

Transportpolitik:

Regierung muss Farbe bekennen

- Entscheidung für neues modernes Schienenmaterial kurzfristig treffen!

Gemeinsame Stellungnahme von

- Aktioun öffentlichen Transport
- FNCTTFEL
- Mouvement Ecologique
- Syprolux

Dezember 2002

Transportpolitik: Regierung muss Farbe bekennen Entscheidung für neues modernes Schienenmaterial kurzfristig treffen!

Ausbau der öffentlichen Transportmittel, Erhöhung des Anteils des öffentlichen Transports am allgemeinen Mobilitätsaufkommen auf 25%, Verbesserung der Schienenanbindung der Einwohner in der Grossregion ... so die theoretischen – mit erheblichem medialen Aufwand – ins Fenster gestellten Ansprüche dieser Regierung in Sachen Transportpolitik.

Diese Absichtserklärungen sind leider weit entfernt von der Realität.

Der Zustand des aktuellen CFL-Zugmaterials sowie die Tatsache, dass immer noch eine eklatanter Mangel an neuem, modernen Material besteht, sind besonders symbolträchtig in dieser Beziehung.

Gerade in diesem Bereich müssten jedoch endlich klare Entscheidungen getroffen werden.

Gerade in diesem Bereich – wo nun wirklich keine weiteren Studien mehr notwendig sind – kann die Regierung aufzeigen, dass ihr wirklich ernst ist mit einer zukunftsweisenden Transportpolitik.

Gerade in diesem Bereich besteht äusserst dringender Handlungsbedarf. Denn die Situation ist alarmierend.

1. CFL – Material: Die aktuelle Situation: Die CFL mit dem Rücken an der Wand

Im Jahr 1999 beschloss der CFL-Verwaltungsrat verstärkte Anstrengungen beim Transport und der Betreuung ihrer Kunden zu tätigen, dies im Rahmen eines sogenannten «Plan Qualité Voyageurs».

Doch alle Bemühungen eine Verbesserung der Qualität herbeizuführen, zielen ins Leere, wenn nicht schnellstens neues, modernes Zugmaterial angeschafft wird. Denn die Situation betreffend das verfügbare Material ist geradezu als dramatisch zu bezeichnen.

Der Fuhrpark – zu einem grossen Teil hoffnungslos veraltet

Etwa 50% des Fuhrparkes werden von Wegmann-Reisezugwagen bzw. elektrischen Triebwagen der Serie 250/260 („Moulinex“) durchgeführt. Dieses Material ist jedoch veraltet und nur noch Teile des Fuhrparkes überhaupt sind noch verwendbar.

- Die «Wegmann»-Reisezugwagen stammen aus dem Jahr 1965 und sind hoffnungslos veraltet. Eine Modernisierung, wie sie z.B. die DB Anfang der 90ziger Jahre durchgeführt hat, wurde unterlassen.
- Die elektrischen Triebwagen der Serie 250/260 (besser bekannt als «Moulinex») wurden 1974/75 ausgeliefert. Die Inneneinrichtung dieser Triebwagen, welche im Pariser Vorortverkehr eingesetzt wurden, bedeutete bereits damals einen erheblichen Rückschritt in punkto Komfort. Wegen grösserer Wartungsarbeiten muss die CFL im Moment mit weniger als 70% dieser Triebwagen auskommen.

Das Traktionsmaterial – in keiner Form mehr den Anforderungen angepasst

Ähnlich ist die Situation auf der Ebene des Traktionsmaterials, wo weit über 50 % aus veraltetem Material besteht.

- Die aus den Jahren 1963 / 64 stammenden Diesel-Loks der Serie 1800 haben grosse Mühe einen täglichen, zuverlässigen Einsatz zu garantieren. Bedingt durch permanente Personalreduzierungen in den Werkstätten wurden grössere Unterhaltsarbeiten nicht getätigt und Wartungsintervalle überzogen. Die Folge sind Störanfälligkeit bzw. kompletter Ausfall, was sich wiederum negativ auf den Bahnbetrieb auswirkt. Zum aktuellen Zeitpunkt sind weniger als 50% dieser Serie im Einsatz.
- Die Anschaffung der Elektrischen Lokomotiven der Serie BB 3600 erfolgte in den Jahren 1958 - 60. Sie sollten Ende der 90 ziger Jahre beim Kauf der Serie 3000 aus dem Verkehr gezogen werden. Diese Pläne wurden jedoch nicht eingehalten. Von diesen E-Loks sind derzeit nur noch knapp 25% einsatzbereit. Bedingt durch die extrem hohe Störanfälligkeit werden sie den anstehenden Winter kaum schaffen.
- Auch die Rangier-Lokomotiven der Serie 850/900, welche bei der Zusammensetzung der Züge dienen, sind nicht mehr zeitgemäss. Sie wurden 1950 entwickelt und Mitte der 50ziger Jahre ausgeliefert. Allein schon aus ökologischen Gründen, eine Zumutung für Kunden und Fahrpersonal sowie Anrainer.

