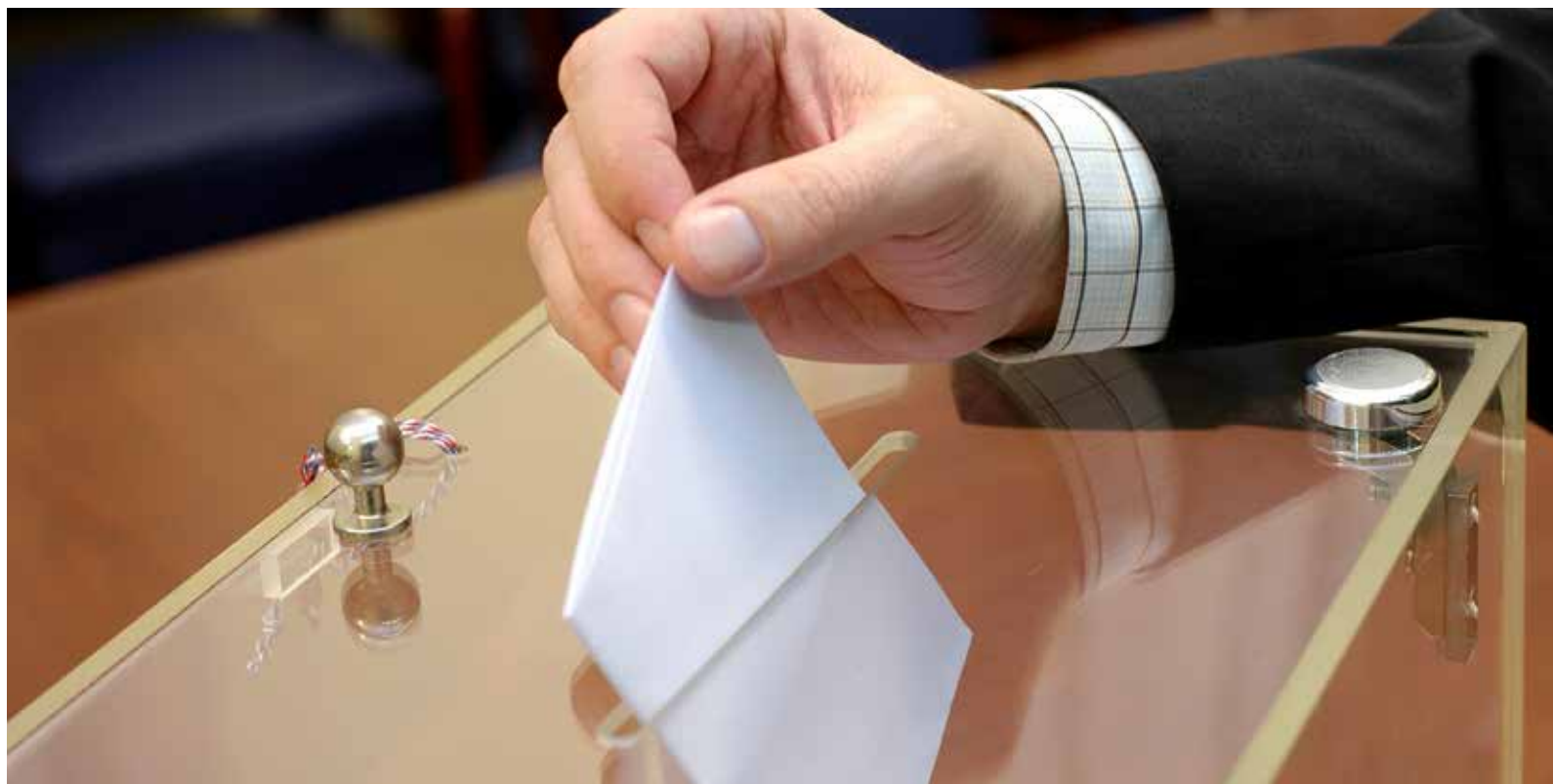


Wahlen 2018

Welche Entscheidung ist richtig?



Wir haben die Wahlprüfsteine abgedruckt, die wir den Parteien zukommen ließen und welche die 26 wichtigsten Fragen, die uns als Landesverband am meisten interessieren, enthielten. *Lesen sie weiter auf den Seiten 6-21*

Schlechtes Resultat für 2018 erwartet



Am 24. September 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL cargo zu seiner dritten Sitzung zusammen. **Seite 27**

Gleichstromnetz bei den CFL



Während die zweimonatige Sperre der Linie 50 Luxemburg – Kleinbettingen – Arlon und der damit verbundene Schienenersatzverkehr ... **Seite 32**

Pressekonferenz der «Section Enseignement»



Am 27. September organisierte die « Chargés Section » zusammen mit dem SEW eine Pressekonferenz um ihre aktuellen Probleme.... **Seiten 35-36**

Flugzeugausstellung Hermeskeil sehenswert



Der Vorstand der Vereinigung Mersch hatte ihre Mitglieder dazu eingeladen an einem Ausflug in den Hunsrück nach Hermeskeil... **Seite 39**

Zugbegleiter wichtiger denn je!



Europaweite Kampagne gegen den Abbau von Zugbegleitpersonal... **Seite 41**



Georges
Merenz

Wahlen ohne Ende !

Am 14. Oktober 2018 ist es so weit, wir, die Wahlpflichtigen, werden wieder an die Wahlurnen befohlen, um ein neues Parlament zu wählen. Die Wahlkampagnen der Parteien laufen bis zur letzten Minute noch auf Hochtouren.

Viel wird spekuliert wie die neue Regierung aussehen könnte, aber eine Wahl ist wie gewusst immer offen und keiner kann im Vorfeld voraussagen wie die neue Regierung aussehen wird. Wie bereits angekündigt, haben wir Wahlprüfsteine ausgearbeitet mit Fragen, welche uns als Landesverband wichtig erscheinen und im Wahlprogramm der Parteien nicht fehlen dürfen. Ihr findet

die Antworten auf unsere Fragen in dieser Ausgabe des Signals. Erfreut waren wir, dass jede der von uns angeschriebenen Parteien unsere Wahlprüfsteine beantwortet hat. Wie ebenfalls schon betont, werden wir als Landesverband euch die Qual der Wahl nicht abnehmen und ihr müsst eure eigene Verantwortung übernehmen welche Partei(en) ihr wählt. Ihr solltet nur darauf achten, dass ihr euch für eine Partei entscheidet, welche sich für die sozialen Rechte der Arbeiter in diesem Land einsetzt.

Eine Erhöhung des Mindestlohns, die Absenkung der wöchentlichen Arbeitszeit, die Arbeitsbedingungen der Lehrbeauftragten*, die

Absicherung und die regelmäßige Anpassung der Renten und Pensionen an die Lohnentwicklungen, sind einige Themen, die im Wahlprogramm einer wählbaren Partei nicht fehlen dürfen. Wir helfen euch mit unseren Wahlprüfsteinen ein besseres Licht auf die für uns wichtigsten Fragen zu werfen.

**Erster Erfolg für die Lehrbeauftragten nach unserer Pressekonferenz vom 27. September 2018, zusammen mit dem SEW-OGBL. Minister Claude Meisch informierte unsere Präsidentin der Sektion „Enseignement“ Isabelle Bichler, telefonisch darüber, dass die Lehrbeauftragten mit CDD, durch einen „avenant“ zum jetzigen Arbeitsvertrag, einen durchgehenden Arbeitsvertrag von einem Jahr, von September 2018 bis September 2019 erhalten werden.*



Ein nächstes Votum wird auf dem diesjährigen Kongress der ITF (Internationale Transportarbeiter Föderation) sein, wo auch für uns als Eisenbahnergewerkschaft eine wichtige Wahl ansteht. Der Posten des Vorsitzenden der Sektion Eisenbahn in der ITF ist neu zu besetzen. Zwei Kandidaten haben sich dieser Wahl gestellt. Zu einem „Simon Weller“ von der britischen ASLEF, einer reinen Lokführergewerkschaft und „David Gobé“ von der französischen CGT. Beide sind Mitglieder, wie wir auch, in der ETF Sektion Eisenbahn und haben ein ausführliches Wahlprogramm ausgearbeitet. Ich habe diese Programme gründlich durch gelesen und nach Rücksprache mit unserer Verbandsleitung, werde ich als Präsident des Landesverbandes auf dem Kongress den nach

unserer Meinung besten Kandidaten für die Interessen unseres Verbandes wählen. In einer nächsten Signalnummer werden wir über diesen ITF Kongress berichten.

Auch 2019 stehen weitere wichtige Wahlen an. Zum ersten zwei bedeutende Sozialwahlen im März und zum zweiten die nicht weniger wichtigen Europawahlen im Mai.

Der Landesverband ist dabei seine Wahllisten in den verschiedenen Sektoren und Sektionen zu erstellen. Einige der Listen sind schon komplett, bei anderen sind wir bemüht die bestmöglichen Kandidaten zu suchen. Aber nicht nur die reinen Wahlen werden von äußerster Wichtigkeit sein, sondern auch die Wahlteilnahme. An dieser Teilnahme werden wir von den Arbeitgebern gemessen. Die Sozialwahlen sind keine Wahlpflicht, es ist trotz allem extrem wichtig, dass wir alle von unserem Recht Gebrauch machen und daran teilnehmen. Jeder der die Wahl boykottiert, stärkt unbewusst die Arbeitgeberseite. Deswegen jetzt schon meine Aufforderung an alle sich an der Wahl zu beteiligen und sein Kreuz auf der entsprechenden Liste des Landesverbandes machen.

Die zweite Wahl im März 2019 ist die Wahl der Vertreter in der „Chambre des salariés“. Auch dies ist ein wichtiges Gremium, in welchem der Landesverband gut vertreten sein muss. Seit Jahren haben wir einen guten Draht zu dieser für die Arbeitnehmer sehr wichtigen Kammer in Luxemburg. Das beste Beispiel hierzu ist, dass wir ab Dezember Nachbarn sein werden. Die „Chambre des salariés“ wird im Neubau neben dem renovierten Casino Syndicale de Bonnevoie ansässig,

sodass die Zusammenarbeit mit der Kammer für uns vereinfacht und verbessert wird. Also auf zu den Urnen und ein Kreuz bei den Listen des Landesverbandes machen!

Einsatz auf vielen Fronten !

Neben dem Hauptsegment des Landesverbandes, der nationalen Eisenbahn CFL und CFL-Cargo, setzt sich der Landesverband täglich an vielen Fronten für seine Mitglieder ein. Dies verläuft meistens in einem guten Sozialdialog ohne viel Tam Tam, und fällt den Mitgliedern, welche unsere Gewerkschaftszeitung nicht ausführlich lesen nicht auf. Wichtig für den Landesverband ist vor allem der Erfolg dieses Dialoges. Bei der nationalen Eisenbahn funktionierte dies in den letzten Jahren immer gut, und wir hoffen, dass dies auch weiterhin so funktioniert. Sollte das von unserem Arbeitgeber nicht mehr gewünscht sein, werden wir uns auf keinen Fall verstecken und unsere Aktionen auf eine andere Ebene verlegen.

Ein perfektes Beispiel sieht ihr bei unserem Einsatz für die Lehrbeauftragten und für einen angemessenen Kollektivvertrag bei Luxtram. Warum ist dieser Kollektivvertrag so wichtig für uns alle? Dort werden die Weichen gestellt für die zukünftigen Sozialbedingungen im öffentlichen Dienst. Warum sonst hat die Regierung als Eigner der Tram, eine private Tramgesellschaft gegründet und hat das öffentliche Statut damit umgangen, anstelle die Tram bei der nationalen Eisenbahn oder bei der Gemeinde Luxemburg einzugliedern. Luxtram S.A. ist ein erster Schritt das öffentliche Statut abzuschaffen, darum ist der Kampf für einen gerechten Kollektivvertrag für

unsere Kollegen bei Luxtram S.A. für uns alle von äußerster Wichtigkeit.

Wo stehen wir bei Luxtram S.A.?

Am 27. September 2018 erhielten wir, anlässlich einer neuen Verhandlungsrunde, neue Zugeständnisse zum Erstellen des Kollektivvertrages. Der Generaldirektor von Luxtram präsentierte leichte Verbesserungen der Löhne und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen, die wir als reine Provokation einstufen. Die Gesamtschichtdauer würde von 13 Stunden auf 10 Stunden abgesenkt, in Ausnahmefällen wären aber weiterhin 13 Stunden möglich. Diese Ausnahmefälle haben wir zurzeit jeden Tag und so ist dieser Vorschlag nur eine Farce. Am 3. Oktober 2018 hatten wir in einer gut besuchten Informationsversammlung den Mitarbeitern von Luxtram S.A. diese Vorschläge unterbreitet.

Drei Möglichkeiten standen demzufolge zur Auswahl: 1. die Vorschläge annehmen und sich damit zufrieden geben oder 2. eine neue Regierung abwarten, weil von der jetzigen alles versucht wird die Entscheidungen bis nach den Wahlen zu verschieben und erst dann weitezuverhandeln oder 3. das Streikverfahren einleiten um keine Zeit mehr zu verlieren. Es wurde genug mit uns gespielt. Einstimmig entschlossen sich die Anwesenden zu letzterem, dem Einleiten des Streikverfahrens. Wir werden also zusammen mit unserem Kooperations- und Verhandlungspartner, dem OGBL in den nächsten Tagen die Streikprozedur bei Luxtram S.A. einleiten. Sollten wir nicht kurzfristig annehmbare Vorschläge bekommen, ist der Streik bei Luxtram S.A. vorprogrammiert.



Foto: Francis Wagner

Die Zukunft des Menschen in der Arbeitswelt

Die Welt verändert sich in atemberaubender Geschwindigkeit.

Das digitale Zeitalter verfolgt uns bei allem was wir tun. In unserem Privatleben, bei unseren Finanzen und auch am Arbeitsplatz ist die Digitalisierung nicht mehr wegzudenken. Digitalisierung der Arbeitswelt bedeutet, dass Arbeitsprozesse immer mehr

von der modernen Technik schneller und einfacher ausgeführt werden.

Wie so vieles hat auch die Digitalisierung gute und schlechte Seiten.

Durch den Wandel verändert sich das Arbeitsangebot und einige Jobs, die wir heute kennen, werden in Zukunft dann komplett vom Arbeitsmarkt verschwinden.

Fahrerlose U-Bahnen, La-

gerhallen und Logistikzentren, Selbstbedienungskassen in Supermärkten und Möbelhäusern sind nur einige Beispiele, in denen der Mensch bereits durch die moderne Technik ersetzt wurde.

Grund zur Panik? In gewisser Hinsicht schon!

Welche Aufgaben bleiben uns Menschen noch, wenn unsere Arbeit durch die Technik ersetzt wird?

Die Angst vor dem Jobverlust

Wird der Faktor Mensch überflüssig und wird er durch Maschinen ersetzt werden?

Bedingt durch die Arbeitszeitregelungen, Urlaub, Krankheit und seinem Lohnanspruch kann der Mensch dem leider nichts entgegenbringen. Durch diese Entwicklung wird der Druck und Stressfaktor auf den Menschen immer höher. Ist der Vergleich Mensch und Maschine noch gerecht, da der menschliche Kontakt durch die moderne Technik überflüssig zu werden scheint!

Besonders die Transportbranche ist von dieser Entwicklung betroffen. Die Kosten werden durch autonome Lastwagen für die Unternehmen günstiger und dieses Phänomen kann man im gesamten Transportbereich feststellen. Der erste Fahrdienst mit einem autonomen Shuttle fand bereits in China statt. Taxifahrer, die von jeher auf das Vertrauen der Kundschaft angewiesen sind, werden durch den Einsatz der fahrerlosen Autos überflüssig. Bedingt durch selbstfahrende Taxis, Lkws und Busse droht das Berufsbild des Fahrers zu verschwinden.

Viele Jobs werden durch künstliche Intelligenz ersetzt.

Erste Pendelbusse, die sich ohne Steuerrad und Fahrer fortbewegen, werden bereits in Luxemburg eingesetzt und momentan fährt noch ein Begleiter mit.

Diese Begleitperson muss ein gelernter Busfahrer sein und greift im Notfall per Joystick ein. Doch ob in den nächsten Jahren noch ein Begleiter an Bord sein wird, ist noch unklar. Das autonome Fahren wird zur Realität.

Die ersten Tests des autonomen Fahrens begannen bereits in den frühen 80er-Jahren. Auf nicht für den Verkehr freigegebenen Autobahnabschnitten wurden diese Experimente des autonomen Fahrens getestet.

Was bedeutet diese Entwicklung eigentlich im Konkreten für unseren Berufsstand?



Kommentar

Der Arbeitgeber spart durch diese Entwicklung die Personalkosten und Sozialabgaben. Jedoch wirkt sich diese Entwicklung stark negativ auf unsere Renten- und Krankenkassen aus. Momentan braucht ein Arbeitgeber für eine Maschine weder Sozialabgaben, Personalkosten, noch Steuern zu zahlen und die Angst vor dem Jobverlust ist daher berechtigt. Durch diese Entwicklung könnte der Beruf des Busfahrers sowie der gesamten Berufsfahrer vom Arbeitsmarkt verschwinden. Ist dies ein erster Vorgeschmack auf den öffentlichen Transport von morgen? Momentan befindet sich das Ganze noch in der Anfangsphase, aber wie schnell wird die Entwicklung voranschreiten? Ist auf die Technik verlassen oder fühlt sich ein Fahrgast nicht doch etwas sicherer, wenn das Fahrzeug von einem Fahrer gesteuert wird?

Wie sicher sind autonome Verkehrsmittel überhaupt? Können Sensoren bei winterlichen Wetterbedingungen Hindernisse erkennen? Ist die Technik vor Hackern abgesichert oder können diese ungehindert in die Fahrzeugtechnik eindringen? In den USA brachten Hacker im Jahr 2015 ein Fahrzeug aus der Ferne unter ihre Kontrolle. Sie steuerten in per Laptop in den Straßengraben. Damals waren die Hacker allerdings nicht in krimineller Mission unterwegs, ganz im Gegenteil. Sie wollten demonstrieren, wie unsicher die eingebaute Technik ist. Reagiert eine solche Technik im Ernstfall immer richtig? Einen Unfall gab es bereits mit einem autonomen Fahrzeug im Ausland, da die Elektronik das Hindernis nicht richtig erkannte. Es bleiben auch in Zukunft noch viele Fragen zu klären. Der Faktor Mensch, Hauptrolle oder Nebenrolle?

Bei aller Technik und Digitalisierung darf der Mensch nicht in eine Nebenrolle geschoben werden.

Eins ist sicher. Aus einem Busfahrer wird durch die Digitalisierung nicht von heute auf morgen ein IT-Manager und Menschen mit gut bezahlten Jobs werden sich von heute auf morgen in einem unterbezahlten Job wiederfinden.

Georges Melchers

Wahlen 2018

FNCTTFEL Wahlprüfsteine 2018

Wir haben die Wahlprüfsteine abgedruckt, die wir den Parteien zukommen ließen und welche die 26 wichtigsten Fragen, die uns als Landesverband am meisten interessieren, enthielten.

Natürlich hätte man neben diesen Fragen noch weitere Punkte anschneiden können, aber Fairness halber gegenüber den einzelnen Parteien, die diese Fragen beantworten sollten, hatten wir uns entschlossen, es bei dieser Fragestellung zu belassen.

Wir machen unsere Leser darauf aufmerksam, dass die hier veröffentlichten Antworten unter den Verantwortungen der jeweiligen Parteien abgedruckt wurden. Die Redaktion hat an den Texten nichts geändert oder verbessert.

