ist Rohöl heute weit billiger als in früheren Krisenzeiten, wie etwa nach der Kuwait-Krise 1991. Auch der böse Blick vieler gen Opec geht in die falsche Richtung. Deutschlands wichtigste Erdöllieferanten sind heute Russland, Norwegen und Großbritannien. Gernot Klepper vom deutschen Institut für Wirtschaftsforschung empfiehlt sogar eine höhere Ökosteuer: "Falls das in einer konzertierten Aktion vieler Industrieländer geschieht, würde dies zu mehr Energieeffizienz führen und damit auch Druck von den Ölmärkten nehmen", sagte er gegenüber Spiegel-online. Es sei illusionär, zu glauben, dass Erdöl und damit auch Benzin wieder richtig billig sein werden." Außer in Luxemburg.

Infrastrukturen statt Inhalte

Kulturpolitik war bisher kein Thema im aktuellen Wahlkampf. Wenn, dann ging es vor allem um Infrastrukturen. Das findet jedenfalls die LSAP-Kulturgruppe, die anlässlich einer Pressekonferenz ihre Vorschläge zur Verbesserung des nationalen Kulturlebens vorstellte. Wahlkampf sollte hier nicht betrieben werden, erklärte der LSAP-Abgeordnete Mars di Bartolomeo. Es ginge lediglich darum, das Resultat der zweijährigen Arbeit einer Gruppe vorzustellen, die zum einen Teil aus Parteimitgliedern besteht, aber auch für unabhängige VertreterInnen der Kulturszene offen ist. Ihre Überlegungen, die unter dem Titel "Kultur hautnah" der Presse vorgestellt wurden, zeigen in der Tat die Missstände auf, auf die viele Kulturschaffende schon seit langem aufmerksam machen: der Mangel an Proberäumen, die Unzulänglichkeiten des aktuellen Artistenstatuts, die fehlende Ausrichtung auf die Jugend. Während der vergangenen fünf Jahre sei es mehr um Infrastrukturen gegangen als um Inhalte. Nun verlangt es vor allem nach Ideen, um das teure Gemäuer mit Leben zu füllen und nach dem politischen Willen zur Umsetzung.

