

**Bürmeringer gegen den Wind**

Aus für den Windpark in Bürmeringen: Knapp drei Viertel der EinwohnerInnen der Gemeinde haben bei einem Referendum am vergangenen Sonntag gegen die geplanten Windräder gestimmt. Bürgermeister André Vandendries, der das Projekt der Société électrique de l'Our (SEO) befürwortet hatte, zeigte sich enttäuscht: "Hauptursache der Ablehnung war der Lageplan. Dabei sehen die Leute von ihren Häusern aus die Kühltürme von Cattenom. Aber Windräder wollen sie nicht sehen." Der Gemeinderat sei zwar juristisch nicht an den Ausgang des Referendums gebunden, sagte Vandendries, die Ratsmitglieder seien sich jedoch einig, dem Bürgerentscheid zu folgen. Die Errichtung der sechs Windräder ist damit vom Tisch. Gegen einen anderen möglichen Standort spreche die Nähe zu einem Naturschutzgebiet, erklärte der Bürgermeister. Bei den WindkraftgegnerInnen handelt es sich um dieselbe Bürgerinitiative, die gegen einen Flugplatz für Sportflugzeuge und eine Tankstelle an der Saartautobahn mobilisiert hatte.

**Polizei lauert am "schwarzen Punkt"**

Die Serie von Verkehrsunfällen mit Todesfolge reißt nicht ab: Am vergangenen Mittwoch verunglückte bereits der 27. Verkehrsteilnehmer tödlich. Die luxemburgische Polizei kontrolliert deshalb nach eigenen Informationen verstärkt Geschwindigkeitsüberschreitungen. Dabei konzentriert sie sich laut Pressemeldungen vor allem auf so genannte schwarze Punkte, also besonders gefährliche Stellen. Die verschärften Kontrollen sollen bis 1. Juli dauern. Hohe Geschwindigkeit ist die Todesursache Nummer eins bei den Unfällen. Seit Jahresbeginn sind in Luxemburg 72 AutofahrerInnen wegen "Délit de grande vitesse" verurteilt worden. WiederholungstäterInnen blüht eine Geldstrafe bis 5.000 Euro oder Gefängnis.

**Durchbruch für Tobinsteuer in Belgien**

Nach Frankreich bereitet nun auch Belgien die Einführung einer Tobinsteuer vor. Dabei wird eine Taxe auf allen Devisengeschäften erhoben, um die Finanzspekulation einzudämmen. Außerdem sollen diese Steuergelder direkt in das Budget für Entwicklungshilfe fließen. Die Finanzkommission des belgischen Parlaments hat am vergangenen Dienstag ein entsprechendes Gesetzesprojekt abgesegnet. In der kommenden Woche wird das Plenum über den Text diskutieren. Jubel ist trotzdem nicht angebracht: Eine Klausel sieht vor, dass die Tobinsteuer erst dann in Kraft tritt, wenn alle Länder der Eurozone eine ähnliche Steuer eingeführt haben. Wie sehr solche Klauseln die Besteuerung von Kapitalerträgen verzögern können, zeigt die unendliche Geschichte der europäischen Quellensteuer.

**Brauner Müll im Internet**

Mit einiger Verspätung sind sie auch in Luxemburg angekommen - so genannte Nazi-Spams, die Email-Postfächer mit ausländerfeindlichen Hasstiraden verstopfen. Verbreitet werden sie offenbar durch einen E-Wurm. Infizierte Rechner werden somit zu "Postboten" der rechten Spamflut. Die Verantwortlichen sitzen Spiegel-Angaben zufolge in Deutschland. Das Landeskriminalamt Mecklenburg-Vorpommern soll deshalb erste Ermittlungen aufgenommen haben. Die Chancen der ErmittlerInnen, die Internet-Faschos zu erwischen, dürften jedoch äußerst gering sein. Schließlich verbreitet sich der Wurm in Windeseile unter ständig wechselnden Namen. Waren es zunächst nur Linkempfehlungen, die auf so genannte Hassseiten führten, wird die faschistische Propaganda mittlerweile integral mitgeliefert. Der Cyberhass beschäftigt aber nicht nur die Ermittler: Die Beobachter-Organisation "International Network Against Cyber Hate" (INACH) verzeichnet einen rasanten Zuwachs an antisemitischer und rassistischer Hasspropaganda im Internet. Auf einer OSZE-Konferenz in Paris in dieser Woche suchen ExpertInnen nach Strategien, wie der braune Datenmüll bekämpft werden kann.

