

In dieser Nummer

Erinnerungen an eine erfolgreiche Großdemonstration
Seite 2

39. Konferenz des Sektors Eisenbahnen
Seite 3

Sektor Öffentlicher Dienst
Seite 5

Sektor Pensionierte
Seite 6

Jubilarenehrung beim Landesverband
Seite 8

39. Konferenz des Sektors Eisenbahnen



Foto: Jos Emeringer



GUY GREIVELDING

Ausbau statt Abbau der Eisenbahn

Am 8. Juni waren es 30 Jahre her, dass in Ulflingen die große Manifestation für den

Erhalt, die Modernisierung und die Elektrifizierung der Nordstrecke stattfand. Tausende Menschen aus allen Teilen des Landes waren dem Aufruf des Landesverbandes gefolgt. Diese Manifestation war notwendig geworden, um Druck auf die damals politisch Verantwortlichen zu machen, der Eisenbahnlinie ins Ösling die nationale und internationale Zukunft zu erhalten.

Die Aktion brachte den gewünschten Erfolg. Hätte der Landesverband, unterstützt von Lokalpolitikern und der Bevölkerung, diesen Kraftakt nicht gewagt, wäre der Norden des Landes von der Eisenbahnkarte wegradiert und auch die Verbindung nach Belgien würde es nicht mehr geben. Auch würde sicherlich die gesamte Eisenbahnlandschaft in Luxemburg heute anders aussehen. Die der Eisenbahn und den Eisenbahnern nicht wohl gesinnten Politiker hätten sicher versucht Profit aus einem „Echec“ zu schlagen, um das luxemburgische Eisenbahnnetz weiter zu dezimieren.

Die Aktion Nordstrecke war zudem Auslöser für den Landesverband, sich noch intensiver als vorher mit der Zukunft der Eisenbahn zu beschäftigen. Unsere Aktionen für die Revitalisierung des Verkehrs auf der Schiene multiplizierten sich. Wir gründeten die „Aktions Öffentlichen Transport“ mit dem Ziel eine breite Plattform für die Verteidigung des öffentlichen Transports zu schaffen. Diese Vereinigung leistet heute immer noch wertvolle Arbeit.

Vielleicht weniger spektakulär, doch äußerst intensiv wehrten wir uns Ende der 70er Jahre gegen die Verlegung der Südstrecke von Esch-Alzette nach Pétingen verbunden mit der Einstellung des Perso-

nenverkehrs. Dies auch mit Erfolg. Heute können wir behaupten, dass wenn das uns nicht gelungen wäre, es keinen Bahnhof Belval-Universität gäbe.

Anfang der 80er Jahre mussten wir uns erneut gegen die Politik der Ausdünnung der CFL-Fahrpläne wehren. Wir militierten für die Schaffung von neuen Haltestellen. Wir promovierten mit Erfolg die Idee Audun-le-Tiche für den Personenverkehr an das luxemburgische Netz anzuschließen. Einige Jahre später wurde auch Volmerange-les-Mines angebunden.

Auch die Aktion „Clausener Halt“ ist als eine wichtige Etappe in unseren Bemühungen für ein zusammenhängendes Konzept im öffentlichen Transport zu sehen. Es war eine erste Initiative, die Oberstadt an das Schienennetz angebunden. Wir ließen nicht locker und forderten, dass die Zugbenutzer ohne Umsteigen bis in den Stadtkern fahren könnten. Zwanzig Jahre sind vergangen. Von den vielen Ideen, die auf dem Tisch lagen, wurde die einer innerstädtischen Trambahn mit einer Umsteigeplattform zur traditionellen Eisenbahn zurückbehalten. Dieses Projekt wird nun im Rahmen der von der Regierung beschlossenen Sparmaßnahmen um zwei Jahre zurückgestellt. Über einen Termin der Realisierung des Anschlusses des Flughafens und des Kirchbergs mit Tramanschluss an das Bahnnetz schweigt sich die Regierung aus. Entscheidungen, denen wir nicht zustimmen können.

Wir fordern, dass neben den zurück behaltene diese ebenfalls wichtigen Projekte im Sinne der Realisierung eines Gesamtkonzeptes des öffentlichen Transports auf der Schiene nicht auf die lange Bank geschoben werden. Wir hielten den Nachhaltigkeitsminister in einer in dieser Woche stattfindenden Unterredung an, verbindliche Termine für deren Bau zu nennen.

Entrüstet sind wir über die Absichten, den Personenverkehr auf der Strecke Noertzingen-Rümelingen einzustellen. Dies umso mehr, dass wir uns in einer Zeit befinden, in der die Eisenbahn als das Transportmittel der Zukunft gepriesen wird.

Es kann nicht sein, dass man zuerst parallel zur Bahnstrecke eine Buslinie über die Autobahn nach Luxemburg einsetzt, das Angebot über die Schiene vernachlässigt und dann rechnerisch feststellt,

dass der Schiene mit einer schwachen Besetzung der Züge die Puste ausgeht. Morgens die Pendler ab Rümelingen nach Luxemburg fahren und sie am späten Nachmittag auf der Rückfahrt in Noertzingen umsteigen lassen, ist wahrlich kein kundenfreundliches Angebot. Auch soll gesagt sein, dass schon vor Jahren der große Fehler gemacht wurde, die Strecke in Rümelingen-Stadt zu begrenzen. Die Stadt Rümelingen konnte wohl urbanistischen Nutzen aus dieser Entscheidung ziehen, doch wäre es heute sicher von Vorteil, wenn man in die Revalorisierung der Strecke bis nach Rümelingen-Ottange und darüber hinaus bis nach Frankreich investiert hätte.

Wir sind nicht gegen den öffentlichen Transport auf der Straße, wissen aber wie sich die eingesetzten Busse in den Spitzenstunden auf der Achse Luxemburg-Rümelingen über die Autobahn quälen müssen. Den Benutzern soll schließlich eine qualitativ hochwertige Leistung angeboten werden. Die Schiene eignet sich perfekt dazu, selbstverständlich wenn das Angebot stimmt. So fordern wir, dass in einer ersten Etappe in den Spitzenstunden zusätzliche Direktzüge eingesetzt werden und dies vor allem in den späten Nachmittagsstunden Richtung Kaylital.

Die Gemeindeväter aus dem Kaylital und die AÖT sind bereit sich zusammen mit uns für den Erhalt des Personenverkehrs auf der Schiene im Kaylital einzusetzen. Sie wollen nicht von der Haupttrasse von Luxemburg nach Pétingen über Esch-Alzette abgenabelt werden. Mithin stellt sich auch die berechtigte Frage, ob es neben dem Erhalt des Personenverkehrs nach Luxemburg nicht auch ein qualitativer Sprung wäre ab Rümelingen via Schiffelingen eine Verbindung ohne Umsteigen über die Schiene nach Esch-Alzette einzurichten. Die Schienen liegen. Ein Angebot auf die Beine zu bringen, das u.E. viel Zustimmung finden wird, dürfte wohl nicht schwer sein. Auch vom Material her nicht. Immerhin wird in der nächsten Zeit der Fuhrpark der CFL um weitere 10 Fahrzeuge des Typs TER2Nng ergänzt.

Wir werden uns mit Aktionen zu wehren wissen gegen eine Schließung der Zugstrecke Noertzingen-Rümelingen für den Personenverkehr. Die Mobilisierung hat mit der Konferenz des Sektors Eisenbahnen am vergangenen Samstag angefangen.

FNCTTFEL-Nordstreckenfest in Ulflingen

Erinnerung an eine erfolgreiche Großdemonstration



Die Zukunft der Norstrecke sichern

Foto: Jos Emeringer

„Wenn wir uns vor 30 Jahren nicht gewehrt hätten, dann stünden jetzt auf der Nordstrecke die Prellböcke in Ettelbrück.“ Dies war die einhellige Meinung aller Redner auf dem Nordstreckenfest in Ulflingen.

Auf den Tag genau, am 8. Juni 2010, sind es 30 Jahre her, dass eine massive Protestkundgebung für den Erhalt der Nordstrecke in Ulflingen stattfand.

Zu diesem Anlass hatte die Ulflinger Vereinigung der FNCTTFEL in Zusammenarbeit mit ihren Kollegen aus dem Norden zu einer Gedenkveranstaltung gerufen.

Neben der Verbandsführung konnte der Präsident der Vereinigung Ulflingen, Lucien Schmitz,

zahlreiche aktive und pensionierte Eisenbahnerkollegen begrüßen. Das Fest bot auch die Gelegenheit zu einem Wiedersehen mit den belgischen Kollegen aus Gouvy sowie der regionalen Verbandsleitung der belgischen Eisenbahngewerkschaft CGSP-Cheminots.

Es war der Ehrenpräsident des Landesverbandes Nico Wennmacher, der die letzten 30 Jahre Revue passieren ließ.

Restrukturierung

Ein Restrukturierungsplan der belgischen Eisenbahngesellschaft, der im Juli 1979 bekannt wurde, sah eine Stilllegung der Linie 42 Gouvy-Rivage vor. Durch diese Entscheidung wurde ein Fortbestehen der Nordstrecke

über Ettelbrück hinaus ebenfalls infrage gestellt. Sowohl von der Regierung als auch von der Luxemburger Eisenbahngesellschaft gab es Absichtserklärungen in Bezug auf den Erhalt, die Modernisierung und Elektrifizierung der Nordstrecke.

Als es im April 1980 noch immer keine verbindliche Zusage für den Erhalt der Strecke gab, rief der Landesverband zu einer Protest- und Solidaritätsmanifestation auf.

Protest

Mit weit über 6.000 Protestlern, die sich in Ulflingen einfanden, wurde diese Veranstaltung ein großer Erfolg. Es bedurfte allerdings noch konkreter Streikandrohungen im Dezember

1980, um den Verwaltungsrat der CFL zum Einlenken zu bewegen. Am 12. Januar 1981 entschied dieser, die Nordstrecke zu modernisieren und zu elektrifizieren. Dies bedeutete allerdings nur einen Teilerfolg, so Wennmacher.

Der Einsatz und der Kampf für die Nordstrecke hätten nicht vor 30 Jahren, sondern während nun schon 30 Jahren stattgefunden. Man habe noch unzählige Male auf beiden Seiten der Grenze intervenieren müssen, bis die Strecke durchgehend elektrifiziert war.

Verbandspräsident, Guy Greivelding sprach in seiner Rede die Zukunft der Nordstrecke und des Eisenbahnbetriebs im Allgemeinen an.

Spezifisch in Bezug auf die Nordstrecke gelte es, die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit voranzutreiben. Die Park-and-ride-Möglichkeiten müssten ausgebaut, weitere Haltestellen geplant und die Tarifgestaltung mit den belgischen Anbietern erörtert werden. Bei der Strecke Luxemburg-Lüttich handelt es sich immerhin um eine direkte Verbindung zwischen dem TGV-Est und seinem Pendant im Norden, dem Thalys.

Für den Luxemburger Reisenden bedeutet dies eine bessere Anbindung zum Norden von Europa. Allgemein bedauerte Greivelding, dass noch immer über Streckenstilllegungen, wie aktuell zwischen Nörtzingen und Rümelingen, diskutiert wird.

BeP, Tageblatt

Gegen Schließung der Zugstrecke Noertzingen-Rümelingen für den Personenverkehr

Die Eisenbahn wird als das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts mit einem wichtigen Nachhaltigkeitsfaktor gepriesen, Aktionen werden eingeleitet um dem Kli-

mawandel entgegenzutreten, bis 2020 sollen im Verkehr gemäß Modalsplit 25 % über den öffentlichen Transport abgewickelt werden.

Die Schließung der Zugstrecke Noertzingen-Rümelingen für den Personenverkehr wäre bei diesen Vorgaben sicher die falsche Entscheidung.

So wie der FNCTTFEL-Landesverband sich in der Vergangenheit jedweden Schließungen von Bahnlinien und Verschlechterungen im Bahnverkehr widersetzt, wird er auch gegen die Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Noertzingen-Rümelingen sein. Erinnert sei an den erfolgreichen Kampf vor 30 Jahren, die Nordstrecke oberhalb Ettelbrück zu erhalten, zu modernisieren und zu elektrifizieren. Auch konnte erfolgreich eine Verlegung der Strecke von Esch/Alzette nach Pétingen abgewehrt werden. Diese Politik wird der FNCTTFEL-Landesverband fortführen. Mit jener Verlegung wäre der Bahnhof Belval-Université nie gebaut worden.

in das Angebot über die Schiene zu investieren, die Politik eine Buslinie parallel in Konkurrenz zur Bahn von Rümelingen über Tetingen, Kayl und die Autobahn nach Luxemburg schuf.

Der FNCTTFEL-Landesverband fordert den für den Transport zuständigen Nachhaltigkeitsminister auf, die CFL anzuweisen Vorschläge für eine qualitativere Bedienung über die Schiene auf dieser Strecke auszuarbeiten. Als erste Maßnahme müssten in den Spitzenstunden zusätzliche Direktzüge zwischen dem „Kayldall“ und Luxemburg eingesetzt werden.

Zusammen mit seinen lokalen Vereinigungen Bettemburg, Rümelingen und Esch/Alzette, wird der FNCTTFEL-Landesverband eine Kampagne für den Erhalt des Personenverkehrs auf dieser Strecke einleiten. Unverzüglich werden auch Kontakte mit den lokalen Politikern aufgenommen respektive werden wir uns in der am 16. Juni stattfindenden Unterredung mit Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler mit Vehemenz gegen diese Abbaupläne wehren.

In der Sitzung des CFL-Verwaltungsrates widersetzten sich schon die FNCTTFEL-Vertreter dieser Schließung, die als Sparmaßnahme auf den Tisch gelegt wurde.

Der FNCTTFEL-Landesverband ist entrüstet darüber, dass in einer bloßen Rechnung eine schwache Besetzung der Züge bedingt durch die mit einer weit höheren Frequenz der verkehrenden Busse festgestellt wird. Gewusst muss sein, dass anstatt



Gemeinsam gegen die Schließung der Zugstrecke Noertzingen-Rümelingen

Kampfbereite Eisenbahner

Am vergangenen 12. Juni trafen sich die Gewerkschafter der Eisenbahn, die im FNCTTFEL-Sektor Eisenbahnen organisiert sind, zur 39. Konferenz im Bonneweger „Casino syndical“. Jean-Claude Thümmel übernahm die Präsidentschaft von Jean-Marie Thoma.

Neben diesem Wechsel an der Spitze stand die Konferenz im Zeichen des drohenden Sozialabbaus, und die Gewerkschafter des Landesverbandes unterstrichen in ihrer abschließenden Resolution denn auch ihre Kampfbereitschaft und riefen zu einer Einheitsfront der Gewerkschaften, ähnlich wie am 16. Mai des vergangenen Jahres geschehen, auf.

Jean-Marie Thoma eröffnete die Konferenz und kündigte bei dieser Gelegenheit den Rücktritt von dem Präsidentenposten an. Er behandelte aber auch eine Reihe aktueller Probleme bei der CFL und bei der CFL Cargo, der Frachtgesellschaft, die krisenbedingt einen eher schwachen Start hinlegte und in ihrer Anfangszeit zudem recht desorganisiert seitens ihres Managements auftrat. Mittlerweile räumt die Leitung des Frachtunternehmens ein, dass doch mehr Personal gebraucht wird und näherte sich der von Gewerkschaftsseite geforderten 500 Angestellten an.



