

SCHIENENGÜTERTRANSPORT

# CFL statt LKW



Zukunft versperrt? Stillgelegtes Gleis am Hauptbahnhof.

(Foto: woxx)

**Die Eisenbahndirektion schlägt vor, den Güterverkehr auf der Schiene konkurrenzfähiger zu machen. Die Gewerkschaften verlangen zuvor eine Diskussion über die Gesamtstrategie der CFL.**

(RK) - Sonntagabend, kurz vor der belgisch-luxemburgischen Grenze. Weit und breit ist auf der Autobahn von Arlon nach Luxemburg kein LKW zu sehen. Dann, Punkt 22 Uhr, Ende des Sonntagsfahrverbots: Auf den Rastplätzen werden die Motoren angeworfen, Laster um Laster schiebt sich auf die Autobahn. Die Schwertransporter fahren so dicht aufeinander, der Autoverkehr ist so spärlich, dass es stellenweise aussieht als fahre hier ein überdimensionierter Güterzug. Die sonntäglichen LKW-Prozessionen führen Politiker-Aussagen ad absurdum, LKW könnten Waren flexibler transportieren als die Eisenbahn,.

## Geplänkel

Der Trend hält an: Der Güterverkehr verlagert sich weiter von der Schiene auf die Straße. "Nordstrecke ist erneut in Gefahr", titelte vor zwei Wochen das Tageblatt. Die CFL plane, den Frachtverkehr entlang der gesamten Nordachse einzustellen, griff die Zeitung die Sorge der Eisenbahngewerkschaften auf: Auch der wichtigste Kunde, der Reifenhersteller Goodyear, könne verloren gehen. Bereits eine Woche zuvor hatte Transportminister Henri Grethen für heftige Reaktionen seitens der Gewerkschaften FNCTTFEL und Syprolux gesorgt. Die CFL lasse sich mit der Schaffung neuer Schieneninfrastrukturen zu viel Zeit, so der Minister während einer Chamberdebatte. Er denke darüber nach, der Eisenbahngesellschaft die Verwaltung des Schienennetzes zu entziehen.

"Gegen die Zerstückelung der Eisenbahn, für den Erhalt der Nordstrecke", mit diesem Slogan setzen sich die Gewerkschaften zur Wehr. "Wenn die CFL den Güterverkehr auf der Nordstrecke einstellt, wer soll ihn dann übernehmen?", so FNCTTFEL-Präsident Nico Wennmacher gegenüber der woxx. Dann werden auch diese Transporte über die Straße abgewickelt. Er verweist auf das Weißbuch der EU zur Verkehrspolitik, das fordert, die-

sen Trend zu stoppen. "Leider ist die Liberalisierung dazu das falsche Mittel", sagt Nico Wennmacher.

Das 2001 von der EU-Kommission veröffentlichten Weißbuch stellt unter anderem fest, dass sich die externen Kosten der Verkehrsüberlastung im Straßenverkehr auf rund 0,5 Prozent des BIP der Gemeinschaft belaufen. Die Kommission empfiehlt, im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung das Verkehrsaufkommen zu drosseln und mehr Güter über die Schiene zu transportieren. Neben einer Erhöhung der Treibstoffpreise sollen der Wettbewerb zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Markteintritt neuer Eisenbahnunternehmen dabei helfen.

## Liberalisierung

"Wir müssen umdenken. Statt Kooperation zwischen nationalen Eisenbahnen wie bisher, ist Konkurrenz angesagt", stellt CFL-Generaldirektor Alex Kremer im Gespräch mit der woxx fest. Die Bahn müsse sich von einer Verwaltung zu einem kommerziellen Betrieb entwickeln. So galt bisher beim Güterverkehr eine schwerfällige Prozedur: Vom Kunden wurden die Waggons zuerst in die "Triage" gebracht, wo die Züge zusammengestellt werden. Danach ging die Fahrt zum Bahnhof und von dort an den Bestimmungsort. Künftig werde, so weit möglich, direkt zwischen Versender und Empfänger verkehrt, erklärt der Direktor. Durch den Verzicht auf den Rangierbetrieb in Ettelbrück könne man die Fahrten günstiger anbieten.

