



Die Luxemburgische Staatsbahn CFL aktuell

Direkt hinter dem Grenzbahnhof Wasserbillig verlässt die CFL-Linie 30 das enge Moseltal. Der Alstom-Triebzug 2222 erreicht am 23. Mai 2011 als RB 4988 auf seiner Fahrt nach Luxemburg in Kürze den Haltepunkt Mertert. Am rechten Bildrand ist das Anschlussgleis von Wasserbillig zum Hafen Mertert auszumachen.

Luxemburg

Das letzte souveräne Großherzogtum Europas verfügt über eine Fläche von 2.586 km², dies entspricht etwa der Größe des Schweizer Kantons Tessin (2.812 km²). Bei einer Bevölkerung von 502.000 Einwohnern werden über 147.000 Grenzgänger beschäftigt. Prognosen gehen davon aus, dass bis 2030 die Anzahl der Einwohner auf 650.000 und die der Pendler auf 250.000 ansteigen wird.

Sorgen bereitet dem Land die Verkehrsaufteilung: Nur innerhalb der Stadt Luxemburg beträgt der Anteil des ÖPNV etwas über 20%, im übrigen Land sind es etwa 12%. Die Regierung möchte als langfristiges Ziel den ÖPNV-Anteil im ganzen Land bis 2030 auf 25% gesteigert wissen – ein sehr ambitioniertes Ziel.

Beachtlich ist die hohe Zahl der innerstädtischen Buslinien (derzeit 25 Stück) in Luxemburg. Seit Jahren wurden und werden die verschiedensten Tram- und Tram-Train-Projekte vorgestellt. Fakt ist jedoch, dass keines dieser Projekte bis jetzt konkretisiert wurde.

Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Strukturiert ist die Luxemburgische Staatsbahn – wie heute die meisten Bahngesellschaften – in eine Dachgesellschaft und diverse Tochterfirmen und Beteiligungen. Bemerkenswert: Die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll (neg) ist eine hundertprozentige

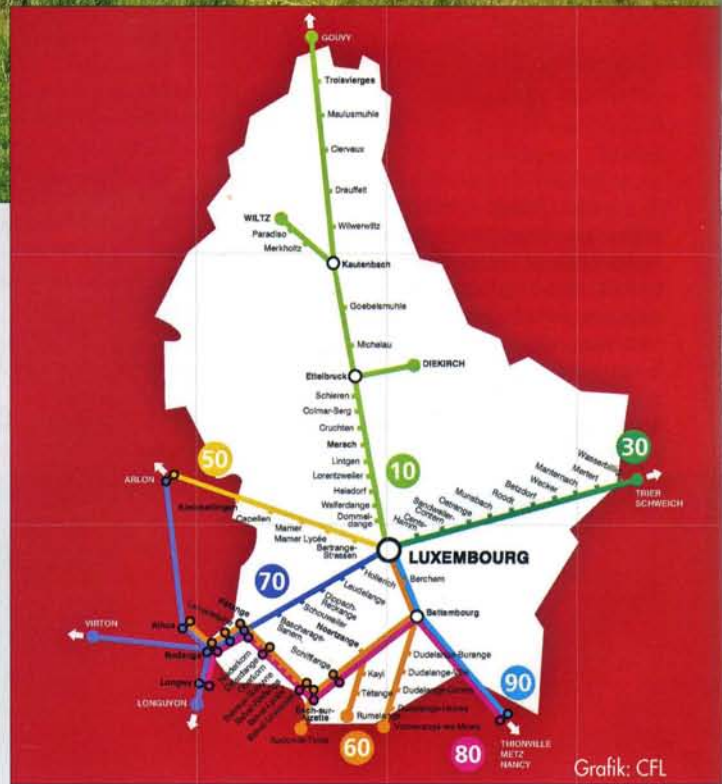
Rechte Seite: Die Linie 70 von Luxemburg in Richtung Rodange wird in weiten Teilen modernisiert. Die Lokomotiven 3006 (CFL) und 1339 (SNCB) befahren am 3. Mai 2011 mit dem Güterzug 49744 einen sanierten Streckenabschnitt bei Dippach.