Der scheidende Präsident des Sektors Jean-Marie Thoma, FNCTTFEL-Präsident Guy Greivelding, Roger Negri, Josy Konz, Nico Wennmacher und Roland Schreiner (v.l.n.r.) Foto: Pitt Becker

20.000 freie Tage geschuldet

Bei der Muttergesellschaft CFL fehlen allerdings immer noch Mitarbeiter. Allein bei den Lokomotivführern sind 15.000 freie Tage geschuldet.

Neben den technischen Berichten, und deren Diskussion, stellten die verschiedenen Sektionen der Eisenbahner auf der Konferenz Anträge, die ihre Arbeitsbedingungen betreffen. Bei vielen dieser Forderungen steht die Sicherheit am Arbeitsplatz im Mittelpunkt.

Die von den Eisenbahnern verabschiedete Resolution geht eher auf die allgemeine Sozialpolitik ein.

Verbandspräsident Guy Greivelding unterstrich während seines Referats denn auch die notwendigen gewerkschaftlichen Aktionen, um die Direktion von CFL Cargo wieder auf den Boden der Tatsachen zurückzuholen. Jetzt funktionieren der Sozialdialog wieder. Er formulierte eine klare Ablehnung der Maßnahmen, die von der Regierung zur Krisenbewältigung vorgeschlagen wurden. Lohnstopp, Deckelung des Kindergeldes, in zwei Raten aufgeteilte Renten-Anpassung, „Mammerent“ mit 65, geringere Kilometerpauschale und jegliche Index-Manipulation werden von der FNCTTFEL konsequent abgelehnt. Statt Nullrunde beim Staat und gerin-

geren Einstiegsgehältern fordert der Landesverband zwei mal 2,5 Prozent Lohnerhöhung. Bei kurzfristig vorgesehenen Treffen mit den beiden Ministern, die für den öffentlichen Dienst zuständig sind (Biltgen und Modert), werde man diese Position vorbringen. Der Landesverband, Greivelding weiter, verlangt auch weiterhin die Einführung der 35-Stunden-Woche. Die Zugstrecke Noertzingen-Rümelingen dürfe auf keinen Fall geschlossen werden, im Gegenteil, es müsse investiert werden, um die Attraktivität zu steigern. Mit der Internationale und einem Buffet wurde die Konferenz geschlossen.

Robert Schneider, Tageblatt



Der neue Präsident Jean-Claude Thümmel präsentierte die neue Rekrutierungskampagne Foto: Jos Emeringer



Der langjährige Personalvertreter Gust Klein wurde auf der Konferenz verabschiedet Foto: Jos Emeringer

Resolution

Nach eingehender Analyse stellt die 39. Konferenz des Sektors Eisenbahnen fest, dass es, den in der Tripartite vertretenen Gewerkschaften, gelungen ist, eine konzertierte Attacke von Patronat und Regierung gegen die sozialen Errungenschaften zumindest vorerst abzuwehren. Der Frontalangriff auf den Index, der weiterhin in seinem ganzen Umfang bestehen bleiben muss, konnte in einer ersten Phase vereitelt werden, und die Einführung eines Sozialindexes wurde als fauler Kompromiss entlarvt, der nur dazu dient, das Salariat zu spalten. Das Sparpaket enthält eine Unmenge von Maßnahmen mit denen die Konferenz absolut nicht einverstanden sein kann. Das Sparverhältnis zwischen Salariat und Patronat geht eindeutig zu Lasten des Ersteren. Das Motto der Gewerkschaften, vor den Parlamentswahlen im Juni, „Mir bezuelen net fir är Kris“, muss auch weiterhin Bestand haben. Die Verantwortlichen der Krise, das neoliberale Wirtschaftssystem, die neoliberalen Gesetze zu Gunsten des Großkapitals, die Banken mit ihren „faulen“ Produkten, die Spekulanten denen kein Politiker sich traut das Handwerk zu legen, das neoliberale Europa und seine politischen Handlanger müssen endlich zur Rechenschaft gezogen werden. Das Spiel mit der Angst der Bürger, wie es verschiedene Politiker und Patronatsvertreter immer wieder tun, und die Aussagen mit denen sie versuchen, uns ein schlechtes Gewissen einzujagen, indem sie uns immer wieder vorhalten, wir würden über unsere Verhältnisse leben, muss Einhalt geboten werden. Die Verarmung großer Teile unserer Gesellschaft führt zu weiterer Desolidarisierung mit weitreichenden Konsequenzen. Die Umverteilung des Reichtums muss endlich in Angriff genommen werden, damit jeder in Würde leben kann.

Die Konferenz stellt fest dass:

- die vorgeschlagenen Sparmaßnahmen der Regierung, um das Haushaltsdefizit bis 2014 auf null zurück zu führen, nicht dazu angetan sind, die Konjunktur wieder anzukurbeln und die hohe Zahl von Arbeitslosen in Luxemburg zu senken.
- ein quasi Einstellungsstopp beim Staat, diesen aus seiner sozialen Verantwortung befreit, und eine vorgesehene Nullrunde bei den Gehälterverhandlungen gekoppelt mit einer Revision der Anfangsgehälter, vor allem jungen Leuten und jungen Familien die Möglichkeit raubt, sich eine eigene Existenz aufzubauen.

- die Kürzungen im Sozialbereich uns alle treffen, mit der Konsequenz daß immer mehr Menschen vor allem sozial Schwache in Luxemburg an den Rand der offiziellen Armutsgrenze getrieben werden.
- durch das Sparpaket wieder falsche Akzente in Sachen Schulpolitik gesetzt werden. Sparpolitik auf Kosten der schulischen und beruflichen Ausbildung unserer Jugend ist eine falsche Politik.
- die Privatisierungsbestrebungen im öffentlichen Sektor unterbunden werden müssen, da sie keine Alternative für eine bessere Dienstleistung sind.

Die Konferenz widersetzt sich vehement:

- einer Stilllegung der Eisenbahnstrecke Noertzange-Rumelange
- einer Verminderung des Angebots im Personenverkehr
- einer weiteren Filialisierung bei den CFL
- der Verschiebung der Arbeiten für die Einführung einer Tram in Luxemburg-Stadt
- einer Kürzung der Anfangsgehälter sowie einer Einfrierung der Lohnentwicklung im öffentlichen Dienst

Die Konferenz fordert mit Nachdruck:

- die optimale Anbindung des CFL-Netzes an die europäischen Hochgeschwindigkeitsnetze
- eine kontinuierliche und konsequente Einstellungspolitik bei CFL und CFL cargo
- eine Arbeitszeitverkürzung auf maximal 35 Stunden pro Woche ohne Kürzung des Gehalts verbunden mit Neueinstellungen
- dass jeder bei CFL und CFL cargo eine anständige Ausbildung erhält, die diesen Namen auch verdient
- dass das Angebot im CFL-Busverkehr ausgebaut statt abgebaut wird
- dass die Gewerkschaftsrechte, wie sie im Personalstatut verankert sind, auch als solche respektiert werden
- dass die Zugstrecke Wasserbillig-Trier endlich auf deutscher Seite ausgebaut wird
- die strikte und kompromisslose Einhaltung der geltenden Arbeitsbedingungen
- eine Rückführung der Filiale CFL cargo, samt Personal, zur Muttergesellschaft, falls die Lage es erfordern sollte.
- dass sich allgemein Gedanken über eine eventuelle Rückführung von privatisierten Dienstleistungen zurück in die Verantwortung der nationalen Eisenbahngesellschaft gemacht werden.

Notizblock

- Die Vereinigung Wasserbillig hielt am 29. Mai 2010 ihre diesjährige Generalversammlung in Mertert ab. Die Kameraden Guy GREIVELDING und Carlo THISSEN vertraten die Verbandsleitung.
- Am 31. Mai 2010 war eine Delegation des Landesverbandes auf Betriebsbesichtigung im Bahnhof Luxemburg beim Zugführerpersonal, bei den Wagenmeistern und beim Personal der CFL-eigenen Druckerei. Aus Zeitgründen konnten den Schalterbeamten/innen und dem Personal der Videoüberwachung kein Besuch erstattet werden, sie werden in naher Zukunft aber auch beehrt werden.
- Der Lenkungsausschuß „Atelier 2014“ traf sich am 1. Juni 2010. Die Kameraden Carlo THISSEN und Carlo BECKER waren für den Landesverband anwesend.
- Die Verbandsleitung tagte am 3. und 9. Juni 2010.
- Am Abend des 4. Juni 2010 fand, die alle zwei Jahre organisierte, Konferenz des Sektors Öffentlicher Dienst statt. Herr Dan KERSCH, Präsident des Syvicol, hielt ein Referat zum Thema Gemeindefinanzen.
- Die große zentrale Jubiläumsfeier war am 5. Juni 2010 organisiert worden. Hier wurden die Mitglieder für 50, 60, 70 und 80 Jahre Mitgliedschaft geehrt. Die ganze Feier wurde von einem Ständchen der Chorale Albert BOUSSER und durch musikalische Einlagen der Harmonie Michel HACK umrahmt.
- Der Sektor privater Transport hatte seine Sektorenkonferenz am 6. Juni 2010 organisiert.
- Die Verbandsleitung hatte zusammen mit Vertretern der Vereinigungen Rümelingen, Esch/Alzette und Bettemburg im Stadthaus von Rümelingen eine Unterredung mit den Bürgermeistern der Gemeinden Rümelingen, Kayl und Bettemburg. Thema war die geplante Einstellung des Personenverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Nörtzingen – Rümelingen. Alle Parteien waren sich einig, dass eine bloße Abschaffung des Personenverkehrs nicht in Frage kommt. Vielmehr soll das Zugangebot auf dieser Strecke kundenorientierter gestaltet werden.
- Die Vereinigung Ulflingen mit Hilfe der Vereinigung Clerf-Kautenbach-Wiltz organisierte in Ulflingen am späten Nachmittag des 8. Juni 2010 ein Jubiläumsfest, um den dreißigsten Jahrestag der berühmten Manifestation zur Erhaltung und Modernisierung der Nordstrecke zu feiern. Nebst nationaler und lokaler Politprominenz, waren auch die belgischen Kameraden der „CGSP-cheminots“ aus Lüttich, Verviers und Welkenraedt angereist. Bei einer sympathischen Grillparty konnten Erinnerungen ausgetauscht und neue Pläne für die Zukunft geschmiedet werden.
- Der 12. Juni 2010 war der Auftakt zur großen Sektorenkonferenz des Sektors Eisenbahnen. **Carlo Thissen**

Transportpolitik auf Irrwegen

Die beabsichtigte Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Noertzange-Rumelange, muss bei allen am öffentlichen Transport interessierten Mitbürgerinnen und Mitbürgern die Alarmglocken schrillen lassen. Diese Vorgehensweise erinnert an die Transportpolitik, wie sie in den Nachkriegsjahren praktiziert wurde.

Auch damals wurden aus Kostengründen Strecken stillgelegt, Bahnhöfe und Betriebswerke geschlossen. Ein ähnliches Schicksal erlitten die Trambahnen in der Stadt Luxemburg und im Kanton Esch. Der schienengebundene öffentliche Transport erlitt einen enormen Substanzverlust, welcher bis heute nicht ausgegült werden konnte. Wir stellen heute fest, wie schwierig und zeitaufwendig es ist, neue Eisenbahnen und Trambahnen zu bauen.

In mancher Hinsicht gibt es Parallelen zwischen Noertzange-Rumelange und dem Eisenbahnsterben in den 1950er Jahren. Auch damals wurde nichts unternommen, um den Eisenbahntransport auf den inzwischen abgebauten Strecken attraktiver zu gestalten. Parallel zum Eisenbahntransport wurden Busse eingesetzt, um die verbliebenen Benutzer von der Schließung zu überzeugen.

In Rumelange wurde als erstes die Strecke nach Rumelange-Ottange abgeschafft. Damals versprach man uns, auch von Seite der Gemeinde, den Bahnhof Rümelingen-Stadt, regelmäßig zu den An- und Abfahrtszeiten der

Züge mit Bussen zu bedienen, was bis heute nicht der Fall ist. Bedingt durch den Wegfall der Öttinger Haltestelle sowie durch wenig direkte Verbindungen nach Luxemburg, büßte die Rümelinger Strecke an Attraktivität ein. Doch anstatt den Eisenbahntransport auf dieser Strecke zu revalorisieren, wurde eine direkte Busverbindung zwischen Ottange und Luxemburg eingerichtet. Da diese Linie über einen attraktiven Fahrplan verfügt, auch wenn der Bus manchmal durch Staus auf der Autobahn Verspätungen erfährt, der Bahnhof Rümelingen nicht über eine adäquate Busanbindung verfügt und nur ein direkter Zug Rümelingen mit Luxemburg verbindet, hat der Eisenbahntransport auf dieser Strecke weiter an Attraktivität eingebüßt.

Südtram!?

Die Einstellung des Personentransportes auf der Strecke Noertzange-Rumelange würde dieser Region mittel- und langfristig schaden. Außerdem wäre dies in verkehrspolitischer Hinsicht ein denkbar schlechtes Signal. Anstatt den Personentransport auf dieser Strecke abzusichern, sollten konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Eisenbahntransportes erwogen und kurzfristig umgesetzt werden. Mehr direkte Züge nach Luxemburg-Stadt, ein ausreichendes Parkplatzangebot an den Bahnhöfen und ein angepasster Buszubringerdienst zu den Bahnhöfen, wären sicher dazu angetan den Eisenbahntransport neu zu beleben. Schließlich sollten in dem Zusammenhang



auch Zugverbindungen nach Esch und Belval-Universität erwogen werden. Dies als Vorstufe zu dem von den Südgemeinden verlangten Südtram. Außerdem wäre es sinnvoll, die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in dieser Region zu analysieren. Darüber hinaus sollte endlich ein Gesamtverkehrskonzept für unser Land erstellt werden, welches den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen, den Anforderungen einer sinnvollen Raumplanung und der Schonung der natürlichen Ressourcen Rechnung trägt.

Bisweilen orientierte sich die Politik im Personentransport vorwiegend an kurzfristigen lokalen Interessen sowie an den Wünschen der privaten Autobuslobby. Ausländische Verkehrsexperten schütteln den Kopf über die vielen direkten Kopflinien nach Luxemburg-Stadt, welche zudem oft parallel zur Eisenbahn

verlaufen. Wenn es noch im Reinernter heißt jede Ortschaft wolle einen Bahnhof, so will anscheinend heute jede Ortschaft eine direkte Busverbindung nach der Hauptstadt.

Mit diesem Unfug muss endlich Schluss sein! Nicht nur dass die Hauptstadt jetzt schon im Autobustransport erstickt, ein solcher Art konzipiertes Transportkonzept ist nicht beliebig ausbaubar und daher auf Dauer nicht überlebensfähig.

Fußgängerbrücke am Bahnhof Luxemburg

Auch der Schöffenrat der Stadt Luxemburg hat sich in der Vergangenheit nicht durch transportpolitische Weitsicht hervorgetan.

Nicht nur dass er aus Partikularinteressen und wahltaktischen Gründen das zukunftsweisende BTB-Projekt verhinderte.