Die Folgen dieser Situation sind als desaströs zu bezeichnen, dies auf mehreren Ebenen:

Absolut unzureichender Komfort für die Kunden

Mit derart veraltetem Material gewinnt man keine neuen Kunden – es stellt einen massiven Komfortmanko für die Bahnbenutzer dar. So z.B. unzufriedenstellende Sitzqualität – unzumutbare

Fahrbedingungen, schlechte Klimatisierung, Verspätungen, starke Erschütterungen, nicht geeignet für mobilitätsbehinderte Mitbürger...

Die angesprochenen Mängel wurden in einer ILRES-Umfrage bei den Kunden bestätigt. So bemängelten 1999 64% die unzureichenden Sitzplätze auf der Strecke Esch-Differdingen, 55% auf der Strecke Bettemburg-Düdelingen. Die Klimatisierung in den Zügen wurde von 46% im Sommer als unzureichend empfunden, von 32% im Winter.

Bereits heute massive Engpässe im Material

Doch schlimmer noch: die Situation führt bereits heute zu massiven Engpässen – es wird immer schwieriger den heutigen Bedarf mit dem verfügbaren Material abzudecken.

- Wie bereits erwähnt ist z.T. über 50% des verfügbaren Materials überhaupt nicht mehr einsetzbar. Darüber hinaus häufen sich die Reparaturen in einem unzumutbaren Ausmass – diese erweisen sich darüber hinaus als immer schwieriger. Der Zeitpunkt wird kurz- bis mittelfristig kommen, wo Material schlichtweg nicht mehr reparaturfähig sein wird und sich entsprechend neue Engpässe auftun werden.
- Vor allem im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs bestehen massive Kapazitätsdefizite. Heutige Züge zu Spitzenstunden sind z.B. auf der Strecke in der Grossregion zu über 100 % ausgelastet – doch ein Ausbau des Angebotes, der dringend geboten wäre, ist de facto kaum möglich.

Aufgrund der beschriebenen Situation auf der Ebene des Materials stellt sich schlichtweg die Frage, ob die CFL überhaupt noch im Stande sein wird, im Laufe der nächsten Monate bzw. Jahre das gleiche Angebot beizubehalten!

Ausbau der öffentlichen Transportmittel aufgrund der Materialsituation auf Jahre hinaus überhaupt nicht möglich!

Das Defizit an Material setzt dann aber vor allem auch den erforderlichen Ausbauplänen Grenzen. Tramlinie auf Kirchberg, Anbindung der Industriebrachen im Süden des Landes, Verbesserung des Angebotes in der Grossregion ... alles dies bleiben bis auf weiteres aufgrund der Materialfrage fromme Wünsche.

So wird es schlichtweg nicht möglich sein, aufgrund der Materialknappheiten wesentliche Verbesserungen im Angebot durchzuführen. Der Takt 98 musste letztlich u.a. auch aufgrund des fehlenden Materials aufgehoben werden. Unzweifelhaft steht aber fest, dass das angestrebte Ziel eines modal split, d.h. eines Anteils der öffentlichen Transportmittel am Verkehrsaufkommen, von 25% bzw. 30% in keiner Form mit dem heutigen Material realisierbar ist.

Wartungshallen aus dem vorigen Jahrhundert

Entsprechend dem Material sind auch die Wartungshallen und die dort herrschenden Arbeitsbedingungen. Einigermassen annehmbare Arbeitsbedingungen, Arbeitssicherheit, Umweltschutzmassnahmen ... sind dort nur sehr unzureichend – wenn überhaupt - gewährleistet.

2.

