

TGV-Est

# Schnell, rar und teuer



Weniger oft,  
dafür schneller.  
Die Zuanbindung nach  
Paris wird bequemer, im  
Schnitt aber auch teurer.  
Oder auch nicht?

Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF lässt nichts unversucht, um die Vorfreude auf die offizielle Inbetriebnahme des "TGV-Est" am köcheln zu halten. Seit dem Frühsommer 2006 fahren zwischen Luxemburg und Paris bereits echte TGV-Züge, allerdings mit "normaler" Geschwindigkeit. Dies blieb nicht ohne Wirkung auf die Luxemburger Bahnkundschaft: Zwischen Juni und Dezember 2006 stieg nach Berechnungen der SNCF die Zahl der verkauften Fahrscheine auf dieser Strecke um rund 20 Prozent.

Auf einer eigens eingerichteten Homepage können die zukünftigen NutzerInnen seit einigen Monaten die Abfahrtszeiten, die ab dem 10. Juni gelten, einsehen. Mit der Festlegung der ab dann gültigen Fahrpreise ließ man sich dagegen Zeit in Paris. Erst Anfang Februar, anlässlich zeitgleich organisierter Pressekonferenzen in den Regionshauptstädten und in Luxemburg, wurde die Katze aus dem Sack gelassen. Die Preise seien kompetitiv und aufgrund von Kundenbefragungen ausgearbeitet worden, hieß es von offizieller Seite. Der Basistarif für die zweite Klasse steigt zwar im Fallbeispiel Luxemburg-Paris von 50,40 Euro für die einfache Fahrt auf 67 Euro - ein Zuwachs von immerhin fast 33 Prozent -, doch winken eine Reihe von Ermäßigungen.

## Bis zu 65 Prozent mehr...

Spätestens seit der "Conseil économique et social de Lorraine" Ende Februar seine Studie über die Tarifgestaltung des TGV-Est veröffentlicht hat, hagelt es allerdings Proteste. Denn neben einem wenig durchschaubaren Ermäßigungsdschungel gilt auch das umgekehrte Prinzip: Wer in Spitzenstunden, ohne Voranmeldung, nach Paris fahren will, muss unter Umständen 65 Prozent mehr zahlen als zu alten Corail-Zeiten. Die offizielle Reaktion der regionalen SNCF-Direktion ließ nicht lange auf sich warten: Der neue TGV sei ein anderes Produkt als die alten Corail-Züge. Zwischen Metz und Paris etwa würde die Fahrzeit faktisch halbiert und Geschwindigkeit koste eben Geld.

Die Kritik des lothringischen Wirtschafts- und Sozialrates bezieht sich allerdings nicht nur auf den Vergleich zwischen TGV und Corail, es wurden auch Berechnungen angestellt, inwiefern der TGV-Est teurer ist als ähnliche Züge im restlichen Frankreich. Während zwischen Paris und Nantes 0,136 Euro pro Kilometer berechnet werden, zahlen Metzger TGV-Kunden 0,156 Euro und die Luxemburger dürfen gar 0,178 Euro auf den Tisch legen - dabei ist die vom Luxemburger Staat gezahlte Anbindung nach Metz gar nicht für die schnelle Geschwindigkeit ausgelegt.

Gewerkschaften und Unternehmensverbände in Ostfrankreich monieren auch die nicht bestehende Alternative für BahnkundInnen, gegebenenfalls auf langsamere Züge auszuweichen: Mit Inbetriebnahme des "echten" TGV am 10. Juni werden die klassischen Verbindungen nach Paris nämlich eingestellt.

"Da, wo TGV-Linien fahren, werden die klassischen Züge von den Kunden nach und nach nicht mehr angenommen", meint dazu Raymond Schanen, Pressesprecher der CFL. Deshalb hat die SNCF im Falle TGV-Est entschieden, dieser Entwicklung vorzugreifen und die alten Zöpfe gleich abzuschneiden. Die Kritik an den Preiserhöhungen will der CFL-Sprecher nicht teilen: "Es handelt sich um ein vollkommen anderes Angebot. In diesem Fall müsste der Vergleich eigentlich eher mit dem Flugzeug gemacht werden. Und da ist der TGV preiswerter und vor allem schneller!"