Auch die Goodyear sei als Kunde noch nicht verloren, versichert Alex Kremer. Die Firma habe alle Transportleistungen neu ausgeschrieben und das Angebot der CFL liege gut im Rennen. "Es war unpassend, dass die Gewerkschaften ausgerechnet jetzt das Thema aufgreifen und riskieren, alles kaputt zu machen. Das hat mich richtig wütend gemacht", sagt der Direktor. Sollte die Bahn den Zu-

schlag erhalten, so werden aber keineswegs wie bisher alle Transporte auf der Schiene erfolgen, wie es die Gewerkschaften wünschen. Einen Einzelwaggon nach Wiltz zu bringen, deckt in manchen Fällen nur 20 Prozent der Kosten, so Alex Kremer. Da lohne es sich, stattdessen LKW einzusetzen.

Die Gewerkschaften befürchten nun, dass wenn die CFL Teilbereiche aufgibt, sich die verbleibenden Aktivitäten verteuern. Am Ende werde man den Gütertransport ganz aufgeben müssen. Dem hält der CFL-Generaldirektor entgegen, die Fixkosten seien so hoch nicht. Auch gebe es keinen Unterschied zwischen der Infrastruktur für den Güterverkehr und der für den Personenverkehr. "Auf der Transitstrecke nach Liège könnten wir von heute auf morgen ein Vielfaches an Gütertransporten verkraften", versichert Alex Kremer.

## Rationalisieren, subventionieren

Sollten die geplanten Effizienzsteigerung nicht reichen, um wettbewerbsfähig gegenüber dem Straßentransport zu werden, so müsse die Politik eine Entscheidung treffen. Alex Kremer nennt als Beispiel das Bundesland Rheinland-Pfalz, das den Schienentransport dort subventioniert, wo eine Verlagerung auf die Straße unerwünscht ist. Allerdings sieht das EU-Recht vor, dass solche Subventionen allen Anbietern zugute kommen können. Die CFL stünde dann möglicherweise in direkter Konkurrenz zu anderen Bahngesellschaften. "Auch das können wir schaffen, wenn wir weiter modernisieren", meint Alex Kremer. "Doch dazu muss das Personal, müssen die Gewerkschaften mitspielen."

Die Gewerkschaften dagegen möchten, dass das bestehende EisenbahnerInnenstatut erhalten bleibt und auch für andere Anbieter gilt, die das luxemburgische Schienennetz benutzen. Vor allem aber kritisieren sie, dass Abbaupläne vorgelegt werden, bevor eine Gesamtstrategie für die CFL beschlossen ist. "Ich kann verstehen, dass die Beschäftigten nervös werden, weil nicht entschieden ist, wie es mit der Bahn weitergeht", so Alex Kremer. Das Strategiepapier, das die CFL vor über zwei Jahren ankündigte, liegt nunmehr seit Wochen dem Minister vor. Die Verspätung entschuldigt der Direktor: "Es ist eben eine komplexe Materie. Es hat immer wieder Anfragen gegeben, auch noch dieses und jenes mit einzubeziehen." Er gibt den schwarzen Peter an die Regierung weiter. Diese müsse unbedingt noch vor den Wahlen eine Strategiediskussion einleiten.

Wenigstens darin ist er sich mit den Gewerkschaften einig. Die aber vermuten, dass die Verzögerungen bei der Strategiediskussion nur ein Vorwand sind, um scheinbarweise den "sozialen Besitzstand" abzubauen. "Es wird ein Umbau sein, und kein Abbau", versichert hingegen Alex Kremer. Man denke sogar an grenzüberschreitende Aktivitäten. "Die CFL wird keine Cepal oder Villeroy werden."

