

## TRANSPORT



CFL, SBB UND EIN FAHRRAD

# Sag mir, wie du fährst ...

Stéphanie Majerus

**Was ist das ideale Verkehrsmittel? Bei der Suche danach, auf Zug- und Busbänken, zu Fuß und im Sattel, habe ich einiges über Luxemburg und meine neue Heimat, die Schweiz, erfahren.**

„Lëtzebuerg Endstatioun - Luxembourg terminus du train“. Wir rollen in Luxemburg-Stadt ein. Die Stimme klingt, bedingt durch die Aufnahme, mechanisch, aber nicht roboterhaft. Eine junge, freundliche, zeitgenössische Luxemburgerin sorgt dafür, dass alle wissen, wo sie dran sind. Dies suggeriert der Tonfall. Eine Stimme, auf die man den Aufkleber „Let's make it happen“ kleben könnte. Ich bin froh, dass der Zug rechtzeitig in den Bahnhof einrollt.

## Verspätet, aber nicht zu spät

Meine letzte Zugreise mit der CFL war vor einem Jahr. Ein Freund und ich wollten eine Wanderung in Walferdingen machen und dann noch in eine Kneipe einkehren, um das Spiel Belgien-Japan der Fußballweltmeisterschaft zu sehen. Der Zug nach Walferdingen kam allerdings nicht. Zunächst stand an der Anzeigetafel eine Ver-

spätung von 15 Minuten. Doch plötzlich leuchtete in gelb: „train supprimé“. Auf dem Bahnsteig konnte uns die CFL-Mitarbeiterin nicht erklären, warum der Zug nicht kommen würde. Aus lauter Überforderung und mangelndem Zugriff auf Informationen verwies sie uns schließlich auf einen Zug, der gar nicht in Walferdingen hielt. Das allerdings bemerkten wir erst nach der Abfahrt. Zudem hielt dieser „falsche“ Zug länger als geplant auf der Pfaffenthaler Brücke, da ein anderer Zug die Schienen blockierte. Also gut, dachten wir, dann steigen wir am nächsten Halt in Mersch aus und machen dort einen Spaziergang. Für das Spiel kamen wir nach dem Rundgang fast zu spät, Belgien lag schon 2:1 zurück. Doch dann schossen die Diables Rouges noch zwei sensationelle Tore in den letzten Minuten. Es war, als hätten die Spieler das Verkehrschaos berücksichtigt.

Im Alltag jedoch werden die meisten Zuggpassagiere nicht am Fußballschauen gehindert, sondern auf dem Weg zur Arbeit ausgebremst. Vor allem die Grenzgänger und Berufspendler in Richtung Metz stoßen auf verspätete Züge. Über 20 Prozent der Züge der Linie 90 hatten 2018 eine

Verspätung von mehr als sechs Minuten. Die Pünktlichkeitswerte auf den Strecken nördlich und östlich von Luxemburg-Stadt sind hingegen deutlich höher (woxx 1515).

Mit 274 Kilometern ist Luxemburgs Schienennetz heute eher begrenzt - früher waren es mal fast 400. Fasziniert vom American way of life, dessen Symbol das Auto ist, legte der Staat viele Strecken still und stürzte sich in den Straßenbau. Klimawandel, Abhängigkeit vom Erdöl, Zersiedlung und Massenstaus waren noch kein Thema. Gerade die Schmalspurbahnen, von deren Beliebtheit die Kosenamen Charly, Benny und Jhangeli zeugen, wurden vom Auto verdrängt. Ende des 20. Jahrhunderts wurden diese Bahnstrecken dann in Radpisten umgewandelt - für das Verkehrsmittel der Zukunft?

## SBB: Zuverlässig aber teuer

In der Schweiz, wo ich seit drei Jahren lebe, funktioniert der Schienenverkehr genau umgekehrt wie in Luxemburg. Statt dass Zugreisen, wie in Luxemburg, unzuverlässig aber billig ist, sind die Tickets der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) horrend

teuer. Eine Stunde Fahrt von Bern nach Zürich kostet ohne Ermäßigung zwanzigmal mehr als von Luxemburg-Stadt nach Ulflingen. Einheimische kennen die Klicks, um an günstigere Tickets zu kommen, Touristen aber in der Regel nicht. Und die typischen Fremdenverkehrsstrecken sind meistens teurer. Zwar überwacht eine Tarifbehörde die Preise, doch die meisten touristisch genutzten Linien sind bei der Preisgestaltung frei.