*Stagnierender  
Personentransport,  
knapp 30 Millionen  
Defizit im Güter-  
bereich - der Vor-  
sitzende des  
CFL-Verwaltungsrats  
Jeannot Waringo  
ist überzeugt:  
Damit die CFL  
im internationalen  
Wettbewerb  
bestehen kann,  
muss die Eisen-  
bahngesellschaft  
rationalisieren.*

(Foto: Christian Mosar)

**EISENBAHN**

# Zum Wandel gezwungen

**woxx: Herr Waringo, seit dem Inkrafttreten des ersten so genannten paquet ferroviaire am 1. März vergangenen Jahres sieht sich die CFL im Güterverkehr einer internationalen Konkurrenz gegenüber. Wie kann sie im Wettbewerb bestehen?**

**Jeannot Waringo:** Die Luxemburger Eisenbahn ist besonders im Frachtverkehr defizitär. Schwarze Zahlen zu schreiben, ist bei den momentanen Verhältnissen nicht möglich. Das haben wir auch immer wieder erklärt. Da kann die Öffnung der Grenzen nur positiv sein. Wir müssen diese Chance nutzen. So haben wir bereits vor drei Jahren eine kleine Eisenbahngesellschaft in Norddeutschland aufgekauft, um eine Lizenz in Deutschland zu bekommen. Dann haben wir im Hafen von Antwerpen einen Stützpunkt eingerichtet und Ende vergangenen Jahres eine zweite Gesellschaft in Deutschland aufgekauft. Das technische Knowhow, die Erfahrungen der luxemburgischen Eisenbahner und ihre Sprachkenntnisse werden uns helfen. Wir können uns aber nur behaupten, wenn wir auch intern etwas ändern. Was wir nicht wollen, ist das, was die Dänen und Niederländer getan haben. Die gaben alles ab, was nicht zum Personentransport gehört.

**Im vergangenen Jahr wurden etwa 29,4 Millionen Euro Verlust im Güterbereich eingefahren. Wie wollen Sie das Defizit abbauen?**

Die 29,4 Millionen stellen ein strukturelles Defizit dar. Das ist nicht konjunkturell und hat nichts mit der schlechten Wirtschaftslage 2003 zu tun. Im CFL-Strategiepapier sind dafür einige Möglichkeiten vorgesehen. Zum Beispiel wollen wir nicht mehr nur im Luxemburger Grenzgebiet tätig sein, sondern in einem Umkreis von 300 Kilometern längere Fahrten organi-

sieren, vor allem auf der Nord-Süd-Achse.

Um das Defizit auszugleichen, muss man aber auch rationalisieren. Damit wir die Produktivität steigern können, sind wir gezwungen, Stellen abzubauen. Im Frachtbereich sieht der Strategievorschlag der Direktion bis 2009 einen Abbau von ungefähr 380 Mitarbeitern vor. Darüber hinaus muss anders gearbeitet werden. Zudem muss im Einvernehmen mit dem Luxemburger Aktionär die Gehälterstruktur überdacht werden, die in Luxemburg zurzeit etwa 30 Prozent höher liegt als bei den Bahngesellschaften in Belgien, Deutschland und Frankreich. Bisher war das alles kein Problem, aber mit der Liberalisierung der Eisenbahn wird sich das ändern. Nehmen wir diese Maßnahmen zusammen, dann ist vorgesehen, dass wir 2009 schwarze Zahlen schreiben.

**Das Eisenbahnerstatut gehört demnach zum alten Eisen. Die Gewerkschaften befürchten Lohndumping wie im Lkw-Sektor.**

Das Statut beruht auf einem Gesetz von 1920 und ist ein reines Staatsbeamtenstatut. Damit kann man eine kommerzielle Gesellschaft nicht aus den roten Zahlen führen. Das bestehende Statut zu ändern ist meiner Meinung nach jedoch Regierungssache.

Dies überschreitet die Kompetenzen der CFL. Der Staat übernimmt die Differenz zwischen den bisherigen Gehältern und dem, was das Unternehmen bezahlen kann, bis 2008. Was mich positiv stimmt, ist, dass wir momentan dabei sind, mit den Personalvertretern den ganzen Fragenkomplex durchzudiskutieren. Wir bereiten gerade ein Papier mit den verschiedenen Positionen für die neue Regierung vor, damit diese genau weiß, wo die Knackpunkte und Probleme sind. Das überarbeitete Strategiepapier soll am 30. Juni dem Verwaltungsrat vorgelegt werden. Um einen Betrieb nach außen hin zu stärken, muss man im Innern ansetzen.