## Flugzeugabsturz wegen Pilotenfehler

Der Absturz der Luxair-Fokker auf dem Weg von Berlin nach Luxemburg im November 2002, bei dem 20 Personen ums Leben kamen, ist auf menschliches Versagen zurückzuführen. Dies geht aus dem technischen Bericht zum Unfallhergang vor, den Wirtschaftsminister Henri Grethen am Donnerstag der Presse vorstellte. Danach haben die Piloten bei ihrem Landeanflug verschiedene Flugaktionen durchgeführt, die nicht den allgemeinen Standards entsprochen hätten. Dazu gehörte unter anderem der vorzeitige, unvorbereitete Landeanflug bei schlechten Sichtverhältnissen. Offenbar hat auch die Zusammenarbeit im Cockpit nicht "harmoniert". Darüber hinaus habe der Pilot den Gashebel falsch bedient und in die Leerlaufposition gesetzt - dies wurde möglich, weil eine bestimmte Sicherheitsvorkehrung in der Fokker vom Typ 27 MK 050 vom Hersteller nicht obligatorisch vorgesehen und deshalb auch nicht eingebaut worden war. Grethen betonte mehrfach, dass es in dem Bericht nicht darum gehe, Schuldzuweisungen zu machen. Die Schuldfrage könne nur die Staatsanwaltschaft klären, sagte er. Diese ermittelt ihrerseits zum Flugzeugabsturz, auch auf der Grundlage des technischen Rapports. Ob eine Anklage erhoben wird, ist derzeit noch unklar.

Neben der Schilderung der Unfallhergangs gibt der Bericht verschiedene Empfehlungen. So soll die staatliche Flugaufsicht ihre Kontrollarbeit überprüfen. Das Flugunternehmen Luxair wird aufgefordert, die Weiterbildung der Piloten besser aufeinander abzustimmen und zu standardisieren, um künftig Defizite bei der Arbeitsteilung der Piloten zu vermeiden. In diesem Zusammenhang wies ein verärgerter Grethen auf bestehende Informationsdefizite hin. Die Luxair-Direktion habe trotz ministerieller Anfrage die Ergebnisse eines Luxair internen Audits zur Pilotenausbildung, das nach dem Absturz angefertigt wurde, nicht an die Behörden weiter geleitet. "Das macht mich äußerst ungehalten", sagte Grethen und kündigte an, "seine Schlussfolgerungen" daraus zu ziehen. Auch VertreterInnen der Presse hatten die Informationspolitik der Fluglinie wiederholt kritisiert. Der Bericht beantwortet aber nicht alle Fragen. So sollen die Piloten zwar die nötigen Lizenzen zum Fliegen der Fokker gehabt haben, aber was sich dahinter im Einzelnen für Qualifikationen verbergen und wie diese etwa im internationalen Vergleich zu bewerten sind, darauf wusste der Minister keine Antwort.

## Nächste Woche: Hell's Kitchen

Mit den LebensmittelkontrolleurInnen von der Gesundheitsbehörde unterwegs in luxemburgischen Gaststätten und auf Weihnachtsmärkten.

## Diplomatensorgen

Nicht jeder Tag in der woxx ist so spannend, dass es etwas darüber zu berichten gibt. Dann müssen unsere Außen-KorrespondentInnen ran. Die haben nun eine besondere Story ausgegraben. Hätten Sie gedacht, dass die Fotos der Anti-Aids-Ausstellung im Cercle municipal die diplomatischen Beziehungen zwischen Luxemburg und Finnland gefährden würden? Aber ja doch! Zufällig fiel die Eröffnung der Ausstellung mit einer Gala zum finnischen Nationalfeiertag zusammen, die im gleichen Gebäude stattfand. Und da soll der finnische Botschafter zu seinem Unmut seine eigene, falsch geparkte Diplomatenkarosse auf einem der Fotos erkannt haben, die Obdachlose, Toxikomanen oder HIV-Positiven zur Expo beige-tragen haben. Tags darauf, so wurde der woxx überliefert, klingelte im luxemburgischen Außenministerium das Telefon, am Apparat die finnische Botschaft. Was dort besprochen wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Doch wer die Ausstellung häufiger besucht hat, konnte feststellen, dass zunächst das Diplomaten-Autokennzeichen auf dem inkriminierten Foto verdeckt wurde. Damit nicht genug: Wenige Tage später war das Bild verschwunden - gekauft von einem "Fan", der nicht einmal das Ende der Expo abwarten konnte, um das Foto mit nach Hause zu nehmen.