Aufnahmen (2): Mike Wohl

Tochter der CFL. Die CFL-Gruppe beschäftigte Ende 2010 insgesamt 3.768 Mitarbeiter, von denen 2.921 im Bereich Personenverkehr tätig waren. Die CFL betreibt ein Netz von 275 km Strecken- und 614 km Gleislänge. Davon sind 48 km mit 3 kV und 535 km mit 25 kV/50 Hz elektrifiziert. Im Streckennetz befinden sich darüber hinaus 26 Tunnel sowie fünf bedeutende Brückenbauwerke.

Das Bahnhofsgelände von Luxemburg Stadt wurde in den zurückliegenden Jahren umfassend modernisiert. So wurde für 150 Mio. € ein Wartungskomplex zur Rei-

nigung und Schnellreparatur des Wagenparks, bestehend aus zwei Hallen, errichtet. 2012 soll eine neue Abstellgruppe in Betrieb genommen werden, welche die bereits vorhandene Abstellkapazität erweitert. Das in seiner baulichen Substanz noch vorhandene alte Depot mit seinen Ringlokschuppen wird bis 2014 einer großzügigen Hauptwerkstatt weichen. Hier werden künftig neben den Fahrzeugen für den Personenverkehr auch die Triebfahrzeuge der CFL Cargo, des Infrastrukturbetreibers und die Museumfahrzeuge unterhalten. 2010 wurde der Bahnhof von Belval-Universität (Strecken 60 und 80) dem Betrieb übergeben. Bis 2012



Grafik: CFL

wird das ganze Streckennetz mit dem Sicherungssystem ETCS (Level 1) ausgerüstet. Gleichzeitig soll die Strecke 70 Luxemburg – Pétingen unter Entfall sämtlicher Bahnübergänge zweigleisig ausgebaut werden. Die Strecke 30 Luxemburg – Wasserbillig wird bis 2012 im Abschnitt Luxemburg – Cents ebenfalls auf zwei Gleise erweitert. Bis 2020 soll die Strecke 50 in Richtung Arlon begradigt werden, auch dort werden noch vorhandene Bahnübergänge aufgelassen. Als größtes Projekt soll bis 2020 der Streckenabschnitt Luxemburg – Bettemburg (Strecken 60 und 90) zwei zusätzliche Streckengleise inklusive eines neuen Haltepunktes (Howald) erhalten. Diese weitgehend geradlinig konzipierte Strecke soll westlich der Altstrecke errichtet werden und dient der Kapazitätserhöhung in diesem Abschnitt.

Personenverkehr

Neben dem Fernverkehr wird auch das Angebot im Nahverkehr weitgehend grenzüberschreitend erbracht. Erfreulicherweise konnten die Fahrgastzahlen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr von 3,76 Mio. im Jahr 2005 auf 5,15 Mio. Personen im Jahr 2010 gesteigert werden. Der CFL-Binnenverkehr verzeichnete im selben Zeitraum eine Zunahme von 10,29 Mio. auf 12,62 Mio. Fahrgäste.

Von den ab 1965 gebauten 60 Wegmann-Waggons (ähnlich der DB-Waggonbauart „n“) sind noch einzelne Fahrzeuge in unterschiedlichem Zustand vorhanden und teilweise noch einsetzbar. 16 mit Asbest belastete, nicht mehr verwendete Corail-Waggons stehen zum Verkauf. Interesse an den Waggons soll es bereits von einer nordafrikanischen Bahngesellschaft gegeben haben. Bei einem angemessenen Kaufangebot könnte auch die Triebwagenserie 2000 möglicherweise vorzeitig durch neue und größere Züge ersetzt werden.

Im Oktober 2010 wurde darüber hinaus bekannt gegeben, dass die CFL bei Stadler Rail acht KISS-Triebzüge (Option auf weitere Fahrzeuge) bestellt hat. Die Triebzüge sollen ab 2015 zwischen Luxemburg und Trier eingesetzt werden. Auf den sich anschließenden deutschen Linienästen nach Koblenz und Saarbrücken soll ein Kooperationspartner zur selben Zeit ebenfalls KISS-Triebzüge (aus einzulösender CFL-Option) oder mit diesen kompatible Fahrzeug einsetzen.