Um die Lektüre zu optimieren, kannst du passend zu unserer jeweili-

gen Frage, unterstehend die Antwort der einzelnen Parteien lesen.

Der Landesverband will somit seinen Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich ein Bild einer jeden Partei zu machen und demnach zu entscheiden wie er/sie am 14. Oktober 2018 wählen will.

1. Wie wird ihre Partei sich dafür einsetzen, damit die nationale Eisenbahngesellschaft als integrierter öffentlich-rechtlicher Betrieb erhalten bleibt? Wird sie von jedweder weiteren Filialisierung Abstand nehmen?

(Déi Gréng) Während des luxemburgischen EU Ratsvorsitzes haben déi gréng und Minister François Bausch im Rahmen des 4. EU-Eisenbahnpaketes

eine für die luxemburgische Eisenbahn extrem wichtige Disposition durchgesetzt, damit in Zukunft überhaupt noch die Möglichkeit besteht öffentlich-rechtliche Betriebe zu erhalten. Falls déi gréng nach dem 14. Oktober wieder Regierungsverantwortung übernehmen dürfen, werden wir in diesem Sinne dafür sorgen, dass für 2024 eine Direktvergabe der öffentlichen Dienstleistung an die CFL gemacht wird.

(LSAP) siehe Antwort 2

(DP) Die DP erachtet es als alternativlos, die nationale Eisenbahngesellschaft weiterhin mit den nötigen finanziellen Möglichkeiten auszustatten, um auch in Zukunft einen effizienten öffentlichen Transport zu gewährleisten.

(KPL) Die KPL hat sich immer dafür eingesetzt, dass die nationale Eisenbahngesellschaft als integrierter öffentlich-rechtlicher

Betrieb erhalten bleibt. Die KPL hat die Gründung der Cargo-Filiale von Anfang an als Fehler abgelehnt. Anstatt weiter auf dem Weg der Filialisierung zu gehen, sollte dieser Fehler rückgängig gemacht werden, damit es wieder zu einem einheitlichen Statut aller Luxemburger Eisenbahner kommt.

(Déi Lénk) déi Lénk setzen sich seit ihrer Gründung gegen den allgemeinen Trend der Privatisierung ein und haben sich stets resolut gegen solche Projekte gewehrt. Unser entschiedenes Engagement im Parlament gegen die Eignerstruktur und das Sozialdumping bei Luxtram S.A. ist nur ein rezentestes Beispiel. Die nationale Eisenbahngesellschaft muss unbedingt in öffentlicher Hand bleiben, um gute Arbeitsbedingungen für das Personal und eine hohe Qualität der Dienstleistungen zu gewähren. Dieser Kampf muss auf nationaler, aber auch auf europäischer Ebene geführt werden.

(CSV) Die Herausforderungen in der Mobilität für die Zukunft sind klar:

- Das Straßennetz um die Hauptstadt ist hoffnungslos überlastet – eine Überlastung, die in den Stoßzeiten bis in die Gemeinden in einem Radius von bis zu 20 Kilometern hineinreicht.
- Die Überlastung des Straßennetzes ist auch in der Südregion, im Raum Nordstad sowie in Teilen der Nordregion in den Stoßzeiten allgegenwärtig.
- Zu den Stoßzeiten sind die öffentlichen Ver-

kehrsmittel, die eine Alternative zum Privatauto sein könnten, überfüllt.

- Die Busse stehen auf überlasteten Strecken mit dem Individualverkehr im Stau – zumindest dort, wo es keine Busspuren gibt.
- Im Schienenverkehr sind zu den Stoßzeiten Engpässe festzustellen, die sich in Verspätungen äußern.
- Vor diesem Hintergrund schlägt die CSV eine neue Mobilitätsoffensive „mobil offensiv“ vor: sie betrifft Bus, Bahn, Tram und Individualverkehr. Dazu gehören Zukunftsideen, die vor einigen Jahren noch nicht vorstellbar gewesen wären, sich aufgrund des anhaltenden demografischen und wirtschaftlichen Wachstums aber inzwischen geradezu aufdrängen.
- Nachfolgend die Einzelmaßnahmen von „mobil offensiv“:
- Nach der Anbindung von Findel, Kohlenberg/Cloche d'Or und Ban de Gasperich muss die Ausweitung des Tram-Netzes in Richtung Leudelingen, Niederanven/Munsbach und gegebenenfalls Sandweiler/Contern (via N1) angedacht werden.
- Von Luxemburg via Leudelingen in Richtung Ballungsgebiet Esch/Alzette muss eine sogenannte schnelle Tram als Alternative zum Individualverkehr realisiert werden.
- In Kirchberg drängt sich die Abzweigung der Tram-Trasse entlang des CLT/RTL-Standorts auf, dies mitsamt An-



bindung der Haltestelle „Pont Rouge“.

- Der Ausbau des Tram-Netzes in Richtung Westen via Strassen, Bartringen und Mamer ist ein Muss. Im Raum steht die Frage, ob dies via die Route d'Arlon zu passieren hat oder aber eine neue Peripheriestrecke via Holle- rich gebaut werden soll.
- Auf dem Hauptstadt- gebiet soll ein Hoch- leistungsbusnetz die verschiedenen Periphe- rienviertel untereinander verbinden, ohne dass dieser Verkehr durch die City verläuft.
- Parallel zu den neuen Tram-Strecken müssen neue P&R-Auffangpark- plätze gebaut werden.
- Der Ausbau der Bettem- burger Eisenbahnstrecke muss zügiger erfol- gen.
- Eine Bypass-Lösung für die Bettemburger Strecken in Howald-Cessingen in Richtung Belgien soll den Hauptbahnhof Luxemburg entlasten.
- Eine weitere Bypass-Lösung hat zum Ziel, den Zugverkehr aus Rich- tung Osten direkt in Richtung Nordstrecke bzw. Tram-Haltestelle Pont-Rouge zu leiten.
- Die Bahnhöfe Holle- rich-Cessingen und Ettelbrück müssen schnellstmöglich ge- baut werden.
- Unerlässlich ist auch der Ausbau der Bahnhofs Dommeldingen
- Die Nordstrecke muss langfristig zweigleisig ausgebaut werden. Alternativ ist eine so- genannte „Voie d'évite- ment“ denkbar.
- P&R-Auffangparkplät- ze müssen soweit wie möglich überall dort (aus)gebaut werden, wo sich eine Eisenbahnhal- testelle befindet.
- Generell gilt: Alle Mög- lichkeiten zur Kapazi- tätssteigerung auf dem gesamten Schienennetz müssen bedingungslos ausgeschöpft und um- gesetzt werden.

- BNHS-Linien („Bus à haut niveau de service“) sollen auf den Haupt- verkehrsadern fahren und so eine Alternative zum Individualverkehr darstellen.
- Express-Pendelbusse sollen zu den Stoßzeiten den Berufsverkehr flüs- siger gestalten indem sie den Individualver- kehr entlasten.
- An den Knotenpunkten werden großzügig ange- legte Auffangparkplätze gebaut und an die Re- gionalbusverbindungen angeschlossen.
- Regionale Buslinien müssen dort, wo sie sich mit der Tram kreuzen, gekappt werden. Auf diese Weise soll das hohe Busverkehrsauf- kommen im Stadtzent- rum eingedämmt wer- den.
- Dort, wo dies möglich ist, sollen - den Stoß- zeiten entsprechend - in beide Fahrtrichtungen befahrbare Busspuren angelegt werden.
- Flächendeckende Ein- führung von Rufbussen im ländlichen Raum werden unter ande- rem Zubringerdienste für die oben erwähnten Express-Pendelbusse verrichten. Notwendige Anpassungen sollen ge- macht werden.
- Mobilité.lu muss auch die Busverbindungen in die Grenzregion anzei- gen.
- Bessere Querbussen- verbindungen, um besonders im ländlichen Raum Knotenpunkte zwischen Ortschaften zu verbin- den, werden geschaffen.

Nicht außer Acht gelassen werden darf der Grenz- raum. Grenzüberschrei- tende Projekte im Mobili- tätsbereich sollen künftig kofinanziert werden, wo- bei der Straßenbau nicht von vornherein aus- geschlossen werden darf. Um die Sicherheit in Zü- gen, Bussen und auf Bahnhöfen wirksam zu gewährleisten, befürwor- ten wir in Anlehnung an

die bestehende „Police de la route“ die Schaffung ei- ner Polizeieinheit für den öffentlichen Transport.

2. Wie wird ihre Partei dafür sorgen, damit die Betreuung und die Sicherheit der Fahrgäste in den Bahnhöfen und Zügen durch genügend gut ausgebildetes Personal gewähr- leistet werden?

(Déi Gréng) déi gréng möchten den eingeschla- genen Weg der verstärkten Absicherung der Bahnhöfe und Züge weiterverfolgen, zu dem - neben baulichen Maßnahmen - z.B. auch die Installation von Ka- merasystemen in Zügen und Bahnhöfen sowie ge- nügend gut ausgebildetes Zug- und Sicherheitsper- sonal gehören. Darüber hinaus, befürworten déi gréng auch die Einführung einer Bahnpolizei.

(LSAP) Erklärtes Ziel der schrittweisen Liberalisie- rung der Bahn in der EU ist es, eine neue Dynamik in den Eisenbahnmarkt zu bringen, die die Qualität der Dienstleistungen ver- bessern und die Preise für die Kunden senken soll. Die LSAP stellt jedoch fest, dass die bisherigen Refor- men nicht den gewünsch- ten Effekt hatten. Die LSAP sieht hingegen ein reelles Risiko, dass die Umsetzung des 4. Eisen- bahnpaketes mittelfristig zu Verschlechterungen führt. Dies gilt besonders für Luxemburg, das zwar nur über ein verhältnis- mäßig kleines Netz ver- fügt, für das reibungslos funktionierende Verbin- dungen bis in die Grenz- region hinein jedoch von größter Bedeutung sind. Eine Zerschlagung des integrierten öffent- lich-rechtlichen Eisen- bahnbetriebes wäre weder von Vorteil für die Nutzer, noch für die öffentliche

Hand. Entsprechende Vor- schläge der EU-Kommissi- on wurden bisher erfolg- reich abgewehrt und die LSAP wird sich auch in Zu- kunft gegen eine weitere Liberalisierung der Bahn stellen.

Sie fordert auch, dass das 4. Eisenbahnpaket nach Inkrafttreten ernsthaft evaluiert und im Interes- se eines sicheren und gut funktionierenden Bahn- betriebes angepasst wird. Neben dem Preis und der Leistung, die dem Kunden angeboten wird, müssen dabei auch die Ausbildung und die Arbeitsbedingun- gen des Bahnpersonals bewertet werden.

(DP) Für die DP spielt die Sicherheit in den Bussen und Zügen eine zentrale Rolle um die Attraktivität des öffentlichen Trans- ports zu garantieren. Da- her soll das Sicherheits- personal aufgestockt werden, um Übergriffen auf und Belästigungen von Fahrgästen und Per- sonal vorzubeugen.

(KPL) Betreuung und Si- cherheit der Fahrgäste in den Bahnhöfen und in den Zügen ist nicht mög- lich ohne ständig anwe- sendes gut ausgebildetes Personal. Selbst beim von uns geforderten Nulltarif braucht es Zugbegleiter und Bahnhofsvorsteher. Stimmen die Lohn- und Arbeitsbedingungen, wird es auch keine Rekrutie- rungsprobleme geben.

(Déi Lénk) Der Ausbau des öffentlichen Trans- ports - inklusive der Ein- stellung von zusätzlichem Personal - ist nicht als Kostenfaktor, sondern als Zukunftsinvestition zu sehen. déi Lénk setzen sich für die Einstellung von zusätzlichem Perso- nal ein, sowie für laufende und qualitativ hochwer- tige Fortbildungen. Dane- ben befürworten wir einen kostenlosen Zugang zum öffentlichen Transport. Dies ermöglicht es den Zugbegleitern, sich aus-

schließlich der Betreuung und Sicherheit der Fahr- gäste zu widmen.

(CSV) siehe Antwort N°1

3. Wie wird ihre Partei eine attraktive und harmonisierte Tarifstruktur im grenzüberschreiten- den Straßen- und Eisenbahnverkehr befürworten?

(Déi Gréng) Diese Har- monisierung ist uns ein wichtiges Anliegen da es deutlich zur Attraktivität dieser Zugverbindungen beiträgt, insbesondere für Grenzpendler. In den letz- ten 5 Jahren, hat das grün geführte Transportmini- sterium deshalb bereits ein vergünstigtes Angebot im grenzüberschreitenden Ei- senbahnverkehr mit Belgi- en verhandelt, das Modell- charakter hat. déi gréng werden in diese Richtung weiterarbeiten.

(LSAP) Die LSAP setzt sich innerhalb der Landesgren- zen für einen kostenlosen öffentlichen Transport ein. Daraus ergibt sich, dass die Tarife für grenzüber- schreitende Fahrten mit den ausländischen Part- nern neu verhandelt wer- den müssen, wobei sich die LSAP für eine Harmo- nisierung der Tarifstruk- tur einsetzt. Auf jeden Fall werden die Preise für den grenzüberschreiten- den Transport durch diese Maßnahme reduziert.

(DP) Um den öffentlichen Transport für Grenzgän- ger interessanter zu ge- stalten, möchte die DP einen MPass für die Groß- region anbieten. Tatsäch- lich reicht es nicht, die Infrastrukturen und das Angebot in Luxemburg zu verbessern, auch die Großregion muss bei der Mobilitätsplanung mitein- bezogen werden.

(KPL) In Luxemburg for- dern wir einen kostenlosen

öffentlichen Personennahverkehr als Dienstleistung der Daseinsvorsorge. Ist der eingeführt, hat die Regierung eine bessere Verhandlungsbasis mit den Nachbarregionen, ganz besonders für die Beseitigung der Gebühr für den „Grenzsprung“, die keinerlei Daseinsberechtigung mehr hat.

(Déi Lénk) déi Lénk setzt sich für einen gratis öffentlichen Transport in Luxemburg ein und für eine enge Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern. Die Grenzregionen haben ebenfalls ein hohes Interesse an einer Reduzierung des Straßenverkehrs und diese Tatsache muss die Grundlage einer engen Kooperation bilden, inklusive einer Abstimmung im Bereich der Tarifstruktur. Europaweit ist das zentrale Problem die fehlende Kostenwahrheit im Straßen- und Flugverkehr, unter anderem da Infrastruktur-, Umwelt- oder Gesundheitskosten externalisiert werden. An diesem Punkt muss man ansetzen, um die Eisenbahn als effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu einer neuen Bedeutung zu führen

(CSV) siehe Antwort N°1

4. Wie gedenkt ihre Partei den öffentlichen Transport attraktiv und sicher zu gestalten und zu dem Zweck, von den einzelnen Verkehrsträgern Präventionspläne gegen Aggressionen verlangen?

(Déi Gréng) Ja, für déi gréng ist die Sicherheit ein wichtiges Element für die Attraktivität des öffentlichen Transports. Dazu gehört nicht nur die Sicherheit in den Transportmitteln, sondern ebenfalls an den Bahnhöfen, Haltestellen, usw. Gemäß den Vereinbarungen im zuständigen nationalen Gremium soll das Transportministerium mit allen Verkehrsträgern Präventionspläne erstellen.

(LSAP) Das Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen, in Zügen und Bussen ist ein wesentliches Element der Attraktivität des öffentlichen Transportes. Gewährleistet wird dieses durch gut instand gehaltene, saubere Bahnhofsgebäude und Transportmittel, sowie durch die Präsenz von Personal,

das in der Lage ist, mit problematischen Situationen umzugehen und zur Deeskalation beizutragen. Die LSAP setzt sich deshalb dafür ein, dass genügend entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung steht, das sich bei Bedarf darauf verlassen kann, sowohl von seinem Arbeitgeber als auch von der Polizei die notwendige Unterstützung zu erhalten.

(DP) Die Attraktivität des Zuges hängt stark von der Pünktlichkeit und der Qualität des Materials ab. Die DP wird außerdem alles dransetzen, Verspätungen, soweit möglich, zu reduzieren, indem die Gründe dafür ermittelt und Ressourcen effektiver genutzt werden. Besonders Richtung Norden fahren z.B. noch immer veraltete Züge, die für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder quasi unbenutzbar sind. Die DP verspricht sich zudem von einer kostenfreien Nutzung des öffentlichen Transportes einen positiven Effekt auf die Passagierzahlen. Um die Sicherheit zu gewährleisten, soll auch das Sicherheitspersonal aufgestockt werden sowie, wenn möglich, Präventionspläne von den einzel-

nen Verkehrsträgern ausgearbeitet werden.

(KPL) Wenn die Fahrkartenkontrolle bei Gratuität entfällt, ist der Hauptkonfliktpunkt, der zu Aggression führt, auch entfallen. Ansonsten sind für die Attraktivität des öffentlichen Transports vor allem Pünktlichkeit, genügend Sitzplätze, ein ordentlicher Takt (mindestens 20-minütig) und problemlose Anschlüsse maßgeblich.

(Déi Lénk) Übergriffe gegenüber dem Personal des öffentlichen Transports dürfen genauso wenig toleriert werden, wie gegenüber jeder anderen Person. Wir betrachten die Züge als öffentlichen Raum, insofern ist es auch die Rolle der öffentlichen Hand für die Sicherheit innerhalb der Züge zu sorgen. Dies führt v.a. über Präventionspläne, Sensibilisierungskampagnen und Fortbildungskurse für das Personal. Wenn es sich als notwendig herausstellt, muss auch über eine verstärkte Präsenz von Polizeibeamten in den Zügen nachgedacht werden.

(CSV) siehe Antwort N°1

5. Wie wird ihre Partei die Priorität einer neuen Eisenbahnanbindung Luxemburg/Hauptbahnhof - Kirchberg sowie den zweigleisigen Ausbau der Nordstrecke (an erster Stelle die Streckenabschnitte Clerf - Ulflingen und Ettelbruck - Goebelsmühle) einstufen? Wird sie die Eisenbahnstrecke Ettelbruck - Diekirch erhalten und attraktiver durch zusätzliche Haltestellen, sowie den Ausbau

von einer „Nordstaad-Transversale“ Bissen - Gilsdorf, mitgestalten?

(Déi Gréng) déi gréng sind nicht für eine neue zusätzliche Zug-Anbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Kirchberg, da eine solche Schienen-Anbindung des ganzen Kirchbergs ja 1) einerseits bereits durch das Zusammenspiel des neuen Bahnhofs „Pfaffenthal“ mit Funiculaire und Trambahn existiert, 2) der Kostenpunkt extrem hoch wäre und 3) die Sinnhaftigkeit nicht gegeben ist.

dei gréng sind aber klar für den mittel- bis langfristigen 2-Spurigen Ausbau der Nordstrecke und auch für den Erhalt und attraktiven Ausbau der Eisenbahnstrecke Ettelbruck-Diekirch.

(LSAP) Siehe Antwort 7

(DP) Für die DP ist es wichtig, dass die Eisenbahn in allen Regionen des Landes über die nötigen Kapazitäten und Infrastrukturen verfügt, um eine wirkliche Alternative zum Individualverkehr darzustellen. Das Schienennetz und die Bahnhofsinfrastruktur sollen dort, wo es sinnvoll ist, weiter ausgebaut werden, um sie den heutigen Bedürfnissen anzupassen. Die DP wird in dem Sinne die genannten Eisenbahnanbindungen einer gründlichen Analyse unterziehen, und, sofern sie sich als sinnvoll herausstellen, ihren Ausbau in die Wege leiten.