Ein weiteres negatives Beispiel in dieser Hinsicht stellt die Fußgängerbrücke dar, welche Bonneweg mit dem Bahnhofvorplatz verbindet. Bei der Abtretung der notwendigen Grundstücke, seitens der CFL an die Gemeinde Luxemburg, wurde am 30. März 1992 ein Abkommen unterzeichnet welches u.a. nachfolgenden Passus enthält: « La Ville s'engage à remplacer, dans le cadre de la rocade, l'actuelle passerelle piétonne par une nouvelle passerelle couverte reliant Bonneweg au parvis et aux quais de la gare. Cet ouvrage d'art qui emjambera la rocade sera éclairé et adapté aux besoins des piétons, des cyclistes et des handicapés de la marche. »

Bis jetzt hat die Stadt Luxemburg es unterlassen, diesen Teil des Abkommens zu erfüllen. Die Menschen die in Bonneweg leben und arbeiten, müssen bedingt durch diesen Umstand den beschwerlichen und unangenehmen Weg über die alte Passerelle nehmen, um zum Bahnhof und zu den Zügen zu gelangen. Eine geplante Verlegung von Bushaltestellen vom Bahnhofvorplatz nach Bonneweg, um den Busverkehr zu entflechten, konnte wegen dem Nichtvorhandensein einer sicheren und bequemen Fußgängerüberführung nicht realisiert werden.

Die Beispiele Noertzange-Rumelange ebenso wie die Fußgängerbrücke am hauptstädtischen Bahnhof beweisen dass wir auch in verkehrspolitischer Hinsicht die Politiker nicht an ihren Reden sondern an ihren Taten messen müssen.

Nico Wennmacher

Eisenbahnstrecke Noertzingen – Rümelingen vor dem Aus?

Diese Sorgen muss man sich machen, wenn man zwischen den Zeilen die Antwort von Nachhaltigkeitsminister Claude Wisseler auf eine Anfrage des Abgeordneten Roger Negri liest. Gerade mal 75 Reisende würden pro Tag auf die Bahn im Kayltal zurückgreifen, was einem Durchschnitt von 6 Personen pro Zug gleichkomme. Die gesamte Verlagerung des Reisezugverkehrs von der Straße auf die Schiene würde den Aussagen des Ministers zu Folge zu einer Ersparnis von etwa 1,3 Millionen Euro pro Jahr führen.

Bei diesen Zahlen ist man leicht versucht, dem Minister wegen dieser Benutzerzahlen der Bahn und dem Erfolg der Buslinie 197 Luxemburg – Kayl – Rümelingen, welche pro Tag mehr als das Zehnfache an Fahrgästen aufzuweisen hat, zuzustimmen, wenn er mittelfristig den Personenverkehr auf der Schiene aus finanziellen Erwägungen einstellen möchte.

Im Kayltal leben rund 13.000 Einwohner (etwa 8.000 in der Gemeinde Kayl, 5000 in der Gemeinde Rümelingen). Beide Gemeinden lebten lange Zeit vom Abbau des Eisenerzes, welches in den Hüttenwerken verarbeitet wurde. Nach der Aufgabe der Gruben und des Tagebaus entwickelten sie sich wie viele Orte mehr und mehr zu Schlafgemeinden, in denen der größte Teil der Einwohner tagsüber einer beruflichen oder schulischen Aktivität außerhalb der Orte nachgeht.

Bedingt durch die starke Bindung der beiden Gemeinden Kayl und Tetingen an die Eisenindustrie im Süden des Landes war

das Kayltal besonders gut an die Zentren der Siderurgie angebunden. So sorgten die Überlandstraßenbahnen des TICE bis 1958 für eine gute Verbindung zwischen den verschiedenen Orten des Kayltals und den „großen“ Städten wie Esch und Düldelingen. Danach wurde wohl der „Minettstram“ vom Bus verdrängt; das gute Angebot im öffentlichen Transport wurde aber beibehalten und laufend verbessert.

Die Geschichte des Personentransports auf der Schiene zwischen Noertzingen und Rümelingen erinnert an das Schicksal vieler Nebenstrecken in West- und jetzt nach der Wende, auch in Osteuropa. Bedingt durch die stets schwache Nachfrage in Richtung Luxemburg entfielen bereits 1964 an Sonn- und Feiertagen die Personenzüge im Kayltal; ab 1970 wurde das Angebot auch an Werktagen auf die Spitzenstunden morgens, mittags und abends beschränkt. Die restlichen Zeiten verkehrten Busse ab Noertzingen, welche am Bahnhof Rümelingen-Oettingen endeten. Sicherlich war es dem noch vorhandenen Erztransport auf der Schiene zu verdanken, dass der Stichstrecke nach Rümelingen nicht bereits damals das gleiche Schicksal widerfuhr als der Attertlinie oder der Sauerstrecke.

Die ersten Denkanstöße für eine komplette Verlagerung des öffentlichen Transportes von der Schiene auf die Straße gab Professor Heinrich Brändli, als er 1995 den neuen Taktfahrplan des TICE in Esch-Lallingen öffentlich vorstellte. Er regte damals an, dass die Gemeinde Bettemburg dem Trambahnsyndikat beitreten

solle und somit die Busse des TICE den Verkehr zwischen Bettemburg und Rümelingen übernehmen sollten. Die Idee wurde jedoch nicht weiter verfolgt und so fuhr lange Zeit wohl ein Escher Bus die letzte Leistung des Tages gegen 23.00 Uhr zwischen Noertzingen und Rümelingen; er tat dies aber im Auftrag der CFL, welche dadurch die Arbeitsbedingungen ihres Fahrers einhalten konnten.

Ein weiterer Rückschlag erfolgte am 1. Juni 1996, als auf Druck der Gemeinde Rümelingen, welcher der Bahnübergang im Ort ein Dorn im Auge war, der Abschnitt nach Rümelingen-Oettingen stillgelegt und abgebaut wurde. Dieser Abbau stieß nur bei vereinzelt Eisenbahnbefürwortern auf Kritik; das Versprechen einer P&R – Anlage in der Nähe des Bahnhofes Rümelingen – Stadt besänftigte trug dazu bei, dass auch die Eisenbahnergewerkschaften die Stilllegung des Abschnittes zur französischen Grenze hin mittrugen.

Eine Verbesserung des Angebotes auf der Schiene erfolgte wieder ab 1998, als im Takt 98 wieder zusätzliche Züge im Stundentakt nachmittags verkehrten. Sogar am Abend gab es zeitweise eine direkte Verbindung zwischen Luxemburg und Rümelingen, wobei in Noertzingen der hintere Triebwagen abgehängt wurde und nach der Abfahrt der vorderen Wagen in Richtung Esch das Kayltal bediente.

Des Weiteren erfolgte eine Verbesserung im Busangebot, als der Endpunkt der Linie 307 Noertzingen – Rümelingen nach Bettemburg verlegt wurde.

(Fortsetzung Seite 7)

Questions parlementaires

Future de la ligne ferroviaire Noertzange-Rumelange

Monsieur Laurent MOSAR
Président de la
Chambre des Députés
Monsieur le Président,

Par la présente, je vous prie de bien vouloir transmettre la question parlementaire suivante à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

En marge de la journée d'action européenne des syndicats du secteur ferroviaire la désaffectation future de la ligne ferroviaire Noertzange-Rumelange a été fortement critiquée. A ce sujet, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre:

- Monsieur le Ministre peut-il confirmer que la fermeture de la ligne prémentionnée pour le trafic voyageur a été décidée?
- Dans l'affirmative: quels sont les arguments qui ont motivé cette décision? Quand est-ce qu'elle sortira ses effets?
- Comment une telle mesure s'intègre-t-elle dans une stratégie nationale qui vise à renforcer l'offre des transports publics dans le but d'atteindre un modal split de 75/25?

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Roger Negri, Député

Réponse de Monsieur Claude WISELER, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, à la question parlementaire n°589 du 16 avril 2010 de Monsieur le Député Roger Negri

Par sa question parlementaire n°589 du 16 avril 2010, l'hono-

nable Député Roger NEGRI s'enquiert au sujet de la fermeture éventuelle de la ligne ferroviaire Noertzange-Rumelange. A l'instar d'une analyse détaillée des lignes de bus RGTR qui est actuellement en cours pour déceler les lignes à très faible occupation, le Conseil d'administration des CFL a demandé à sa direction de faire une analyse similaire pour certaines lignes de train.

En effet, il s'agit d'offrir un transport en commun efficient et correspondant à une véritable demande du public, tout en évitant des gaspillages de deniers publics en offrant des lignes à très faible occupation, voire à occupation inexistante. Ainsi, il a été constaté que la ligne ferroviaire Noertzange-Rumelange souffre de la concurrence directe des autobus empruntant le même trajet mais avec une fréquence plus importante. De ce fait, les CFL ont dû noter une baisse considérable de fréquentation des trains sur cette ligne.

Seulement 75 passagers sont enregistrés en moyenne par direction et par jour sur les 13 trains mis en exploitation, soit en moyenne moins de 6 passagers par train. D'ailleurs, la suppression de cette ligne permettrait de réduire les coûts de quelque 1.300.000 d'euros par an à terme. A noter cependant enfin qu'aucune décision n'a été prise à ce stade de sorte qu'il n'existe pas encore de calendrier de mise en œuvre.

Sektor Öffentlicher Dienst

Mir bezuelen net fir Äer Kris

In einer rezenten Reportage im deutschen Fernsehsender ARD wurde auf die hohe Anzahl von Selbstmordversuchen in einer chinesischen Firma hingewiesen. Bei der Firma handelt es sich um einen riesigen, mehr als 100.000 Mitarbeiter/innen zählenden Betrieb der Informatikerherstellungsbranche, mit weltweitem Export von Computersoftware.

Das Personal arbeitet 80 Stunden die Woche, für ein monatliches Gehalt von 250 Euro pro Monat. Während des Arbeitsprozesses ist es dem Personal strengstens verboten miteinander zu sprechen. Als Reaktion auf die vielen Selbstmordfälle wurde nicht etwa ein Psychologe zu Rate gezogen sondern Fangnetze an den Außenwänden des Firmengebäudes angebracht.

Als ich meine Arbeitskollegen/innen auf die Reportage ansprach und Ihnen von diesen menschenverachtenden Praktiken berichtete, war die Bestürzung groß, jedoch war das einheitliche Credo „Gott sei Dank

dass es bei uns diese Zustände nicht gibt“. Als ich etwas provokativ erwiderte „noch nicht!“ wurde ich milde belächelt.

Vielen Berufskollegen/innen ist heutzutage nicht mehr oder noch nicht bewusst wie intensiv und langatmig solidarische Gewerkschaftsarbeit von Nöten war um unseren heutigen Standard von sozialen Rechten und beruflicher Absicherung zu erreichen. Ebenso wenig ist Ihnen bewusst wie schnell das Erreichte rückgängig gemacht werden kann.

Die aktuelle Tendenz in Europa besteht politisch, in einer Sparpolitik auf Kosten der schaffenden Menschen. Nicht die Verursacher der Finanz- und Wirtschaftskrise werden zur Verantwortung gezogen. Die aktuelle Tendenz in Europa besteht politisch, in einer Sparpolitik auf Kosten der schaffenden Menschen. Nicht die Verursacher der Finanz- und Wirtschaftskrise werden zur Verantwortung gezogen.



gen. Gehälter und Löhne der Schaffenden sollen gekürzt werden. Der „moderne“ Arbeitnehmer soll im Interesse des Patronats flexibel sein, sich den Regeln der Marktwirtschaft anpassen, und unregelmäßige Arbeitszeiten, zu immer niedrigeren Löhnen, akzeptieren. Er soll andererseits gleichzeitig, mehr Verantwortung übernehmen und mit einer Lockerung des Kündigungsschutzes einverstanden sein. Von Patronatsseite wird mit Entlassungen oder Betriebsauslagerungen gedroht. Hier wird Solidarität klein geschrieben und der eigene Geldbeutel hoch gehalten. Wie sonst lässt sich das

Resultat einer rezenten Studie (Vergleich zwischen deutschen und luxemburgischen Industriebetrieben) erklären, wonach deutsche Firmen einen großen Anteil ihres erwirtschafteten Kapitals wieder in die eigene Firma investieren und luxemburgische Betriebe vor allem die eigene Patronatsgeldbörse füllen.

Die unnötige Indexdiskussion, das geplante Sparpaket der Regierung, die angekündigte administrative Reform beim Staat, sowie die geplante selektive und somit gesellschaftsspaltende Politik, sollten uns alarmieren. Nur durch eine Bündelung der ge-

werkschaftlichen und solidarischen Aktion aller Arbeitnehmer/innen können wir den neoliberalen Tendenzen entgegenwirken und unsere sozialen Rechte absichern...und ausbauen.

Deshalb war es wichtig und richtig, auf der 39. Sektorenkonferenz des öffentlichen Dienstes, am Freitag, den 04. Juni 2010, im Casino de Bonnevoie, ohne Gegenstimme, drei Resolutionen zu verabschieden und mit der Resolution „Finger weg von unseren sozialen Errungenschaften. Ausbau, statt Abbau des Sozialstaates! Ja zu gemeinsamen gewerkschaftlichen Aktionen“ offensiv und kämpferisch gegen den geplanten Abbau der sozialen Errungenschaften zu kämpfen und Lösungsvorschläge ohne sozialen Kahlschlag zu unterbreiten. Zukunftsgestaltung mit dem Menschen im Mittelpunkt das ist die Herausforderung der wir uns als Gewerkschaftler stellen müssen und wollen!

Fernand Schiltz
Präsident Sektion Staat



Die Schulden der Syndikatsleitung!

Nach der nun endlich erfolgten Einstellung von 4 zusätzlichen Fahrern, erhöhte sich das Fahreffektiv des TICE auf jetzt 230 Fahrer. Diese mit fast einjähriger Verspätung erfolgte Anpassung des Effektives erlaubt es dem Betrieb für 2010, theoretisch jedem das Minimum von mindestens 6 Wochen Urlaub zu vergeben. Dieser Umstand darf aber nicht darüber hinweg täuschen dass die Grundübel, nämlich die zu Enge Personaldecke und die Altlast des angehäuften Berges nicht gewährt Urlaubstage, noch nicht befriedigend gelöst wurden.

Mit mehr als 63.000 ausstehenden Stunden, laut unserer Berechnung genau 7930 Ruhetage, die am 1. Januar 2010 mit ins neue Jahr genommen wurden, konnte ein neuer Höchststand verzeichnet werden. Rechnet man die 1200 Tage der Werkstatt hinzu, so steht man schon sehr nahe an der fatalen „Schallmauer“ von 10 000 Tagen. Pro Kopf schuldet der Betrieb jedem Angestellten jetzt schon durchschnittlich einen ganzen Jahresurlaub, von in etwa 35 Tagen.

Man stelle sich nur einmal vor was im Lande los wäre wenn dem Lehrpersonal oder den Beamten der Ministerien, nur mal 2 Wochen Urlaub pro Jahr weniger gewährt würde!

Der Trend zur Verschuldung

Alleine um den 2009 hinzu gekommenen, nicht gewährten Urlaub des Fahrdienstes (rund 2500 Tage bzw. Schichten) zu absorbieren, würde man 3 weitere Fahrer für den Zeitraum von 5 Jahren benötigen! 3 x 180 (durchschnittliche Jahresproduktivität) = 540 x 5 (Jahre) = 2700 Schichten! Der helle Wahnsinn!

