

Überstundenregelung

Es gibt Bewegung!

Gegen Ende des Jahres 2014 hat die „Note N°10/12/14 – RH/A“ für viel Aufregung beim Personal gesorgt. Hauptsächlich im MI-Dienst. Wir stellten uns unserer Verantwortung und veranstalteten am 11. Februar 2015 eine Informationsversammlung für die Kolleginnen und Kollegen des MI-Dienstes.

Die Informationsversammlung war ein voller Erfolg. Der Konferenzsaal im Casino Syndical war gut gefüllt. Eingangs begrüßte Präsident Jean-Claude Thümmel alle Anwesenden und dankte ihnen, dass sie trotz der kurzfristigen Einladung so zahlreich erschienen sind. Er begrüßte ebenfalls den Ehrenpräsidenten des Landesverbandes, Guy Greivelding. Carlo Thissen in seiner Eigenschaft als Präsident der Zentraldelegation der CFL fungierte als Hauptreferent in dieser Sitzung.

Eigentlich hätte diese Informationsversammlung mit einem Verantwortlichen der CFL-Direktion stattfinden. Jedoch hatte sich keiner bereit erklärt um dieser doch so wichtigen Versammlung beizuwohnen. Ein Umstand, den wir sehr bedauern!

Diese Versammlung, so Jean-Claude Thümmel, sei dazu gedacht, die Kritiken und auch Verbesserungsvorschläge zu sammeln, sie in ein Dokument zu fassen und das ganze Dossier der Eisenbahndirektion vorzulegen. Es gibt scheinbar einige Interpretationsprobleme mit der besagten Note, die lediglich auf eine schlechte Kommunikation im Betrieb zurückzuführen ist.

Rückblick auf das Jahr 2007

Carlo Thissen machte eine kurze Einleitung indem er auf den Ausgangspunkt der heutigen Arbeitsbedingungen einging. Im Jahr 2007 wurden am 24. August durch eine großherzogliche Verordnung einheitliche Arbeitsbedingungen für Eisenbahnbetriebe, die in Luxemburg ansässig sind. Durch diese großherzogliche Verordnung wurde die Generalorder N°24 außer Kraft gesetzt, die früher die Arbeitsbedingungen regelte.

Die großherzogliche Verordnung sieht vor alles zu regeln, was Arbeitsstunden, Überstunden, Nachdienst, usw. betrifft. Allerdings stellte sich heraus, dass diese Verordnung nicht einheitlich angewandt werden konnte, weil die verschiedenen Dienste sehr unterschiedliche Arbeiten verrichten. Infolgedessen wurde eine Reihe von Ausführungsbestimmungen für die einzelnen Dienste formuliert.

In den Jahren 2012 und 2013 folgten dann zahlreiche Sitzungen in welchen die Gewerkschaftsseite auf eine einheitliche Interpretation der Arbeitsbedingungen drängte. Man muss indes feststellen, dass zum Beispiel in den Diensten MI, TM und BU die Überstundenregelung noch immer nicht einheitlich interpretiert wird. Sogar innerhalb des MI-Dienstes gibt es verschiedene Interpretationsweisen.

Als Gewerkschaft haben wir in den verschiedenen Delegationen immer wieder auf diese Missstände aufmerksam gemacht. Im Herbst 2014 wurde dann in einer „DC restreinte“ das Thema der „perte de temps“ angesprochen. Zu diesem Zeitpunkt war aber noch nichts von der „Note N°10/12/14 – RH/A“ gewusst. Die sogenannte „perte de temps“ stellt ein großes Problem dar: sie kann nicht so einfach durch eine sogenannte „transition“ ersetzt werden.

Das Schema 1+4 (also 1x „perte de temps“ +4 Nachtschichten) sollte unbedingt beibehalten werden. Wobei man erklären muss, dass die „perte de temps“ bedeutet, dass man zwar nicht zum Dienst erscheinen muss, dies aber

selbstverständlich keinen Einfluss auf die Lohnfortzahlung hat.

Die „perte de temps“

Das Problem der Direktion besteht nun darin, dass die „perte de temps“ von 8 Stunden in die Referenzperiode eingerechnet wurde und somit Überstunden produziert wurden, dies durch Stunden, die eigentlich keine tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden sind. Zur Erinnerung: alle Stunden, die in der besagten Referenzperiode über 160 Stunden hinausgehen, gelten als Überstunden und unterliegen einem Aufschlag, d.h. sie werden mit dem Faktor 1,5 multipliziert.

Die Eisenbahndirektion ist kategorisch: sie will die „perte de temps“ nicht mehr in Betracht ziehen um die geleisteten Stunden in einer Referenzperiode zu definieren.

Wir bedauern sehr, dass die Direktion nicht im Gespräch mit den betroffenen Kolleginnen und Kollegen nach gangbaren Lösungen gesucht hat. Wir haben mehrmals darauf hingewiesen, dass solche Vorgehensweisen immer im Einklang mit dem Personal entschieden werden sollen. Ein weiterer Beweis dafür, dass die Kommunikation im Betrieb unbedingt verbessert werden muss.

Auch wir sind kategorisch!

Als Landesverband stehen wir zu unserer Verantwortung und haben mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem MI-Bereich unsere Vorgehensweise festgelegt:

- wir wollen innerhalb kürzester Frist eine Unterredung mit der Eisenbahndirektion
- wir fordern, dass der RH-Dienst zusammen mit der RH-Abteilung des MI-Dienstes alle „chefs de brigade“ zu einer Informationsversammlung einlädt. Es besteht eine Menge Klärungsbedarf.
- wir fordern die Eisenbahndirektion auf endlich für Klarheit in der Auflistung der Arbeiten in den jeweiligen Brigaden zu sorgen

- wir fordern die Eisenbahndirektion auf den Personalbestand den wahren Gegebenheiten anzupassen und endlich genügend Personal einzustellen (die Zahl der angehäuften Überstunden zeigt, dass nicht genügend Personal vor Ort ist)
- wir fordern die verantwortlichen Dienste dazu auf bei der Berechnung des Personalbestandes Rücksicht darauf zu nehmen, dass viele Kolleginnen und Kollegen durch massive Anhäufung von Überstunden viel früher in den Ruhestand treten, sie aber de facto nicht mehr für die Planung der Mannschaften in den einzelnen Diensten nicht berücksichtigt werden können (hier wird seit Jahren eine falsche Berechnung gemacht)
- wir fordern die Eisenbahndirektion auf uns endlich eine Neufassung des „dictionnaire des emplois“ vorzulegen, das den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht; dasselbe gilt für die Gestaltung der Dienstpläne („tableaux de service“)
- wir fordern die Direktion auf ihre Kommunikation mit den einzelnen Delegationen zu verbessern.

Zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen des MI-Dienstes bleiben wir diesem Dossier wachsam.

Wir werden selbstverständlich über den weiteren Verlauf in dieser Sache informieren.

**Die Verbandsleitung
in Zusammenarbeit des Sektors Eisenbahnen**