Die städtische und die schnelle Tram stellen zudem eine sinnvolle Ergänzung zur Eisenbahn dar. Aus dem Grund setzt die DP beim Ausbau des Schienenverkehrs auf beide Verkehrsmittel, und möchte neben dem Zug- ebenfalls das Tramnetz, u.a. in Richtung Echternach und Esch/Alzette, ausbauen. Damit die Bürger jedoch nicht erst in ferner Zukunft



von einem verbesserten Angebot profitieren können, ist es für die DP von größter Bedeutung, diese Arbeiten schnellstmöglich umzusetzen.

ist. Eine effiziente Anbindung des Nordens an den Rest des Landes ist nicht zuletzt aus landesplanerischen Gesichtspunkten dringend erforderlich.

(KPL) Die Eisenbahn muß weit schneller und weit größer ausgebaut werden als aktuell geplant, um Schritt halten zu können mit der schnellen Entwicklung des Landes, wobei es bereits gilt Rückstände aufzuholen. Die KPL tritt ein für den Bau eines Eisenbahntunnels unter der Stadt Luxemburg, was am Bahnhof sofort einen neuen zusätzlichen Bahnsteig bringt einschließlich der direkten Zuganbindung von Oberstadt, Limpertsberg und Kirchberg. Die gesamte Nordstrecke sollte wieder zweigleisig werden, indem die Gleise in den Tunnels einen halben Meter tiefer gelegt werden. Die Strecke Ettelbrück-Diekirch sollte nicht nur zusätzliche Haltestellen und eine Verlängerung bis Gilsdorf erhalten, sondern eine solche bis Echternach, um dort deutsche Grenzgänger auf die Bahn zu bringen. Selbstverständlich ist es sinnvoll, Züge bis Bissen zu führen. Es sollte aber auch die Bahnlinie von Wiltz bis Bastogne verlängert werden, um Grenzgänger aus dieser Gegend auf die Bahn zu bringen. Ebenso sollte es eine direkte Bahnlinie von Belval bis Hollerich geben.

(Déi Lénk) Der konsequente Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes ist eine zentrale budgetäre Priorität von déi Lénk. Zu diesem Zweck wollen wir zusätzliche Staatseinnahmen generieren, die in Infrastruktur und Personal investiert werden sollen. In der Vergangenheit wurde die Eisenbahn von der Politik oftmals als ein Relikt der Vergangenheit behandelt: Eine fatale Fehleinschätzung, die für die heutigen Mobilitätsprobleme mitverantwortlich

(CSV) siehe Antwort N°1

6. Wie wird ihre Partei das Fahrplanangebot der Grenzregionen nach Luxemburg in den frühen Morgenstunden verbessern (insbesondere die Region Troispoints-Vielsalm)?

(Déi Gréng) Ja, dies ist eine grüne Priorität für sämtliche Zugstrecken und Fahrplanperioden. Diese Verbesserungen hängen aber entscheidend von der schnellen Ausführung, bzw. Fertigstellung der Infrastrukturarbeiten zwecks Kapazitätsausweitung ab, welche in den letzten 5 Jahren massiv vorangetrieben wurden. Jedes fertiggestellte Projekt und insbesondere der Ausbau des Hauptbahnhofes mit zusätzlichen Quais, die Modernisierung der „Eisebunnsbréck“ (Bisser Bréck) sowie dem Ausbau der Strecke Sandweiler-Oetrange und die neue Zugstrecke nach Bettendorf, werden jeweils zu einer deutlichen Verbesserung für die betroffenen Reisenden führen, sowohl in Luxemburg als auch im grenzüberschreitenden Zugverkehr.

(LSAP) Im Hinblick auf die Entwicklung des Mobilitätsbedarfs und in Abstimmung mit dem Ausbau der Infrastruktur müssen Fahrpläne regelmäßig angepasst werden. Eine optimale Anbindung der Grenzregionen ist dabei von großer Bedeutung, da eine stetig steigende Zahl an Grenzgängern täglich zu den Hauptverkehrszeiten zwischen ihrem Wohnort



im Grenzgebiet und ihrem Arbeitsplatz in Luxemburg hin- und herpendelt. Eine Entlastung des Straßennetzes ist nur möglich, wenn ein deutlich höherer Anteil an Berufspendlern auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt. Die LSAP setzt sich deshalb für die Verbesserung des Angebots an öffentlichen Transportmöglichkeiten über die Landesgrenzen hinaus ein.

(DP) Zusammen mit den zuständigen Partnern in der Grenzregion wird die DP versuchen, das Angebot der Anschlüsse nach Luxemburg, unter anderem in den frühen Morgenstunden, zu verbessern.

(KPL) Wird die Nordstrecke wieder zweigleisig, ist ein Viertelstundentakt bis in die Region Troispoints-Vielsalm problemlos machbar.

(Déi Lénk) Das Fahrplanangebot muss vorausschauend an die steigende Anzahl an Grenzgängern angepasst werden. Nur so können wir die täglichen Mobilitätsprobleme in den Griff kriegen. Dies gilt nicht nur für die Grenzregionen im Norden und nicht nur für die Eisenbahnstrecken, son-

dern für alle öffentlichen grenzüberschreitenden Verkehrsmittel im ganzen Land. Den steigenden Anforderungen an das Personal muss dabei in den Kollektivverträgen Rechnung getragen werden.

(CSV) siehe Antwort N°1

7. Wie wird ihre Partei dem Aufbau und Ausbau einer direkten Eisenbahnverbindung Rümelingen - Péttingen zustimmen?

(Déi Gréng) Es ist noch zu früh für diese prinzipielle Entscheidung. Die CFL ist auf Anraten des grünen Transportministers inzwischen dabei mögliche Zukunftsstrecken über 2028 hinaus zu analysieren und ein längerfristiges Ausbaupaket zu erarbeiten. Die Entscheidung in Bezug auf die Verbindung Rümelingen-Péttingen muss die Politik dann auf Basis der Fakten sowie der Bedarfs-, bzw. Kosten-Nutzen-Analyse fällen.

(LSAP) Zwischen dem Hauptbahnhof und dem Kirchberg wird zurzeit eine Tramlinie gebaut, die voraussichtlich 2019/2020

durchgehend befahren wird. Diese Linie wird anschließend bis zum Flughafen, beziehungsweise bis zur Cloche d'Or weitergeführt. Das Finanzierungsgesetz für diesen Ausbau ist gestimmt, so dass auch dieses Projekt eine hohe Priorität genießt. Da sich das Gebiet rund um den Flughafen auch in Zukunft weiter stark entwickeln wird, könnten sich die Kapazitäten dieser Tramlinie und der heutigen Busverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Findel via Cents als unzureichend erweisen. Die LSAP schlägt die Freihaltung eines Korridors vom Hauptbahnhof über den Cents zum Findel vor, damit später bei Bedarf auf diesem Streckenabschnitt eigene Busspuren oder gegebenenfalls eine Tramlinie eingerichtet werden können.

Zu den großen Prioritäten, was den Ausbau des Schienennetzes angeht, zählt für die LSAP die Verbindung zwischen den Hauptentwicklungszentren Nordstad, Luxemburg und Esch/Alzette. Der Norden des Landes braucht ein Mobilitätskonzept. Dazu gehören aus LSAP-Sicht:

- der zweigleisige Ausbau



der Nordstrecke, dort wo es möglich ist,

- die Aufrechterhaltung des Streckenabschnitts Ettelbrück-Diekirch,
- die Verbesserung des Busangebots als Zubringerdienst,
- die Nutzung der Bahnstrecke ab Bissen als Zubringer für die Nordstrecke,
- die Verwirklichung einer Nordstad-Verbindung zwischen Bissen, Ettelbrück, Diekirch und Gilsdorf als mögliche Alternative,
- der Ausbau der Nordstrecke über die Nordstad hinaus nach Clerf und Ulflingen.

Die LSAP spricht sich ebenfalls für eine verbesserte Anbindung des Streckenabschnitts Rümelingen-Noertzange an die Hauptstadt aus, mehr Direktzüge und kürzere Umsteigzeiten würden hier Abhilfe schaffen. Das bestehende Schienennetz sollte ebenfalls genutzt werden, um eine direkte Verbindung zwischen Rümelingen-Esch-Belval/Universität und Petingen herzustellen.

(DP) Der Ausbau des Schienennetzes soll dort, wo es sinnvoll ist, weiter vorangetrieben werden.

Sollte sich nach einer gründlichen Studie eine solche Direktverbindung zwischen Rümelingen und Petingen als sinnvoll erweisen, wird die DP dieser Verbindung selbstverständlich zustimmen.

(KPL) Angesichts der Überlastung der Eisenbahnlinie zwischen Belval und Petingen ist wohl eine direkte Eisenbahnverbindung von Rümelingen bis Petingen nicht zu machen. Was aber seit der Schließung des Stahlwerks in Schifflingen geht, ist ein Direktzug von Rümelingen bis Audun-le-Tiche – mit zwei Garnituren ginge sich da ein Halbstundentakt aus. Das brähe eine erhebliche Aufwertung der Kayltal-Strecke.

(Déi Lénk) Der Ausbau des öffentlichen Transports fordert eine rigorose Prioritätensetzung, die sich nach den realen Bedürfnissen richten muss. Sobald eine direkte Verbindung Rümelingen-Petange gegenüber anderen Projekten eine verstärkte Notwendigkeit darstellt, werden déi Lénk einen solchen Aufbau unterstützen. Aktuell sehen wir aber einen größeren Nachholbedarf auf anderen Strecken.

(CSV) siehe Antwort N°1

8. Wie wird ihre Partei auf eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Eisenbahn mithinwirken? Wird sie in diesem Zusammenhang die Sozialbedingungen im Transportsektor im Sinne des sozialen Fortschritts harmonisieren?

(Déi Gréng) CFL-Multimodal ist sicherlich ein Paradebeispiel für die luxemburgische Verlagerungspolitik im internationalen Güterverkehr. déi gréng haben sich seit 2013 mit François Bausch im EU Rat der Transportminister und seit jeher im Europaparlament für eine stärkere Verlagerung des europaweiten Güterverkehrs auf die Schiene eingesetzt und auch etliche Initiativen gestartet für ordentliche Sozialbindungen im Transportsektor. Das möchten wir fortführen.

(LSAP) Solange der Gütertransport über die Straße

günstiger ist als der Transport über die Schiene, wird eine Verlagerung auf das umweltverträglichere Transportmittel kaum stattfinden. Die LSAP setzt sich auf EU-Ebene dafür ein, dass unter anderem die Arbeitsbedingungen und Löhne der LKW-Fahrer verbessert werden und so der unfaire Preisunterschied reduziert werden kann. Darüber hinaus fordert die LSAP systematische Kontrollen zur Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen und zur Verhinderung der Ausnutzung von Fahrern, die Güter als Scheinselbstständige transportieren.

(DP) Die DP wird die in den letzten Jahren eingeleitete Politik, zur Verlagerung des Gütertransports auf die Eisenbahn, auch in Zukunft unterstützen.

(KPL) Unter den Bedingungen des real existierenden Kapitalismus hängen Kollektivverträge im Privatsektor, also auch im Straßentransport, von der Kampfkraft der Gewerkschaften ab. Parteien können Gewerkschaften solidarisch unterstützen, was die KPL tut, haben aber keinen direkten Einfluß auf Kollektivverträge. Angesichts der nicht unbegrenzt erweiterbaren Kapazität des Luxemburger Schienennetzes kann über die Multimodal-Plattform in Bettemburg hinaus nichts Wesentliches mehr getan werden für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

(Déi Lénk) déi Lénk haben den Aufbau des Logistikzentrums in Bettembourg im Parlament unterstützt. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist nicht zuletzt aus klimapolitischer Sicht eine absolute Notwendigkeit. Allerdings kommt dieses Konzept erst dann entscheidend voran, wenn wir im Straßen- und Flugverkehr Kos-

tenwahrheit herstellen. Eine Harmonisierung der Sozialbedingungen zwischen vergleichbaren Sektoren – sowohl national als auch europaweit – ist ein ständiges Anliegen von déi Lénk.

(CSV) siehe Antwort N°1

9. Wie wird ihre Partei die Busbetriebe von AVL und TICE als öffentlich-rechtliche Betriebe absichern und wird sie keinerlei Privatisierung von Strecken und Teilbereichen des Betriebes vornehmen? Wird ihre Partei die schrittweise Rückführung der privatisierten Buslinien der Stadt Luxemburg in das AVL Busnetz unterstützen?

(Déi Gréng) AVL und TICE sind Betriebe in kommunaler Hand und unterliegen der kommunalen Autonomie. Die Regierung, bzw. das zuständige Ministerium hat hier keine Weisungsbefugnis. Die angesprochenen Busbetriebe werden wir aber als öffentlich-rechtliche Betriebe absichern und sehen keinen Grund gut funktionierende Strecken und Teilbereiche des Betriebes zu privatisieren.

(LSAP) Der öffentliche Transport gehört für die LSAP zur öffentlichen Grundversorgung, die solidarisch finanziert und unter öffentlicher Kontrolle organisiert werden soll. Der Staat muss dafür sorgen, dass genügend Mittel für diese Dienstleistungen zur Verfügung stehen, um die öffentlich-rechtlichen Betriebe zu erhalten. AVL und TICE werden von der Stadt Luxemburg, beziehungsweise von einem Gemeindesyndikat be-

trieben. Die Entscheidung über eine Rückführung privat befahrener Buslinien liegt demnach bei den betroffenen Kommunen. Generell lehnt die LSAP eine Privatisierung von regulären Buslinien ab und sorgt dafür, dass in den Gemeinden, in denen sie politische Verantwortung trägt, öffentlich-rechtliche Betriebe diese Dienste anbieten.

(DP) Die DP will in den kommenden Jahren die Investitionen in den öffentlichen Transport konsequent auf hohem Niveau halten, um die Verkehrsproblematik in Luxemburg dauerhaft in den Griff zu bekommen. Eine effiziente Transportpolitik ist abhängig von einer optimalen Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Anbietern.

(KPL) Um die gemeindeeigenen Busbetriebe AVL und TICE abzusichern als öffentlich-rechtliche Betriebe, darf nichts ausgegliedert oder Strecken privatisiert werden. Die privat vergebenen Linien in der Hauptstadt müssen raschestmöglich zum AVL zurückkehren, sobald ein solcher Vertrag ausläuft.

(Déi Lénk) Das Wahlprogramm von déi Lénk ist in dieser Hinsicht unmissverständlich: Wir befürworten eine Rückführung sämtlicher gemeinschaftlicher Transportmittel in den Kompetenzbereich der öffentlichen Instanzen.

(CSV) siehe Antwort N°1

10. Wie wird ihre Partei den Ausbau neuer Zubringerstrecken sowie eine Verbesserung des Quernetzes durch den AVL zur Tram unterstützen? Wird ihre Partei Verhandlungen eines Kollektivvertrages mit

Luxtram S.A. unterstützen durch eine Anpassung an die aktuellen Arbeits- und Lohnbedingungen im öffentlichen Dienst so wie diese bei den AVL gewährleisten?

(Déi Gréng) In den vergangenen 5 Jahren wurde dank grüner Regierungsbeteiligung eine neue Mobilitätsstrategie eingeleitet. Zum ersten Mal seit über 30 Jahren wurde prioritär in den Ausbau der Alternativen zum Individualtransport investiert. Unser Ziel ist hierbei die optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger, vom Fußgänger über den Radfahrer, Bus, Tram, Zug bis hin zum Auto, damit möglichst viele Menschen möglichst angenehm, effizient und umweltschonend transportiert werden können. Dazu gehört für déi gréng natürlich die Überarbeitung des gesamten RGTR-Streckennetzes um dieses optimal mit dem Eisenbahn- und Tramnetz zu verknüpfen, seine Ergänzung durch Express-Buslinien und die Schaffung von neuen Buskorridoren (z.B. Dippach-Leudelange-Luxemburg; Walferdange-Eicherberg-Luxemburg; Alzingen-Hesperange-Howald-Luxemburg; Junglinster-Waldhof-Kirchberg) sowie von Prioritätskorridoren für Busse auf den großen Autobahnachsen. In diesem Sinne unterstützen déi gréng auch den Ausbau neuer Zubringerstrecken sowie eine Verbesserung des Quernetzes durch den AVL.

Ja. Luxtram ist eine privatrechtliche Gesellschaft, aber zu 100% in öffentlicher Hand (VDL & Staat) und fällt unter das Kollektivvertragsgesetz. déi gréng sprechen sich für ordentliche Arbeits- und Lohnbedingungen bei Lux-



tram – wie auch in allen anderen Bereichen und Sektoren – aus.

(LSAP) Die LSAP unterstützt den Ausbau neuer Zubringerstrecken sowie eine Verbesserung des Quernetzes durch den AVL zur Tram und den multimodalen Umsteigeplattformen. Im Respekt des Prinzips der Tarifautonomie würde die LSAP grundsätzlich den Abschluss eines Kollektivvertrages bei Luxtram S.A. befürworten, der sich an den Bedingungen des öffentlichen Sektors (AVL) orientiert.

(DP) Ein effizienter öffentlicher Transport bedeutet für die DP, ein optimales Zusammenspiel zwischen Bus, Tram und Zug zu gewährleisten. Die Verantwortung über Verhandlungen eines Kollektivvertrages bei Luxtram S.A. liegt bei der Direktion von Luxtram S.A. und den Gewerkschaften.

(KPL) Die Luxtram SA gehört als Gesellschaft aufgelöst, da sie nur gegründet wurde, um schlechtere Lohn- und Arbeitsbedingungen als im öffentlichen Sektor möglich zu machen. Der Tram-Betrieb gehört in den AVL oder in die CFL integriert. Was

den Luxtram-KV anlangt, so ist es eine Schande, dass die vier im Verwaltungsrat vertretenen Parteien von Regierung und städtischem Schöffenrat der Direktion den Auftrag erteilt haben, keine Verbesserungen zuzulassen.

(Déi Lénk) Bus, Tram und Zug müssen effizient und optimal aufeinander abgestimmt werden und dies beinhaltet den Ausbau neuer Infrastrukturen und neuer Linien. Auch mit der Tramlinie bleiben Querverbindungen sinnvoll. Voraussetzung für eine Verbesserung der innerstädtischen Mobilität ist jedoch die Zurückdrängung des Autoverkehrs. déi Lénk haben sich sowohl im hauptstädtischen Gemeinderat als auch im Parlament gegen die letztendlich gewählte Gesellschaftsform der Luxtram gewehrt und sich dafür eingesetzt, dass für das Trampersonal die gleichen Arbeits- und Lohnbedingungen gelten, als im öffentlichen Dienst. Eine von uns in diesem Sinne eingebrachte Motion im Parlament wurde jedoch von allen anderen Parteien abgelehnt.

(CSV) siehe Antwort N°1

11. Wird ihre Partei jedwede Privatisierung von öffentlichen Verwaltungen und Betrieben strikt ablehnen? Wird sie die öffentlichen Verwaltungen und Betriebe als Standbein unserer Wirtschaft, welches dem Allgemeinwohl verpflichtet ist, stärken und ausbauen?

(Déi Gréng) déi gréng stehen für einen starken Staat mit starken öffentlichen Betrieben und guten Arbeits- und Lohnbedingungen für alle Beschäftigten. Wir sehen den Staat als notwendigen und überaus wichtigen Regulator für die saubere und faire Funktionsweise des „freien Marktes“. déi gréng setzen sich deshalb auch die Stärkung und den Ausbau von hochwertigen öffentlichen Dienstleistungen ein. Diese sind auf das Allgemeinwohl ausgerichtet und erfüllen in unserer marktwirtschaftlichen Gesellschaft eine unverzichtbare und komplementäre Rolle zum „freien Markt“. Dieser ist zwar ein gutes Instrument

zur Schaffung von „Reichtum“, aber er ist blind was die Verteilung des erwirtschafteten Reichtums und die sozialen und ökologischen Folgekosten des Wirtschaftens angeht.