Die theoretischen Pläne und Absichtserklärungen der Regierung

Dieses massive Defizit ist vor allem auch deshalb entstanden, da während Jahren Investitionen in Zugmaterial auf der Ebene der CFL seitens der Regierung hinausgezögert wurden. Solange keine Entscheidung betreffend den Bau des BTB gefallen war, so die offizielle Regierungs-Strategie, könne keine Entscheidung über den Neukauf von Material fallen, da ja nicht gewusst wäre, welches Material denn überhaupt erforderlich sei ...

Da sich diese Diskussion, wie gewusst, über Jahre hingezogen hat und immer noch zieht, führte dies natürlich zu einer gewissen Lähmung der Entscheidungen auf der Ebene der CFL.

Doch, nachdem diese Regierung das Projekt BTB zu Grabe getragen hat, wurde ein energischeres Vorgehen seitens der Regierung angekündigt. Zitiert sei im folgenden aus dem Dokument «mobilité.lu» des Transportministeriums.

«In Anbetracht des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens und in Abstimmung auf die geplanten Aus- und Neubaumassnahmen im Schienennetz soll das von den CFL eingesetzte Rollmaterial angepasst und aufgestockt werden. Dabei wird die zukünftige Eisenbahninfrastruktur für Mischverkehr, d.h. sowohl für den Einsatz von klassischem Zugmaterial ("Train Classique") als auch für den Bahnhybridverkehr (Einsatz von "Train-Tram"-Fahrzeugen) ausgelegt. Der Einsatz von "Train-Tram"-Einheiten erfolgt sukzessive auf dem gesamten luxemburgischen Schienennetz (mit Ausnahme der Strecke nach Kleinbettingen). Die interne Erschliessung der Entwicklungsgebiete Kirchberg und Belval/West erfolgt ausschliesslich mit "Train-Tram"-Material. Die Haupteinsatzfunktion der in Anschaffung befindlichen Doppelstockzüge besteht, neben der Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen Kapazitäten im Spitzenstundenverkehr (Inlandsverkehr), in der Abdeckung der starken Nachfragestürme aus den Grenzregionen.

Die geplanten Anschaffungen sollen einerseits den modernen Anforderungen in punkto Komfort und Ausstattung Rechnung tragen und andererseits dem für den zukünftigen Betrieb erforderlichen technischen Standard entsprechen. Beim Einsatz der verschiedenen Fahrzeugtypen sind die unterschiedlichen auf dem nationalen Eisenbahnnetz vorhandenen Bahnstromspeisungen zu berücksichtigen (3 KV Gleichstromstrecke nach Kleinbettingen; 750 V Gleichstrom für interne "Train-Tram"-Erschliessung auf Kirchberg resp. Belval/West und 25 kV Wechselstromspannung auf dem übrigen Streckennetz).

Nebenstehend sind die bereits von den CFL getätigten bzw. unmittelbar bevorstehenden Fahrzeugbestellungen aufgeführt. Das Gesamtauftragsvolumen dieser Investitionen beläuft sich auf ca.400 Mio.Euro.

Doppelstockzüge TER2N ng (Elektrotriebwagen)
"Train Classique"

Vorgesehene Anzahl an Fahrzeugen:	12 Einheiten
Voraussichtliche Lieferung:	2004-2006

Diese modernen Doppelstocktriebwagen kommen auf der Achse Luxemburg – Bettembourg – Thionville – Metz, sowie auf weiteren stark frequentierten Strecken zum Einsatz.

Lokomotivbespannte Doppelstockzüge (modulare Kompositionen)

"Train Classique"

Vorgesehene Anzahl an Fahrzeugen: 70 Wagen, 15 Steuerwagen und 20 Lokomotiven

Voraussichtliche Lieferung: 2003-2006

Die Anschaffung von doppelstöckigem Wagenmaterial erlaubt den Ersatz der heute vorhandenen Personenwagen. Dieses neue Rollmaterial, welches im Vergleich zum heute eingesetzten Rollmaterial eine um rund 70% grössere Kapazität aufweist, soll auf dem gesamten CFL Liniennetz (mit Ausnahme der 3 kV-Strecke nach Kleinbettingen) eingesetzt werden.

