

INFO



Sektion Bus, 9. Oktober 2015

Busdienstpläne

Erfolg für den Landesverband!

Anfang Juni 2015 traten die neuen Dienstpläne im Busdienst der CFL in Kraft. Die Personalvertretung analysierte diese in akribischer Kleinarbeit und kam zur Erkenntnis, dass diese Dienstpläne in der Praxis ganz oft nicht funktionieren können. **Die Delegation brachte ihre Argumente vor, stieß aber auf wenig Verständnis bei der BU-Chefetage.** Mit den rigiden Vorgaben der Verantwortlichen des Busdienstes, 60 Busse für 108 Dienstreisen, konnten also nur schlechte Dienstpläne und Umläufe herauskommen. Was sich dann auch tagtäglich in der Praxis zeigt.

Die Folgen der seit Juni 2015 in Kraft getretenen Dienstpläne sind schwerwiegend! Unzählige Verspätungen bei den Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Zunehmende Ausfälle von Busfahrten, da die Zahl der Busse auf 60 begrenzt ist, obwohl **3 fahrtüchtige Busse in Reserve** stehen aber nicht in Betrieb genommen werden dürfen. Gravierende Zunahme der Überschreitungen der Lenkzeiten, bedingt durch geplante **Fahrzeiten, die der Realität nicht entsprechen.** Es sind keine ausreichenden Fahr- und Pufferzeiten in den Hauptverkehrszeiten eingeplant. Weil kein Ersatzmaterial zur Verfügung steht, können die Kolleginnen und Kollegen nicht abgelöst werden und sind trotzdem gezwungen ihre Pausen nicht auf freier Strecke oder an einer Bushaltestelle zu nehmen.

Die Kolleginnen und Kollegen sind sich selbst überlassen und werden von ihrem Arbeitgeber **oft an den Rand der Illegalität** gedrängt. Die Verantwortlichen des Busbetriebes kümmern sich herzlich wenig um die berechtigten Anliegen der Busfahrer.

Die Personalvertretung hat sich des Problems erneut angenommen und in einer detaillierten Stellungnahme in Sachen Dienstpläne, welche ab 1. November 2015 in Kraft treten sollen, konkrete Vorschläge vorgelegt. Dies in erster Linie, weil die neuen Vorschläge gegenüber den Dienstplänen vom Juni 2015 nochmals eine Verschlechterung darstellen. **Wir haben der BU-Chefetage geraten die Pläne erneut zu überarbeiten.**

In der Personalvertreter Sitzung vom gestrigen 8. Oktober haben die Verantwortlichen des Busdienstes mitgeteilt, die Novemberdienstpläne bis auf Weiteres zurückzuziehen. **Wir fordern weiterhin, dass die Dienstpläne ausgeglichener sind und so aufgestellt sind, dass diese dem Regelbetrieb, das heißt dem normalen Berufsverkehr, angepasst sind damit es nicht zu tagtäglichem Verspätungen, Überschreitungen und Ausfällen kommt.**

Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass diese Ziele erreicht werden. **Dafür brauchen wir die Unterstützung aller Kolleginnen und Kollegen!**

Wir werden abwarten inwiefern sich die zuständige Direktion in diesem Fall bewegt und welche Maßnahmen sie vorschlägt um die Probleme im CFL-Busdienst zur vollsten Zufriedenheit der Kolleginnen und Kollegen zu lösen.

Wir werden die Sitzung der CFL-Zentraldelegation am 14. Oktober 2015 nutzen um erneut zu versuchen die verfahrenere Situation zu entschärfen.

Die Verbandsleitung in Zusammenarbeit mit der Personalvertretung Bus

Zesumme stark!

Sektion Bus, 9. Oktober 2015

Lettre à Monsieur Armand HAAG, Chargé de Gestion du Service BU

Concerne: vos propositions de roulements pour autobus à partir du 1^{er} novembre 2015

Monsieur le Chargé de Gestion,

Notre délégation a analysé les roulements pour autobus mis à notre disposition le 2 octobre 2015.

Voici nos remarques et objections :

- Six chauffeurs sont transférés du site Ettelbruck. Ce transfert est motivé par le projet de construction d'un nouveau site à Echternach dont les travaux n'ont pas encore été entamés et dont la réalisation va encore durer au moins trois ans.
- Roulement 2 Luxembourg : les titulaires qui ont été affectés de façon fixe ont reçu une semaine entière de disponibilité. Nous exigeons que les tours disponibles soient attribués à la réserve.
- En ce qui concerne les roulements de tous les sites une grande divergence se fait remarquer: les heures de travail hebdomadaires varient entre 26 et 46 heures. Voilà ce qui n'est point équilibré! L'idéal reste quand même 40 heures de travail hebdomadaires.
- De façon générale, l'on peut constater qu'il y a plus de tours de midi que de matin. Nous exigeons un équilibre de deux semaines de tours de matin et deux de midi.
- Il est inadmissible qu'à Echternach il y ait des roulements dans lesquels les tours de midi se succèdent pendant cinq semaines. En plus, il arrive que l'on doive travailler trois weekends consécutifs.
- De même, nous avons constaté que les repos doubles sont répartis de façon irrégulière: nous

- ne sommes pas d'accord avec autant de repos isolés.
- Le roulement 4 à Luxembourg-Ville comprend beaucoup plus de samedis libres par rapport aux roulements 1 et 2. Par contre, au site Echternach on décerne le moins de weekends libres. Voilà ce qui n'est pas sérieux parce que les chauffeurs qui viennent à Echternach travaillent depuis au moins 10 à 15 ans auprès des CFL et ne sont plus à considérer comme réservistes.
- Nous avons en outre constaté que la représentation graphique des tours de service ne correspond pas à la réalité (cf. conditions météorologiques, retards etc.). D'ailleurs, il y a des différences entre les schémas hebdomadaires et la représentation graphique. Les heures prévues sur les schémas hebdomadaires ne correspondent pas à la représentation graphique et forment ainsi une manipulation grave.

Conclusion:

Nous nous voyons dans l'impossibilité d'accepter ces propositions. Nous vous invitons à refaire l'exercice en tenant compte des suggestions de la délégation du personnel.

Respectueusement,

Jean-Paul SCHWEIGEN
André MARQUES DE PAIVA