

AKTUELL



FOTO: CC-BY-SA GILPE

5.000 bis 6.000 Passagier*innen nutzen seit dem Fahrplanwechsel an Werktagen den neuen Bahnhof Pfaffenthal-Kirchberg.

CFL

Mit Verspätung in die Zukunft

Joël Adami

Ein halbes Jahr nach dem Fahrplanwechsel ziehen die CFL Bilanz und vermelden leicht weniger Verspätungen.

Wer in Luxemburg viel Zug fährt, sollte viel Zeit oder ein starkes Nervenkostüm mitbringen. Zumindest aber eine Strategie, um sich die Wartezeit bei Verspätungen oder Ausfällen zu vertreiben. Die Zustände, die in sozialen Netzwerken regelmäßig für lustige Anekdoten bis wutentbrannten Reaktionen sorgen, werden von der Eisenbahngesellschaft CFL ernst genommen. Das war zumindest der Tenor auf einer Pressekonferenz am Mittwoch, dem 18. Juli, auf der die CFL gemeinsam mit Infrastrukturminister François Bausch über die ersten sechs Monate nach dem Fahrplanwechsel Bilanz zogen. Seit dem 10. Dezember rollt nämlich nicht nur die Tram auf Kirchberg, auch die Bahnhöfe Pfaffenthal und Hollerich wurden eröffnet. Außerdem ermöglichen bislang einige wenige sogenannte „transversale“ Züge umsteigefreie Fahrten quer durchs Land. Anpassungen im Fahrplan sollen für weniger Verspätungen sorgen.

Pünktlichere Züge, für die Passagier*innen kaum spürbar

Allen Unkenrufen zum Trotz ist das Angebot der CFL äußerst populär: Die Zahl der Reisenden ist um fünf Prozent gestiegen. „Im grenzüberschreitenden Verkehr haben wir ein leichtes Minus zu verzeichnen, das liegt allerdings an den Streiks in Frankreich“, erklärte Marc Wengler, Generaldirektor der CFL. Die gewerkschaftlichen Aktionen gegen die Privatisierung der SNCF seien auch der Grund dafür, dass es im ersten Halbjahr 2018 mehr Zugausfälle gegeben habe als 2017. Rechnet man die streikbedingten Ausfälle raus, ist die Bilanz etwas besser. Auch bei den Verspätungen gab es keinen großen qualitativen Sprung: 92,4 Prozent der

Züge kamen pünktlich an, 2017 lag diese Quote bei 90,8 Prozent.

Für die meisten Passagier*innen hat sich allerdings kaum etwas geändert: 89,4 Prozent kamen pünktlich am Zielbahnhof an, 2017 waren es 89,6 Prozent. Dieser Effekt erklärt sich daraus, dass die meisten Menschen zu Spitzenstunden reisen, wenn es öfters Verzögerungen gibt. Ein Zug muss übrigens sechs Minuten später als geplant ankommen, um für die CFL als verspätet zu gelten. „Es ist schwer nachzuverfolzen, dass man nicht gut informiert wird, deswegen wollen wir dies verbessern. Für unsere neue Informatiopolitik beim Schienenersatzverkehr haben wir viel Lob bekommen“, so Wengler. Bis 2020 sollen alle Bahnhöfe mit einem automatischen Informationssystem ausgestattet sein. Daten zu Verspätungen und Ausfällen wollen die CFL ab Herbst monatlich auf ihrer Website veröffentlichen.

2028 wird alles gut

„Die Gründe für die Verspätungen sind zum größten Teil struktureller Natur“, erklärte Wengler, „das luxemburgische Zugnetz ist sternförmig auf Luxemburg-Stadt ausgerichtet und der Hauptbahnhof ist an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Der Domino-Effekt ist die wichtigste Ursache für Verspätungen in Luxemburg.“ Auch Verspätungen, die aus Belgien, Frankreich oder Deutschland „importiert“ werden, spielen eine große Rolle.

Der Ausbau des hauptstädtischen Bahnhofs und die neue Strecke nach Bettemburg sollen das Netz entlasten. Während der Bahnhof bereits 2021 über zwei neue Bahnsteige verfügen soll, wird die vom luxemburgischen Netz entflechtete Strecke Richtung Frankreich erst 2028 fertig sein. Für den Infrastrukturausbau sollen in den nächsten zehn Jahren insgesamt 3,8 Milliarden Euro ausgegeben werden, falls der politische Wille dafür auch in Zukunft vorhanden ist.