Die SNCF hat sich für die Preisgestaltung viel Zeit genommen und gibt an, im Vorfeld rund 7.000 Personen befragt zu haben - aktuelle BahnkundInnen, aber auch Geschäftsreisende, die normalerweise mit dem Auto und per Flugzeug unterwegs sind. Bei der Preisgestaltung hält sich die SNCF an die Faustregel, dass sich die zweite Klasse an den Sprit- und Mautkosten eines mit einer Person besetzten PKW, und die erste sich an den durchschnittlichen Flugtarifen orientieren soll. Vielleicht erklärt sich so auch der ziemlich hohe Basistarif für die Strecke Luxemburg-Paris, der höher ist als jener zwischen Straßburg und Paris, obwohl die Fahrzeit 15 Minuten kürzer ist. Im Elsass lockt nämlich der Billigflughafen Mulhouse, von wo man auch schon mal für 25 Euro an die Seine geflogen wird - eine Ersparnis um fast 90 Prozent gegenüber den teuersten Flugtickets. Die Preise für einen Flug von Luxemburg nach Paris variieren im Vergleich nur um etwa 20 Prozent.

Auf der Strecke Luxemburg-Paris gibt es je nach Zug und Jahreszeit ein gewisses Kontingent an verbilligten Sitzplätzen. Wer Glück hat, kann unter Umständen für 25 Euro nach Paris fahren, ein zweites Kontingent schlägt schon mit 45 Euro zu Buche. "Die Tarifstruktur ist alles andere als transparent", gesteht Raymond Schanen ein. Allerdings hätten auf anderen Strecken die Kunden das System nach

anfänglichen Schwierigkeiten akzeptiert. Wer früh dran ist, hat die größeren Chancen, verbilligte Fahrscheine zu ergattern. Oder man pokert bis zum bitteren Ende und hofft, sich kurz vor Fahrtbeginn eines der ebenfalls verbilligten "Last Minute"-Tickets zu sichern. "Einen Ratsschlag, welche Methode sich am ehesten eignet, können wir nicht geben", meint der CFL-Sprecher.

## ... oder 65 Prozent weniger

Überhaupt ist die Luxemburger Eisenbahngesellschaft wenig in die Ausgestaltung des ganzen TGV-Konzeptes eingebunden gewesen. Wie viele verbilligte Sitze wann angeboten werden, das entscheidet einzig und allein die Zentrale in Paris. Oder der Computer, der so manche Überraschung parat hält. Zwar können Fahrscheine für die TGV-Züge, die demnächst über die Schnelltrasse fahren, erst ab dem 10. April reserviert werden, aber schon jetzt gibt es einen kleinen Vorgeschmack auf das Ermäßigungs-system. Seitdem die etwas teureren TGV-Züge auf der klassischen Strecke fahren, gibt es als kleine Gegenleistung ebenfalls verbilligte Karten, sogenannte "Prem's". Allerdings scheint das Kontingent an Zweite-Klasse-"Prem's" schon auf Wochen hinaus ausverkauft zu sein. Nicht so bei der ersten Klasse: Fährt man zum Beispiel am 12. Mai um 12.36 Uhr nach Paris, wird in der zweiten Klasse der volle Preis für derzeit 56,10 Euro fällig, es sei denn, man entscheidet sich für ein verbilligtes 1. Klasse Ticket und zahlt ... 35 Euro.

Ein Tarifdschungel, der demnächst den Frontleuten an den CFL-Schaltern viel Geduld abverlangen wird. Ob unter dem Strich die Bahnkundschaft mit dem TGV-Tarifmodell wirklich gut fährt, muss die Zukunft zeigen. Die SNCF-Direktion geht davon aus, dass nur rund ein Viertel der TGV-Sitzplätze zum vollen Preis abgegeben wird.

Luxemburg hat fast 120 Millionen Euro an Zuschüssen für die Infrastrukturarbeiten am TGV-Netz beigesteuert, zuzüglich der am eigenen Netz notwendig gewordenen Arbeiten. Welches Gewicht diesem Beitrag beim insgesamt 5,5 Milliarden teuren TGV-Est Projekt zukommt, zeigt auch die Fahrplangestaltung, bei der Luxemburg behandelt wird wie eine klassische "cité-dortoir". Ab Juni wird der letzte direkte TGV-Zug unter der Woche Paris um 18.39 Uhr verlassen. Bei der Hinfahrt sieht es nicht besser aus: Entweder man nimmt als Frühaufsteher den Zug um 6.40 Uhr oder man wartet bis 10 Uhr. Als Alternative bleibt wie gehabt der Umstieg in Metz, von wo aus wesentlich mehr Züge verkehren - doch dann ist der Geschwindigkeitsvorteil dahin, denn bis Metz heißt es, mit dem zwar subventionierten, aber umso überfüllteren Regionalzug vorliebzunehmen.