Bahnhybrid "Train-Tram"

Vorgesehene Anzahl an Fahrzeugen: 40 Einheiten (inkl. Reserve)
(Angebotsstufe 1)

Voraussichtliche Lieferung: 15 Einheiten ab 2004

Die definitiv notwendige Anzahl der "Train-Tram"-Einheiten erfolgt in Anlehnung an das in Ausarbeitung befindliche Betriebskonzept. (vgl. Kapitel 4.1.)

Laut Regierungsanspruch sollte also bereits im Jahre 2004 neues Material vorhanden sein : 15 Einheiten Train-Tram ab 2004 sowie 70 Wagen – Doppelzüge in den Jahren 2003-2006.... !

Ähnliche Berechnungen stellte auch die CFL an, wobei die CFL einerseits den Bedarf nach Ersatz von bestehendem Material berücksichtigen wollte – wie auch die Erfordernisse der Erhöhung des Modal-Split und eine gewisse Steigerung der Fahrbewegungen.

3. Die Realität: Regierung entzieht sich ihrer finanziellen Verantwortung – bisher nur sehr begrenzte Bestellung von neuem Material möglich

Die Praxis straft alle diese theoretischen Absichtserklärungen Lüge. Das Konzept « mobilité.lu » des Transportministeriums in diesem Bereich harret einer Umsetzung!

Es wurden noch immer keine konkreten Schritte in die Wege geleitet, um neues Zugmaterial zu bestellen. Wohl hat die CFL z.T. Lastenhefte usw. erstellt, es fehlt jedoch an der grundsätzlichen Entscheidung schlechthin.

In der Tat wurden lediglich 12 doppelstöckige elektrische Triebwagen bestellt, welche zwischen 2004 und 2006 geliefert werden sollen. Die zuerst gelieferten Triebwagen sollen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich eingesetzt werden, so dass in absehbarer Zeit mit einer Verbesserung und einer Steigerung des Angebotes im nationalen Verkehr nicht zu rechnen ist.

Ausser dieser Bestellung fehlt es an einer konkreten Entscheidung! Diese reichen nicht einmal aus, um das veraltete Material zu ersetzen, geschweige denn, um eine Steigerung des Angebotes zu gewährleisten ... ! Dabei ist gewusst, dass von der Bestellung des Materials bis zur Lieferung mehrere Jahre benötigt werden! D.h. auch wenn heute Material bestellt werden würde, würde dies sogar in den nächsten Jahren nichts an der katastrophalen Situation ändern.

Schlimmer noch!

Da die alten Triebwagen und Lokomotiven sehr störanfällig sind wird es für die CFL sehr schwierig sein das aktuelle Angebot in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Die unterzeichneten Organisationen lehnen Not-„Pläne“ ab, welche eine Verminderung des Sitzplatzangebotes oder eine Ausdünnung der Fahrpläne beinhalten. Auch ein Stehenlassen von Güterzügen ist mit einer umweltfreundlichen Transportpolitik unvereinbar.

Die Fahruntüchtigkeit und Störanfälligkeit bei den Lokomotiven und alten Triebwagen rührt daher, dass wegen der geplanten aber nicht durchgeführten Anschaffung von neuem Material, den Werkstätten es untersagt wurde Revisionen an dem Material durchzuführen. Zielsetzung war das Herunterfahren der Personalbestände.

Für ein Sofortprogramm

Damit die CFL nicht kurzfristig in verkehrspolitischer Hinsicht Konkurs anmelden muss, drängen sich folgende Massnahmen auf:

- Instandsetzung von allen fahruntüchtigen aber reparaturfähigen Lokomotiven und Triebwagen. In Bezug auf die hierfür notwendige Personalaufstockung tragen die Regierungsvertreter im CFL-Verwaltungsrat ein gerütteltes Mass an Verantwortung. Hier sollte bereits im nächsten Verwaltungsrat eine Entscheidung getroffen werden!
- Das kurzfristige Anmieten von Lokomotiven, Personenzugwagen und Triebwagen.

Umgehendes Bestellen von neuem Material

Jede weitere Verzögerung bei der Bestellung von neuem Material schadet dem öffentlichen Transport und der CFL-Gesellschaft. Dabei sind, nach Aussagen der CFL-Generaldirektion, alle Vorarbeiten abgeschlossen. Der konkrete Bestellauftrag wird von einer Verwaltungsratsitzung zur anderen immer wieder hinausgeschoben, da die Finanzierung angeblich nicht abgesichert ist. Dies kann und darf so nicht weitergehen!