Bisher erhielt die Personalvertretung als auch der Landesverband als Antwort, derzeit wolle der Betrieb es beim Effektiv von 230 Fahrern belassen und am Ende des Jahres die Evolution der Urlaubsansprüche analysie-

ren. (Ende des Zitates). Für uns ist die Entwicklung unverkennbar und die Zahlen sprechen für sich. Alleine im Monat Mai wurden 92 Kollegen aus ihrem Ruhetag oder Urlaub zurückgerufen. Sogar den Examenkandidaten konnte dieses Mal kein Lernurlaub vor der Prüfung gewährt werden. Diese Zeichen verheißen nichts Gutes!

Allen Gesetzen der Logik folgend, müsste der Betrieb nun schnellstens das Effektiv den Bedürfnissen der Urlaubsausfälle und Langzeitausfällen anpassen um so der drohenden „Schuldenfalle“ zu entkommen und die Spirale die lautet; „bestehender Fahrermangel = gleich mehr Überstunden = gleich wachsender Urlaubsberg“ zu stoppen.

Bisher war es die erklärte Haltung des Betriebes, dass krankheitsbedingte Langzeitausfälle nicht automatisch im Effektiv ersetzt wurden, auch wenn es offensichtlich ist dass diese Personen bis zur Pensionierung nie mehr einen Bus lenken werden. Somit wurden die Kosten, die diese Teilinvaliden verursachen, auf den verbleibenden „gesunden“ Teil der Belegschaft abgewälzt. Diese müssen dann eben 48 Stunden pro Woche arbeiten oder auf Urlaub verzichten, damit so die Fahrtauglichen mit durch genommen werden können. Diese Praxis kann von uns nicht länger hingenommen werden. Der öffentliche Arbeitgeber bestimmt die Prozeduren und Kriterien bei Arbeitsunfähigkeit von Funktionären, also muss er auch für die Ausfälle aufkommen, die nach seinen Maßstäben bestimmt werden, und nicht die Arbeitskollegen dieser Teilinvaliden! Diese Logik muss ein für allemal klargestellt werden.

Dem gegenüber respektieren wir die Haltung des Präsidiums, wonach man den Weg von Kürzungen der Dienstleistung nicht beschreiten will. Eine Abkehr vom Viertelstundentakt z.B. im Monat August wird derzeit klar abgelehnt. Die Logik des Abbaus

könnte zu schnell zu falschen Lösungen führen und zu einer Gewohnheit werden.

Der Präsident des TICE, Will Hoffmann, hat den Ruf eines gewieften Finanzjongleurs. Aber den hatten die griechischen Finanzminister auch. Mit Hinhalten und Hinauszögern kann man wohl Zeit gewinnen oder mal Bilanz verschönern, letztlich werden die nackten Zahlen und knallharten Fakten trotzdem durchdringen. Es ist eine Tatsache dass man beim TICE seit Jahren eigentlich auf „Pump“ fährt. Der erfolgte Ausbau zum Viertelstundentakt und die Gewährleistung des heutigen Fahrplanes, sind nur dank der bewussten Infragestellung der 40 Stundenwoche und der gesetzlichen Urlaubsansprüche der Fahrer möglich. Ansonsten würden täglich dutzende Fahrten ausfallen.

Was als begrenzte „Streckung“ der legalen Möglichkeiten begann, hat zu einer Dynamik geführt die irgendwann völlig aus dem Rahmen driften wird. Genau wie in der Privatwirtschaft, wird der Rückgriff auf extra-legale Ressourcen immer mehr zu einem festen Bestandteil des Systems, ohne die ein normales Funktionieren dann nicht mehr möglich sein wird.

Die Haltung der Personalvertretung

Der Betrieb steht also mit fast 9.000 Urlaubstagen bei seinem Personal in der Kreide. Während die Arbeitslosenrate die 6% überschritten hat und Luxemburg noch immer zu den reichsten EU Staaten zählt, wird bei sozialen Errungenschaften, den Urlaubsansprüchen und Ruhetagen der Schaffenden Leute gespart. Eigentlich eine Unverschämtheit. Vor einigen Wochen hat unser Staat erneut 800 Mio. Euro ausgeben um Griechenland vor dem Bankrott zu bewahren, nachdem er 2008 schon 7,5 Milliarden Euro für die Rettung privater Banken zahlte. Mit 150 Mio. Euro be-

teiligt er sich an einem militärischen Großraumflugzeug das Luxemburg so wenig braucht wie die 600 000 Impfdosen gegen die Grippe A(H1N1) die jetzt vergammeln. Die Beschaffung des e-go System kostete die Steuerzahler immerhin 17 Millionen Euro, mit dem bekannten Resultat das wir im Bus jeden Tag vor Augen haben. Den Trambahnern aber das zuzugestehen, auf das sie laut bestehendem Recht Anspruch haben, dazu reicht das Geld anscheinend nicht. Traurig aber wahr. Dabei sind die Probleme allgemein bekannt und mit gutem Willen absolut zu beheben. Zählen wir die Problempunkte nochmals auf die im Fahreffektiv den kleinen Unterschied zwischen Anspruch und Wirklichkeit ausmachen:

- Einige Reserven wurden nie als Fahrer ersetzt! Natürlich entspricht die Schaffung von 4 festen Späteservepositionen absolut dem gewachsenen Arbeitsvolumen. Ohne ihre Arbeit ist ein reibungsloser Rangierdienst am Escher Bahnhof oder eine ordentliche Busverteilung nicht mehr machbar. Aber diese 4 Posten fehlen hinter dem Steuer und müssen entsprechend ersetzt werden.

- Ebenso gibt es fahruntaugliche Kollegen die aus gesundheitlichen Gründen, auf unabsehbare Zeit keine Busse mehr fahren können. Diese Kollegen müssten unbedingt durch Neueinstellungen ersetzt werden. Würden sie in 6 oder 12 Monaten erneut fahren dürfen, dann könnte ihr Ersatz problemlos die Posten der nächsten Pensionäre einnehmen. Dem Betrieb entstünden dadurch nicht die geringsten Kosten.

- Auch die verminderte Lenkzeit von Teilinvaliden muss berücksichtigt werden. Kollegen die laut Médecin du travail nur mehr 50% der normalen Arbeitszeit fahren dürfen, müssen entsprechend der Summe der verlorenen Lenkzeit ersetzt werden.

- Letztendlich muss jede Verzögerung bei den beschlossenen Einstellungen mit in die Rechnung einbezogen werden. Kommt eine Ersatzmannschaft erst mit 10 Monaten Verspätung hinters Lenkrad, hat dies wie das Jahr 2009 beispielhaft zeigte, katastrophale Auswirkungen auf das Urlaubskonto.

- Die Tatsache dass einige Kollegen mit fast 1000 Stunden auf dem Urlaubskonto in das letzte Arbeitsjahr vor der Pensionierung eintreten, hat zur Folge dass sie schon Monate vor der offiziellen Pensionierung ihren wohlverdienten Urlaub einfahren und mit durchgenommen werden müssen. Auch diese Realität muss berücksichtigt werden.

Fazit...

Als Ergebnis der gemeinsamen Berechnung von Fahrdienstleitung und Personalvertretung ist die Festlegung der durchschnittlichen Produktivität pro Fahrer auf 180 Schichten im Jahr, die Zahl der zu leistenden Schichten auf 41 324, sowie von 5580 Zusatzschichten, die zusammen eine Gesamtzahl von 46904 Schichten ergeben, die der Fahrdienst des TICE pro Jahr leisten muss. So weit ist alles in Ordnung. Bleibt nun die Frage nach der Miteinbeziehung der fahruntauglichen Fahrer und Teilinvaliden sowie der neu geschaffenen Surveillant/Reserven! Ohne deren entsprechenden Ersatz, ist keine spürbare Verbesserung betreffend dem Personalmangel im Fahrdienst erkennbar. Unsere Personalvertreter sind darüber in Verhandlungen mit der Fahrdienstleitung und wir werden alles Mögliche tun um „Nägel mit Köpfen“ zu erreichen. Die besten Konflikte sind jene, die man noch vor der heißen Phase einvernehmlich lösen kann. In dieser Frage werden die Kollegen der Betriebssektion TICE des Landesverbandes sich auf jeden Fall konsequent bleiben und nicht nachgeben.

Alain Sertic

Wachablösung an der Spitze des Sektors

Nachdem Sektor-Präsident Josy Konz am 19. April erklärt hatte, sein Mandat als Präsident des Sektors am kommenden 28. Juni (Tag der Konferenz) nicht mehr zu erneuern, erklärte sich Kamerad Nico Wennmacher in der Vorstandssitzung vom 07. Juni bereit, diese Verantwortung zu übernehmen.

Wie in ihrer Sitzung vom 19. April, erklärten sich die 15 anwesenden Vorstandsmitglieder solidarisch, den Wunschkandidaten ihres Noch-Präsidenten zu unterstützen. Letzterer hält den langjährigen Verbandspräsident Nico Wennmacher (Jahrgang 47) für den bestmöglichen Kandidaten für seine Nachfolge und für

einen hochqualifizierten Vertreter der Pensionierten in der Verbandsleitung. Darüber hinaus vertritt Nico Wennmacher bereits seit dem 1. Juli 2009 die CFL-Pensionierten in der neuen Salariatskammer.

Dann berichtete er über die wichtigsten, im Laufe der Monate April und Mai innerhalb und außerhalb des Landesverbandes, behandelten Probleme und Aktivitäten:

Verbandsrat vom 20. April

Der Verbandsrat war wegen der am selben Morgen stattgefundenen 3. Verhandlungsrunde der „Nationalen Tripartite“ zu einer Vorständekonferenz ausgeweitet worden. Zu dem Zeitpunkt war noch nicht vorauszusehen, dass die Tripartite am 27. April ohne Resultat platzen würde. Einhellig bekundete die Vorstandskonferenz den Willen des LV, sich gemeinsam mit den anderen Gewerkschaften konsequent gegen den Sozialabbau zu wehren, den Regierung und Patronat einfordern. Die vom Finanzminister vorgetragenen Vorschläge (oder Pisten?) sind fast allesamt dazu angetan, die Schaffenden für eine Finanz- und Wirtschaftskrise zahlen zu lassen, die sie ganz sicher nicht verschuldet haben.

Generalversammlung der AÖT

Am 26. April fand die diesjährige Generalversammlung der AÖT (Aktion öffentlicher Transport) unter der Leitung von Kam. Remo Bartocci (LV) statt. U.a. unterstützt diese Organisation, die sich für die Weiterentwicklung des öffentlichen Transportes einsetzt, den Bau einer Trambahn für die Stadt Luxemburg und die Anbindung des „Kirchberg“ via Findel an das klassische CFL-Netz.

1. Maifeier im Casino syndical

Am Morgen des 1. Mai hatte der FNCTTFEL-Landesverband erfolgreich zu seiner traditionellen 1. Maifeier im großen Festsaal des Casino syndical mit anschließendem Umzug durch die Straßen von Bonneweg zum „Centre culturel“ eingeladen. In seiner Ansprache gab sich Verbandspräsident Guy Greivelding recht kämpferisch und schwor die anwesenden Militanten auf einen längeren Sozialkampf gegen die Sparmassnahmen der Regierung ein.

Erklärung zur Lage der Nation

Am 05. Mai ließ Premierminister J.Cl. Juncker in seiner Erklärung zur Lage der Nation vor den Abgeordneten die Katze aus dem Sack und kündigte gleich einen ganzen Sack voll an Sparmaßnahmen und Steuererhöhungen zu Lasten der Schaffenden, der Konsumenten und der Familien an.

Verbandsrat vom 10. Mai

Der Verbandsrat musste feststellen, dass, auch wenn die Index-Frage nach dem Widerstand der LSAP-Minister abgekoppelt wurde und somit eine Regierungskrise vermieden werden konnte, noch lange nicht Entwarnung angesagt ist. Das Maßnahmenpaket der Regierung ist auch so nicht für die Gewerkschaften annehmbar. Die gewerkschaftliche Einheitsfront vom 16. Mai 2009 hatte unter dem Slogan „Mir bezuelen nêt fir är Kris“ genau diesen Sozialabbau von vorne herein abgelehnt. Diese Einheitsfront der Schaffenden muss erhalten und gestärkt werden, ansonsten Regierung und Patronat demnächst alle Dämme zum Schutz der Beschäftigten, der Pensionierten, der Konsumenten und der Familien einreißen werden.

Des Weiteren nahm der Verbandsrat die Jahresabrechnung 2009 der Organisation FNCTTFEL-Landesverband sowie das Budget für 2010 an und ratifizierte mehrere Abänderungsvorschläge zu den Verbandsstatuten, damit der Kongress am 23. Oktober hierüber endgültig entscheiden kann. Auch verabschiedete er eine Resolution über genossenschaftliche Angelegenheiten, in der u.a. eine Neufassung der Statuten des Genossenschaftsbundes gefordert wird.

Generalversammlung der „Mutuelle de la FNCTTFEL“

Die am 11. Mai unter dem Vorsitz von Kam. René Bleser stattgefundene ord. Generalversammlung der „Mutuelle de la FNCTTFEL“ nahm die Endabrechnung 2009 mit einem positiven Resultat von 5.025 Euro an. Im vergangenen Jahr zählte die Mutuelle 6.476 effektive Mitglieder und 37 Ehrenmitglieder. 1.352 davon waren Mitglieder der CMCM. Leider waren 117 Sterbefälle zu beklagen. Nach der Demission der Sekretärin/Kassiererin Gaby Birtz hat der Vorstand Chris Bettel, Teilangestellte in der

Verbandskasse, mit dieser Aufgabe betraut.

Kongress der CMCM

Am 15. Mai tagte der Kongress der CMCM (Caisse médico-chirurgicale mutualiste), der u.a. eine Beitragserhöhung im „régime commun“ von 19 Euro beschloss, da hier im Vorjahr ein Defizit von 1,4 Mio. Euro eingefahren wurde.

Protestpiquet vor dem Ministerium der FP

Frühmorgens am 19. Mai versammelten sich mehrere Militanten des LV vor dem Ministerium der Öffentlichen Funktion in der Freiheitsavenue, um ihren Unmut über die Fehlentwicklung bei der überfälligen Gehälterrevision und die Verschleppung der Gehälterverhandlungen zum Ausdruck zu bringen. Als 1. Erfolg kann man die vom zuständigen Minister François Biltgen anberaumte Unterredung am 15. Juni bewerten.

2e Journée de la Sécurité

Am 19. Mai wurde in Bad Mondorf der 2. Sicherheitstag innerhalb der CFL-Gruppe abgehalten, wobei auch eine Charta gegen „Mobbing“ zwischen der CFL-Generaldirektion und den Gewerkschaften unterzeichnet wurde.

Protest der Lastwagenfahrer in Schengen

Am Morgen des 27. Mai protestierten in Schengen die Lastwagenfahrer mit ihren Gewerkschaften im Rahmen einer von der ETF initiierten Protestorganisation gegen die geplante Abänderung, lies Verschlechterung der Europäischen Arbeitszeitrichtlinie. Der Protest wurde am nachfolgenden Tag in Brüssel weitergeführt. Dem Sozialdumping durch sog. „Scheinselbstständige“ muss Einhalt geboten werden. Das Europäische Parlament übernahm mehrheitlich die Position der europäischen Transportgewerkschaften.