(LSAP) Ja. Die öffentlichen Unternehmen spielen für die Bürger ebenso wie für den Wirtschaftsstandort Luxemburg eine bedeutende Rolle. Mit ihren modernen Infrastrukturen und breit gefächerten Dienstleistungen tragen sie wesentlich zur Wettbewerbsfähigkeit Luxemburgs und zur Lebensqualität bei, sei dies im Bereich der Mobilität, der Energie- und Wasserversorgung, des Post- und Telekommunikationswesens oder im sozialen Bereich. Sie beschäftigen zehntausende von Menschen und bieten gute Löhne und Arbeitsbedingungen. Die LSAP wird dafür sorgen, dass die wichtigen Versorgungsinfrastrukturen weiter in öffentlicher Hand bleiben, Dienstleistungen flächendeckend angeboten werden und gute Löhne und Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten gewährleistet sind.

(DP) Eine moderne und effiziente öffentliche Verwaltung der kurzen Wege

ist wesentlicher Bestandteil des Erfolgsmodells Luxemburg und trägt zur Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität unseres Landes bei. Die DP ist aus diesem Grund auch gegen jegliche Privatisierung öffentlicher Verwaltungen.

(KPL) Die KPL als Gegnerin des aktuellen kapitalistischen Wirtschaftsystems war nie und wird niemals einverstanden sein mit Liberalisierungen und Privatisierungen, die das Kapital anstrebt, um zusätzliche profitable Anlagemöglichkeiten zu gewinnen. Das dient nie den Interessen der Lohnabhängigen!

(Déi Lénk) déi Lénk haben sich sowohl im hauptstädtischen Gemeinderat als auch im Parlament gegen die letztendlich gewählte Gesellschaftsform der Luxtram gewehrt und sich dafür eingesetzt, dass für das Trampersonal die gleichen Arbeits- und Lohnbedingungen gelten, als im öffentlichen Dienst. Eine von uns in diesem Sinne eingebrachte Motion im Parlament wurde jedoch von allen anderen Parteien abgelehnt. Der Ausbau von neuen Zubringerstrecken und eine Verbesserung des Quernetzes

muss auf einer objektiven Analyse der realen Mobilitätsströme beruhen. Das politische Ziel muss sein, Bus, Tram und Zug effizient und optimal aufeinander abzustimmen und die innerstädtische Mobilität durch eine Zurückdrängung des Autoverkehrs zu verbessern.

(CSV) Die CSV steht für eine moderne und qualitativ gut aufgestellte Verwaltung im Dienst des Bürgers. Bürger und Unternehmen haben Anrecht auf einen gut funktionierenden öffentlichen Dienst. Deshalb muss in allen Bereichen ein qualitätsvoller und einfach zugänglicher Dienst angeboten werden.

Wir werden den Austausch zwischen Bürger und Staat vorrangig fördern. Die CSV wird die Verwaltung weiter modernisieren. Sämtliche Verwaltungsvorgänge müssen schnell und leicht zugänglich werden. Das Portal „guichet.lu“ wird weiter ausgebaut werden. Es ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der „e-Government“-Strategie. Der Prozess der administrativen Vereinfachung muss wieder aufgenommen und strukturiert werden. Verwaltungsreform muss ein grundlegender Prozess

sein. Wir werden die Ausbildung für den öffentlichen Dienst reformieren.

Die CSV wird das zwischen der Regierung und der CGFP abgeschlossene Teillabkommen respektieren. Der Inhalt und die Organisation des Praktikums sowie seine Dauer in einzelnen Laufbahnen benötigen noch weitere Verhandlungen. Eine gute Ausbildung sowie Weiterbildung sind Voraussetzung für eine gut funktionierende, kompetente und effiziente Verwaltung.

Um Rekrutierungsproblemen des öffentlichen Dienstes entgegenzuwirken, wird die CSV auf Informationskampagnen in den Schulen wie auch in der Öffentlichkeit zurückzugreifen. Berufsbilder sollen Schüler motivieren, spezifische Ausbildungen zu absolvieren und diese Berufswege einzuschlagen.

Sollten dennoch in bestimmten Berufssparten Spezialisten gebraucht, die auf dem hiesigen Arbeitsmarkt nicht oder nur schwer zu finden sind, werden wir im Dialog solche Posten mit spezifischen Anforderungen ausweisen und entsprechende Rekrutierungsprozeduren vorschlagen.

die sich in den Dienst der Bürger stellen. In Luxemburg ist der Staat der erste Arbeitgeber des Landes. déi gréng werden sich dafür einsetzen, die Attraktivität der öffentlichen Hand als Arbeitgeber zu erhalten und die Mitarbeiter bei der Gestaltung bzw. Anpassung aktueller und zukünftiger Reformen mit einzubeziehen. Wir wollen das Profil des Staates als attraktiver Arbeitgeber weiter schärfen, die Personalbedürfnisse vorausschauend planen und bei Bedarf an bestimmten qualifizierten Arbeitskräften, die Einstellungskriterien flexibler gestalten, sowie beruflichen Seiteinsteigern den Zugang zum öffentlichen Dienst vereinfachen, die Initialausbildung im „Stage“ verkürzen und die Weiterbildung dementsprechend als berufsbegleitendes Kompetenzmanagement ausbauen. Im zukünftigen Gehälterabkommen möchten wir qualitative Elemente, wie beispielsweise bessere Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, Lebensarbeitszeitkonten, zusätzlicher Urlaub oder spezielle Vergünstigungen in der Mobilität (z.B. Jobtickets), Gesundheit am Arbeitsplatz, usw. als wichtige Bausteine für die Attraktivität der öffentlichen Laufbahnen vorsehen.

(LSAP) Der öffentliche Dienst steht in den kommenden Jahren auf allen Ebenen vor großen Herausforderungen. Der demografische Wandel, die digitale Transformation und der zunehmende Fachkräftemangel sind Entwicklungen, die einer Lösung bedürfen. Die LSAP wird eine konsequente Einstellungspolitik betreiben, die mit der Entwicklung des Landes Schritt halten muss.

Neben der Abschaffung der 80/80/90-Regelung und der Verkürzung der Stage-Zeit wollen wir eine

12. Wie wird ihre Partei weiter dafür sorgen, dass beim Staat, den Gemeinden und den öffentlichen Betrieben Funktionäre in genügender Zahl eingestellt werden, um einen optimalen öffentlichen Dienst zu ermöglichen?

(Déi Gréng) Um den anspruchsvollen Aufgaben in den staatlichen Verwaltungen gerecht zu werden, bedarf es einer hohen Anzahl an kompetenten und motivierten Fachkräften,



Reihe weiterer Verbesserungen umsetzen, um die Attraktivität des öffentlichen Dienstes weiterhin zu gewährleisten:

- die Harmonisierung aller Berufslaufbahnen, gemäß dem Prinzip „gleiches Gehalt für gleichen Schulabschluss“;
- Telearbeit und Lifelong Learning unterstützen;
- Vereinbarkeit von Familie und Beruf fördern;
- Arbeitszeiten flexibler gestalten, Stichwort „Teilzeit“ und „Zeitsparkonten“;
- Mitbestimmung am Arbeitsplatz verbessern;
- Gesundheit, Sicherheit und Wohlbefinden am Arbeitsplatz fördern;
- die Personalplanung und -entwicklung optimieren;
- die Digitalisierung der Verwaltungsprozesse beschleunigen;
- den Bürokratieabbau weiter vorantreiben.

(DP) Für die DP ist es von großer Bedeutung, dass Luxemburg auch in Zukunft auf kompetente, gut ausgebildete und motivierte Beamte im öffentlichen Dienst zurückgreifen kann. Deshalb steht die DP voll und ganz hinter der Abschaffung der 80/80/90 Regelung im öffentlichen Dienst, um die Attraktivität des Staatsdienstes und eine effiziente Rekrutierung sicherzustellen. In den vergangenen fünf Jahren sind im Schnitt jährlich mehr als 400 zusätzliche Mitarbeiter im öffentlichen Dienst eingestellt worden. Die DP möchte diese Einstellungspolitik auch in Zukunft weiterführen.

(KPL) Wer gegen Liberalisierung und Privatisierung ist, muß dafür eintreten, daß alle öffentlichen Verwaltungen und Betriebe das Personal haben, um einen optimalen Dienst im Interesse der Allgemeinheit leisten zu können.

(Déi Lénk) déi Lénk setzt sich für eine Stärkung der öffentlichen Dienstleistungen ein und dieses Prinzip setzt eine proaktive Einstellungspolitik voraus. Diese Politik soll durch eine Erhöhung der Betriebs- und Kapitalsteuern finanziert werden. Ein weiteres Element ist die Schaffung von Arbeitsplätzen im allgemeinen Interesse durch die Einführung des Prinzips „der Staat als Arbeitgeber in letzter Instanz“.

(CSV) siehe Antwort N°11

13. Wie wird ihre Partei sich für demokratische Lohnverhandlungen mit allen Gewerkschaften im öffentlichen Sektor im Rahmen einer großen Tarifkommission einsetzen?

(Déi Gréng) déi gréng setzen auf demokratische Verhandlungen mit allen national repräsentativen Gewerkschaften.

(LSAP) Siehe Antwort 14

(DP) Der Sozialdialog gehört zum Erfolgsmodell Luxemburg. Die DP wird die Verhandlungsmöglichkeiten auf betrieblicher Ebene stärken und im Gegenzug allzu starre Arbeitsrechtsregeln prüfen.

Daneben wird die DP Maßnahmen, die größere Auswirkungen auf das Beamtenstatut und die Verwaltungsorganisation haben, mit der zuständigen national repräsentativen Berufsorganisation aushandeln. Die DP ist der Ansicht, dass eine gut funktionierende Verwaltung nur auf ständigem Dialog mit den Beamten basieren kann.

(KPL) Es braucht nicht nur eine große Tarifkommission mit allen im öffent-

lichen Sektor vertretenen Gewerkschaften, sondern auch statt dem aktuellen Streikverhinderungsrecht ein Streikrecht in der Verfassung, das mittels Gesetz nicht ausgehebelt werden darf.

(Déi Lénk) Mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln.

(CSV) siehe Antwort N°11

14. Wird ihre Partei die Statuten- und Gehälterreform, mit allen Gewerkschaften des öffentlichen Sektors neu verhandeln, um die darin befindlichen Ungereimtheiten und sozialen Ungerechtigkeiten auszuräumen?

(Déi Gréng) Im Rahmen des neuen, von der aktuellen Regierung mit der CGFP ausgehandelten Gehälterabkommens für den öffentlichen Dienst wurde festgehalten, dass die Stagezeit verkürzt werden soll. Wir stehen zu dieser Abmachung und sind auch bereit, bei der dahingehend sowieso notwendigen Überarbeitung des

Statuts und der Gehälterstruktur auch andere Punkte zu diskutieren.

(LSAP) Vor erneuten Verhandlungen sollte zunächst das Abkommen vom 15. Juni 2018 zwischen der CGFP und der Regierung fristgerecht umgesetzt werden. Lohnverhandlungen mit allen Gewerkschaften des öffentlichen Sektors im Rahmen einer großen Tarifkommission setzen eine einheitliche, gemeinsame Position in dieser Frage auch auf Gewerkschaftsseite voraus. Solange dies nicht gegeben ist, werden wir bei der gegenwärtigen Praxis bleiben, die darin besteht, mit der jeweils national repräsentativen Gewerkschaft Verhandlungen zu führen.

(DP) Die DP wird im Rahmen der nächsten Verhandlungen zum Gehälterabkommen im öffentlichen Dienst mit den national repräsentativen Berufsorganisationen über sämtliche diesbezügliche Vorschläge diskutieren.

(KPL) Natürlich sollen alle Gewerkschaften die Möglichkeit haben, bei Ungereimtheiten oder sozialen Ungerechtigkeiten, die

ihre Mitglieder treffen, unmittelbar in Verhandlung mit der Regierung zu treten.

(Déi Lénk) Ja

(CSV) siehe Antwort N°11

15. Wie wird ihre Partei dazu beitragen die Gemeindegesetzgebung so zu ändern, damit die Gemeindeverwaltungen in einem liberalisierten Umfeld alle (kommerziellen) Aktivitäten in Eigenregie durchführen können?

(Déi Gréng) Für déi gréng ist es von zentraler Bedeutung, dass öffentliche Betriebe in einem liberalisierten Umfeld auch kommerzielle Aktivitäten durchführen können. Damit das möglich ist, müssen die rechtlichen Bedingungen klar geregelt sein.

(LSAP) Die Aufgabengebiete der Gemeinden werden immer zahlreicher und vielseitiger. Aus diesem Grund macht es Sinn, die kommunale und interkommunale Gesetzgebung zu überarbeiten



und zusammenzulegen. Die interkommunale Zusammenarbeit in Syndikaten soll so gestaltet werden, dass weder die Gemeindeautonomie dadurch untergraben noch der demokratische Bürgerentscheid beeinträchtigt wird. Ein neues Gemeindegesetz soll u.a. die pflichtmäßigen Aufgaben der Kommunen neu festlegen und die Gemeindedienste entsprechend ausstatten.

Im Rahmen dieser Reform wird die LSAP prüfen, inwiefern Gemeinden die Möglichkeit erhalten sollten, kommerzielle Aktivitäten in Eigenregie durchzuführen. Die LSAP hält es nicht für sinnvoll, Gemeinden zu erlauben alle möglichen kommerziellen Aktivitäten zu übernehmen, die nicht mit ihrer Versorgungsfunktion zu tun haben.

(DP) Die Gemeinden spielen eine immer wichtigere Rolle im Alltagsleben und in Bezug auf die Lebensqualität vieler Bürger. Die DP wird die Kompetenzen der Gemeinden neu definieren und ihnen die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen, damit sie ihren Aufgaben im Dienst der Bürger nachkommen können. Die

DP-geführte Regierung hat die dringend notwendige Gemeindefinanzreform auf den Weg gebracht und für eine gerechtere Verteilung der finanziellen Mittel gesorgt. Die DP ist der Meinung, dass der Staat den Gemeinden zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung stellen muss, damit diese ihre zunehmenden Verpflichtungen gegenüber dem Bürger erfüllen können. Wir werden deshalb sowohl den urbanen als auch den ländlichen Gemeinden mehr finanziellen Spielraum zugestehen. Außerdem soll die aktuelle Subventionspolitik für kommunale Projekte reformiert werden. Kostenintensive Infrastrukturen sollen nicht automatisch höhere staatliche Zuschüsse mit sich bringen, sondern die Subventionen sollen an den Mehrwert für die Bürger gekoppelt werden.

(KPL) Grundsätzlich sollte die Gemeindegesetzgebung den Gemeinden erlauben, alles was mit Daseinsfürsorge zu tun hat, auch anzubieten, unabhängig davon, ob das ein Privatbetrieb tun könnte. Ganz besonders wichtig sind aktuell Hoch- und Tiefbaubetriebe.

(Déi Lénk) Wir setzen uns auf allen Ebenen (Parlament, Gemeinderäte) für einen starken öffentlichen Dienst ein, und fordern bereits vollzogene Liberalisierungen zurückzuziehen. Nicht nur die Wasser- und Abwasserversorgung sollte in öffentlicher Hand sein, sondern auch die Energie- und Abfallwirtschaft ebenso wie die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs. Die Gemeindegesetzgebung sollte dahingehend geändert werden, dass die Kommunen ein wesentlich stärkeres Selbstverständnis als wirtschaftlicher Akteur entwickeln können. Wir wehren uns gegen Auslagerungen von kommunalen Diensten an private Firmen.

(CSV) Wir sind nicht der Meinung dass die Gemeindeverwaltungen in einem liberalisierten Umfeld alle kommerziellen Aktivitäten in Eigenregie durchführen sollen und werden die Gemeindegesetzgebung in diesem Sinne nicht ändern. Bürger haben Anspruch auf umfangreiche und effiziente kommunale Dienstleistungen. Wir sind der Ansicht dass, alle Kommunen ihre Aufgaben autonom erfüllen müssen und ihren Bürgerinnen und Bürger

die Grunddienstleistungen anbieten können. Dieser Anforderung können jedoch nicht alle Gemeinden im selben Ausmaß folgen. Deshalb schlagen wir eine Territorialreform vor mit weniger, aber stärkeren Gemeinden. Für die Bürger.

16. Wird ihre Partei sich für eine weitere Etappe von Arbeitszeitverkürzung einsetzen?

(Déi Gréng) Ja. Angesichts der digitalen Revolution, werden sich das Arbeitsumfeld und die Arbeitsbedingungen in den kommenden Jahren sicherlich stark verändern und wir werden mittelfristig nicht an einer Umverteilung der Arbeit, bzw. der Arbeitszeit vorbeikommen. Allerdings sind déi gréng nicht für eine allgemeine gesetzliche Verkürzung, da dies noch zusätzliche Probleme schaffen würde, bzw. die Probleme in einzelnen Sektoren verstärken würde. Die Lage in den verschiedenen Sektoren ist so unterschiedlich, dass wir in Punkto Arbeitszeitverkürzung für eine sektorspezifische Herangehensweise plädieren.

(LSAP) Der Produktivitätsgewinn, der sich unter anderem aus digitalen Prozessen ergibt, muss gerecht verteilt werden. Deshalb befürwortet die LSAP eine Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich, auf ein gesetzlich festgelegtes Maximum von 38 Stunden pro Woche, sowie eine etappenweise Einführung einer 6. Gesetzlichen Urlaubswoche.

(DP) Die DP wird es den Menschen ermöglichen, ihre Arbeit so zu organisieren, dass sie mehr Zeit mit ihrer Familie verbringen können. Wir streben eine familienfreundliche Flexibilisierung der Arbeitszeit an, indem wir die

aktuellen, starren Regelungen auflösen und eine Jahresarbeitszeit einführen (z.B. 1.800 Stunden). Dabei soll die aktuelle Regelung der Höchstarbeitszeit pro Tag (10 Stunden) und Woche (48 Stunden) nicht angetastet werden. Die entsprechenden Zuschläge für Sonntags- und Feiertagsarbeit gelten selbstverständlich weiterhin. Auch die digitale Verfügbarkeit von Arbeitnehmern muss für die DP klare Grenzen haben.

Eine flexiblere Regelung der Arbeitszeit soll zudem den Unternehmen erlauben, sich besser an ein sich permanent wandelndes wirtschaftliches Umfeld anzupassen und zu einer Produktivitätssteigerung beitragen. Wir werden in diesem Sinne eine Reform der aktuellen europäischen Arbeitszeitrichtlinie anstreben. Arbeitszeiten sollen in Zukunft individuell zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber ausgehandelt werden können, ohne unnötig von einem zu unflexiblen Arbeitsrecht eingeengt zu werden.

Wir wollen dabei keineswegs die traditionelle 40-Stunden-Woche abschaffen, sondern denjenigen Menschen mehr Flexibilität ermöglichen, die nicht an einem 9-bis-17-Uhr-Job interessiert sind. Arbeitnehmer und Arbeitgeber, die keine zusätzliche Flexibilität wünschen, sollen sich weiter auf die bestehende Regelung berufen können. Vor allem junge Familien, die sich in der Rush Hour des Lebens befinden, werden die großen Gewinner unserer Flexibilisierungsinitiative sein. Viele Eltern würden ihre Arbeitszeit gerne so einteilen, dass sie mehr Zeit mit ihren Kindern verbringen können. Aber auch die Arbeitgeber werden von dieser Regelung profitieren, da sie ihre Arbeitskräfte effizienter und genau dann einsetzen können, wenn



sie am meisten gebraucht werden. Die von uns angestrebte Flexibilisierung der Arbeitszeit soll mit der generellen Einführung der Arbeitszeitkonten und der stärkeren Nutzung von Home-Office kombiniert werden.