**Im vergangenen Jahr gab es weniger Zugreisende als im Jahr zuvor. Wie kann die CFL der geplanten Liberalisierung im Personentransport begegnen und gleichzeitig zum von der Regierung für 2020 anvisierten Modal Split von 25 Prozent beitragen?**

Die CFL hat unter anderem neue Lokomotiven und Doppeldecker-Waggons bestellt. Bis September/Oktober 2005 werden alle Züge geliefert sein. In der Tat ist der Zustand der alten Züge nicht zufriedenstellend. Vielleicht kann man das damit erklären, dass noch vor

zehn Jahren jeder auf die Straße wollte und die Eisenbahn verschrien war. Kein Land investierte in die Bahn. Das war ein allgemeines Phänomen. In Luxemburg kommt noch hinzu, dass man lange nicht wusste, was aus dem Train-Tram würde. Nun geht das viel schneller. Die ersten Train-Tram-Züge werden 2008 fahren, 44 sind geplant. Allerdings ist noch keine Bestellung herausgegangen. Man rechnet mit einer Lieferzeit von zwei Jahren.

**Die LSAP hat in Ihrem Wahlprogramm die Forderung nach Nulltarif für den Personentransport stehen. Ist das realistisch?**

Das einzige Beispiel, das ich kenne, war Anfang der 80er Jahre in Rom, als die dortige Stadtregierung den Nulltarif einführte. Das hielt nicht lange an. Wenn etwas gratis ist, dann taugt es auch nichts.

**Weniger Personal, niedrigere Gehälter - kann die CFL so eine bessere Qualität gewährleisten? Beispiele wie Großbritannien zeigen, dass die Liberalisierung eher zu weniger Sicherheit und mehr Unfällen geführt hat.**

Das ist ein extremes Beispiel. Und ich weiß auch nicht, ob die russische Eisenbahn sicherer ist als die amerikanische. Sicherheit und Qualität stehen nicht unbedingt in einem direkten Verhältnis zur Liberalisierung. An der Sicherheit darf jedenfalls nicht gespart werden. Aus diesem Grund wird es zum Beispiel auch in Zukunft Zugbegleiter geben, so dass immer jemand im Zug anwesend ist.

**Die internationale Anbindung Luxemburgs lässt - gelinde gesagt - zu wünschen übrig. Die Züge nach Trier fahren langsam, nach Brüssel ebenso. Droht Luxemburg nicht ganz abgehängt zu werden?**

Mit der Anbindung an den TGV-Est kann man zumindest den Westen und später auch den Osten leichter erreichen. Das Problem des internationalen Anschlusses bleibt trotzdem. Zwar ist auch die Verbindung nach Trier nicht gut, und nach Saarbrücken kann der Bus kein Ersatz sein. Aber vor allem die Strecke nach Brüssel muss ausgebaut werden. Das ist auch in der Diskussion und ich bin überzeugt, dass sich eine schnelle Lösung ergeben wird.

**Stichwort Finanzierung: Sie haben mehrere offene Baustellen angesprochen. Wie sollen die bezahlt werden?**

Da sprechen Sie am besten mit dem luxemburgischen Staat. Die Finanzierung der Umbaumaßnahmen und der Bau neuer Strecken geschieht über den Fonds du rail, dessen Finanzierung mittelfristig ausgeglichen ist. Zu diesem Zweck ist auch, neben den Mitteln aus dem luxemburgischen Haushalt eine Anleihe in diesem Jahr von 50 Millionen Euro vorgesehen und für 2005 von 80 Millionen Euro. Die Realisierung der Strecke Brüssel-Luxemburg ist aber noch nicht entschieden. Die müsste dann über einen zweiten Fonds finanziert werden, den für internationale Eisenbahnprojekte. Darüber wird zum Beispiel auch die TGV-Anbindung finanziert.

**Interview: Stefan Kunzmann**

**Zur Person:**

Als Präsident des CFL-Verwaltungsrats ist bei Jeannot Waringo vor allem Verhandlungsgeschick gefragt: gegenüber den Gewerkschaften, der CFL-Generaldirektion und dem luxemburgischen Staat. Nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften in Straßburg ging er zur Finanzinspektion, deren Leitung er 1985 übernahm. Dem Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft steht er seit 1997 vor. Der 52-Jährige sieht die Liberalisierung kritisch. Und doch ist sie für ihn unabänderlich.