Strecke Noertzingen-Rümelingen

Am 03. Juni hat die Verbandsleitung via Pressemitteilung gegen die beabsichtigte Schließung der Strecke Noertzingen-Rümelingen für den Personenverkehr Protest eingelegt.

Dieser Protest wird dem Nachhaltigkeitsminister Claude Wiseler in der von ihm für den 16. Juni einberaumten Unterredung lautstark vorgetragen.

(Fortsetzung nächste Nummer)
Sektorpräsident,
Josy Konz



Kandidaturerklärung für den Sektor-Vorstand und den Verbandsrat

Durch Ankreuzen im entsprechenden Kästchen stellt Unterzeichner seine Kandidatur für einen oder für mehr als einen der nachfolgenden Posten.

Letzter Termin: Die Kandidaturerklärungen müssen spätestens um 18 Uhr am Freitag, den 25. Juni zu Händen der Präsidentin der Kontrollkommission sein.

Die eigentlichen Wahlgeschäfte auf der Sektor-Konferenz vom 28. Juni werden von den Mitgliedern der Kontrollkommission ausgeführt (ART. 101 und 95).

1) Vorstand des Sektors Pensionierte (ART. 78)

- a) Präsident/in
- b) Vizepräsident/in
- c) Sekretär/in
- d) Kassierer/in
- e) beigeordneter Sekretär/in
- f) Mitglied des Vorstandes

2) Mitglied des Verbandsrates (ART. 95)

„Der Sektor Pensionierte hat aber nur Anrecht auf 9 Vertreter/innen. 6 dieser Vertreter/innen müssen pensionierte Eisenbahner oder Eisenbahnerwitwen

sein. Jeder Sektor muss durch mindestens ein Mitglied im Verbandsrat vertreten sein.“

Gemäß ART. 36 ist der/die Präsident/in des Sektors Pensionierte vom Mandat her Mitglied der Verbandsleitung und somit automatisch Mitglied des Verbandsrates (ART. 27a).

Name und Vorname:

.....

.....

Geburtsdatum:

.....

Adresse:

.....

.....

PLZ und Wohnort:

.....

Früherer Arbeitgeber:

CFL, Staat, Gemeinde, Privatsektor (Unzutreffendes streichen)

Datum der Kandidatur:

.....

Unterschrift:

.....

Kandidaturerklärung für die Kontrollkommission

Durch Ankreuzen im entsprechenden Kästchen stellt Unterzeichner seine Kandidatur für einen Posten in der Kontrollkommission des Landesverbandes.

Letzter Termin: Die Kandidaturerklärung muss spätestens um 18 Uhr am Freitag, den 25. Juni zu Händen des Generalsekretärs sein.

Die eigentlichen Wahlgeschäfte auf der Sektor-Konferenz vom 28. Juni werden von einer neutralen Wahlkommission ausgeführt (ART. 97 (2)).

Mitglied der Kontrollkommission (ART. 42)

„Die Kontrollkommission setzt sich zusammen aus:

- a)
- b) 2 Mitgliedern des Sektors Pensionierte
- c)

Achtung !!! Gemäß ART. 44 ist das Amt eines Mitgliedes der Kontrollkommission unvereinbar mit demjenigen eines Mitgliedes

- a) des Verbandsrates
- b) des Vorstandes eines Sektor,
- c) des Vorstandes und der Aufsichtskommission einer Vereinigung
- d) des Vorstandes einer wirtschaftlichen Einrichtung des Landesverbandes

Name und Vorname:

.....

.....

Geburtsdatum:

.....

Adresse:

.....

.....

PLZ und Wohnort:

.....

Früherer Arbeitgeber:

CFL Staat, Gemeinde, Privatsektor (Unzutreffendes streichen)

Datum der Kandidatur:

.....

Unterschrift:

.....

Montag, den 28. Juni 2010

Statutarische Konferenz

Werte Kameradin, werter Kamerad! Hiermit bist du freundschaftlich eingeladen, an der statutarischen Konferenz deines Sektors teilzunehmen, welche stattfindet im Festsaal des „Casino Syndical“ in Bonneweg am Montag, den 28. Juni 2010 um 14.30 Uhr.

Tagesordnung

- Begrüßung durch den Sektor-Präsidenten Josy Konz
- Tätigkeitsbericht vorgetragen vom Sekretär René Bleser
- Kassenbericht vorgetragen vom Kassierer Marcel Arendt
- Stellungnahme der Kontrollkommission des Landesverbandes
- Diskussion der Berichte und Entlastung des Kassierers
- Neuwahlen für den Sektor-Vorstand:
 - Präsident des Sektors
 - Vizepräsident
 - Sekretär
 - Kassierer
 - beigeordneter Sekretär
 - mehrere Beisitzende

- Wahl von 9 Delegierten des Sektors im Verbandsrat
- Wahl von 2 Vertretern des Sektors in der Kontrollkommission

N.B: Zu 6) – 8) bitte eines der beiden nebenstehenden Formulare ausfüllen und an die vorgegebene Adresse schicken, so dass die Kandidatur vor 18 Uhr am 25. Juni im Verbandssekretariat ankommt!

- Programm für das laufende Jahr
- Ansprache des Verbandspräsidenten Guy Greivelding
- Politisches Statement von Minister Mars Di Bartolomeo
- Vorstellung und Verabschiedung einer Tagesungsresolution
- Schlusswort des neugewählten Sektor-Präsidenten
- Geselliges Beisammensein bei einem guten Pöttchen!

In der Hoffnung, recht viele Teilnehmer/innen begrüßen zu können, verbleibt in

Freundschaft und Solidarität
der **Sektor-Vorstand**

Eisenbahnstrecke Noertzingen – Rümelingen vor dem Aus?

(Schluss von Seite 4)

Dies arrangierte dennoch wohl mehr die Einwohner aus Fenningen und Huncheringen, welche von da ab eine Steigerung des Angebotes erfuhren. Leider war die Linie nicht richtig getaktet, da mitten im Laufe des Tages ein Wechsel von der vollen zur halben Stunde erfolgte.

Weitere Pläne zur Förderung der Schiene im Kayltal gab es dann im Projekt BTB 2002. Hier sollte Rümelingen nicht nur im Taktverkehr per Schiene an Luxemburg, aber auch über die Verbindungskurve Scheuerbusch – Brucherberg an Esch angeschlossen werden. Mit dem definitiven Aus des Projektes BTB 2002 im Jahre 1999 verschwand diese Idee in der untersten Schublade und tauchte nie wieder auf.

Die Salamitaktik im Schienentransport nahm jedoch weiter ihren Lauf. Am 1. September 2005 wurde die neue Linie 197 Luxemburg – Rümelingen – Otange eingeführt, welche ohne Halt über die Autobahn bis Kayl fährt. Diese verkehrte von Anfang an an Wochentagen im Stundentakt, selbst an Sonntagen gab es ein verringertes direktes Angebot ab Luxemburg ins Kayltal. Die Frequenz der Buslinie 197 wurde immer wieder erhöht und heute bietet sie tagsüber einen Halbstundentakt als Basis, welcher zu den Spitzenstunden auf 15 Minuten reduziert wird. Die Fahrzeit zwischen Luxemburg und Rümelingen beträgt theoretisch 26 Minuten zwischen Luxemburg – Bahnhof und Rümelingen – Bahnhof und ist somit etwa gleich lang wie eine Bahnfahrt mit Umsteigen in Noertzingen.

Ab dem 1. September besteht und an Samstagen und Sonn- und Feiertagen keine direkte Verbindung mehr zwischen den Gemeinden Bettemburg, Kayl und Tetingen. Anlässlich einer Pressekonferenz vor der Einführung der neuen Buslinie 197 und die Neuorientierung der ehemaligen Linie 307 nach Esch hatten der Landesverband und die AÖT auf einer Pressekonferenz auf die Gefahren einer totalen Aufgabe des Schienentransportes zu Gun-



sten der neuen Parallelverbindung auf der Straße hingewiesen.

Im Frühling 2008 erfolgte ein weiterer Versuch, das Angebot auf der Schiene im Kayltal zu reduzieren. Zur Fahrplananpassung im März sollten am Morgen zwei Verbindungen von Rümelingen (eine Umsteigerverbindung und ein direkter Zug) ersatzlos gestrichen werden und waren bereits in den Fahrplanunterlagen verschwunden. Nur dem Einsatz des damaligen Transportministers Lucien Lux war es zu verdanken, dass die Züge nicht gestrichen wurden und bis heute weiter verkehren.

Bei dem Angebot auf der Straße kannte die neue Buslinie, welche von den Unternehmen Siedler-Thill und Frisch betrieben wird, schnell den nötigen Erfolg und wird heute nach Aussagen des Verantwortlichen für den RGT-Bereich täglich von etwa 1.300 bis 1.400 Reisenden benutzt.

Mit solchen Angeboten kann die Bahn nicht mithalten. Es gibt am Morgen lediglich zwei direkte Verbindungen nach Luxemburg sowie eine Umsteigerverbindung. Abends nach 19.30 Uhr erfolgt die dritte Direktverbindung zwischen Rümelingen und Luxemburg, welche als Rücklauf des Triebwagens, der den ganzen Nachmittag durchs Kayltal pendelt ist, dient. Zwischen 12.30 Uhr und 15.39 Uhr wird augenblicklich ein Stundentakt zwischen Luxemburg und Rümelingen mit Umsteigen in Noertzingen angeboten, ab 16.39 Uhr bis

19.09 Uhr besteht ein Halbstundentakt. Der Halbstundentakt macht aber eine anständige Verbindung in der Gegenrichtung ab Rümelingen unmöglich, da der Zug zu den Minuten 03 und 33 in Noertzingen ankommt, die Regionalbahn in Richtung Luxemburg aber bereits zu den Minuten 55 und 25 abgefahren ist. Ein Anschluss ist heute leider unmöglich zu realisieren, da erstens die Fahrzeit es nicht erlaubt und zweitens heute der Einsatz eines zweiten Triebwagens wegen fehlender Infrastrukturen unmöglich ist.

Nun will der Minister aus rein finanziellen Überlegungen kurz- bis mittelfristig einen Schlussstrich unter 150 Jahre Reisezugverkehr im Kayltal ziehen. Gewiss lassen die Zahlen nüchtern betrachtet diese Entscheidung als gerechtfertigt erscheinen, doch gilt es zu bedenken:

- Die Eisenbahnstrecke im Kayltal ist, was den Reisezugverkehr betrifft, lange auf ihrem Niveau vor 1998 stehen geblieben, was das Angebot betrifft.
- Der einzige direkte Zug am Abend wurde abgeschafft und somit fehlen direkte Züge zwischen Luxemburg und Rümelingen; zumal nach Feierabend beschwerten sich viele Kunden über den langen Weg zwischen dem ankommenden Zug aus Luxemburg und dem Anschlusszug aus Luxemburg.
- Fehlende Bahnsteiginfrastrukturen verhindern den Einsatz eines zweiten Triebwagens im Kayltal und somit die Möglichkeit eines Halbstundentaktes

auch ab Noertzingen in Richtung Luxemburg.

- Durch die Einführung einer parallelen Busverbindung mit der Linie 197 wurden der Bahn bewusst Kunden abgezogen.
- Die Aufgabe des Teilstückes nach Rümelingen-Oettingen und die anschließende Urbanisierung der ehemaligen Bahnhofsanlagen verhindert eine Verlängerung ins französische Ottange und somit die Möglichkeit, genau wie in Volmerangeles-Mines und Audun-le-Tiche Grenzgänger bereits früher abzuholen.
- Die Bahnstrecke ins Kayltal wurde in den neunziger Jahren komplett erneuert; im Jahr 2009 wurden sowohl die Weiche am Brucherberg sowie der Bahnsteig in Tetingen instand gesetzt.
- Durch die Abschaffung des Reisezugverkehrs wird die Bahnstrecke ins Kayltal nicht überflüssig. Der Anschluss der Intermoselle im Langgrund wird noch täglich von drei Zugpaaren bedient; die Firma Kihn in Rümelingen, welche für fast alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber Weichen herstellt, wird ebenfalls täglich von mindestens einem Zugpaar angefahren.

In den Zeiten des Klimawandels wird heute gerne auf die Wichtigkeit des öffentlichen Transportes hingewiesen und Politiker werden nicht müde, auf dessen Organisation hinzuweisen. Die Schiene, sprich die Eisenbahn, stellt das Rückgrat dar, Busse und Straßenbahnen übernehmen die Rolle des Feinverteilers. Im Kayltal soll nun gerade dieses Rückgrat kurzfristig aus rein finanziellen Überlegungen entfernt werden obwohl dies sich oft nach Jahren als Fehlentscheidung herausstellt.

Als bestes Beispiel könnte man die Stilllegung der Bahnlinie Wiltz – Bastogne im Jahre 1967 nennen. Diese Linie war die erste, welche abgeschafft wurde und wäre heute die einzige, nach dem der Bahnhof von Bastogne heute seit 1993 keinen Zugverkehr mehr hat, welche sich bedingt durch den Wechsel im Arbeitsstellenangebot, „rechnen“

würde. Hätte man in den achtziger Jahren den Bestrebungen der Hüttenindustrie nachgegeben, die jetzige Strecke Esch – Differdingen aufzugeben, wäre sicherlich der Anschluss der heutigen Industriebrachen auf Belval nach ihrer Umwandlung in ein Schul-, Einkaufs- und Wohnzentrum erschwert, wenn nicht ein Ding der Unmöglichkeit gewesen.

Im Kayltal wird heute noch viel gebaut. So entsteht in Kayl in Bahnhofsnähe eine erste neue Wohnsiedlung; entlang der Bahnstrecke zwischen Kayl und Tetingen besteht die Möglichkeit zur Schaffung weiterer Wohnung, welche alle in einem Einzugsbereich von 10 bis 15 Gehminuten zu einem Bahnhof liegen. Will man dieses Potential vernachlässigen?

Gewiss fehlen heute die Kapazitäten zwischen Bettemburg und Luxemburg um zusätzliche direkte Züge aus dem Kayltal anzubieten. Aber die neue Bahnstrecke aus dem Süden parallel zur Autobahn A3 soll weiterhin prioritär gebaut werden und somit sollen zusätzliche Verbindungen zwischen Bettemburg und der Hauptstadt möglich werden. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die Idee, den Personenverkehr im Kayltal aufzugeben, nicht einmal bis zur Fertigstellung dieser Neubaustrecke zurückgestellt werden sollte, um die Auslastung eventueller direkter Züge zwischen der Hauptstadt und Rümelingen zu prüfen.

Unter all diesen Vorgaben sollte man von einer voreiligen Aufgabe des Personenverkehrs auf der Schiene im Kayltal absehen und sich nicht nur von den kurzfristig eingesparten Geldsummen leiten lassen. Im Eisenbahnbereich gibt es viele abgeschaffte Strecken, von denen man heute sagt: „... hätte man damals nicht ...“. Also, anstatt die Bahnlinie Noertzingen – Rümelingen schnell totzurechnen sollte man zuerst untersuchen, wie sie attraktiver und kundengerechter gestaltet werden kann. Und auch die Idee, vielleicht einmal Züge ab Esch ins Kayltal zu schicken, sollte man dabei nicht direkt als Hirngespinnst abstempeln.