SHORT NEWS

Accord Jefta, contre Trump et contre l'humanité

(lm) - « Pied de nez à Trump », c'est le titre choisi par « La Tribune » pour annoncer la signature de l'accord de libre-échange entre l'UE et le Japon mardi dernier. En effet, le Jefta (Japan-EU Free Trade Agreement) peut être interprété comme un refus : les relations internationales ne suivront pas la logique du nationalisme économique défendue par le président américain. En conséquence, la politique et les médias mainstream évoquent surtout la valeur symbolique de l'accord. Une partie des ONG, partis et médias progressistes - malgré leur rejet de ce qu'incarne Donald Trump - mettent en garde contre les conséquences concrètes du Jefta. En effet, qui dit libre-échange dit extension géographique des marchés et concurrence effrénée entre des acteurs très différents (analyse détaillée sur Online-woxx : woxx.eu/jefta). La société civile, redoutant une explosion du transport de marchandises et un nivellation vers le bas des normes écologiques et sociales, s'était ainsi mobilisée contre le TTIP et le Ceta, les accords avec les États-Unis et le Canada. En mai, la plateforme d'ONG luxembourgeoise « Stop Ceta & TTIP » avait d'ailleurs appelé le gouvernement et les partis à prendre leurs distances avec le Jefta. Sans succès, puisque l'ensemble des 28 gouvernements européens ont dû donner leur accord pour rendre possible la signature.

Psychiatrie : D'un tabou à l'autre

(fb) - Malgré un ton parfois déplacé et un chapitre glauque consacré au pont Rouge, haut lieu de suicide, l'exposition virtuelle « Being Crazy in Luxembourg? The History of Psychiatry in Luxembourg », réalisée par les étudiant*e*s en histoire de l'Uni, livre une première ébauche sur l'évolution de la prise en charge des malades mentaux au Luxembourg. Des prisons et couvents du quartier du Grund, en passant par les initiatives privées ou parlementaires pour démystifier des troubles longtemps pris en charge par l'Église, jusqu'au Centre hospitalier neuro-psychiatrique (CHNP) d'Ettelbruck : ce qui frappe, c'est la persistance du tabou qui entoure la maladie mentale, ainsi que la volonté de rendre utile celui ou celle qui en est atteint. La preuve : le bâtiment imposant de la commune d'Ettelbruck, symbole du profit économique que la ville tirait de l'Hospice central (devenu par la suite CHNP), ouvert en 1855 et dont les pensionnaires étaient des employé*e*s, avec 80 % de leur salaire retournant à la commune et 20 % à l'État, qui les nourrissaient. Souvent sans nom à leur mort - à cause de leurs proches, soucieux de protéger le nom de famille -, environ 800 furent enterré*e*s dans des fosses communes sur un terrain adjacent, et ce jusque dans les années 1980. Quant aux croix qui ornaient les tombes, on les a enlevées dix ans plus tard.

Umgehung von Bascharage 56:2:2

(rg) - Die zweitletzte Chamberwoche der aktuellen Legislatur bot ein parlamentarisches Highlight, als es am Dienstag der Regierung mit großer Mehrheit per Gesetz ermöglicht wurde, ein Projekt für die 4,2 Kilometer lange Umgehungsstraße von Bascharage auszuarbeiten. Was wie eine provisorische Genehmigung klingt, ist eine wesentlicher Schritt in Richtung Verwirklichung dieses auf 139 Millionen veranschlagten Projektes. Gestoppt werden könnte der Bau noch durch einen Einspruch von interessierten Dritten, einer der vom Bau betroffenen Kommunen oder dem Mouvement écologique, der allerdings aus Kostengründen von diesem Schritt absehen will. In und um die Chamber wurde allerdings weniger die Umgehungsstraße an sich debattiert, als vielmehr der Umstand, dass zwei Sanemer LSAP-Abgeordnete der Diskussion und dem Votum fernblieben. Einzig der linke Abgeordnete Marc Baum fungierte so als Sprachrohr der Gegner*innen des Vorhabens. Dass Georges Engel als Sanemer Bürgermeister sich nicht rhetorisch mit seinem Kollegen aus der Nachbargemeinde Bascharage, Michel Wolter (CSV), messen wollte, löste dabei weniger Verwunderung aus, als die unklare Aussage seinerseits, ob seine Gemeinde weiterhin einen Recours gegen das Projekt beabsichtige. Als Anrainergemeinde stünden die Chancen jedenfalls nicht schlecht, da die Trasse durch eine Natura 2000 Zone führt, und ein 2016 von Sanem eingelegter Einspruch nur deshalb abgelehnt wurde, weil er zu früh kam: erst müsste das Gesetz abgestimmt werden, dann könnte das Verwaltungsgericht aktiv werden.