Richard Graf

## Feministische Bilanz

Alte und neuere Kämpferinnen der Frauenbewegung hatten sich am Mittwoch Abend im Escher Gemeindesaal eingefunden, um Bilanz aus 30 Jahren "Mouvement de Libération des Femmes" (MLF) zu ziehen. Auf Einladung des Escher Chancengleichheitsdienstes zeichnete die Historikerin Lynn Schmit die Entwicklung und die Erfolge der feministischen Organisation nach. Dabei wurde deutlich welchen enormen Umschwung die kleine Organisation in der konservativen Luxemburger Gesellschaft von Anfang der Siebzigerjahre provozierte. Im anschließenden Rundtischgespräch schilderten die beiden Ex-Militantinnen Danny Gaasch und Tréis Gorza die Aktivität des MLF als eine Erfahrung, die ihnen auch persönlich viel gebracht habe. Der Nachwuchspolitikerin Tammy Muller erschien die seit den Achtzigerjahren stattfindende Institutionalisierung der einst radikalen Frauenbewegung als eine logische Entwicklung. Wichtig war sowohl ihr als auch Lynn Schmit, dass junge Frauen heute dank des Einsatzes von Organisationen wie dem MLF Gleichberechtigung als Selbstverständlichkeit erleben. Aber die Zweischneidigkeit dieser Tatsache, nämlich dass Feminismus für die Frauen dieser Generation ausgedient zu haben scheint, wurde in der Diskussion kritisch beleuchtet. Avantgardistische und radikale Positionen sind auch in Sachen Feminismus derzeit nicht modern.

## Linke wehrt sich gegen Geld

"Déi Lénk" sieht durch das neue Parteienfinanzierungsgesetz die "Zukunft der demokratischen Auseinandersetzung" in Gefahr und ruft "alle unabhängigen Bürger zur Gegenwehr auf". Die etablierten Parteien hätten nicht das Recht, sich erneut Gelder zuzuschanken. Außerdem bezweifelt die linke Bewegung deren Bedürftigkeit - gerade in Zeiten, in denen alle anderen zum Sparen aufgefordert werden. Am meisten profitierten die großen Parteien, deren Macht so auf alle Ewigkeit zementiert werde. Vor allem seien diese der falsche Adressat für die Gelder, denn auf Parteiveranstaltungen bildeten Berufspolitiker und Parteifunktionäre ohnehin die Mehrheit. Und: Es gebe keine reelle Opposition mehr im Parlament. Falls die letzte Einschätzung stimmen sollte, fragt sich allerdings, ob die Linke besser daran täte, den Ast, auf dem sie eines Tages vielleicht wieder sitzen will, nicht schon vorher abzusägen. Eine nachgebesserte Parteienfinanzierung würde es gerade politischen Minderheiten erlauben, ihre politische Arbeit kontinuierlicher zu gestalten. Ein erhöhter Sockelbetrag, ein festgesetzter Maximalbetrag sowie eine strengere Zweckbindung der Gelder zum Beispiel würden es erlauben, den schwarz-roten Vorsprung etwas zu verringern.

## Ovni académique

Ce mercredi, la chambre des employés privés (CEPL) a accueilli le linguiste français Claude Hagège pour animer une conférence au sujet du trilinguisme au Luxembourg. Après un mot d'introduction, Jean-Claude Reding, le président de la chambre, céda son pupitre à l'illustre chercheur du Collège de France. Qui n'en fit aucun usage. Micro sans fil en main, Hagège pouvait commencer son show en prenant possession de la scène de la salle des fêtes de l'Athénée. Le moins que l'on puisse dire, c'est que son goût de la provocation et ses digressions interminables ont réveillé la salle. Mais ce qui l'intéressait, c'était de mettre en garde contre le danger que représente l'impérialisme américain pour la diversité linguistique. Il conseilla également aux autochtones de faire du luxembourgeois et d'une seconde langue (français ou allemand), les langues officielles du pays. Finalement, il rappela fort judicieusement que la principauté d'Andorre, qui connaît une forte immigration lusitanienne, a reconnu le portugais comme langue officielle, à côté du catalan. Un grand nombre de participant-e-s a déploré qu'Hagège ne se soit pas vraiment penché sur le sujet de la conférence, naïvement intitulée "Le trilinguisme, problèmes et solutions". Les responsables de la CEPL savaient-ils vraiment qui ils avaient invité? Les avertis, français pour la plupart, étaient en tout cas satisfaits, car Hagège était égal à lui-même: brillant et narcissique.