Text & Foto: **René Birgen**

125 Jahre belgische Küstenstraßenbahn

Ob als Einheimischer, Tourist, Geschäftsmann oder Eisenbahnfan, die Küstenstraßenbahn an der belgischen Nordseeküste ist ein einmaliges Erlebnis. Tag für Tag reisen Leute aller Natur mit der Tram von „De Lijn“. Seit 125 Jahren fährt sie nun entlang des Küstenstreifens.

Auf einer Länge von 67km fährt „De Lijn“ mit der Tram. Die Straßenbahn verbindet somit die niederländische Grenze (bei Knokke-Heist) mit der französischen Grenze (bei De Panne). Dazwischen liegen viele Stationen an malerischen Orten und Stränden. Keine Station ist wie die andere. Als Reisender der Tram ist man begeistert von der vielfältigen Abwechslung einer Fahrt, sogar dann wenn man nur 2 oder 3 Stationen mitfährt. Langweilig wird es nie. Ob entlang der Strände, durch die Einkaufsstraßen der kleinen Touristenstädte oder gar durch kleine Häfen, jede Fahrt ist einmalig und begeistert immer wieder von neuem.

So ist es nicht verwunderlich, dass heute jährlich 13 Millionen Menschen mit der Straßenbahn von A nach B befördert werden. Schnell merkt man, dass es keinen Sinn hat das Auto zu bewe-

gen, denn mit der Tram ist man eh schneller am Ziel. Alleine in der Hauptsaison wenn viele Touristen an der belgischen Küste Urlaub machen transportiert man im Durchschnitt 61.000 Fahrgäste pro Tag. In den Wintermonaten sind es umso weniger Leute, weil die Küste dann eher leer ist was den Tourismus angeht. Die hohen Fahrgastzahlen sind auch dadurch bedingt, dass Menschen über 65 Jahre kostenlos mitfahren können.

Die hohe Frequenz des Taktes ist ein großer Vorteil zur Benutzung und Förderung des öffentlichen Transportes. Jede 15 Minuten fährt eine Tram, was beim Verpassen der einen keine Menschenseele böse stimmt, sondern dazu verlockt die Umgebung zu beobachten oder zu erkunden und dann mit der nächsten Straßenbahn weiter zu fahren.

Der eigenartige Sound einer solchen Straßenbahn fällt jedem Reisenden sofort auf. Es ist kein Rattern und kein Stottern, sondern unbeschreiblich wie elegant und trotzdem manchmal abrupt sich die Tram über die Gleise bewegt. Auch wenn man öfters gut durchgerüttelt wird, so nehmen die Fahrgäste das eher gelassen und genießen ihre Fahrt.

An der belgischen Küste war man sich sehr schnell bewusst, dass eine Küstenstraßenbahn ein wichtiges Element des Tourismus sei. Viele Hotelbesitzer waren erfreut über den ständigen Ausbau der Route. Schon Ende des 19. Jahrhunderts war man sich der Problematik bewusst und verfuhr nach dem Motto „Ohne Tram keine Touristen“. Nun, heute ist man sehr zufrieden mit dem blühenden Geschäft mit der Straßenbahn und das aus gutem Grund, denn so manchem Fahrgast wird aufgefallen sein, dass die Tram nie leer fährt, sondern stets sehr gut gefüllt (manchmal sogar überfüllt) ist. Dies ist aber nie von langer Dauer, denn in einem permanenten Rhythmus steigen Leute zu und andere aus. Für viele Urlauber zum Beispiel bleibt die Straßenbahn der ideale Zubringerdienst zum Hotel. Sehr viele Leute kommen am Bahnhof Ostende an und fahren dann mit der Küstentram auf die gewünschte Destination, denn wenn man die Situation genauer betrachtet, dann liegen die Haltestellen nie weit von einem Hotel entfernt, oder die Hotels nicht weit von einer Haltestelle entfernt, wie man es nehmen möchte. Doch nicht nur Urlauber benutzen die Tram, sondern auch

viele Anwohner und Dienstreisende, sonst wäre der Erfolg wohl gescheitert.

Die Preise sind ein weiteres Argument zur Nutzung dieses wunderbaren Transportmittels. 10 € zahlt man für eine 3-Tages-Karte, 15 € für eine 5-Tage-Karte. Ist man 6-24 Jahre alt so erhält man einen Monatspass für 21,40 €, ein „Omnipass“ für Leute zwischen 25 und 59 Jahren kostet 27,50 € für einen Monat (216 € für ein Jahr), für Kunden von 60-64 Jahr hingegen sind es 24,10 € für einen Monat (187 € für ein Jahr). Wie gehabt, Leute ab 65 Jahren fahren umsonst. Es lohnt sich also kaum die einzelnen Fahrkarten zu zahlen bei der man 1,20 € pro Zone zahlt. Man hat es deutlich gelernt mit dem öffentlichen Transport umzugehen und die Preise so zu halten, dass jeder es sich leisten kann mitzufahren.

Des großen Erfolges wegen macht man sich Gedanken über den Ausbau des Netzes. So ist man dabei Pläne zu schmieden um mit der Straßenbahn ins Landesinnere zu fahren. Eine Strecke nach Veurne ist in einer primären Analysenphase. Aber auch die Linien Zeebrugge-Brügge und Ostende-Brügge sind in den Köpfen der Betreiber. Mal sehen ob

dieses Wunschenken auch Wirklichkeit wird!

Den belgischen Kollegen sollte man es nachmachen anstatt über 20 Jahre für Diskussionen zu vergeuden. Diskussionen, die am Ende nichts weiter gebracht haben als eine weitere Verzögerung bis 2014. Zwischen 2014 und 2016 wird „De Lijn“ 66 neue Straßenbahnen in Betrieb nehmen. Als Zeitplan für die Inbetriebnahme der Strecken ins Inland wurde sich die Zeitspanne von 2015-2020 gesetzt. Somit sind die belgischen Kollegen uns einen deutlichen Schritt voraus! Während die an Ausbau der Strecke denken, haben wir nicht mal den ersten Spatenstich zum Bau der nationalen (langersehnten) Tram vorgenommen. Die 125 Jahre „De Lijn“ sind also keine „histoire belge“, sondern ein glatter Erfolg. Diesmal ist es also an den Belgiern sich über uns Luxemburger lustig zu machen.

Na dann: gelukkige verjaardag „De Lijn“! (Alles Gute zum Geburtstag „De Lijn“!)

Quellen:

- Die Küstenstraßenbahn (De Lijn/Lannoo)
- www.delijn.be

Frank Gilbertz

FNCTTFEL-Jugendpräsident

Blühende Finanzen?

„Wie einer ist, so ist sein Gott;
Darum ward Gott so oft zum Spott.“

Johann Wolfgang von Goethe
(1749 – 1832)



Entrüstung, Empörung. Weil man sich ungerecht angegriffen fühlt. Weil man sich verspottet fühlt. Weil man sich viel zu stark im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion wiederfindet. Was man unter anderen, umgekehrten, sprich positiven Umständen selbstredend mehr als genießen würde, doch die Umstände, sie sind nicht so - frei nach Brecht. Leider oder doch nicht?

Er, Goethe, war kein Freund der aktuell vieldiskutierten Kleriker, er, der mit Kirche und Kirchengeschichte nichts zu tun haben wollte, Zitat: „Mit Kirchengeschichte, was hab' ich zu schaffen? Ich sehe weiter nichts als Pfaffen.“ Die ganze Kirchengeschichte war für ihn nichts weiter als ein Mischmasch von Irrtum und Gewalt. Vom Theater der Pfaffen und den kirchlichen Zeremonien war er, wie er sagte, „übel erbaut.“ „Die Kirche hat einen guten Magen, hat ganze Länder aufgefressen und doch nie sich übergessen. Die Kirch' (...) kann ungerechtes gut verdauen.“ Ferner stellte Goethe unmissverständlich fest, was wohl auch heuer (leider) seine Richtigkeit hat, nämlich: „Unsterblich ist die Pfaffenlist.“

Was würde er wohl von dem aktuell inszenierten Trauerspiel der Catholica halten, eine Institution, ein Machtapparat katholische Kirche, die sich in einer tiefen Krise befindet und der trotz massiver Kritik und täglicher Kirchengeschichte wohl wenig passieren wird? Oder täuscht man sich doch? Immerhin ein Irrtum, der sehr zu begrüßen wäre.

Filiale Marienland. Die Gewissensfrage, die sich auch die Führungsriege der inländischen Machtzentrale dieser Marienlandstaatsinstitution katholische Kirche stellen müsste, nimmt einen, wie immer, heuchlerisch-hypokritischen Stellenwert ein. Die mehr als zweifelhaften Stellungen des Bedauerns und der

(auch noch tolerierten) Form der internen Ermittlungen einer „Kontaktstelle für die Opfer“ sexueller und sonstiger Gewalt „ehrenhafter“ pfäffisch-katholischer Würdenträger, ein Gebilde mit darüber hinaus zumindest bedenkllicher personeller Besetzung, tragen insgesamt sehr wenig zur effektiven Glaubwürdigkeit der staatlichen Glaubensgemeinschaft ebendieses Marienlandes bei. Man kann angesichts dieser Farce doch wirklich nur den Kopf schütteln, wohlweisend, was dieser Glaubensverein sich in diesem Lande (und auch noch im 21ten Jahrhundert!) so alles erlauben kann. Dass der Durchschnittsbürger am Althergebrachten hängt und auch heute scheinbar immer noch die einfältigsten und die unwahrscheinlichsten Dinge der Welt glaubt und zwar nur deshalb, weil man sie eben schon seit jeher glaubt, ist wohl die beste Beschreibung der Denk- und Handlungsweise scheinbar immer noch naiver Marienländer, die dieser Institution Kirche völlig kritiklos und alles schluckend, was ihnen gepredigt wird, immer noch ihr Vertrauen entgegenbringen.

Und dann eine völlig andere Fragestellung in aktuellem Krisenkontext. Eine Frage, die niemand in verantwortlicher Position öffentlich stellt, die völlig ignoriert wird, eben weil sie im Marienland mitnichten gestellt werden darf: besteht nun die heutige Religion, die katholische (aber nicht nur die!) in der Geldwer-

dung Gottes oder in die Gottwerdung des Geldes? Anders ausgedrückt, als Gretchenfrage und um noch einmal auf Goethe zurückzukommen: „Pfaffe, nun sag, wie hast Du's mit dem Gelde?“ Denn die Originalfrage braucht man diesen Herrschaften wohl nicht zu stellen...

Doch die blühenden Finanzen des Klerus werden umhüllt von einem Mantel des Schweigens. Keine parlamentarischen Anfragen sonst so eifriger, nach außen kritischer Abgeordneter, keine öffentliche und nicht einmal vorsichtig formulierte Kritik der eigentlich im Interesse der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes gegenüber loyal zu handelnden verpflichteter Volksvertreterinnen- und Vertretern, nichts...

Courage, besser Zivilcourage, inexistent. Die Finanzen und der Besitz der Catholica und der anderen, wenn auch eher marginalen Glaubensgemeinschaften, sind sakrosankt, unantastbar. Ein Skandal besonders dann, wenn wie heuer Sparen, verschlimmert von eindeutigen Maßnahmen des real existierenden Sozialabbaus angesagt ist. Wie leicht wären doch die Finanzlöcher des Staatsbudgets zu stopfen, wenn man das Kapital der geldgeilen Heuchler katholischer Spezies endlich im Interesse des völlig schuldlos dem mit den Konsequenzen einer Wirtschafts- und Finanzkrise, gefolgt von einer evidenten Sozialkrise, konfrontierten steuerzahlenden Wahlvolkes, also im eigentlichen Interesse aller, staatlich verordnet einziehen würde? Und so die Solidarität der Pfaffen, die seit ewigen Zeiten vom Geld der Allgemeinheit schamlos profitieren, einfordern könnte? Ein Recht der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes, die dieses Machtgebilde Staatskirche völlig ungefragt, demokratisch inexistent und intransparent, ja staatlich verordnet, mit seinen Steuergeldern finanzieren, finanzieren müssen, und nicht einmal ein Recht darauf haben zu erfahren, was diese Glaubensgemeinschaften insgesamt mit diesen ihnen völlig unrechtmäßig zugeteilten Steuergeldern so alles veranstalten! Ein tumbes Wahlvolk, das blechen

muss, das immer mehr belastet wird, das immer mehr dem Diktat des Kapitals und der ihm hörigen gewissen Politikerkaste unterliegt, Großkapitalisten, die das Credo des staatlichen Sparens ohne irgendein rechtliches Mandat mit deutlicher Aggressivität ihrer Protagonisten einfordern, die Privatisierung öffentlicher, sehr guter Dienstleistungen als Allheilmittel predigen, nur etwas nicht, die eigentlich offensichtlichste und einzig richtige Privatisierung tunlichst ignorieren: die Privatisierung der Kirchen und die Sozialisierung des Besitzes und des Kapitals jeglicher Natur ebendieser staatlich subventionierten Sektoren vorwiegend christlicher Obediensz.

Wo bleibt also der Mut der sonst so überaus gewissenhaft erscheinenden Finanzpolitiker in Krisenzeiten, die uns alle klein kriegen wollen, die Familien noch mehr belasten und diejenigen offensichtlich auch noch verschonen wollen, die ob mehr als diskutabler, gar krimineller Machenschaften eigentlich als erste soziale und solidarische Verantwortung übernehmen müssten?

In diesem Sinne zum Schluss einige historische Tatsachen mit Daten der Umwälzung, wie damals beschrieben, und zum Nachdenken empfohlen:

1789, 2. November: Verstaatlichung der Kirchengüter.

1790, 13. Februar: Aufhebung der Klöster.

19. Juni: Der Adel wird abgeschafft.

12. Juli: Mit der Zivilverfassung für den Klerus stellt die Nationalversammlung die Beziehungen zwischen Staat und Kirche auf eine neue Basis.

Sprich : Trennung von Kirche und Staat! Ohne Wenn und Aber!

Die Geschichte lehrt uns, dass die moderne Vorstellung einer Nation erst in der Französischen Revolution geschaffen wurde. Mit allen Konsequenzen!

Frank Bertemes

Petition unterzeichnen:
www.trennung.lu
(Politische Plattform Sokrates.lu – Liberté de conscience Libco)

Jahresausflug der Sektion „Staat“ nach Contern

Nach der positiven Erfahrung unserer letztjährigen SEBES-Besichtigung organisieren wir in diesem Jahr erneut einen gemeinsamen Frühjahrsausflug.

Am **Samstag, dem 3. Juli 2010** werden wir die neue zentrale Schule in Contern besichtigen, die nach modernsten ökologischen Gesichtspunkten errichtet wurde und umweltfreundlich betrieben wird. Anschließend wollen wir vor Ort gemeinsam zu Mittag essen.

Die Anreise erfolgt individuell. Treffpunkt ist um 10.00 Uhr morgens auf dem Parkplatz hinter der Sporthalle (zweite Einfahrt aus Richtung Contern kommend). Der Ausflug dauert bis ca. 14.00 Uhr.