(KPL) Die KPL vertritt seit langem das Prinzip, die gesellschaftlich nötige Arbeit auf alle Arbeitsfähigen zu verteilen. Das macht regelmäßige Arbeitszeitverkürzungen nötig, was sich in geringerer Wochen-, Jahres- und Lebensarbeitszeit ausdrücken kann. Die 35-Stundenwoche, 6 Wochen Urlaub für alle und Pension mit 60 nach 35 Arbeitsjahren sind ein Anfang angesichts der hohen Produktivitätsgewinne seit Einführung der 40-Stundenwoche vor fast 50 Jahren.

(Déi Lénk) déi Lénk haben ein Konzept ausgearbeitet, das eine schrittweise Verkürzung der Arbeitszeit vorsieht. Kurzfristig soll eine 6. Urlaubswoche für alle Erwerbstätige eingeführt werden, sowie ab 2019 eine Wochenarbeitszeit von 39, 38 oder 37 Stunden, je nach dem Grad an Flexibilität, der von den Lohnabhängigen mittels der Referenzperioden abverlangt wird. Bis 2030 soll dann eine Reduzierung der Wochenarbeitszeit auf 32 Stunden eingeführt werden. Die Maßnahme wird eingeraht durch ein Gesetz, das die Umsetzung während einer Übergangszeit staffelt (z.B. von 2020-2030) und Reduzierungen der Arbeitszeit begünstigt, die an die spezifischen Bedürfnisse der Arbeiterinnen und Arbeiter in Kollektivverträgen in unterschiedlichen Sektoren angepasst ist. Nach jeder Etappe ziehen Regierung und Sozialpartner Bilanz, um die Umsetzung zu verbessern. Überstunden werden begrenzt, da durch dass sie vollständig

zu versteuern und zu versichern sind. Die maximale Wochenarbeitszeit wird parallel über die gesamte Übergangsphase reduziert, um 2030 auf 40 Stunden pro Woche begrenzt zu sein. Kleineren und mittleren Unternehmen sollen in der Übergangszeit durch ein Maßnahmenpaket staatliche Unterstützung erhalten und in der Übergangszeit werden Zeitsparkonten (comptes épargne-temps) eingeführt, um den Lohnabhängigen eine größere Flexibilität bei der Gestaltung der Arbeitszeit zu erlauben. Diese können frei über die Zeitsparkonten verfügen.

(CSV) Die CSV will Familien mehr gemeinsame Zeit zuerkennen. Deshalb ist es wichtig, eine neue Lebensarbeitszeitorganisation zu schaffen. Familien sollen mehr gemeinsame Zeit haben.

- Die Familien sollen ihr Leben frei gestalten können. Wir setzen uns dafür ein, dass Familienleben und Beruf besser in Einklang gebracht werden können. Durch einen Anspruch auf eine neue Arbeitszeitgestaltung muss es möglich werden, flexible Arbeitszeitmodelle zu entwickeln, mit denen die Familien mehr Zeit miteinander verbringen können. Die CSV schafft einen geregelten Rahmen für den „Télétravail“ und die Möglichkeiten, einen Teil seiner Arbeitszeit zuhause zu leisten (Stichwort „Home Office“).
- Arbeitszeitkonten gehören zu einer modernen Arbeitszeitorganisation, die sich über das gesamte Erwerbsleben erstreckt. Die CSV wird sich für die Einführung von Arbeitszeitkonten im Privatsektor einsetzen und einen angepassten Rahmen schaffen, innerhalb dem die Sozialpartner zu trag-

fähigen Vereinbarungen gelangen können.

- Für Arbeitnehmer, die sich für Teilzeit entschieden haben, soll auf der Basis von klaren Regeln ein Rückkehrvorteil auf die vorherige Arbeitszeit geschaffen werden.

17. Wird ihre Partei der Auszahlung einer Sonderprämie an alle betroffenen Rentner, um die annullierten Ajustements auszugleichen, zustimmen?

(Déi Gréng) Der finanzielle Spielraum sollte zuerst genutzt werden, um die Invalidenrenten zu reformieren und die Zuerkennung sowie die Modalitäten zur Reklassierung gerechter zu gestalten. Darüber hinaus sehen déi gréng den vorrangigen Handlungsbedarf in der Rentenfrage bei der generellen finanziellen Absicherung des Rentensystems und bei dessen Anpassung an die Gesellschaft des 21. Jahrhunderts. Wenn Ehen geschieden werden, bleibt die Altersabsicherung der Frau viel zu oft auf der Strecke. Wir wollen eine Rentenreform

die die Individualisierung der Rentenrechte vorantreibt und einen eigenständigen, individuellen Rentenanspruch für jeden Menschen einführt. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, damit die sogenannten „Hungerrenten“ verschwinden. Ob berufstätig oder nicht: jeder Mensch braucht eine eigene individuelle Rentenabsicherung.

Desweiteren möchten wir das Rentensystem des öffentlichen Dienstes finanziell besser absichern. Im Gegensatz zum Privatssektor verfügt der öffentliche Sektor über keinerlei Rentenreserven. Die Beiträge fließen direkt in die öffentliche Kasse und die Renten werden direkt über den Staatshaushalt finanziert. Deshalb wollen déi gréng einen eigenen Rentenfonds für den öffentlichen Dienst schaffen.

(LSAP) Nein, die LSAP plant keine solche Sonderprämie.

(DP) Um sicherzustellen, dass die Gehälter regelmäßig an die Inflation angepasst werden, sorgt das luxemburgische Indexsystem für einen automatischen Ausgleich der Teuerungsrate. Die DP wird

am aktuellen Indexsystem festhalten.

(KPL) Den Rentnern gebührt nicht nur eine Sonderprämie für die annullierten Ajustements, sondern auch für die Zukunft die Durchführung eben dieser ausgelassenen Ajustements, da sonst weiterhin ihre Kaufkraft reduziert bleibt.

(Déi Lénk) déi Lénk will die strukturelle Rentenreduzierung rückgängig machen, die durch die Reform Di Bartolomeo umgesetzt wurden. Die Lohnanpassung und die Jahresendzulage sollen wieder automatisch werden und die Ersatzrate von 1,85% soll wieder eingeführt werden.

(CSV) Die Rentenversprechen der aktuellen Arbeitnehmer bleiben garantiert. Es werden keine Pensionen gekürzt.

Darüber hinaus gewährleistet die CSV, dass die sozialen Sicherungssysteme langfristig finanzierbar bleiben und es demnach nicht zu tiefen sozialen Einschnitten kommen muss.

Dass Handlungsbedarf im Bereich des Pensionssystems besteht, belegen





die Zahlen der „Inspecti-
on générale de la sécurité
sociale“ von Dezember
2016: Bei einem permanen-
ten durchschnittlichen
Wirtschaftswachstum von
2,9 Prozent bis 2030 bzw.
von 2,5 Prozent bis 2045
sind die Reserven 2043
aufgebraucht. Ab 2023
schon wird mit einem ne-
gativen Jahressaldo ge-
rechnet (weniger Einnah-
men als Ausgaben). 2035
werden die Reserven unter
die legale Mindestnorm
von 1,5mal der Jahresaus-
gaben abrutschen.

Wer sich heute bereits
einer Diskussion über Re-
formen für morgen ver-
schließt und das vor allem
in wirtschaftlich günsti-
gen Zeiten, gefährdet den
sozialen Besitzstand und
das auf Kosten der zu-
künftigen Generationen.

Das ist nicht der Weg,
den die CSV gehen möch-
te. Deshalb die Forderung
nach einer Reform des
Pensionssystems.

Für uns gelten folgende
klaren Vorgaben für eine
Reform der Pensionssys-
teme:

- Objektive Detailanalyse
des Systems sowie der
mittel- und langfristi-
gen Finanzierbarkeit;
- Festhalten am Genera-

tionenvertrag und Festi-
gung der Generationen-
verantwortung;

- Lösungsfindung und Re-
form im Dialog mit den
Sozialpartnern;
- Zielsetzung ist es, die
Rentenversprechen von
heute einzuhalten;
- neue Versprechen soll-
en nur dann gemacht
werden, wenn sie mittel-
und langfristig einge-
halten werden können.

Nicht handeln, bedeu-
tet mittelfristig eine Ge-
fährdung des aktuellen
Systems und der ent-
sprechenden Leistungen.
Deshalb unsere Forderung
nach einer Reform.

18. Wird ihre Partei die Einführung von verbesserten Leis- tungen der Gesund- heitskasse und die Verallgemeinerung des „Tiers payant“ unterstützen?

(Déi Gréng) Ja, déi gréng
werden den Tiers payant
généralisé schrittwei-
se einführen und bei der
Umsetzung darauf ach-
ten, dass die Transparenz
bezüglich der geleisteten
Dienstleistungen und ih-
rer Kosten für alle betei-
ligten Partner - Patienten,

Ärzte und Krankenkassen
- garantiert ist.

(LSAP) Ja, die LSAP setzt
sich für verbesserte Lei-
stungen der Gesundheits-
kasse ein, insbesondere
für zahnärztliche Leis-
tungen (u.a. für Zahnimplan-
tate), Hörgeräte, Brillen,
Kontaktlinse und Eingriffe
zur Verbesserung der Seh-
stärke sowie für eine Kos-
tenübernahme von allen
Verhütungsmitteln ohne
Altersbegrenzung. Die
LSAP wird den „Tiers pay-
ant généralisé“ einführen
um die Patienten zu ent-
lasten.

(DP) Die DP ist der Ansicht,
dass das aktuelle System
des „Tiers payant“ erge-
bnisoffen auf den Prüfstand
gestellt werden muss.
Oberstes Ziel muss es
sein, die Kostenbelastung
der Patienten zu reduzie-
ren und die Rückerstat-
tungsprozeduren durch
die Gesundheitskasse zu
vereinfachen und zu be-
schleunigen. Die genauen
Modalitäten gilt es mit al-
len betroffenen Akteuren,
d.h. der Ärzteschaft, der
Gesundheitskasse und der
Patientenvertretung zu
verhandeln.

(KPL) Der »tiers payant«
gehört sofort verwirklicht,
während die Leistungen

der Gesundheitskasse
noch weit weg sind von
optimal und daher natür-
lich kontinuierlich verbes-
sert gehören.

(Déi Lénk) déi Lénk fordert
die Verallgemeinerung des
„Tiers payant“, das heißt
die direkte Kostenüber-
nahme aller Rechnungen
durch die Gesundheits-
kasse (CNS). Die persö-
nliche Beteiligung an den
Kosten soll abgeschafft
und alle Kosten zu 100%
von der CNS übernommen
werden (statt 88% wie
bisher).

(CSV) Luxemburg hat ei-
nes der im internationalen
Vergleich besten Gesund-
heitssysteme, das heißt
aber nicht, dass dieses
nicht verbesserungs- und
reformfähig wäre.

Für die CSV ist eine in allen
Hinsichten perfekte und
barrierefrei zugängliche,
auf die Bedürfnisse des
Patienten zugeschnittene
Gesundheitsversorgung
die grundlegende Voraus-
setzung einer solidari-
schen, allen Bürgern, ohne
Unterschiede und Aus-
nahmen, zur Verfügung
stehenden Gesellschaft.
Das bedeutet, dass auch
und gerade im wohlha-
benden Luxemburg, wo,
bei gleichzeitig zuneh-
menden Finanzdruck, kei-
ne materiellen Einwände
gegen eine Optimierung
bestehender Leistungen
und Strukturen hinnehm-
bar sein können, weitere
Verbesserungen am Sys-
tem vorgenommen wer-
den müssen.

In Anbetracht der jüns-
ten Diskussionen um den
Spitalplan, der evidenten
Dysfunktionen insbe-
sondere im Bereich der
Notaufnahme bzw. -ver-
sorgung von Patienten,
weiteren Handlungsbe-
darfs bei der Kostenüber-
nahme medizinischer
Behandlungen, und vor
allem angesichts der He-
erausforderungen einer
wachsenden Bevölkerung
in einem integrierten eu-
ropäischen Umfeld im

digitalen Zeitalter, ist die
CSV gewillt, auf der Basis
einer grundlegenden Re-
form des Steuerungssys-
tems und im Rahmen ei-
nes patientenorientierten
Gesamtplans, neue, zu-
kunftsweisende Akzente
zu setzen.

Eine effiziente Behandlung
ohne unzumutbare War-
tezeiten und eine Betreu-
ung in einem kohärenten,
in verstärktem Maße auf
ambulante Strukturen
ausgerichteten System ist
unsere Zielsetzung.

- Wir sorgen dafür, dass
die überaltete ärztliche
Nomenklatur überar-
beitet und den aktuellen
Standards angepasst
wird.

- Die gesetzliche Kran-
kenversicherung sowie
die Pflegeversicherung
zeichnen aktuell regel-
mäßig überschüssige
Einnahmen auf. Dank
dieser Überschüsse, die
größtenteils auf das
aktuelle wirtschaftliche
Wachstum zurück-
zuführen sind, können
weitere Herausforde-
rungen gemeistert wer-
den. Im Sinne des „uti-
le et nécessaire“ und
aufgrund von neuesten
wissenschaftlichen Er-
kenntnissen, werden wir
uns einsetzen für den
Ausbau der Präventiv-
medizin und eine Erwei-
terung des Leistungska-
taloges;

- Wir werden uns einset-
zen für die Ausdehnung
des „Tiers-payant“. Auch
der „Tiers-payant social“
wird erweitert; bei hohen
Rechnungen über einen zu
definierenden Betrag soll
er automatisch greifen;
bei Langzeiterkrankun-
gen, chronischen Krank-
heiten und bei chirurgi-
schen Eingriffen soll eine
generelle „Tiers-payant“-
Regelung spielen können;
- Die willkürliche 78-Wo-
chen-Regelung im Krank-
heitsfall soll angepasst
werden: Langzeit-
kranke soll sich keine
Sorgen über eine au-
tomatische Kündigung

oder Einkommensverlust machen müssen. Falls die Krankschreibung über 78-Wochen hinausgeht müssen spezifisch angelegte Ausnahmeregelungen greifen.

- Die Änderungen in der Pflegeversicherung sorgten ab dem 1. Januar 2018 für viel Unmut und Unsicherheit. Die Reform ging vor allem auf Kosten von Behinderten und dementen Menschen. Dies war für die CSV inakzeptabel. Der zuständige Minister hat nach langem Hin und Her und unter anderem auf Vorschlag der CDSV Nachbesserungen eingeleitet. Wir werden sicherstellen, dass alle nötigen und sinnvollen Leistungen wieder eingeführt und gesetzlich abgesichert werden.

19. Wie wird ihre Partei noch der angekündigten Evaluierung der Reform der Pflegeversicherung diese dazu nutzen um die Leistungen dieser anzupassen respektive zu verbessern und um bei den aus-

gezahlten Pflegeakten eine effiziente Qualitätskontrolle zu gewährleisten?

(Déi Gréng) Ja. Die Reform der Pflegeversicherung war überfällig, allerdings zeigt die Praxis, dass die neuen Bestimmungen nicht an allen Stellen ihren Zweck erfüllen. Hier muss nachgebessert werden. déi gréng werden die Auswirkungen der Reform der Pflegeversicherung analysieren und falsche Entwicklungen korrigieren. Wir möchten, dass die „Courses-Sorties“ für Pflegebedürftige durch die Pflegeversicherung übernommen werden, ein Anrecht auf einen Spezialurlaub für pflegende Angehörige einführen sowie die fachliche, psychosoziale Hilfen verbessern. Mängel und Fehlentwicklungen im Bereich der Langzeitbetreuung werden wir ebenfalls angehen, beispielsweise durch eine verbesserte Ausbildung der Fachkräfte und eine Überprüfung der Personalschlüssel. Die Zusammenarbeit und der Informationsfluss in der Pflegedienstleistungskette muss bestmöglich koordiniert, bzw. vernetzt werden, damit die Betreuung persönlicher und effizienter gestaltet wer-

den kann. Wir brauchen zudem eine langfristige finanzielle Absicherung qualitativ hochwertiger Pflegeleistungen, damit die Pflegebedürftigen, deren Zahl konstant steigt, auch weiterhin in den Genuss der Pflegeversicherung kommen können.

(LSAP) Ziel der Reform der Pflegeversicherung ist es, für mehr Flexibilität in der Betreuung von Pflegebedürftigen zu sorgen, die Leistungen auf mehreren Ebenen zu verbessern und eine effektive Qualitätskontrolle zu garantieren. Kurz vor den Sommerferien hat die Abgeordnetenkammer weitere gesetzliche Anpassungen gestimmt, die die Umsetzung der Reform verbessern und vereinfachen sollen.

Die LSAP wird auch weiterhin an den Errungenschaften der Pflegeversicherung und einer verbesserten Pflege und Qualitätskontrolle festhalten, um den Bedürfnissen der Versicherten durch angepasste Leistungen besser Rechnung tragen zu können.

(DP) Die DP wird sicherstellen, dass die Pflegeversicherung eine hohe Qualität der Pflege gewährleistet. Patienten sol-

len durch die Möglichkeit von begleitenden Aktivitäten vor sozialem Ausschluss bewahrt werden. Zudem gilt es unnötige, administrative Prozeduren für Patienten und Träger zu vermeiden. Die DP wird daher eine Bilanz der Reform der Pflegeversicherung in Angriff nehmen und diese auf ihre Praxistauglichkeit überprüfen. Im Anschluss wird die DP konkrete Anpassungen im Sinne der Patienten vornehmen.

(KPL) Bei der Pflegeversicherung ist eine Rückkehr vor die Verschlechterung mit dem Stufenmodell wohl das Beste. Es braucht dann nur die Einführung der Qualitätskontrolle, die gefehlt hat und weiter fehlt.

(Déi Lénk) déi Lénk will die letzte Reform der Pflegeversicherung wieder rückgängig machen, vor allem das eingeführte System der Pflegekategorien und die Rückführung oder Streichung von erstatteten Leistungen. Eine wirkliche Reform muss angegangen werden, die auf einer grundlegenden Analyse der Bedürfnisse und Erfahrungen der Bevölkerung beruht, um eine bessere Versorgung der pflegebedürftigen Menschen sicherzustellen. Um die Finanzierung langfristig abzusichern, soll ein Arbeitgeberbeitrag (cotisation patronale) von 1,4% eingeführt werden, in gleicher Höhe also wie der aktuelle Arbeitnehmerbeitrag.

(CSV) siehe Antwort N°18

20. Wird ihre Partei dafür sorgen, dass Familienzulagen und andere Sozialleistungen wieder indexiert werden? Wird ihre Partei die Vorschussindextranche von 1,5%

wieder einführen?

(Déi Gréng) déi gréng stehen der Indexierung der Familienzulagen und anderer Sozialleistungen positiv gegenüber. Am Indexsystem und der periodischen Anpassung der Löhne an die Inflation als wichtiger Kernaspekt des Luxemburger Modells werden wir festhalten und sehen keine Notwendigkeit für eine Veränderung des Systems in Richtung „Vorschussindextranche“.