Verspätungen gibt es auch in der Schweiz, aber seltener. Ab drei Minuten wird der SBB-Kunde über die Verzögerung in Kenntnis gesetzt. Einmal in den verspäteten Zug eingestiegen, werden die Fahrgäste relativ präzise unterrichtet: Wurde der Zug durch einen anderen bei der Einfahrt behindert? Wurde eine Hydraulikpanne an einer Tür zum Verhängnis? Oder kam es zu dem - euphemistisch ausgedrückten - Personennunfall?

Das Schienennetz, die Busverbindungen, die Gondeln, die Fahrradausleih- und Straßenbahnstationen sind derart ausgebaut und aufeinander abgestimmt, dass man sich mit dem Kauf eines Autos fast selbst im Weg steht. Sogar auf manche Berggipfel fährt eine Kettenseilbahn. Und fährt

Der gute alte  
eidgenössische  
Zugführer ...  
exklusiv für den  
Extrazug „125 Jahre  
Gotthardbahn“ 2007.



WIKIMEDIA/LORD KOXINGA/CC BY-SA 3.0

der Alpenexpress einen nicht hoch, so befinden sich ausreichend Beschilderungen von der Bahnstation bis zum Gipfel (wie überall sonst in der Schweiz), um zu Fuß weiterzukommen. Überdies informieren einen die gelben Schilder über die Fußwegdauer bis zur nächsten Haltestation. Man kann also nicht verloren gehen. Und wenn doch, weil man wie ich kein Smartphone besitzt und manchmal nicht die besten Karten einpackt, dann ist auch das kein Problem, denn auch in der kleinsten Ortschaft fährt meistens gegen 23 Uhr noch ein Bus vorbei.

### Gratis dank Großherzog?

Ein funktionierender ÖV und flächendeckende Fußwegbeschilderungen ermöglichen eben nicht nur CO<sub>2</sub>-Einsparungen, sondern erhöhen auch die Lebensqualität. Die Schweizer scheinen diesen ÖV-Komfort zu schätzen und bereitwillig dafür zu zahlen. Schwarzfahren, erklärte mir eine Freundin, sei pure Blasphemie – die SBB stehe in der Schweiz stets kurz vor der Heiligsprechung. Die Webseite des „Direkten Verkehrs Schweiz“ bewirbt ihre Abos gar wie ein Kultur-

gut: „Wie der Käse, die Schokolade oder die Uhren gehören das General- und das Halbtaxabonnement zur Schweiz.“ In Luxemburg hingegen sagte mir ein ehemaliger Arbeitskollege: „Pfff, am Bus gouf ech nach ni kontrolléiert, ech huelen do ni een Ticket.“

Seit ich in der Schweiz lebe, muss ich oft an die großherzogliche Familie denken. Neben dem Schweizer Verfassungspatriotismus wirkt eine konstitutionelle Monarchie exotisch, lässt sich vielleicht gar psychopolitisch als Entpolitisierung der Bürger deuten. So war der Gratis-ÖV bei den Wahlen 2018 kaum Thema. Doch die Luxemburger nehmen ihn an, wie verwöhnte Kinder ein Geschenk, das sie eigentlich gar nicht wollten.

Das eidgenössische Stimmvolk ist demgegenüber etwas offensiver. Durch Initiativen und Referenden mischt es sich ständig in die Politik ein. Zudem sind zentralistische Institutionen in der Confoederatio Helvetica unbeliebt. Das rote SBB-Logo hingegen ist eines der wenigen kantonsübergreifenden Symbole und das Schienennetz der sichtbarste Beweis, dass zentralisierte Projekte dennoch klug umsetzbar sind. Und

anders als gängig für öffentliche Plätze und Migros-Produkte, sieht der Zugpassagier keine Schweiz-Fahnen an jedem Sitz kleben. Man könnte bei so viel Zentralisierung spekulieren: Vor diesem transkantonalen Großprojekt muss sich die Willensnation ausnahmsweise nicht extra vor Augen führen, dass die Schweiz tatsächlich eine Nation ist und nicht ein paar aneinandergeschobene Regionen.