Falls Du Interesse hast, füle den untenstehenden Zettel aus und schicke ihn an:

FNCTTFEL-Landesverband

Jeanne Schosseler /
Edmée Kirsch

63, rue de Bonnevoie

L-1260 Luxembourg

Tel.: 48 70 44-26 / -27

Fax: 48 85 25

Reservierung bis spätestens Freitag, den 25. Juni 2010.

Ich bestätige hiermit meine Teilnahme.

Name:

.....

Adresse:

.....

.....

Ortschaft:

.....

Ich werde außerdem noch

weitere Personen mitbringen.

Große Jubilarenehrung beim Landesverband

Am letzten 5. Juni organisierte der Landesverband seine alljährliche Jubilarenehrung zu Ehren seiner verdienstvollen Mitglieder, welche eine 50-, 60-, 70- und 80-jährige Mitgliedschaft aufweisen können. Mit dieser Feierstunde werden diese Mitglieder für ihre lange Treue zur Organisation, sowie für ihre Verdienste im Landesverband geehrt.

Nach der Eröffnungsrede durch den Verbandspräsidenten, Kamerad Guy GREIVELDING, wurden die Festlichkeiten durch ein Ständchen der Chorale „Albert Bousser“ und anschließend durch Musikeinlagen der Harmonie „Michel Hack“ des Landesverbandes umrahmt.

Der Höhepunkt der Feier war die Überreichung der Urkunde und eines Präsentes persönlich an jedes einzelne zu ehrende Mitglied.

In seiner Festrede erläuterte Kamerad Guy GREIVELDING den Anwesenden kurz die Haltung des Landesverbandes zur aktuellen politischen und sozialen Lage des Landes, welche heute besonders unter dem Zeichen der Wirtschaftskrise steht.

Zum Abschluss konnten alle

bei einem Gläschen und einer kalten Platte über die gemeinsame Vergangenheit im Landesverband plaudern und sich an so manche lustige Anekdoten erinnern.

Folgende Kameraden/innen wurden geehrt:

Fünfundzigjährige Mitgliedschaft:

ALTMANN Robert, ALTWIES Fernand, AREND Theo, ARENDT Aloyse, BACH-BLABL Barbara, BERCHEM Margot, BERNS Joseph-Jean, BISENIUS Alphonse, BLOCK Charles, BOCK-SCHMITZ Maddy, BOEVER Gaston, BOUR Roger, BREYER Jean-Pierre, CLOOS Nicolas, CORNET Marcel, EBERHARD-WEBER Clemence, ENGEL-WEIS Lisa Marie, FELLER Albert, FRAST Raymond, GERTEN-OE Elise, GILLEN-ZIMMER Virginie Pierrette, GRAF Arthur, GROFF Jean, HASTEDT Pierre, HOHENGARTEN André, JACOBS Joseph, JAECKELS Théophile, JEANPIERRE Raymond, KOHN Robert, KREMER Léon, KRUCHTEN Joseph, LAMESCH Alphonse, LEONARD Albert, LORSE-WEYLAND Sisy, MANDER Emile, MATGEN Edouard, MERTES Nicolas, MEYLENDER Joseph, MILLER Kurt,



Foto: Malou Eichmann

NEIS Jean, ROMMES Armand, SASSEL François, SCHMIT Jean, SCHMITZ Lucien, SCHMOETTEN Irène, SCHOLER-BRESER Thérèse, STRECKER Suzanne, WADLE Léon, WEILER Jean, WEILER-GOLDSCHMIT Alice und WOLSFELD Jean.

Sechzigjährige Mitgliedschaft:

ARENDE Jean-Nicolas, BRILLURHAUSEN Elise, DIEDERICH Je-

an, ENGLEBERT-LALLEMANG Irène, ESCH Pierre, GUDEN Roger, HAAS-HAECKN Lily, KAUFMANN-AUBERTIN Jeanne, LANNERS Aloyse, MAQUIL-HEIDERSCHIED Marie, SCHAACK Lucien, SCHMIT René, STEIN Raymond, STOOS-BAUM Anna, TERENS-GLODT Léonie, THIEL Albert, THILL Paul und ZENNER Valentin.

Siebzugjährige Mitgliedschaft:
GEORGEN-GROFF Marie und SCHEER René.

Achtzigjährige Mitgliedschaft:
LEURS-REINERT Léonie, die Gattin des verstorbenen Kameraden Jacques LEURS, ehemaliger Generalkassierer des Landesverbandes.

Carlo Thissen

Pressemitteilung

Die ULC fordert die Sicherstellung des Post-Universaldienstes



Der Post-Universaldienst versteht sich als Sicherstellung eines Mindestmasses an Postdienstleistungen für die Verbraucher. Erklärtes Ziel des europäischen Gesetzgebers ist es, ein ausgewogenes Maß zu finden, zwischen den Ansprüchen der Wirtschaft und der Verbraucher. Der Post-Universaldienst soll eine Garantie bieten, dass trotz Deregulierung, sprich Privatisierung der europäischen Postmärkte, die Verbraucher immer auf ein Mindestmass an Postdienstleistungen, also Zustellung von Briefen und Paketen, zurückgreifen können.

Tatsache ist jedoch, dass keine Einstimmigkeit besteht, wie dieser Universaldienst funktionieren soll beziehungsweise wie er finanziert werden soll. In der Tat, welche private Postdienstleister sind daran interessiert, täglich entfernt liegende Dörfer im ländlichen Bereich zu bedienen und

diesbezüglichen Kosten auf sich zu nehmen. Diese Aufgabe wird an dem Luxemburger Postunternehmen hängen bleiben, das gemäß der Idee des Universaldienstes hierfür angemessen entschädigt werden muss.

Die ULC befürchtet jedoch, dass noch weitergehende Probleme im Rahmen der Privatisierung der Postdienstleistungen auftreten werden. Private Firmen werden vor allem an Profiten mit größeren Firmen und deren Niederlassungen in Ballungsgebieten interessiert sein. Hieraus resultiert ein Preiskampf zwischen den Anbietern, inklusive der Luxemburger Post, der vor allem den Unternehmen zugute kommt, den Verbrauchern aber höchstwahrscheinlich höhere Kosten beschert wird.

Des Weiteren werden auch in Luxemburg immer mehr Postbüros geschlossen. Die ULC fordert, dass den geographischen Kriterien und den Bedürfnissen der Gemeinden Rechnung getra-

gen wird. Auch befürchtet die ULC, dass nicht mehr alle Haushalte täglich bedient werden. Eine globale Verschlechterung der Dienstleistungen für die Verbraucher ist sehr wahrscheinlich: höhere Kosten, längere Zustellungszeiten, weniger Proximität. Die ULC verlangt, dass die Privatisierung des Postwesens so geregelt wird, dass den Luxemburger Konsumenten hieraus keine Nachteile entstehen. Der nächste wichtige Termin ist die Abschaffung des Postmonopols bei Briefzustellungen zum 1.1.2013.

Das „Institut Luxembourgeois de Régulation“, also die Regulierungsinstanz, soll über einen korrekten Wettbewerb wachen. Nur diese kann genaue Kenntnis darüber erlangen, ob die Tarife der einzelnen Dienstleister wettbewerbskonform sind, und den Verbrauchern keine unnötigen Lasten aufbürden. Das ILR soll die anstehenden Änderungen genau verfolgen und gegebenenfalls regulierend eingreifen.



depuis plus de 30 ans

Au commencement, et tout au long de son parcours, la lutte pour des droits égaux a motivé les engagements et les initiatives de l'Association de Soutien aux Travailleurs Immigrés.

Aux actions de revendication politique, financées uniquement par des dons, se sont ajoutées au fil des années des activités conventionnées avec les ministères dans les domaines du travail social communautaire avec des enfants, des jeunes, des adultes, ainsi que des activités d'élaboration de matériel pédagogique et la gérance d'un centre de documentation et d'animation interculturelles.

Aujourd'hui l'ASTI c'est:

Une Maison relais, le Kannernascht

Une Maison des jeunes, Amigo

Un Cybercafé, «e-stuff»

Le Travail social communautaire

Un Centre de documentation et d'animations interculturelles, IKL

Une Agence interculturelle

Un service médias, MigInfo

Un guichet d'information

Mais l'ASTI c'est aussi des projets à dimension européenne, destinés par exemple à favoriser l'inclusion sociale des demandeurs d'asile par l'apprentissage linguistique, culturel et professionnel et les rencontres avec les résidents du Luxembourg ou encore des partenariats pour l'intégration interculturelle des ressortissants de pays tiers.

Les compétences de l'ASTI se sont ainsi multipliées au fil des décennies. Traduction orale directe, pacte d'intégration communal, informations aux migrants, prêts d'expositions, groupes musicaux, bibliothèque on-line, interprétariat interculturel... font partie du quotidien d'une association qui milite pour un vivre ensemble riche de sa diversité.

Pour en savoir plus sur l'ASTI, n'hésitez pas à nous contacter par téléphone: (+352) 43 83 33-1 ou par e-mail: ensemble@asti.lu

Pour se faire membre de l'ASTI, il suffit de verser une cotisation annuelle de 25 € au compte CCPL LU44 1111 0652 9615 0000.

Rentenreform

Es gibt Leute, die werden mit einem bösen Gewissen geboren.

(Georg Christoph Lichtenberg)

„Die sozialen Sicherungssysteme effizienter gestalten (...)“ Hört man solche Tonarten von gewissen europäischen Spitzenpolitikern, Papageien des Großkapitals, in diesem Falle von der (un-)geschätzten deutschen Bundeskanzlerin, so sollte man sehr aufmerksam sein. Besonders die Gewerkschaften. Und besonders in diesen schweren Zeiten der Verteidigung der uns sakrosankten Instrumente der sozialen Sicherheit. Die wir, der Landesverband, als Gewerkschaft der Eisenbahner, Beamten und Transportarbeiter mit historisch exemplarischem Einsatz besonders erkämpft haben. Und die wir mit allen Mitteln verteidigen. Das sollte einmal klar sein. Eine tiefgreifende Reform des Rentensystems ist angesagt. Im Herbst. Von einer Regierung, die sich dem Sozialen verpflichtet sieht. Die uns allerdings, wenn auch (noch) nicht offen, so doch zwischen den Zeilen, deutliche Einschnitte in der Rentengesetzgebung androht. Es ist jedenfalls enttäuschend, wenn man angesichts der evidenten Situation der aktuellen Finanzierung der

Renten nicht bereit ist, neue Wege zu gehen. Wege, die gewissen Kreisen nicht munden. Wege, um das Unwort „Pisten“ strikt zu vermeiden, die diese Kreise des Kapitals eben nie beschreiten wollen. Weil es sie etwas kostet. Desolidarisierung ist angesagt, sprich dritte Säule der Altersvorsorge, meint private Rentenversicherung. Kapitaldeckung ist das Credo der Patronatskreise. Das klassische und bewährte Umlageverfahren, solidarischer Finanzierungsmodus des Generationenvertrages, soll einer „Flexibilisierung“, sprich einer schleichenden Privatisierung des Systems weichen. Grundrenten schweben diesen Herrschaften vor, wer mehr will, soll selbst zahlen, sprich sich privat versichern. Mitnichten! Diese infekten Vorstellungen US-amerikanischer, kläglich versagender neoliberaler Praxis der Rentenversicherung, werden wir niemals akzeptieren. Soziale Ungerechtigkeiten im Sinne vorprogrammierter Altersarmut, einer latenten Gefahr, von der im Marienland niemand offen spricht, werden wir als Landesverband niemals zulassen.

Die Beitragsobergrenze von fünfmal den Mindestlohn aufheben, eine Reichensteuer einführen, eine Erhöhung der Kör-

perschaftssteuer, die Vermögenssteuer wiedereinführen, sowie eine EU-weite Finanzsteuer durchsetzen und endlich die Profite direkt an die Sozialversicherungsbeiträge koppeln. So könnten wirksame Instrumente der Finanzierung der -bitte sehr- öffentlichen, sprich abgesicherten Renten- und Pensionskassen aussehen. Und noch etwas: die komplizierten Anti-Kumulbestimmungen überdenken, wirksam gestalten und alle Nebeneinkünfte, sowie alle sonstigen Einkünfte einer eventueller Renten- und Pensionskürzung miteinbeziehen, einer strengen Überwachung unterziehen. Da würde schon einiges zusammenkommen. Statt die aktuellen, strukturell zu verantwortenden Ungerechtigkeiten stillschweigend zu tolerieren. Mit dem evidenten Risiko des Verwaltungsbetrugs.

Neue Blicke durch alte Löcher werfen, wie uns Georg Christoph Lichtenberg vermitteln wollte. Sollten wir nicht weiter gehen und sofort neue Löcher bohren?

Zukunftsorientiert?

Franky – De Gëftzweg



Secrétariat européen commun de l'OGBL et du LCGB

La Confédération européenne des syndicats tient son Comité Exécutif les 1^{er} et 2 juin à Bruxelles

Sur invitation de la CES, le Commissaire européen pour l'emploi et les affaires sociales, Lázló Andor, a assisté au Comité Exécutif pour entamer un dialogue avec les syndicats européens sur le futur de l'Europe sociale. Les syndicats européens ont demandé à la Commission européenne de montrer plus de courage pour renforcer la dimension sociale de la politique européenne, surtout en temps de crise. En outre, les syndicats européens se sont montrés critiques vis-à-vis de la stratégie 2020 de l'UE, qui selon eux n'est pas une sortie crédible de la crise et manque clairement de stratégie pour favoriser une reprise de la croissance économique. Pour aborder la question cruciale de la dimension sociale de la crise, les partenaires sociaux européens rencontreront, le 4 juin prochain le Président de la Commission européenne, M. Barroso.

En ce qui concerne la directive temps de travail, la CES a exprimé sa volonté de retravailler cette directive à fond. Dans cette révision elle souhaite éliminer la clause de non-participation, qui serait incompatible avec les principes fondamentaux du fonctionnement de l'UE et elle s'oppose également à l'allongement déraisonnable du temps de travail qui constituerait un risque pour la santé et la sécurité des travailleurs.»

Une autre revendication de la CES est que les heures de garde prestées sur le lieu de travail soient reconnues comme temps de travail réellement presté et non comme heures de repos. La CES souligne qu'elle va seulement soutenir une réforme de la dite directive si les dispositions en faveur de la santé et sécurité des travailleurs pourront être garanties et renforcées.

Pour finir, le Comité Exécutif de la CES a décidé qu'une grande journée d'action européenne, avec le slogan "no cuts! more growth!", sera organisée le 29 septembre à Bruxelles, sous forme d'une grande manifestation, pour montrer son désaccord avec les réductions irréflechis des dépenses publiques, des emplois, des salaires et des pensions effectuées par les gouvernements européens dans un moment où l'économie européenne est encore très fragile. La CES revendique un plan européen de relance équivalent à 1% du PIB européen pour stimuler l'emploi, les investissements et la croissance. De même, elle demande une solide réglementation des marchés financiers pour éviter le retour des pratiques financières à risque.

Les syndicats luxembourgeois étaient représentés par Véronique Eischen pour l'OGBL et Tania Matias pour le LCGB.

NOUVEAU: 1^{er} numéro de la «SocioNews» de la CSL:

Nouveautés en matière d'assurance accident à partir du 1^{er} juin 2010 de la Chambre des salariés



CHAMBRE DES SALARIÉS LUXEMBOURG

Dans le premier numéro d'une nouvelle publication, appelée « Socionews », la Chambre des salariés informe le public des nouveautés dans le domaine de l'assurance accident.