(LSAP) Siehe Antwort 24

(DP) Die DP-Minister Corinne Cahen und Claude Meisch haben 2014 einen Gesetzentwurf vorgelegt, der eine regelmäßige Anpassung der Familienzulagen an die allgemeine Gehälterentwicklung vorsieht. Über einen neuen Mechanismus sollen, neben den erbrachten Geldleistungen, ebenfalls die bestehenden Sachleistungen sowie die von der Regierung getätigten Investitionen in der Bildungs- und Familienpolitik in die Berechnung der Anpassung der Familienzulagen miteinbezogen werden. Die DP spricht sich weiterhin für eine solche differenzierte Herangehensweise aus, und wird sich auch dafür einsetzen, dass der Gesetzentwurf in der kommenden Legislaturperiode im Parlament gestimmt wird.

(KPL) Da die KPL gegen die Streichung der Vorschussindextranche von 1,5% war, ist sie selbstverständlich für die Wiedereinführung. Generell gehören alle Sozialleistungen indexiert, wobei der Werteverlust durch die Desindexierung aber ebenfalls auszugleichen ist.

(Déi Lénk) Die Familienbeihilfen müssen verbindlich an die Lebenshaltungskosten indexiert werden. Die Beihilfen müssen sich den realen



Kosten der Kindererziehung annähern und an die unterschiedlichen Bedürfnisse beim Heranwachsen angepasst werden. déi Lénk sprechen sich in ihrem Programm für eine Beibehaltung und Weiterentwicklung der Lohnindexierung aus, insbesondere durch die Wiedereinführung einer Vorzugsstranche.

(CSV) Das Wohl der Kinder hängt von vielen Faktoren ab, auch von der finanziellen Situation der Eltern. Die Sozialleistungen verringern substantiell das Armutsrisiko der Kinder und kompensieren zum Teil auch die finanzielle Last der Familien. Sie sind und bleiben unerlässlich.

Die Einführung des „Montant unique“ beim Kindergeld hat besonders kinderreiche Familien schlechter gestellt.

Deshalb will die CSV eine „Allocation complémentaire pour familles nombreuses“ für Familien ab drei Kindern einführen. Dieser zusätzliche Betrag soll sozial gestaffelt sein.

Die Indexierung der Löhne und Altersbezüge bleibt ein fester Bestandteil unserer Politik.

21. Wie wird ihre Partei die Steuerlandschaft sozial gerechter gestalten und u.a. den Mindestlohn von der Steuer befreien und die Steuerklasse 1a steuerlich entlasten? Wird ihre Partei im Gegenzug die Kapitaleinkünfte und die Stockoption stärker belasten?

(Déi Gréng) Ja. Eine grüne Finanzpolitik ist vorausschauend und legt Wert auf Transparenz und Kohärenz. déi gréng sind

der Meinung, dass eine vorausschauende Regierung verantwortlich mit den Steuereinnahmen umgehen muss. Sie muss bei der Erhebung der Steuergelder, die sie zur Bewältigung ihrer Aufgaben braucht, sozial gerecht vorgehen. In diesem Sinne werden wir die Auswirkungen der Steuerreform genau evaluieren – speziell auch was die Einkommenssituation von Alleinerziehenden angeht – und gegebenenfalls nachbessern. Das Gleiche gilt für die Steuerklasse 1A und die Besteuerung des Mindestlohns.

dei gréng werden sich national und international dafür einsetzen, die Steuervermeidungspraxis international agierender Betriebe zu unterbinden, denn diese geht zu Lasten der Steuerzahler*innen, der Funktionsfähigkeit des Staates und der regional aufgestellten kleinen und mittelgroßen Unternehmen, die hierdurch einem unlauteren Wettbewerb ausgesetzt sind. Unser Steuersystem muss insgesamt transparenter und gerechter werden, weil sonst die Akzeptanz durch die Bürger*innen verloren geht.

In Punkto Besteuerung der Kapitaleinkünfte wollen wir beispielweise, dass – wie bei der Pflegeversicherung – zur langfristigen Absicherung des öffentlichen Rentensystems auch Beiträge auf Kapitaleinkommen erhoben werden. Zudem wollen wir, dass Luxemburg sich dem europäischen Projekt einer Finanztransaktionssteuer anschließt, als Beitrag zu einer gerechten Besteuerung von Kapital. Eine weitere Maßnahme in Punkto Steuergerechtigkeit ist für déi gréng aber auch die Abschaffung des speziellen „Stock Options“ Regimes. Diese erfüllt schon lange nicht mehr sein ursprüngliches Ziel, die Loyalität des Personals von Unternehmen zu belohnen bzw. hochspezialisiertes

Personal nach Luxemburg zu ziehen.

(LSAP) Siehe Antwort 25

(DP) Die DP wird das aktuelle Steuersystem im Rahmen einer weiteren Steuerreform auf den Prüfstand stellen. Die DP setzt sich für ein neutrales Steuersystem ein, das unabhängig ist von der Art und Weise, wie die Menschen zusammenleben. Die DP wird Steuervorteile daher schrittweise unabhängig von einem Trau- oder einem Pacsschein machen und stattdessen an das Vorhandensein von Kindern koppeln. Die 2017 eingeführte optionale Individualisierung ist ein erster Schritt zu einem System, in dem die individuelle Besteuerung auch bei verheirateten oder gepacsten Paaren schrittweise verallgemeinert wird. Die DP wird den Weg einer individuellen Besteuerung konsequent weiterverfolgen und dabei sicherstellen, dass niemand etwas gegenüber seiner aktuellen Situation verliert. Durch eine Individualisierung werden zudem die mit der Steuerklasse 1a verbundenen Inkohärenzen und Ungerechtigkeiten aus der Welt geschafft.

(KPL) Der Mindestlohn ist um 20% anzuheben und von der Steuer zu befreien. Die Steuerklasse 1a sollte abgeschafft werden. Die Steuertabellen sind jährlich an die Teuerung anzupassen. Kapitaleinkünfte gehören gleich besteuert wie Arbeitseinkommen. Dabei entfällt jede Sonderbehandlung, auch für „stock options“.

(Déi Lénk) déi Lénk setzen sich für eine grundlegende Reform der Individualbesteuerung ein. Die starke Progressivität der Steuertabelle bei niedrigeren Einkommen muss entschärft und dafür die Progressivität bei hohen Einkommen erweitert

werden. Der maximale Steuersatz muss durch die Einführung von neuen Steuertranchen auf 48% erhöht werden. Außerdem muss die Steuertabelle automatisch an die Inflation angepasst werden. Den Ansatz mit verschiedenen Steuertabellen (1, 1A, 2) wollen wir aufgeben und eine einzige Steuertabelle einführen, die die Zusammensetzung der Haushalte (Anzahl der Erwachsenen und Kinder) berücksichtigt durch eine Gewichtung mithilfe von Verbrauchereinheiten. Demnach soll nicht mehr der Zivilstand ausschlaggebend sein für die Ermittlung des Satzes, sondern die reelle Situation der Haushalte. Mindestlohnempfänger müssen steuerlich entlastet werden. Allerdings sind wir gegen eine komplette Steuerbefreiung des Mindestlohnes, da die Entrichtung eines Steuerbeitrags (und sei er noch so niedrig), die Menschen zu vollwertigen Mitgliedern der Gesellschaft macht. Die Stock-options müssen komplett abgeschafft und die Kapitaleinkünfte wesentlich höher besteuert werden. Dazu haben wir in unserem Programm umfangreiche Vorschläge gemacht.

(CSV) Wir streben in der kommenden Legislaturperiode steuerliche Anpassungen an. Im Bereich der Personenbesteuerung streben wir eine zusätzliche Entlastung der niedrigen Löhne an.

• Dies wird über den Weg eines degressiven Steuerkredits für Mindestlohnbezieher geschehen. Des Weiteren sprechen wir uns für die Erhöhung von 11.265 auf 12.000€ des Grundfreibetrages in der Steuertabelle aus. Dies bedeutet eine beachtliche Verbesserung für Menschen mit kleinem Einkommen.

- Wir werden eine Analyse der zukünftigen Kosten der letzten Steuerreform in Auftrag geben. Besteht finanzieller Spielraum, werden wir den Mittelstandsbuckel durch die Anpassung des Steuerkredits weiter abflachen.
- Wir treten für die regelmäßige Anpassung der Steuertabelle an die Inflation ein.
- Wir werden das Regime der Steuerklasse 1A einer Prüfung unterziehen. Wir streben dabei eine Ausweitung des Übergangsregimes von bisher drei auf fünf Jahre an. Auch würde es eine Tarifangleichung der Klasse 1A in Richtung Steuerklasse 2 geben.
- Das aktuelle Regime der „Stock Options“, basierend auf Rundschreiben, wird abgeschafft. Wir wollen eine gesetzliche Regelung. Wir streben eine steuerliche Begünstigung für längerfristige Beteiligungen am eigenen Unternehmen, vor allem im Bereich der Start-ups an.
- Wir sagen Nein zur Einführung der Vermögenssteuer für Privatpersonen.
- Eine Erbschaftsteuer in direkter Linie ist für die CSV kein Thema.

22. Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, damit die europäische Liberalisierungspolitik insbesondere im Zusammenhang des 4. Eisenbahnpaket einer seriösen Evaluierung unterzogen und korrigiert wird?

(Déi Gréng) Ja. Die Auswirkungen der bisherigen Liberalisierungswellen im Bereich der Eisenbahn in Europa müssen genauso evaluiert werden. Für déi gréng ist das Eisenbahnwesen keine „vase clos“ und darf nicht

isoliert betrachtet werden. Die EU Bemühungen für mehr Wettbewerb zwischen den Bahnunternehmen gehen in diesem Sinne am eigentlichen Problem vorbei. Es gilt nämlich den Wettbewerb zwischen Eisenbahn, Luftfahrt und Straße beim Transport von Waren und Gütern gerechter und auch ökologisch nachhaltiger zu gestalten.

(LSAP) Siehe Antwort 1

(DP) Die DP ist der Meinung, dass das vierte Eisenbahnpaket einer Evaluation unterzogen werden und gegebenenfalls den heutigen Herausforderungen angepasst werden sollte.

(KPL) Die KPL tritt dafür ein, die EU durch ein neues solidarisches Zusammenwirken der Völker zu ersetzen. Jede Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik ist rückgängig zu machen, da sie nur dem Kapital dient.

(Déi Lénk) déi Lénk haben sich stets gegen die Liberalisierungspolitik der EU gestellt und werden dies auch weiterhin tun. Das Beispiel Großbritannien zeigt zur Genüge, dass diese Politik in eine Sackgasse führt. Angesichts des derzeitigen Kräfteverhältnisses in Europa ist eine völlige Umkehr von dieser Politik jedoch wenig wahrscheinlich. In diesem Zusammenhang gilt es, sich für eine schrittweise Entschärfung und Verdrängung der Liberalisierungslogik einzusetzen.

(CSV) Die Mobilität sowie die Fahrgäste liegen der CSV am Herzen. Luxemburg konnte sich während den europäischen Verhandlungen zur Liberalisierung des Eisenbahnmärktes einige Ausnahmeregelungen aushandeln, die auf die Größe unseres Eisenbahnmärktes zurückzuführen sind. Diese Ausnahmen

gilt es auch in Zukunft zu verteidigen. Darüber hinaus sieht die europäische Verordnung bezüglich der Eisenbahnliberalisierung vor, dass jeder Mitgliedsstaat bis Ende 2020 einen ersten Fortschrittsbericht vorlegen muss damit eine Evaluierung der Umsetzung vorgenommen werden kann. Diese dient u.a. dazu sicherzustellen, dass Qualitätskriterien erfüllt werden.

23. Wird ihre Partei sich für eine striktere Kontrolle und Regulierung der Finanzmärkte einsetzen?

(Déi Gréng) Ja, denn auch 10 Jahre nach „Lehman Brothers“ besteht großer Handlungsbedarf in Punkto Regulierung der Finanzmärkte und Spekulationsgefahren. Strikte Kontrolle und Regulierung betreffen aber auch den Luxemburger Finanzsektor. Ein stabiler Luxemburger Finanzsektor schafft nicht nur Arbeitsplätze und Steuereinkommen, sondern muss auch genutzt werden um den Umbau der Wirtschaft hin zu mehr Nachhaltigkeit sowie die Umsetzung der globalen Klimaschutzmaßnahmen zu unterstützen. déi gréng und die grüne Umweltministerin Carole Dieschbourg haben in den letzten 5 Jahren viele Initiativen initiiert oder unterstützt um die Bereiche „Green Finance“ und „Climate Finance“ in Luxemburg und darüber hinaus voran zu treiben.

Wir möchten aber auch generell Risiko und Verantwortlichkeit in der Finanzwelt durch intelligente Regulierung besser verknüpfen und dadurch beispielsweise die gezielte Spekulation auf Rohstoffen eindämmen sowie uns dem europäischen Projekt einer Finanztransaktionssteuer anschließen, als Beitrag zu einer gerechten Besteuerung von Kapital.

(LSAP) Für die LSAP bleibt der Finanzsektor auch in Zukunft ein wichtiges Standbein unserer Wirtschaft, das sich jedoch weiterentwickeln muss. Statt auf Geschäftsbereiche zu setzen, die auf der Ausnutzung steuerlicher und regulatorischer Vorteile beruhen und stets auf Neue für Krisen und Negativschlagzeilen sorgen, muss der Finanzsektor ethischer werden, sich auf seine echten Kompetenzen konzentrieren, und sich wieder stärker in den Dienst der Realwirtschaft stellen.

Um den Finanzplatz wieder in den Dienst der Menschen und der Luxemburger Wirtschaft zu stellen und sein internationales Ansehen wiederherzustellen, schlägt die LSAP eine Reihe von Maßnahmen vor. Hierzu zählen eine Verschärfung der Sanktionsmöglichkeiten gegen Finanzakteure, die gegen die Regeln verstoßen und eine strengere Kontrolle der so genannten „Schattenbanken“, die enorme Geldsummen insbesondere über den Weg von Verbriefungen („Titrisation“) bewegen und dennoch kaum reguliert sind.

Darüber hinaus wird die LSAP darauf achten, dass die neuen Geschäftsfelder, die in Luxemburg erschlossen werden, ethischen Anforderungen gerecht werden.

(DP) Die DP unterstützt voll und ganz die Bemühungen, die auf europäischer Ebene im Nachhinein der globalen Wirtschaftskrise unternommen wurden, um die Finanzmärkte besser zu regulieren und ihnen zu mehr Stabilität zu verhelfen. In den vergangenen Jahren wurden zu diesem Zweck viele Direktiven und Verordnungen verabschiedet, die den einzelnen Akteuren hohe Ansprüche und strenge Kontrollen auferlegen. Die DP wird sich auch in Zukunft für ein stabiles Finanzsystem aussprechen, ohne jedoch durch zu strenge Auflagen die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der europäischen Wirtschaft zu untergraben.

(KPL) Da das Finanzkapital die Führung im real existierenden Kapitalismus übernommen hat, ist diesem nur beizukommen durch Ersetzen des kapitalistischen durch ein sozialistisches Wirtschaftssystem mit demokratischer

Planung von Arbeit und Produktion.

(Déi Lénk) déi Lénk setzen sich als einzige Parlamentspartei in Luxemburg für eine weitreichende Regulierung der Finanzmärkte ein und haben immer wieder Vorschläge in diese Richtung gemacht. Insbesondere die radikale Trennung der Investment- und Geschäftsbanken ist dringend erforderlich. Spekulation und Steuerflucht müssen entschieden bekämpft werden.

(CSV) Die Finanzmärkte brauchen starke Kontrollen und Regulierungen. Der auf europäischer Ebene eingeschlagene Weg geht in die richtige Richtung. Im Rahmen des europäischen und internationalen Regelwerks wollen wir den Finanzplatz weiter ausbauen. Internationale Regeln werden angewendet, neue Standards in EU und OECD aktiv mitgestaltet. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass die gleichen Regeln für alle großen Finanzplätze der Welt gelten.

24. Wird ihre Partei sich, für die Wiedereinführung der Vor-



schussindextranche von 1,5% einsetzen? Wird sie sich für die Lohn- und Gehaltsaufbesserungen im privaten und öffentlichen Sektor, die der Wirtschafts- und Produktivitätsentwicklung Rechnung tragen, einsetzen?

(Déi Gréng) Am Indexsystem und der periodischen Anpassung der Löhne an die Inflation als wichtiger Kernaspekt des Luxemburger Modells werden wir festhalten und sehen keine Notwendigkeit für eine Veränderung des Systems in Richtung „Vorschussindextranche“. Über die automatische Index-Anpassung hinaus, unterstützen wir natürlich auch zwischen den Sozialpartnern ausgehandelte periodische Lohn- und Gehaltsaufbesserungen im privaten und öffentlichen Sektor zwecks Anpassung an die Wirtschafts- und Produktivitätsentwicklung.

(LSAP) Familien mit Kindern leisten einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag und müssen vom Staat unterstützt werden. Die LSAP wird ab 2019 das Kindergeld strukturell erhöhen und anschließend wieder regelmäßig an die Preisentwicklung anpassen. Die LSAP hat in der vergangenen Legislaturperiode dafür gesorgt, dass der automatische Index-Mechanismus wieder voll eingesetzt wird, um die Preissteigerung und den erlittenen Kaufkraftverlust nachträglich zu kompensieren. Die LSAP wird auch weiterhin ohne Abstriche an diesem System festhalten. Sie sieht jedoch zurzeit keine Notwendigkeit für eine Wiedereinführung einer Vorschussindextranche.

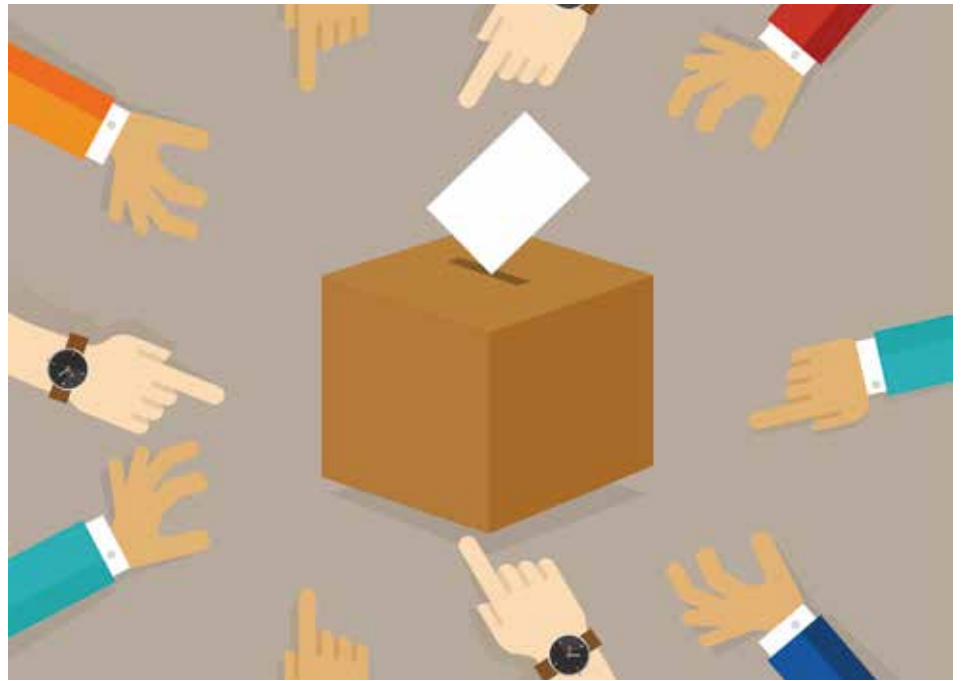
(DP) Um sicherzustellen, dass die Gehälter regelmäßig an die Inflation angepasst werden, sorgt das luxemburgische Indexsystem für einen automatischen Ausgleich der Teuerungsrate. Dieses System hat sich über die Jahre hinweg bewährt, deshalb wird die DP am Indexsystem in seiner jetzigen Form festhalten. Die DP wird auch in Zukunft die Bürger und die Unternehmen über Steuererleichterungen am Erfolg unseres Landes beteiligen. In der Tat ermöglicht die verantwortungsvolle Haushaltspolitik der DP-geführten Regierung es uns, in Zukunft weitere Entlastungen im Sinne der Bürger vorzunehmen. Auch die Unternehmen, insbesondere die kleinen und mittleren Betriebe, sollen zusätzlich steuerlich entlastet werden, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

(KPL) Grundsätzlich muß sich die Lohnentwicklung an der Entwicklung von Produktivität und Inflation ausrichten. Das erklärt auch den Sinn einer Vorschussindextranche von 1,5%.