### Grenzen der Gemütlichkeit

In Luxemburg hinterlassen die „Kontrollieren“ trotz ihrer ernsten, marineblauen CFL-Uniform nie einen Autoritätseindruck. Sie wirken eher wie Zugbegleiter, Stewards ohne Salznüsse und Champagner. Der Grund hierfür liegt womöglich darin, dass es in Luxemburg nahezu unmöglich ist, tatsächlich ohne Fahrticket unterwegs zu sein. Falls man sein Ticket verliert, es zu eilig hatte oder schlicht schwarzfahren wollte, kann man ohne Weiteres beim Schaffner noch ein Last-Minute-Ticket kaufen. Und in knapp sechs Monaten wird auch dies obsolet sein, wenn wir als erstes Land weltweit den flächendeckenden Gratis-ÖV einführen.

In der Schweiz ist das etwas anders. Zwar grüßt der Schaffner mit einem gemütlichen «Guten Abig» und hat die Ruhe weg, wie fast alle Schweizer. Doch trotz dem Hang zur Gemütlichkeit werden Deadlines und Vorschriften eifrig eingehalten. Konkret heißt dies, dass der Schaffner in ein Spannungsverhältnis zwischen Gelassenheit und Ordnungstreue fällt, falls ihm ein ungültiges Ticket oder ein abgelaufenes Ermäßigungsabo hingehalten wird. Je nachdem auf welche Seite der Kontrollierende kippt, kommt der in der Illegalität Fahrende entweder mit einem «ischt gut» davon oder muss draufzahlen.

Falls die Polizei hingegen durch die Zugflure hirscht, wird ihr Hegemonialitätsverständnis zumeist klar markiert. Vor allem nicht-mitteuropäisch Aussehende werden mit ernster Stimme dazu aufgefordert, ihre Papiere zu zeigen oder ihre Koffer zu öffnen. Der Tonfall ist dabei zumeist gelinde gesagt autoritär. Er unterstellt kriminelle Tätigkeiten oder fehlende Ausweise. Nicht ohne Folgen, listete der Reiseführer „Lonely Planet Schweiz“ denn auch bis 2018 unter „Gefahren und Ärgernisse“ neben dem Taschendiebstahl noch Ra-

## TRANSPORT

FOTO: RAYMOND KLEIN



SBB-Idylle mit Wandernden.

cial Profiling durch die Polizei auf. Ein Umstand, der von offizieller Seite dementiert wurde: Markus Berger von der staatlichen Tourismus-Marketingorganisation versichert jedenfalls: „Das Problem von Racial Profiling existiert in der Schweiz nicht“ (vice.com).

In Luxemburg ist es, wie jeder weiß, kompliziert, ohne Auto zu leben. Mit 18 war es aufregend, die ersten Fahrschritte zu erleben. Abends zu einer Party irgendwo auf einem Feld zu fahren oder auf ein Konzert. Wer könnte behaupten, nie angetrunken mit seinem fahrbaren Exoskelett losgefahren zu sein? Es war auf dem Land leider üblich, sich auch nach ein paar Bier noch hinter Steuer zu klemmen.

Dabei war in meiner Jugend vor allem der Toyota Yaris semiotisch aufgeladen. Vor ein paar Wochen schickte mir meine Nachbarin von damals ein Foto mit einem kleinen Yaris-Tattoo. „Einfach als Erinnerung an diese tolle Zeit“ stand im Vermerk. Der Yaris war das Auto, das meine Mutter fuhr, und meine Schwester, und also auch ich, wenn ich ein Auto brauchte. Aber auch unsere Nachbarn links und rechts von uns hatten einen Yaris. In Schandel hatten und haben schwarz-, lila-, blau-,

gold-, weiß-, grün und graufarbige, diesel-, benzin- und mittlerweile hybridbetriebene Yaris ihren festen Platz. Aus Schandel rauszukommen, hieß, einen Yaris zu satteln.