La série « Socionews », à paraître à des intervalles irréguliers, est destinée à fournir des explications sur des changements dans la législation sociale, à l'instar des publications existantes de la Chambre des

salariés en matière économique (« Econews ») et dans le domaine de la jurisprudence relative à l'application du droit social (« Infojuridiques »).

Vous pouvez vous abonner gratuitement aux « Socionews » ainsi qu'à l'«Econews » et à l'« Infojuridiques » en envoyant un mail à csl@csl.lu . Les trois publications peuvent également être consultées sur www.csl.lu.

Redaktionsschluss für die nächste Nummer des 'Le Signal': Freitag, 25. Juni 2010

Wasserbillig wird zugeparkt!

Eisenbahnkunden sind nicht verantwortlich



Der Präsident Guy Greivelding inmitten der Jubilaren

Anlässlich der diesjährigen Generalversammlung konnte Präsident Raymond FRANK, Verbandspräsident Guy GREIVELDING und Verbandssekretär Carlo THISSSEN begrüßen. Unter den Ehrengästen befand sich ebenfalls der Ehrenpräsident der Vereinigung Armand LINCKELS. Die Kontrollkommission vertraten die Kameraden Erny SCHREINER und Gérard DAHM.

Die Vereinigung war bei sämtlichen Organisationen des Landesverbandes vertreten so u.a. beim Kongress des LV, der HBG-Konferenz der Eisenbahner, der Grossdemonstration gegen den sozialen Abbau vom 16.05.2009, der Manifestation gegen die Ausgliederung von öffentlichen Dienstleistungen bei der Stadt Luxemburg, der 1. Mai-Feier, beim Gala-Konzert der Verbandsmusek, usw. Die Vereinigung nahm, nach einer Änderung der Verbandsstatuten anfangs 2009, als stimmberechtigtes Mitglied ebenfalls an allen Sitzungen des Nationalvorstandes teil.

Die Kontrollkommission überzeugte sich von der ordnungsgemäßen Buchführung, welche noch vom scheidenden Kassierer Carlo DARO erstellt war, und schlug den versammelten Mitgliedern Entlastung vor.

Vier neue Vereinigungsmitglieder hatten Interesse an einer Mitarbeit im Verwaltungsrat angemeldet. Sie wurden mit Applaus kooptiert. Die Postenbesetzung wird in der nächsten Vorstandssitzung erfolgen.

Geehrt wurden für 20 jährige Mitgliedschaft im LV: Bintner

Marco, Frères Nadine, Heyart Christian, Marques Carlos, Post Alain, Zappone Marco ; für 30 jährige Mitgliedschaft : Liesch Alfred, Schiel Alain ; für 40 jährige Mitgliedschaft : Conselmann Johny, Fohl Marcel, Kersch Robert, Leonard Gaston, Weis Gilbert. Anlässlich einer Feier am letzten Samstag wurden im Casino in Bonneweg Boever Gaston, Jaekels Théo, Lamesch Alphonse, Miller Kurt, Neis Jean und Schmit Jean für 50 jährige Mitgliedschaft geehrt.

Guy GREIVELDING überbrachte die Grußbotschaft der Verbandsleitung und bestätigte die aktive Präsenz der Vereinigung Wasserbillig. Er hob besonders deren konstruktiven Beiträge im Nationalvorstand hervor. In seinem gewerkschaftlichen Referat ging er auf die aktuell latente Gefahr einer Spaltung der Gesellschaft ein. Die zur Bewältigung der Finanz- und Wirtschaftskrise vorgeschlagenen Maßnahmen seien nicht konkret ausgedacht und ausgerechnet. In ihrer Konsequenz deutet alles daraufhin, dass die Arbeitnehmer, die Familien und die Grenzgänger nochmals für eine Krise, für die sie nicht verantwortlich sind, bezahlen sollen. In dieser Form und Größenordnung sind diese Maßnahmen weder vertrauenswürdig noch vertrauensbildend.

Carlo THISSSEN ging auf die Tripartiteverhandlungen ein und erklärte detailliert alle im Raum stehenden Maßnahmen. Er ging u.a. auf die von den freien Gewerkschaften abgelehnte In-

dexanpassung ein, auf die automatische Rentenanpassung, den Elternurlaub, die Ersetzung des Kindergeldes für studierende Kinder, die Auswirkungen auf die späteren Pensionsbezüge. Weiter beschäftigte sich Carlo THISSSEN mit der Gehälterrevision und den Gehälterverhandlungen im öffentlichen Dienst.

Raymond FRANK stellte klar, dass, an der für die Einwohner/innen unhaltbaren Belastung und der Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität durch die tagsüber abgestellten Fahrzeuge, nicht die Benutzer des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs verantwortlich sind. In diesem Zusammenhang kritisierte er den in einer parteipolitischen Werbeschrift als Hilfsmaschine vorgeschlagenen Ausbau des eingleisigen Teilabschnittes Igel/West-Igel als sachlich falsch. Die deutschen Grenzgänger, welche den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr benutzen, steigen teils schon am Abfahrtsbahnhof, teilweise an den Unterwegehalten zu und sollten sie erst in Wasserbillig ansteigen, so stellen sie bei dieser Gelegenheit ihr Fahrzeug am Bahnhof ab. Diesem pauschalen und schlichten Vorschlag, der übrigens bei allen diesbezüglichen Diskussionen immer wieder gerne hervorgebracht wird, kann keine Sinnhaftigkeit zugemessen werden. Vergisst er doch u.a., dass die benötigten Aufbauten an den Bahnhöfen für die Fahrzeuge weder vorhanden, noch geplant sind. Raymond FRANK bedauerte auch, dass die Verantwortung einseitig auf die deutschen Grenzgänger abgeschoben wird und die einheimischen Dauerparker, welche sich ebenfalls mit ihren Fahrzeugen zu den Bushaltestellen begeben, "vergessen" werden. Eine Entspannung, so der Präsident, bringt nur ein gemeindeeigenes reglementarisches Verfahren. Den oben erwähnten Gemeindevorteiler wäre es ein leichtes gewesen, Beispiele bei anderen Gemeinden anzufordern, zu begutachten, und gegebenenfalls zu beschließen und umzusetzen. Zeit dafür hatten sie ausre-

ASCFL Athlétisme Luxembourg

Internationalen Stroosselauf fir Eisebunner zu Felen



Die 27. Auflage unseres traditionellen Straßenlaufes findet dieses Jahr am **Samstag den 3 Juli 2010** in Niederfeulen statt. Gleichzeitig werden wieder die neuen CFL-Meister über die 10 km ermittelt.

Der Start zum **10 km Hauptlauf** für Damen und Herren erfolgt um 17h00 vor dem Ausbildungsgebäude der Feuerwehr. Die Startgebühr beträgt 5 Euro.

Gelaufen wird auf dem Fahrradweg entlang der Wark.

Ein Lauf von **1 km für Kinder** unter 12 Jahren wird um 17h05 gestartet.

Einschreibungen werden entgegenommen bei:

Josy Bourgraff
Tel.: 4990-5822

(oder über e-mail:
josy.bourgraff@cfl.lu)

Im Anschluss an den Lauf findet um 18h30 in der Niederfeulener Sporthalle die Preisübergabe statt.



Concert op der Plëss

8. Juli 2010 um 20.30 Auer

Le Signal

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes Herausgeber: FNCTTFEL
Verantwortlich für den Inhalt: Carlo Thissen, Generalsekretär
63, rue de Bonnevoie · L-1260 Luxembourg · Tél.: 48 70 44-20
Fax: 48 85 25 · www.landesverband.lu · secretariat@landesverband.lu
Redaktion: Thümmel Jean-Claude (Koordination), Fotos: Pitt Becker.
E-mail: lesignal@landesverband.lu

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Abonnement:

Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.

Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 €

Gestaltung und Umbruch: Polygraphic Communication

Druck: EDITPRESS, Offset-Rotative - 44, rue du Canal - Esch-sur-Alzette

Versand: POLYPRINT S.A. - Esch/Alzette - Tel.: 54 13 82 - Fax: 54 13 87

Anno deemols ...

1799 - Das regierende Tory-Kabinet hebt das verfügte Koalitionsverbot für Arbeiter, die „Combination Acts“ auf. Den britischen Arbeitern ist es damit, nach 25 Jahren, wieder gestattet, sich in Gewerkschaften zusammen zu schließen und zu streiken. Die Gewährung des Koalitionsrechts für Arbeiter in Großbritannien ist einzigartig in Europa.

Die Grenze zwischen erlaubter Gewerkschaft und dem verbrecherischen Delikt der „Verschwörung“ bleibt jedoch unsicher und damit gefährlich für die Arbeiterklasse. Ein Jahr später werden Bestimmungen der „Combination Acts“ nach schweren Arbeiterunruhen wegen gestiegener Lebensmittelpreise teilweise wieder in Kraft gesetzt.

Trotz dieser nachträglichen Einschränkung ist die Gewährung des Koalitionsrechts für Arbeiter und die Zulassung von Gewerkschaften Teil einer umfassenden Reformgesetzgebung des regierenden Tory-Kabinetts. Unter maßgeblicher Beteiligung von Innenminister Robert Peel wird für über 100 Delikte die Todesstrafe abgeschafft. Etwa zur gleichen Zeit bemüht sich der britische Unternehmer und Sozialreformer Robert Owen um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Arbeiterschaft und die Verwirklichung des Genossenschaftswesens. In seiner Baumwollspinnerei im schottischen New Lanark bei Glasgow errichtet Owen eine Mustersiedlung für Fabrikarbeiter: die tägliche Arbeitszeit ist auf zehneinhalb Stunden begrenzt, Kinderarbeit unter zehn Jahren verboten. Neu ist auch die Einrichtung von Konsumläden mit preiswerten Waren.

1799 10. Februar - Einführung der ersten Ackerbaukommission in Luxemburg. Erneuerung am 28.6.1818. Ihre Aufgabe bestand hauptsächlich in der Aufstellung von Rechenschaftsberichten bezüglich der Lage des Ackerbaus und in Vorschlägen zur Verbesserung im Bereich der Landwirtschaft. Es galt die Bauern mit allen Neuerungen in puncto praktischem und theoretischem Wissen in agrartechnischer Hinsicht bekannt zu machen.

19 Jahrhundert. - An etwa 10 Familien der Region zwischen Radelange (B) und Perlé/Holtz (L) werden Konzessionen zur Ausbeutung von Schiefergruben erteilt.

1800 (Um 1800) - Der italienische Arzt Alessandro Volta erfindet die Urform der Batterie. Er stellt einen Zinkstab und einen Kupferstab in eine Salzlösung und verbindet beide mit einem dünnen Draht. Nach einiger Zeit wurde der Draht warm. Die beiden Stäbe aus Zink und Kupfer funktionierten als Elektroden und, dass der Draht warm wurde bedeutete, dass durch den Draht Strom floss. Bis in die siebziger Jahre des 19 Jahrhunderts war die so genannte „Voltasche Säule“ der wichtigste Stromlieferant.

1800 - Die Schleifmühle "im Tal der 7 Mühlen" war damals noch im Besitz von "Schmitt und Pfluger", Nicolas Schmitt. 1835 erwirbt sie Guetschlick Godchaux, der von Lagrange bei Diedenhofen ins Land gekommen war und zuerst in Pfaffenthal eine Weberei mit 2 Webstühlen errichtet hatte. Die Tuchfabrik, die Godchaux gegründet hatte, wurde die bedeutendste Textilfabrik des Landes.

Zusammengestellt von Jos Emeringer

In Memoriam

BACH JOSEPH	BETTEMBOURG	14/11/1922	-	04/03/2010
BAUSCH-KOCH MATHILDE	ROODT/SYR	02/05/1926	-	08/03/2010
BERG EDMOND	LUXEMBOURG	09/08/1921	-	28/03/2010
DUHR EMILE	DIEKIRCH	09/02/1938	-	15/04/2010
ESCH EDMOND	B-ARLON	16/09/1942	-	28/01/2010
FELTZ-ESSING ELISABETH	PETANGE	06/07/1928	-	29/03/2010
FISCH EUGENE	MONDORF-LES-BAINS	14/09/1930	-	02/05/2010
FLAMMANG-GRANDGENETTE MARGUERITE	FLAMMANG-GRANDGENETTE MARGUERITE	25/02/1927	-	20/10/2009
GEIBEN ROLAND	BOEVANGE-SUR-ATTERT	04/06/1952	-	15/04/2010
GILLEN MATHIAS	ETTELBRUCK	05/10/1936	-	22/03/2010
GILS-FISCHELS MARIE ANNE	LUXEMBOURG	10/12/1915	-	27/02/2010
GOEDERT-JEITZ SUZANNE	LUXEMBOURG	11/03/1911	-	25/03/2010
GUIRSCH-KOHL ANNE	JUNGLINSTER	24/11/1920	-	30/03/2010
JUNG ALBERT	ESCH-SUR-ALZETTE	31/05/1946	-	22/04/2010
KAHLEN JULES	LUXEMBOURG	09/01/1933	-	29/04/2010
KIEFFER-ERNSTER MATHILDE	UEBERSYREN	02/03/1929	-	16/02/2010
KOEB-MARTIN CATHERINE	VIANDEN	18/11/1923	-	19/04/2010
KRIER ALPHONSE	BOULAIDE	13/06/1932	-	25/03/2010
KUFFER-SCHMIT MARIANNE	GIRST	28/01/1939	-	22/03/2010
LUCAS-PONATH ASTRID	ESCH-SUR-ALZETTE	05/02/1931	-	24/03/2010
MANNES HUBERT	FORTALEZA-CEARA	28/10/1929	-	01/04/2010
MARBES FRANCOIS	LENTZWEILER	30/10/1932	-	18/03/2010
MEIS JOHNY	BECKERICH	09/12/1954	-	14/02/2010
NEUENS JOSEPH	JUNGLINSTER	30/05/1942	-	02/04/2010
POLFER-RINNEN LUCIE MARIE	BETTEMBOURG	29/03/1926	-	27/03/2010
PONCIN MARCEL	LUXEMBOURG	16/11/1919	-	31/03/2010
REINARD RAYMOND	ESCH-SUR-ALZETTE	15/11/1917	-	30/03/2010
RISCHARD-WEBER CHARLOTTE	BASCHARAGE	29/06/1920	-	06/03/2010
SCHARTZ-KLOSE MARGUERITE	DIEKIRCH	10/05/1920	-	29/04/2010
SCHOOS-ALTMANN ALICE	MONDORF-LES-BAINS	29/05/1918	-	30/03/2010
SCHUSTER-BECK CATHERINE	LUXEMBOURG	29/05/1920	-	13/04/2010
STAUDT GUST	BASCHARAGE	15/12/1935	-	10/02/2010
STEPHANY MARCEL	ERPELDANGE	01/07/1936	-	03/03/2010
THILL-THILL ERNESTINE	LUXEMBOURG	11/06/1920	-	25/02/2010
WAGNER JOSEPH	STEINFORT	03/07/1921	-	13/03/2010
WEIDES-MULLER CECILE	LUXEMBOURG	02/07/1916	-	30/04/2010