(Déi Lénk) déi Lénk wollen die Lohnentwicklung dynamisieren durch Beibehaltung und Weiterentwicklung der Lohnindexierung (insbesondere durch die Wiedereinführung einer Vorschussstranche), sowie durch die Stärkung der Verhandlungsmacht der Gewerkschaften (insbesondere des Streikrechts).

(CSV) siehe Antwort N°20

25. Wie wird ihre Partei sich für eine strukturelle Erhebung des Mindestlohnes, welche die Bezieher vom Armutsrisiko befreit, einsetzen?



(Déi gréng) Ja, déi gréng werden den Mindestlohn erhöhen und regelmäßig an die Entwicklung der Kaufkraft anpassen. Allerdings ist dies nicht das einzige Element mit dem wir das Armutsrisiko der Mindestlohnbezieher mindern wollen. Zusätzlich braucht es einerseits gezielte Maßnahmen für Alleinerzieher, welche dem Risiko besonders stark ausgesetzt sind, und andererseits eine deutliche Reduktion des Kostenfaktors „Wohnen“. In diesem Sinne werden déi gréng, falls wir wieder Regierungsverantwortung übernehmen dürfen, mit dem Staat und den Gemeinden möglichst schnell einen großen öffentlichen Mietwohnungspark aufbauen und deutlich mehr verbilligte Wohnungen zur Miete und zum Kauf (per Bail emphytéotique) anbieten.

(LSAP) Die LSAP wird in der nächsten Legislaturperiode im Rahmen einer weiteren Steuerreform die mittleren und unteren Einkommen entlasten und dabei verstärkt Alleinerzieher, Mindestlohnbezieher und Verwitwete berücksichtigen. Die LSAP wird den sozialen Mindestlohn durch eine Anhe-

bung der Steuergutschrift für Arbeitnehmer und Rentner (crédit d'impôt salariés / crédit d'impôt pensionnés) von der Einkommensteuer befreien. Die LSAP wird zum 1. Januar 2019 den Mindestlohn als Sofortmaßnahme um 100 Euro netto erhöhen. Darüber hinaus befürwortet sie eine strukturelle Anpassung des Mindestlohns an die wirtschaftliche Entwicklung. Die LSAP wird die Steuerklasse 1a an den Tarif der Klasse 2 annähern. Die LSAP wird sich dafür einsetzen, dass auch Großkonzerne künftig ihren fälligen Beitrag zum nationalen Steueraufkommen leisten. Die LSAP wird sich in diesem Sinne für eine Neujustierung der Steuerpolitik einsetzen und der ungleichen Besteuerung von Arbeit und Kapital entgegenwirken. In diesem Sinne sprechen wir uns klar gegen eine weitere Absenkung des Unternehmenssteuersatzes und für einen EU-weiten Mindeststeuersatz für Unternehmen aus. Daneben befürwortet die LSAP eine globale Finanztransaktionssteuer und setzt sich dafür ein, dass die EU als „global player“ hier eine Vorreiterrolle einnimmt. Wir setzen uns für die er-

satzlose Streichung der „Stock-Option“-Regelungen nach einer Übergangszeit ein.

(DP) Die DP steht zu der vorgesehenen gesetzlichen Anpassung des Mindestlohns. Darüber hinaus sollten die Auswirkungen jeder Mindestloohnerhöhung auf die Wirtschaft und die Arbeitslosenquote überprüft werden. Die DP wird auch in Zukunft verstärkt auf Leistungen zugunsten der Niedrigverdiener setzen, die nicht auf Kosten der Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe, insbesondere der kleinen und mittleren Betriebe gehen, wie beispielsweise die Mietsubvention oder die gratis Kinderbetreuung.

(KPL) Der Mindestlohn stellt den Minimalpreis dar, unter dem die Ware Arbeitskraft nicht vom Kapital gekauft werden darf. Die Salariatskammer hat im Jahre 2013 ermittelt, dass der Mindestlohn zum damaligen Zeitpunkt einen Rückstand von 20% aufgebaut hatte. Daher tritt die KPL seither ein für eine Aufbesserung um 20%, unterstützt aber auch die Forderung des OGB-L nach einer Aufbesserung um 10% als erste Etappe.

(Déi Lénk) déi Lénk tritt vehement für eine Festlegung des sozialen Brutto-Mindestlohnes auf 60% des Median-Lohnes (aktuell rund 2.380 Euro) ein, so wie es der europäische Gewerkschaftsbund fordert. Der soziale Brutto-Mindestlohn soll sofort auf 2250 Euro erhöht werden, um zwei Jahre später 60% des Medianlohnes zu erreichen.

(CSV) Der Mindestlohn muss den, der jeden Tag arbeiten geht, vor Armut schützen und ihm ein dezentales Leben ermöglichen. Es geht um den Wert und die Würde von Arbeit.

- Die CSV will eine Erhöhung des Mindestlohns, vor allem im Nettobereich. Wir setzen uns für die regelmäßige Anpassung des Mindestlohns an die allgemeine Lohnentwicklung ein. Mindestlohnpolitik muss ökonomischen Realitäten sowie der Realität der Lebenshaltungskosten angepasst sein.

26. Wird ihre Partei sich einsetzen, dass die Lehrbeauftragten eine Festeinstellung erhalten ohne Lohneinbußen, was zurzeit der Fall ist? Wird ihre Partei sich ebenfalls dafür einsetzen, um die Koordinierung zwischen dem Unterrichtsministerium und den einzelnen Gemeinden bei der

jährlichen Reaffektations-Prozedur zu verbessern und dass vor der Zuweisung eines Postens mit dem/der Lehrbeauftragten Gespräche geführt werden?

(Déi Gréng) Fragen, welche sich auf Karriere, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen beziehen, sind im globalen Kontext des Sozialdialogs im öffentlichen Dienst zu betrachten und zu verhandeln. Sie losgelöst für einen einzelnen Sektor zu beantworten, sehen wir zu diesem Zeitpunkt als verfrüht und daher nicht angebracht an. Prinzipiell stehen déi gréng für eine konstruktive Weiterführung des Sozialdialogs unter partizipativer Einbeziehung der stellvertretenden Organe, Organisationen, Schulleitungen, Personalvertretungen usw., dies auf Basis einer faktuellen Analyse der bestehenden Verhältnisse und Entwicklungen. Dabei gilt es, potenzielle Ungerechtigkeiten auf allen Ebenen aufzudecken und zu beheben, die Entwicklung des Schulwesens nach modernen Gesichtspunkten auszurichten und bedarfsorientierte Entscheidungen zu treffen. Auf keinen Fall dürfen die sozialen Errungenschaften dabei in Frage gestellt werden. Auch muss der Personalbestand, sowie die Ausbildung und Qualifikation des gesamten Personals an die Entwicklung des Schulwesens, der not-

wendigen pädagogischen und bildungsbezogenen Arbeit, sowie der Gesellschaft angepasst werden. Vergleichsstudien zum Ausland können dabei behilflich sein, jedoch müssen sowohl die Qualität, als auch die Besonderheit unseres multikulturellen und komplexen Schulsystems stets im Mittelpunkt der Diskussionen und Verhandlungen stehen. déi gréng werden eine Bildungs-Plattform („Assises de l'éducation“) organisieren um die zukünftigen Personalbedürfnisse, Bildungsinhalte und Rekrutierungsmaßnahmen im Schulwesen zusammen mit allen Schul- und Sozialpartner*innen zu analysieren und nachhaltige Lösungsansätze auszuarbeiten. Wichtige Entscheidungen sollen nicht von oben herab diktiert, sondern zusammen erarbeitet werden!

(LSAP) Die LSAP wird alles dransetzen, um den Mangel an qualifizierten Lehrern in den kommenden Jahren abzubauen und die Attraktivität des Lehrberufs zu steigern. Darüber hinaus befürwortet die LSAP einen erleichterten Zugang zum Lehrberuf über den zweiten Bildungsweg.

In Zeiten erhöhten Lehrermangels sind Lehrbeauftragte unerlässlich, um einen geordneten Schulbetrieb aufrechterhalten zu können. Die LSAP wird die Arbeits- und Lohnbedingungen für Lehrbeauftragte bilanzieren und verbessern.

Die LSAP befürwortet eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen dem Unterrichtsministerium und den Gemeinden, was die Reaffektations-Prozedur angeht.

(DP) Im Laufe der aktuellen Legislaturperiode hat sich Bildungsminister Claude Meisch wiederholt für deutliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der Lehrbeauftragten eingesetzt, und gezielte Maßnahmen zu dem Zweck verabschiedet. So wurde beispielsweise die Arbeitszeit reduziert, die Diplome und Altersstufe anerkannt und die Möglichkeit geschaffen, unter verschiedenen Bedingungen nach 15 Jahren Arbeitszeit in die Beamtenkarriere zu wechseln.

(KPL) Da Grundschule ohne Lehrbeauftragte gar nicht stattfinden könnte, sollten diese nicht schikaniert und herumgeschubst werden, sondern ebenfalls auf festen Posten bleiben können, wenn sie das wünschen. Wo nötig und hilfreich sind sinnvolle Angebote für Weiterbildung zu machen.

(Déi Lénk) Ja. déi Lénk verlangen gleiche Arbeitsbedingungen für Lehrbeauftragte und Lehrer. Dazu gehört natürlich das Recht auf eine Festeinstellung für Lehrbeauftragte ohne Lohneinbußen. déi Lénk fordern ebenfalls eine Reform der Aufnahmeprüfung im Bildungswesen, welche den Lehrbeauftragten den Einstieg in die Lehrerkarriere erleichtern würde.

Hinsichtlich der jährlichen Reaffektationsprozedur der Lehrbeauftragten werden déi Lénk sich dafür einsetzen, dass Reaffektationen im Dialog mit dem betroffenen Lehrbeauftragten verlaufen und dass dabei auch dessen Dienstalter und bisherige Schulzugehörigkeit in Betracht gezogen wird.

(CSV) Der Lehrer ist im Bildungsbereich der entscheidende Faktor. Die Lehrer müssen fachlich und pädagogisch fit sein. Das Land braucht gute Lehrer, motivierte Lehrer und es braucht vor allem genügend Lehrer. Wir müssen den Beruf des Lehrers wieder attraktiver gestalten. Die Lehrer müssen wieder die Wertschätzung erfahren, die ihnen zusteht.

- Wir werden das Referendariat praxismäßig gestalten. Dieses soll einer Art Coaching bei der praktischen Lehrarbeit gleichkommen und nicht als notwendiges Übel betrachtet werden.
- Wir werden den administrativen Aufwand reduzieren.
- Wir werden die neu geschaffenen Gremien und Posten auf ihre Effizienz hin analysieren und bei Bedarf Anpassungen machen.
- Wir werden die neu geschaffenen Möglichkeiten zur Ausübung des Lehrberufes analysieren und eine breite Diskussion über den Lehrberuf führen. Die Qualität des Unterrichts muss garantiert sein.

Wahltag ist Zahltag!

Am kommenden 14. Oktober sind wir aufgerufen ein neues Parlament zu wählen. Diese Wahlen können und dürfen uns als Gewerkschafter nicht gleichgültig sein. Unsere gewerkschaftlichen Vorfahren haben das allgemeine und demokratische Wahlrecht erstritten. Der Ausgang dieser Wahlen wird mitentscheiden über die Ausrichtung der Wirtschafts- und Sozialpolitik in den kommenden Jahren.

Mir liegt es fern an dieser Stelle eine Wahlempfehlung für die eine oder andere Partei, respektive für den einen oder andern Kandidaten auszusprechen. Unsere Mitglieder werden selbst, aufgrund der Wahlprogramme im Vergleich mit unseren gewerkschaftlichen Forderungen, entscheiden welcher Partei oder welchem Kandidaten sie ihr Vertrauen aussprechen werden. Um den Verbandsmitgliedern diese Wahl zu erleichtern, haben wir an anderer Stelle in dieser Signalnummer die Wahlprüfsteine unserer Gewerkschaft und die entsprechenden Antworten der Parteien abgedruckt.

Widersprüche

Allerdings sollte man bei den Wahlprogrammen auf die Widersprüche aufpassen, die in diesen enthalten sind. So will die CSV das Wirtschaftswachstum begrenzen und gleichzeitig, ähnlich der DP, die Betriebssteuern weiter senken. Dies in einer Situation, wo jetzt schon, aufgrund unserer Steuerlandschaft und den geringen Lohnnebenkosten, 100 Kilometer um unsere Staatsgrenzen herum, mit

Ausnahme eines Steinwollfabrikanten, kein Betrieb sich mehr etablieren kann. Aufgrund der von den Konservativen und Liberalen angekündigten Steuerpolitik wird sich dieses Phänomen noch verstärken.

Bereits jetzt zahlen die Betriebe, im Verhältnis zu den Haushalten, sehr wenig Steuern. Diese Tendenz wird sich, sollten diese Parteien politikbestimmend werden, weiter verstärken. Weiter stellt sich die Frage mit welchen Geldern die in den Programmen vorgesehenen Infrastrukturprojekte, der soziale Wohnungsbau und die Armutsbekämpfung finanziert werden sollen?

Diese angekündigte Steuerpolitik ist auch unvereinbar mit dem sozialen Europa das sich die Parteien auf ihre Fahnen geschrieben haben. Denn auch andere Länder werden gezwungen sein, auf den Steuerwettbewerb und Steuersenkungswettbewerb, den bei uns die christlichen und blauen Liberalen weiter ankurbeln wollen, zu reagieren. Folge wird sein, dass in absehbarer Zeit, die Betriebssteuern in Europa gegen Null tendieren werden. Diese administrative Vereinfachung, Steuerrulings werden überflüssig, wird für viele Länder mit unlösbaren sozialen Problemen verbunden sein. Schließlich werden in Zukunft, wie anlässlich der Bankenkrise, einzig und allein die Lohnabhängigen und Pensionierten, für die Rettung von gefährdeten Banken oder von anderen Betrieben, blechen müssen. Unser Land ist jetzt bereits in dieser Hinsicht beispielgebend. Mit den Steuergeldern des gemeinen Volkes finanziert unser Staat Prozesse vor dem Europäischen Ge-

richtshof damit Großkonzerne keine Steuern zahlen müssen.

Der Steuerwettbewerb in den Mitgliedsstaaten der E.U. wird sich auch negativ auf die Entwicklungsländer auswirken, gegenüber denen Europa jetzt schon eine neokoloniale Politik betreibt. Bereits Karl Marx, den ich auf Grund seines 200jährigen Geburtstages kurz erwähnen möchte, hat den Kolonialismus und den Freihandel auf eine Stufe gestellt. Wenn wir in diesem Zusammenhang die Handelspraktiken der E.U. mit Afrika vergleichen ist dies zutreffend. Europäische Länder überfluten afrikanische Staaten mit industriell produzierten Landwirtschaftsprodukten, was zum Ruin der dortigen lokalen Landwirtschaft führt, gefolgt von Hungersnöten und Flüchtlingsbewegungen.

Doch was wir in Sachen Handelspolitik mit unterentwickelten Ländern tun, belieben die Amerikaner mit uns zu tun. Vor kurzem wurde der Präsident der E.U.-Kommission, Jean-Claude Juncker, in den Medien gelobt weil er mit dem Präsidenten der USA übereingekommen ist, dass wir den Amerikaner genmanipulierte Sojabohnen, Fracking-Gas und -Öl abkaufen. Das Verhältnis Europas zu den USA auf der einen Seite und zu den Entwicklungsländern auf der andern Seite erinnert an einen Radfahrer der nach oben buckelt und nach unten tritt. Dementsprechend haben die Europäer auf Wunsch der Amerikaner Wirtschaftsanktionen gegenüber Russland verhängt, die uns allen wirtschaftlich schaden. Auf Geheiß der USA werden auch in unseren Ländern, einschließlich Luxemburg, die völlig

unsinnigen Rüstungsausgaben erhöht.

Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte

Zurück von diesem Exkurs in die internationale Politik, zu den Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechten, die uns besonders am Herzen liegen. Aufgrund des Bekenntnisses zu einer aktiven Sozialpolitik in den Wahlprogrammen, hätte man konkretere Aussagen in Bezug auf die Stärkung der Rechte der Gewerkschaften erwarten können.

Das Gegenteil ist der Fall, vor allem was das D.P.-Wahlprogramm anbetrifft. Diese Partei will eine Jahresarbeitszeitreglung einführen und damit geregelte Arbeitszeitmodelle, im Interesse der Betriebe, flexibilisieren. Sie will, dass diese Arbeitszeitmodelle auf Betriebsebene und nicht von den Gewerkschaften im Rahmen von Kollektivverträgen ausgehandelt werden. Dieser Vorstoß muss als erste Etappe gewährt werden um das Kollektivvertragsrecht auszuhöhlen. Als nächste Etappe sollen dann wohl auch die Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen auf Betriebsebene verhandelt werden, wo die Beschäftigten den Arbeitgebern schutzlos ausgeliefert sind.

Auch bezüglich des öffentlichen Sektors entsprechen die Wahlprogramme nicht unseren Erwartungen. Vergeblich sucht man nach dem Bekenntnis globale Gehälterverhandlungen mit allen repräsentativen Gewerkschaften des Sektors zu führen, damit bei solchen Verhandlungen auch alle Spezifitäten des gesamten Sektors berücksichtigt werden. Das Recht in einer demokratischen Wahl ihre Personalvertreter zu wählen bleibt

auch in Zukunft den Beamten in den öffentlichen Verwaltungen vorenthalten.

Die weiter oben zitierten Beispiele beweisen zur Genüge, dass für die abhängig Beschäftigten und die Pensionierten der kommende Wahltag buchstäblich Zahltag sein wird. Ich bin überzeugt, dass unsere Kolleginnen und Kollegen, am Wahlsonntag die Spreu vom Weizen trennen werden, und denen Parteien und Kandidaten ihre Stimme geben werden die unsern Zielsetzungen als Gewerkschaften am nächsten kommen.

Nico Wennmacher

Sektion BUS CFL

Dienstchefsitzung im CFL-Busbetrieb

Die Delegierten des Landesverbandes hatten abermals viele Punkte an der Tagesordnung.

Am 25. September 2018 fand die dritte Dienstchefsitzung für dieses Jahr statt. Die Delegierten hatten viele Punkte auf die Tagesordnung setzen lassen und dies aus gutem Grunde, da vieles im Argen liegt und besonders die Kommunikation seitens der Chefetage sehr zu wünschen übrig lässt. Auch die Manipulation der Dienste und der Stundenklau wurden thematisiert und wir hätten uns eine passendere Haltung vom Chef Mouvement erwartet. Wie dem auch sei, die Delegierten des Landesverbandes werden weiter für ihre Mitglieder am Ball bleiben und dies ist dann auch Grund genug im Landesverband organisiert zu sein.