### „Ouni Auto kannst de heinet liewen“

Doch dann wird man erwachsener und der Verdacht kommt auf, dass das Auto nicht nur die Umwelt belastet, sondern ebenso einen selbst. Das Leben erschien mir zu kurz, um werktags im Stau zu stehen, am Wochenende das Auto zu entrümpeln und regelmäßig nach „Sandweiler“ zu fahren – von den Beinahe-Unfällen ganz zu schweigen.

Irgendwann zog ich nach Luxemburg-Stadt und lebte schließlich ohne Auto. Der Satz klingt verblüffend, als sei dies eine Leistung. Aber wie sagte ein Freund aus Reckingen neulich? „Sorry, mee ouni Auto kanns de heinet liewen.“ Ich fuhr dennoch Zug und las währenddessen Bücher oder hörte Musik. Dann begann ich gelegentlich Autofahrzeiten in Lesezeit umzurechnen, um mir den Zeitverlust, den Autofahren verursacht, vor Augen zu halten. Trotzdem, in Luxemburg kann man nur um Luxemburg-Stadt herum ohne Auto leben. Und

auch dann winkt schnell das soziale Abseits, wenn man gänzlich auf Individualmobilität verzichtet. Denn man hat ja auch Freunde und Familie auf dem Land. So musste ich feststellen, dass es doch oft einer PKW-Backup-Lösung bedurfte.

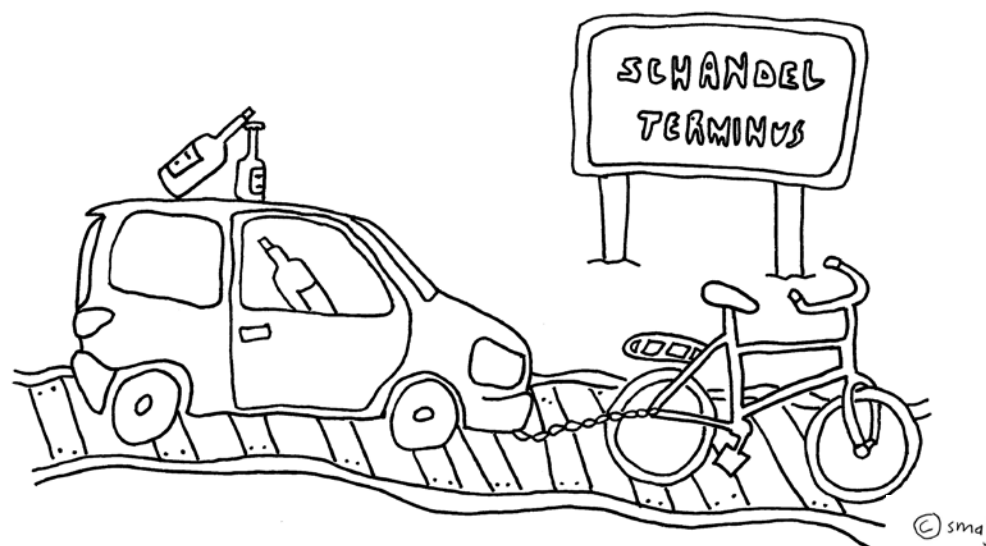
Dass Lesen und Zugfahren für Passagiere Hand in Hand gehen, ist nicht neu. Tim Parks, Autor von „Italien in vollen Zügen“, meint, Lesen und Züge besäßen eine tiefe Verwandtschaft. Das Aufkommen des Zugwesens Ende des 19. Jahrhunderts förderte nämlich zugleich das Lesen, da eine florierende Herausgeberindustrie an jedem Bahnhof einen Kiosk mit Büchern und Magazinen für Reisende eröffnete. Die Initiative „E Buch am Zuch“ steht somit in einer historischen Tradition. Jedes Jahr am Welttag des Buches verteilt der Verein „Freed um Liesen“ in Zusammenarbeit mit der CFL und dem CNL 6.000 Bücher mit Textauszügen von hiesigen Autoren.