2007 konnte der Nahverkehr in Richtung Belgien ausgeweitet werden. Durch ein zwischenstaatliches Regierungsabkommen wurden die Strecken Rodange – Virton und Rodange – Arlon für den Personennahverkehr reaktiviert. In Richtung Virton wurden die Haltestellen Aubange und Halanzy, in Richtung Arlon die Station Messancy neu in Betrieb genommen. Die Ausbaukosten teilten sich Belgien und Luxemburg. Bereits 1992 war eine erste Streckenreaktivierung ins französische Audun-le-Tiche (Linie 60) erfolgt. Seit 2003 kann auch wieder Volmerange-les Mines (F) angefahren werden. Beide Reaktivierungen gehen auf luxemburgische Initiative zurück. Die Strecken sind ausschließlich über das CFL-Netz zu erreichen.

Investitionen Infrastruktur

2005: 71,2 Mio. €	2008: 127,7 Mio. €
2006: 125,5 Mio. €	2009: 159,1 Mio. €
2007: 139,1 Mio. €	2010: 158,6 Mio. €

CFL-Fahrzeuge (Stand 1. Juni 2011)

Reihe	Stückzahl	System	Einsatzgebiet	Hersteller
628 505, 506	2	Diesellokomotivwagen zweiteilig	Luxemburg Deutschland	Düwag
2001-2022	22	Elektrotriebwagen zweiteilig 25 kV AC	Luxemburg, Belgien	De Dietrich
2201-2206	22	Elektrotriebwagen dreiteilig	Luxemburg	Alstom
2208-2223		25 kV AC/1,5 kV DC	Frankreich, Belgien	
3002-3020	19	E-Lok Bo'Bo', 25 kV AC/3 kV DC; 1,5 kV DC	Luxemburg, Belgien, Frankreich	Alstom
4001-4020	20	E-Lok Bo'Bo' 25 kV AC/1,5 kV DC	Luxemburg Deutschland, Belgien	Bombardier

CFL-cargo-Fahrzeuge (Stand 1. Juni 2011)

101-104	4	Diesellokomotive B'	Luxemburg	MaK
301-319	18	Diesellokomotive B' B'	Luxemburg	MaK
802	1	dieselelekt. Lokomotive B' B'	Luxemburg	Anglo Franco Belge
1805, 1806, 1815	5	dieselelekt. Lokomotive Co' Co'	Luxemburg	Brugeoise et
1817, 1818			Belgien	Nivelles
1101-1106	6	dieselhydr. Lokomotive B'B'	Luxemburg	Vossloh
1501-1508	8	dieselhydr. Lokomotive B'B'	Luxemburg Deutschland	Vossloh
1581-1586	6	dieselhydr. Lokomotive B'B'	Luxemburg Deutschland, Frankreich	Vossloh

Museumsfahrzeuge und ausschließlich außerhalb von Luxemburg eingesetzte Fahrzeuge wurden in der Übersicht nicht berücksichtigt.

Güterverkehr

Der Hauptkunde im luxemburgischen Güterverkehr – die Unternehmensgruppe ArcelorMittal – ist gleichzeitig mit 33,3% Anteilseigner am Transportunternehmen CFL Cargo, welches in Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Polen, Ungarn, in den Niederlanden, in der Schweiz, in der Slowakei und in der Tschechischen Republik agiert und Mitglied in der 2010 gegründeten Allianz XRail ist, die den Wagenladungsverkehr stärken will. Die hauptsächlich transportierten Produkte sind Schrott, Stahl, Koks, Chemikalien und Baumaterialien. Die Fahrzeugflotte ist stark auf die Bedürfnisse des Hauptkunden ausgerichtet, sie umfasst

23 Streckenlokomotiven und 24 Dieselloks für Zubringerzüge. Unter den ca. 4.000 Güterwagen von CFL Cargo befinden sich allein 1.000 vierachsige Rbnpps, die insbesondere dem Transport von Stahlträgern und Spundwänden dienen.

Durch die CFL-Tochtergesellschaft „CFL multimodal“ wird der kombinierte Wagenladungsverkehr betrieben (vorwiegend ab dem Terminal Bettemburg). Minderheitsanteile hält CFL Cargo am Partner LorryRail, der zwischen Bettemburg und Perpignan MODALOHR-Wagen einsetzt. CFL Cargo rechnet künftig mit einem deutlichen Tonnagezuwachs im Container- und KV-Verkehr.

Jürg D. Lüthard