Der CFL-Verwaltungsrat muss seiner Verantwortung gerecht werden. Er muss

- entweder die notwendigen Bestellungen direkt in Auftrag geben oder
- sich gegebenenfalls mittels Resolution an die Regierung wenden, damit diese die notwendige Kapitalerhöhung vornimmt.

Der Staat muss eine Kapitalerhöhung umgehend gewährleisten:

Der Staat seinerseits muss endlich Farbe bekennen und der dringend erforderlichen Kapitalerhöhung der CFL zustimmen. Die Unterkapitalisierung bei den CFL gründet auf einer fehlgeleiteten Eisenbahn- und Transportpolitik, wie sie während Jahrzehnten in Luxemburg betrieben wurde. Der Strassentransport wurde mittels neuer Strassen und billiger Spritpreise einseitig gefördert. Die Allgemeinheit zahlt nach wie vor die externen Kosten welche der Strassengütertransport verursacht.

Die Eisenbahn wurde immer weiter zurückgedrängt. Sie diente während Jahren als Spielball und Mittel der Politikgestaltung. Auf Grund von politisch diktierten Tarifen im Güter- und Personentransport erhielten die CFL Ausgleichszahlungen welche sie am Leben hielten. Das Bilden von Rücklagen um den Fuhrpark zu erneuern und den transportpolitischen Herausforderungen anzupassen war nicht möglich. Dies bedeutet, dass der Staat einer Kapitalerhöhung bei den CFL zustimmen muss.

Die unterzeichnenden Organisationen erwarten eine klare und umgehende Stellungnahme seitens der Regierung, so dass in der Verwaltungsratsitzung vom Januar 2003 eine Entscheidung auf der Ebene des Verwaltungsrates getroffen werden kann.

Neubau der Zentralwerkstätte

Ebenfalls geboten ist in der Konsequenz ein Neubau der bestehenden Zentralwerkstätte. Sowohl aus der Sicht der Qualität und Sicherheit auf dem Arbeitsplatz als auch aus Umweltschutzgründen ist die heutige Situation nicht länger tragbar. De facto wurde diese Entscheidung bereits auf der Ebene des CFL-Verwaltungsrates getroffen. Unverständlich ist, warum derartige Beschlüsse nicht umgehend umgesetzt werden – auch hier ist dringendes Handeln geboten.

Schlussfolgerung

Die unterzeichnenden Organisationen bedauern zutiefst, dass neben verbalen Versprechungen auf der Ebene der Transportpolitik in der Realität kaum Massnahmen ergriffen werden.

Dies führt zu einer untragbaren und nicht länger haltbaren Situation auf der Ebene des CFL-Materials.

Es ist „5 vor 12“!

Das CFL-Material ist hoffnungslos veraltet – es stellt sich die Frage ob überhaupt – wird nicht energisch durchgegriffen - in den nächsten Jahren die heutigen Leistungen noch aufrecht erhalten werden können. Steigerung des Anteils des öffentlichen Transportes am Verkehrsaufkommen, Steigerung des Komforts, Erfassen neuer Kunden, verbessertes Angebot u.a. auch auf der Ebene der Industriebrachen oder dem Kirchberg bleiben derzeit fromme Wünsche. Und das angesichts einer Situation auf unseren Strassen – Staus, Verkehrsunfälle – die schlichtweg als desaströs zu bezeichnen ist.

Gerade durch eine umgehende Bestellung von neuem Zugmaterial – die seitens der Regierung getragen und seitens des CFL-Verwaltungsrates in der Januar-Sitzung beschlossen werden muss – kann mit einer Umorientierung der Transportpolitik zugunsten der öffentlichen Transportmittel ernst gemacht werden.

Denn hier kann heute ohne wenn und aber eine Entscheidung getroffen werden – wenn der politische Wille denn da ist.

Unsere nationale Eisenbahngesellschaft muss, als Teil unseres nationalen Patrimoniums und als wichtiger Transportdienstleister, in ihrem Bestand abgesichert werden. Sie muss befähigt werden die öffentlichen Transportdienstleistungen zu erbringen welche die Bevölkerung von ihr erwartet. Die Regierung muss die notwendigen Voraussetzungen hierzu schaffen.