### Auf dem Rad ... unter die Räder

Ganze 50 Minuten brauchte der Schulbus von Schandel zum Lycée in Diekirch. Anders gesagt: Ich bin für den Rest meines Lebens genug Bus gefahren. Bis vor Kurzem bevorzugte ich im Alltag zumeist das Zufußgehen. Bis

ich meine Sommerliebe kennenlernte. Sie heißt Fahrrad. Kein normales Fahrrad, sondern eines, dass mir die Illusion verschafft, sportlich genug zu sein, um mit 20 km/h den Berg hochzufahren – Elektromotor sei Dank.

Damit ist Fahrradfahren gerade weniger anstrengend, leider aber nicht besonders sicher. Wie online-woxx berichtete, ereigneten sich auf Luxemburgs Straßen in den letzten drei Jahren 189 Unfälle. Vier davon endeten tödlich. Und in vielen Fällen waren PKWs darin verwickelt. Wie viele SUV impliziert waren, ist nicht bekannt. Aber Crashtests zeigen, dass selbst Kleinwageninsassen bei einer Kollision mit einem SUV bei nur 60 km/h nicht überleben. Meine derzeit einzige schlechte Raderfahrung war eine Begegnung mit einem SUV-Fahrer mit Züricher Nummernschild. In einer Wohngegend in der Romanthe hielt ich mit meinem zweirädrigen Ferrari am Seitenrand. Da hupte es und ein Seitenfenster wurde runtergelassen: „Können Sie nicht woanders anhalten!“, zeterte der alte Herr, der so dem Stereotyp des Zürichers als extrovertierter Sonderling gerecht wurde. Auch in der Schweiz sind Radfahrer besonders gefährdet: Laut dem Schweizer Bundesamt für Verkehr allerdings ist das Risiko im Bahnver-



kehr tödlich zu verunfallen 36-mal niedriger als im Autoverkehr und 381-mal geringer als im Veloverkehr.

### Musterschüler mit Geisterbahnhöfen

Zu Berufsverkehrszeiten sind in Luxemburg, wie auch in der Schweiz, für gewöhnlich Pendler anzutreffen. Die eher casual bis adrett angezogenen white-collars tummeln sich mit einem „Essentiel“ (das von EditPress kopierte Schweizer Mutterprodukt heißt „20minutes“) durch die Gänge. Das ist werktags. Was aber passiert an einem Schweizer Bahnhof am Wochenende? Zunächst wird der Bahnsteig belagert von schier endlosen Wandergrüppchen. Dazwischen Verliebte, die zu ihren Partnern fahren, Studis, die nach Hause zu den Freunden aus dem Collège wollen, ein paar Personen, die in eine andere Stadt

zum Shopping oder Kulturbummel fahren und Militärdienstler mit (nicht geladenem) Sturmgewehr. Abends sind auch gelegentlich Betrunkene anzutreffen, besonders in den Regio-bahnen. In den Bergregionen gesellen sich noch mit Koffern vollbepackte indische und südkoreanische Touristen hinzu. Viele Bollywoodszenen und südkoreanische Soaps wurden in den Alpen gedreht, was eine ausgeprägte Alpenromantik lostrat. Wie es sei, im Paradies zu leben, wurde ich bereits zweimal von Indern gefragt. Diese allgemein bunte Mischung ist vielleicht der Grund, weshalb in der Schweiz das Ruheabteil wieder abgeschafft wurde.

Was aber passiert samstags an Luxemburgs Bahnhöfen? Es ist ähnlich, aber nur in Luxemburg-Stadt. Und es fehlen die Extremsportler über sechzig, wohingegen die asiatischen Touristen durch Niederländer ersetzt

werden. Außerdem geht die Befürchtung um, die Zahl an Geisterbahnhöfen könne in Zukunft steigen. Die Partei déi Lénk fragte kürzlich in einem Presseschreiben, welche Auswirkungen die angekündigten Schalterschließungen im Norden des Landes haben würden. Aber die Smartphonisierung der Gesellschaft macht eben nicht Halt vor einem Bahnschalter.

