



Neuer Ärger für Grenzgänger

# „Die Geduld der Kunden wird strapaziert“

*Grenzgänger aus Frankreich müssen ab dem 15. Dezember in Thionville den Zug wechseln, weil die SNCF nicht rechtzeitig all ihre Triebwagen mit einem neuen Sicherheitssystem ausgestattet hat. Ein Interview mit Paul Gries, Präsident der Transportgewerkschaft FCPT, über erschwerte Reisebedingungen für Pendler.*

**Hätte Luxemburg die Frist zur Einführung des Sicherheitssystems nicht um einige Monate verlängern können, um den französischen Pendlern Unannehmlichkeiten zu ersparen?**

Eine weitere Verlängerung wäre möglich gewesen. Die Entscheidung lag bei der „Administration des chemins de fer“, die dem Transportministerium untersteht. Die CFL mussten nun mit der französischen SNCF schauen, wie sie das Problem in der Praxis lösen. Die Pendler aus Metz werden nun einige Monate lang in Thionville in einen anderen Zug steigen. Wenn das auf demselben Bahnsteig möglich ist, geht es noch, aber das ist wahrscheinlich nicht für alle Verbindungen der Fall. Diese Lösung ist nicht kundenfreundlich.

**Wann wird das Pendeln aus Richtung Frankreich entspannt möglich sein?**

Solange die Zugstrecke zwischen Bettemburg und Luxemburg-Stadt nicht viergleisig ausgebaut ist, sind wir mit den Kapazitäten am Limit. Die Fertigstellung wurde für 2024 in Aussicht gestellt, aber ob das noch Bestand hat, kann ich nicht sagen. Immerhin sollen zwischen 2021 und 2024 neue Triebwagen geliefert werden, sodass statt bisher 650 künftig 1000 Passagiere in einem Zug Platz finden werden.

**Was wird sich für Pendler durch den Gratis-Transport verändern?**

Es stellt sich die Frage: Wenn die Luxemburger Strecke gratis ist, welchen

Preis zahlen Grenzgänger für den Fahrschein? Wenn jemand aus Metz kommt, wird es für ihn günstiger. Aber all die Pendler, die ein paar Kilometer von der luxemburgischen Grenze entfernt wohnen, wechseln vom Grenzbahnhof im Ausland zum nächsten Bahnhof in Luxemburg, um kein Ticket mehr lösen zu müssen. Hier sind die Parkkapazitäten nicht vorhanden. Es sind einige P&R in Planung und wenn sie einmal stehen, ist das eine andere Sache, aber das dauert noch Jahre. Es sind die Grenzgemeinden, die das Problem tragen werden.

**Wäre es nicht eine Möglichkeit, vom letzten Grenzbahnhof aus bis zur Grenze ebenfalls gratis zu fahren?**

Dem müssten die Nachbarn in Deutschland, Frankreich und Belgien zustimmen. Aber sie bestehen darauf, soweit ich informiert bin, dass bis zur Grenze gezahlt wird. Ansonsten bekommen diese Länder Probleme im regionalen Verkehr. Wenn jemand von Igel aus gratis nach Luxemburg fährt, ein anderer Kunde aber ein Abo von Igel nach Konz zahlen muss, sagt er: „Warum fährt der andere gratis und ich nicht?“. Die Idee des Gratis-Transports ist sehr gut, aber ein Jahr von der Entscheidung bis zur Einführung ist zu kurz, um mit den ausländischen Bahngesellschaften eine vernünftige Lösung zu finden.

**Wenn wir sehen, mit welchen Schwierigkeiten Pendler alltäglich kämpfen, um zur Arbeit zu kommen:**

*Paul Gries befürchtet, dass viele Grenzgänger ab dem Start des Gratis-Transports in Luxemburg einige Kilometer über die Grenze fahren werden, um hier in den Zug zu steigen. Dabei fehle es an ausreichend Parkraum in den betroffenen Gemeinden.*

Foto: Chris Karaba



**War die Mobilitätspolitik in der Vergangenheit zu wenig engagiert?**

Man hat die Entwicklung eine gewisse Zeit lang verschlafen. Aber dieses Verschulden würde ich nicht einer Regierung oder Person zuordnen. Es war ein allgemeiner Denkfehler. Luxemburg hat vom Wachstum profitiert und zu spät erkannt, dass eine Zunahme von Arbeitsplätzen Auswirkungen auf die Infrastruktur hat. In den vergangenen zehn Jahren wurden große Projekte in Angriff genommen, die zu einer verbesserten Mobilität führen, aber wenn man einige Zeit verschlafen hat, dauert es Jahre, um den Rückstand aufzuholen. Die Richtung der Modernisierung stimmt. Aber die Abstimmung zwischen den einzelnen Ministerien und den Betreibern von Bus und Bahn müsste besser werden.

**Was meinen Sie konkret?**

Ich nehme ein Beispiel: Die Gleise in Richtung Bettemburg werden ausgebaut, der Bahnhof dort wird neugestaltet und gleichzeitig soll die Autobahn A3 auf sechs Spuren erweitert werden. Wo bleiben die Alternativen für die Kunden? Die CFL sehen eine Verbesserung, die die Fahrgäste wesentlich spüren, erst ab 2025. Das sind noch sechs Jahre. Und bis dahin wird die Geduld der Kunden enorm strapaziert. Mir fehlt ein Gesamtkoordinator, der sowohl die Notwendigkeit von Ausbaurbeiten berücksichtigt als auch die Bedürfnisse der Autofahrer und Zugreisenden.

*Interview: Kerstin Smirr*

**Zur Person**

Paul Gries arbeitet seit 31 Jahren für die CFL. Seit zehn Jahren ist er für die Eisenbahngesellschaft als Ausbilder tätig und unterrichtet in den technischen Berufen, beispielsweise Fahrdienst- und Rangierleiter. Er ist Präsident der „Fédération Chrétienne du Personnel des Transports“, der Dachorganisation der Eisenbahngewerkschaft Syprolux.