Der Verein Allianz pro Schiene hat im Juni eine Statistik veröffentlicht, in der die Schweiz mit 365€ pro Kopf Investitionen in den Schienenverkehr als europäischer Spitzenreiter geadelt wurde. Daraufhin meldete sich der Verkehrsminister François Bausch in deren Redaktion und wollte klarstellen, dass das Großherzogtum mit einer 600€ pro Kopf Ausgabe der eigentliche Musterschüler sei. Dieser Platz-Eins-Status sei allerdings rezent, räumte er ein. Im Vergleich zur Schweiz muss Luxemburg tatsächlich einiges auf-

holen. Dabei reicht es nicht, lediglich teure Züge einzukaufen, sondern es gilt, echte Mobilität zu garantieren mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Aber dies scheint zu passieren: Mein Vater drückte mir im August die Karte „Luxemburgs Westen per Rad entdecken“ in die Hand. Eine Karte, wie ich sie nicht besser in der Schweiz finden könnte. Und mit den Beschilderungen klappt auch, wie meine Radtour im Anschluss zeigte. Es ist gut, das Luxemburg vorankommt. Ob wir jedoch im März 2020 gänzlich von dem erzluxemburgischen Spruch „Wat näischt kascht, ass näischt“ verschont bleiben werden, wird sich zeigen.



**woxx - déi aner wochenzeitung / l'autre hebdomadaire**, früher: Gréngesoun - wochenzeitung fir eng ekologesch a sozial alternativ - gegründet 1988 - erscheint jeden Freitag • **Herausgeberin:** woxx soc. coop. • **Redaktion und Layout:** Joël Adami *ja* (joel.adami@woxx.lu), Frédéric Braun *fb* (frederic.braun@woxx.lu), Luc Caregari *lc* (luc.caregari@woxx.lu), Karin Enser *cat* (karin.enser@woxx.lu), Thorsten Fuchshuber *tf* (thorsten.fuchshuber@woxx.lu), Richard Graf *rg* (richard.graf@woxx.lu), Susanne Hangarter *sh* (susanne.hangarter@woxx.lu), Tessie Jakobs *tj* (tessie.jakobs@woxx.lu), Raymond Klein *rm* (raymond.klein@woxx.lu), Isabel Spigarelli *is* (isabel.spigarelli@woxx.lu), Florent Toniello *ft* (florent.toniello@woxx.lu), Renée Wagener *rw* (renee.wagener@woxx.lu), Danièle Weber *dw* (daniele.weber@woxx.lu), Fabienne Wilhelmy *fw* (fabienne.wilhelmy@woxx.lu). Unterzeichnete Artikel und Grafiken geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor • **Karikaturen:** Guy W. Stoos • **Verwaltung:** Martine Vanderbosse (admin@woxx.lu) • **Bürozeiten:** Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr • **Druck:** c. a. press, Esch • **Einzelpreis:** 2,50 € • **Abonnements:** 52 Nummern kosten 103 € (Ausland zzgl. 32 €); Student\*innen und Erwerbslose erhalten eine Ermäßigung von 48 € • **Konto:** CCPL IBAN LU18 1111 1026 5428 0000 (Neu-Abos bitte mit dem Vermerk „Neu-Abo“; ansonsten Abo-Nummer angeben, falls zur Hand) • **Anzeigen:** Tel. 29 79 99-10; annonces@woxx.lu; Espace Médias, Tel. 44 44 33-1; Fax: 44 44 33-55 • **Recherchefonds:** Spenden für den weiteren Ausbau des Projektes auf das Konto CCPL IBAN LU69 1111 0244 9551 0000 der „Solidaritéit mam Gréngesoun asbl“ sind stets erwünscht. Bitte keine Abo-Gelder auf dieses Konto • **Post-Adresse:** woxx, b.p. 684, L-2016 Luxemburg • **Büros:** 51, av. de la Liberté (2. Stock), Luxemburg • **E-Mail:** woxx@woxx.lu • **URL:** www.woxx.lu • **Tel.** (00352) 29 79 99-0 • **Fax:** 29 79 79