1. Présentation de la situation 2018 des reliquats en journées improductives.

Aus dem Dokument, welches den Delegierten ausgehändigt wurde, geht hervor, dass dieses Jahr wieder 875 unproduktive Tage dazu erwirtschaftet wurden. Momentan liegen wir bei einem Saldo von 7703,30 Tagen und demnach muss noch zusätzlich Personal eingestellt werden!

2. Les déléguées demandent une version complète

et actualisée des nouveaux tableaux de service ainsi que roulements mis en vigueur à partir du 17 septembre 2018.

Die Delegierten des Landesverbandes zeigten sich nicht erfreut über die Tatsache, dass ihnen die graphischen Dienste und die aktuellen Wochenschema's, welche bereits am 17.09.2018 eingeführt wurden, immer noch nicht vorgelegt wurden und, dass sie stattdessen immer wieder auf ein späteres Datum vertröstet wurden. Siehe auch zu dem Thema unser „Info“. Am 27. September wurden die Dienstpläne endlich zugestellt und der Chef Mouvement teilte uns mit, dass in Zukunft bei jedem Fahrplanwechsel, den Delegierten eine Woche im Voraus eine komplette und auch definitive Version zugestellt werde, was in unseren Augen, ein absolutes Minimum ist!

3. Les délégués demandent pourquoi la délégation ne reçoit toujours pas les avis avant qu'ils soient publiés, comme il a été convenu depuis longtemps.

In diesem Punkt, mussten die Delegierten ihrem Unmut freien Lauf lassen, da schon vor langer Zeit ein Zugeständnis in diesem Thema erfolgte. Jedoch müssen die Delegierten des Landesverbandes den Chef Mouvement immer

wieder daran erinnern und es wurde abermals festgehalten, dass den Delegierten die 'Avis' erst zugestellt werden, wenn sie auch zeitgleich publiziert werden!

4. Les délégués se plaignent du fait que le service BU ne respecte pas d'informer les C.R. en temps utile en cas de changement de service. Ce fait existe déjà depuis des années, et le chef mouvement du service BU avait toujours promis d'améliorer la situation, mais rien ne se passe.

Dieser Punkt steht schon seit Jahren und in letzter Zeit immer wieder auf der Tagesordnung und auch dieses Mal konnten wir wieder mit Beispielen dienen, wo die Fahrer nicht frühzeitig über einen Wechsel informiert wurden. Leider stellt nicht jeder Fahrer eine Meldekarte diesbezüglich aus, ansonsten würden mit Sicherheit noch viel mehrere solcher Fälle auftauchen. Darum auch ein Aufruf an die Belegschaft, sich schriftlich zu manifestieren, sollte dies weiterhin vorkommen.

Der Chef Mouvement musste wiederholt Recht geben, dass es so nicht sein kann. Es werde jetzt ein 'Avis' publiziert, der die Fahrer auffordert sich in einem solchen Fall schriftlich zu melden, um

zu analysieren, wo diese Fehler herrühren. Momentan sei dies nicht genau gewusst und somit hoffen wir dann, dass es nicht nur bei der Analyse bleibt, sondern sich die Lage endlich verbessert.

5. Les délégués demandent pourquoi les 4 heures pour les agents participant à la journée de la sécurité ne sont pas encore notées sur la carte des heures supplémentaires ?

Die Liste mit den Fahrern, welche teilgenommen haben, sei noch nicht aus dem RH eingetroffen. Sobald dies geschehen sei, würden die Stunden eingetragen werden.

6. Les délégués demandent le suivi des problèmes constatés avec le système 'init' et connus depuis longtemps. Des Cartes de Rapport à ce sujet ont été déjà dressées sans suite.

Hierbei geht hauptsächlich um die unbrauchbaren Informationen, welche die Fahrer über den 'Init' Apparat bei Umleitungen u.s.w. erhalten. Die Fahrer können mit dem mitgeteilten Text schlichtweg nichts anfangen und der Chef Mouvement informierte, dass in dieser Sache der Verkehrsverbund zuständig sei.

Auch muss der Fahrer

wenn er von einer Fahrt auf die nächste Fahrt fährt das Gerät manuell bedienen, da das Gerät nicht automatisch auf die nächste Fahrt übergeht. Auch dies wäre Sache des Verkehrsverbundes.

Etliche Probleme treten auch bei der Anmeldung der Fahrer auf. Hier nimmt das Gerät die Karte oder deren persönliche Geheimzahl nicht an. Auch in diesem Fall soll immer eine Meldekarte geschrieben werden, wenn diese Probleme weiterhin auftauchen.

Bei Leerfahrten oder Linieneinfahrten bekommt der Fahrer öfters vom Gerät angezeigt, dass der Standort nicht bekannt sei und auch hier muss nachgebessert werden.

7. Les délégués demandent pourquoi les détecteurs de feu ainsi que l'alarme ne fonctionnaient pas dans les halls des bus lors de l'incident du 1 septembre 2018?

Bei diesem Vorfall ist der Busbetrieb knapp an einer großen Katastrophe vorbei geschlittert, und dies dank zwei Fahrern welche sehr aufmerksam waren und sofort gehandelt haben zum Wohl des CFL-Busbetriebes. Wären die beiden mutigen und achtsamen Fahrer nicht gewesen, wäre der Busbetrieb in Luxemburg abgebrannt. Die Delegierten des Landesverbandes vertraten die Meinung, dass es der Betriebsführung gut zu Gesicht gestanden

hätte, wenn am Tag darauf den Fahrern für ihren Einsatz gedankt worden wäre. Leider geschah dies nicht und sicherlich wären die Fahrer wären erfreut gewesen, zumindest eine mündliche Anerkennung zu bekommen. Wie gewusst, kostet ein ehrlich gemeintes Dankeschön nichts und dies soll nachgeholt werden. Gut wäre es auch gewesen, wenn im 'Carnet de Liaison' genaueres geschrieben worden wäre, was der Wahrheit entsprochen hätte. Nichts destotrotz bekamen wir mitgeteilt, dass die Feuermelder und die Sirene funktioniert hätten, was uns jedoch unwirklich erscheint, da kein Alarm ausgelöst wurde, obwohl es eine massive Rauchentwicklung gab!

8. Les délégués se plaignent du fait que les coaches sont mis en congé et des C.R. les doivent remplacer sur les gares. Les délégués demandent que le congé des Coaches pour 2019 sera mieux organiser et visible pour les délégués.

Die Delegierten sind nicht mit der Tatsache zufrieden, dass neben den Coaches auch noch Fahrer für deren Arbeiten heran gezogen wurden, mit dem Resultat, dass dadurch andere Fahrer nicht freigestellt werden konnten. Die Delegierten des Landesverbandes vertreten die Meinung, dass neben den offiziellen Coaches die Reserve Coaches, deren Anzahl groß genug ist, ausreichend sein müsste. Und sollte dies nicht der Fall sein, dann war die Urlaubsplanung der Coaches falsch und darum fordern die Delegierten Einsicht in deren Urlaubsplan zu erhalten. Auf keinen Fall

sind die Delegierten mit der Tatsache einverstanden, dass eine Gruppe auf Kosten anderer benachteiligt wird! Der Chef Mouvement erklärte uns, dass dies durch die Bahnarbeiten in Richtung Arlon bedingt gewesen sei, und dass dies in Zukunft nicht mehr vorkommen würde.

9. Congé 2019 : Les délégués demandent le même système ainsi les mêmes nombres de créneaux qu'en 2018.

Hier setzten sich die Delegierten des Landesverbandes dafür ein, dass die Anzahl an Fahrern, welche gleichzeitig Urlaub in 2019 nehmen können, und dies geltend für die 3 Standorte Luxemburg, Echternach und Ettelbrück, unverändert gegenüber dem Jahr 2018 bleiben soll. Dies soll dann ebenfalls für die Reservfahrer gelten. Diesem Punkt wurde stattgegeben und die Delegierten erhalten Ende nächster Woche den 'Avis' hierfür um dies zu kontrollieren. Die Fahrer können ab dem 22. Oktober 2018 ihren Winterurlaub eintragen und ab dem 5. November ihren Sommerurlaub 2019. Die Modalitäten für den 'Joker Congé' bleiben unverändert, mit einer Ausnahme, dass jeder Fahrer nun 6 Formulare erhält anstelle der üblichen 4.

10. Les délégués demandent une nouvelle version horaire surtout sur la ligne 175. Arrêt dernier sol ?

Hier bekamen wir die Antwort, dass wir diesen neuen Fahrplan schnellstmöglich erhalten werden. Auch hier wurde vom Chef Mouvement versprochen eine Woche vor dem Einführen von neuen Fahr-

plänen den Fahrern die komplette Version auszuhandigen.

11. Les délégués demandent pour quoi les chemises/pullovers/cravates de la commande 2018 ne sont pas encore livrés ?

Anscheinend soll es ein Problem bei der Firma Münz gegeben haben. Nächste Woche soll die Restlieferung der Bestellung von 2018 eintreffen. Das Jahr geht dem Ende entgegen und seit Jahren besteht immer das gleiche Problem. Ob die Firma daran schuld war, entzieht sich leider unserer Kenntnis. Diese Version der Aussage war uns noch nicht bekannt und ist somit neu.

12. Les délégués demandent le suivi des Uniformes 2019.

Hier bekamen wir keine konkrete Aussage, jedoch steht fest, dass die Uniformen für das Jahr 2019, nicht wie versprochen im Januar geliefert werden, sondern erst viel später im Jahr.

Hier wird dann auch klar ersichtlich, dass das Personal hinter Licht geführt und um ihre Kleidermasse für 2018 betrogen wurde. Nicht umsonst hatten wir uns deshalb als Delegierte eingesetzt, dass man den gesamten Betrag für 2018 zur Verfügung stellt.

13. Les délégués demandent pour quoi le signal sonore en cas de d'appel dans les bus ne fonctionne toujours pas? (Voir O.J du 13.09.2016)

Hier ist auch noch immer nichts in diesem Sinne geschehen und es soll nochmals beim Verkehrsver-

bund interveniert werden.

14. Les délégués demandent le suivi de mettre les tickets internationales (Sonderfahrtscheine) dans un autre paramètre du système 'init'

Hier gilt die gleiche Antwort wie bei der vorherigen Frage.

14. Les délégués demandent quand le sol de la pompe à gasoil sera réparé ? (Trou fermé avec une planche = Danger)

Das Loch, welches sich schon längere Zeit an der Diesel Zapfanlage befindet, soll nun endlich dicht gemacht werden.

16. Les délégués demandent la date pour la 'Journée Conducteur'.

Die Betriebsobrigkeit hat den Kursus bereits besucht. Die Fahrer werden ab Oktober folgen.

17. Discussions sur la situation d'un C.R. période de référence de 4 semaines donnant droit à des heures suppl./majorées et manipulation d'une journée planifiée en sanctionnant les cond. de travail et celle du tableau de service.

Hier wurde anhand eines konkreten Falles klar ersichtlich wie im Busbetrieb verfahren wird. Es wurde, ohne Absprache mit dem Fahrer, der vorgesehenen Dienst umgeändert und zwar so, dass dem Fahrer

Überstunden vorenthalten wurden. Im Busbetrieb wird also, was dem Chef Mouvement nicht passt, zu Ungunsten des Fahrers passend gemacht. Dass so die Bereitschaft der Fahrer im Busbetrieb abnimmt, müsste an sich dem Dummsten einleuchten. Der Chef Mouvement ist jedoch, laut seiner Aussage, nicht bereit dem Fahrer das zu geben was ihm zusteht. Hier handelt es sich klar um Stundenklau. Wenn solche Methoden schon bei Delegierten angewandt werden, welche ihre geleisteten Stunden kontrollieren, wie wird mit Fahrern umgegangen welche ihre Stunden nicht nachrechnen? Dieses Trauerspiel wird dann an eine höhere Instanz weitergeleitet.

18. Les délégués demandent que le badge des C.R. sera activé pour avoir accès aux nouvelles toilettes installées sur le quai (Bus) à Bettembourg.

Hier sollen die Fahrer in Kürze anhand ihres 'Badges' Zugang zu dieser Toilette erhalten.

19. Divers

Les délégués demandent quand est-ce que la ventilation dans les bus de la marque Irizar sera réglé de façon que les C.R. ne reçoivent plus de courant d'air ainsi que du bruit. En plus ils demandent quand est-ce que le panneau de fermeture derrière le C.R au poste de conduite sera changé ? Bei der Ventilation ist eine Software hochgeladen worden, ohne jedoch dass diese etwas Positives bewirkt hätte und somit muss an dieser Stelle noch nachgerüstet werden. **Les délégués demandent des informations concernant les indications af-**

fichées à l'appareil 'Init'. Est-ce que les indications faisant fois ou les Avis ?

Hier wurde beschlossen, dass bei der Linie 808 das 'Avis' des RGTR ausschlaggebend ist. In den anderen Fällen sind die Angaben, welche auf dem „Init“-Gerät angezeigt werden maßgebend. Es wurde sich geeinigt, dass kein Fahrer gestraft wird, sollten die Angaben kontradiktorisch sein.

Les délégués demandent pourquoi le tableau de classement pour la mise d'un C.R. dans le roulement n'était pas respecté ?

Die Delegierten erklärten anhand eines Beispiels, dass bei einem Fahrer, welcher von der Reserve in ein 'Roulement' eingeteilt wurde, die Reihenfolge nicht beachtet und der Fahrer regelrecht übergegangen wurde. Damit sind die die Delegierten des Landesverbandes nicht einverstanden, da es hier klare Regeln und Prinzipien zu befolgen gilt.

Uns wurde geantwortet, dass der Fahrer längere Zeit krank gemeldet war, und die Dienststelle nicht in Erkenntnis bringen konnte, ob der Fahreraus der Reserve in ein 'Roulement' wechseln wollte. Es hätte schneller Handlungsbedarf bestanden. Die Delegierten lassen diese Aussage nicht gelten. Die Delegierten sind der Meinung, dass es hier nur am guten Willen gefehlt hat. Muss ein Fahrer

gestraft werden während er sich im Krankenurlaub befindet, wird ihm per Einschreibebrief seine Strafe zugestellt. Da stellt sich nun die Frage, warum nicht dieselbe Prozedur in diesem Falle angewandt wurde?

Ebenfalls wurde uns dann mitgeteilt, dass jener Fahrer ab dem 1. Oktober 2018 eingeteilt wird, da sich ein anderer Fahrer wieder in die Reserve zurück gemeldet habe und so ein Platz frei wurde. Die Delegierten des Landesverbandes hoffen, dass dies ein Einzelfall bleiben wird!

Les délégués demandent pourquoi il n'existe pas d'indication sur la matrice des bus de la nouvelle ligne scolaire 111 (Berdorf-Echternach) ?

Hier bekamen wir die Antwort, dass dies noch eine gute Woche in Anspruch nehmen wird. In der Zwischenzeit soll der Fahrer eine kleine Tafel mit den Angaben der Linie Berdorf 111 anbringen. In wie weit dies für die Schüler behilflich sein wird ist fragwürdig, da sehr oft die Linieneinführung nicht gelesen wird wenn sie vorne und seitlich in großer Schrift angegeben wird.

Les délégués se plaignent du quai de la nouvelle gare à Echternach et demandent des changements.

Hier müssen sich die Fahrer seit dem 17. September 2018 mit einer kompletten Fehlplanung

seitens des Verkehrsverbundes und der Straßenbauverwaltung (wie uns zugetragen wurde) auseinandersetzen. Für die CFL-Linien gibt es nur noch einen langen Bussteig für sämtliche Linien, wo die verschiedenen An-/Abfahrtszeiten angegeben sind und dies dazu führt, dass sich die Busse gegenseitig stark behindern und für die Kunden (zumal mit Kinderwagen) ein sicheres und bequemes Ein-/Aussteigen unmöglich ist. Auch die Ein-/Ausfahrt der Busse ist für die Busfahrer mit unnötigem Ärger verbunden, da die anderen Verkehrsteilnehmer sich nicht an die gesetzlichen Bestimmungen halten. Wir bekamen mitgeteilt, dass hier sich noch etwas ändern soll.

Points présentés par le Chargé de Gestion

Der Chargé de Gestion dankte den Delegierten, welche an der Ausarbeitung der Wochenschemas beteiligt waren, für deren gute Zusammenarbeit. Mitgeteilt bekamen wir :

- Dass Herr Rico Niro als 'Travailleur désigné en Qualité Sécurité' bestimmt worden ist, und hierfür eine Ausbildung absolviert hat.
- Dass im Oktober eine 'Journée de Recrutement' stattfinden wird und es sollen 6-8 Fahrer werden eingestellt werden, welche ihren Dienst

dann zwischen Januar-Februar 2019 antreten sollen.

- Dass die ersten Busse der Marke Volvo (4 Stück) sowie der Marke Iveco (26 Stück) zwischen Januar-März 2019 ausgeliefert werden. Die Submission für die Elektro-Busse (2 Stück) muss Anfang Oktober abgegeben werden. Diese Busse werden dann Ende 2019 ausgeliefert. Die Elektro-Busse werden als Zusatzbusse auf der Linie 192 zum Einsatz kommen.
- Dass die Toiletten in Luxemburg vorige Woche wieder in einem desolaten Zustand waren und ebenfalls die Mauern beschmutzt waren..! Da sich dieser Zustand in letzter Zeit schon öfters wiederholt hat, und nicht gewusst ist von wem diese Armseligkeit ausgeht, will die Chefetage jetzt Schlösser an den Toilettentüren anbringen lassen. Die Fahrer müssten dann in Zukunft den Schlüssel am PC abholen und es wird eine Liste geführt, welcher Fahrer den Schlüssel beantragt hat. Diese Liste soll dann jeden Abend vernichtet werden. Die Delegierten des Landesverbandes fanden es traurig, dass solche Maßnahmen ergriffen werden müssen, stellen aber auch klar dass diese Listen nicht dafür benutzt werden dürfen

um Statistik zu führen, wer wie oft und wie lange auf der Toilette sitzt.

- Dass 19 Reservefahrer als Testin ein Wochenschema eingeteilt werden. In diesem Wochenschema sind nur die Ruhetage festgelegt. Die Delegierten begrüßen diese Tatsache, stellten aber auch klar, dass wenn Not am Mann wäre, dies nicht auf Kosten der Fahrer der Wochenschemas gehen dürfte. Der Chef Mouvement war hiermit einverstanden und so kann es trotzdem möglich sein, dass wenn es notwendig wäre, diese Ruhetage für die Reservisten verschoben werden könnten.

Mitgeteilt von deinen Delegierten u. Ersatzdelegierten Jean-Paul Schweigen, André Marques de Paiva, Steve Kerschen u. Joël Nies



Kerschen Steve



Marques de Paiva André



Nies Joel



Schweigen Jean-Paul



Luxembourg, le 07 septembre 2018

Monsieur
Carlo HANSEN
Chargé de Gestion du Service
Activité Voyageurs Bus des CFL
9, Place de la Gare
L-1616 Luxembourg

Monsieur le Chargé de Gestion,

D'emblée, nous souhaiterions vous remercier et féliciter pour l'excellente collaboration au sein du groupe de travail pour l'élaboration des nouveaux roulements et plans de travail hebdomadaires applicables à partir du 17 du mois courant. La coopération était fructueuse et le résultat trouve l'approbation de la délégation BU de la FNCTTFEL-Landesverband.

Néanmoins, sur avis de nos délégués BU, nous voudrions exprimer par la présente nos réserves sérieuses quant au projet proposé par Monsieur Christophe Santini, Préposé Planification au Service BU. Monsieur Santini aurait l'intention d'introduire, à titre d'essai, un roulement avec plans de travail à blanc (Wochenschemen) où uniquement les repos hebdomadaires seraient fixés d'avance. Les plans de travail n'indiqueraient qu'une plage horaire approximative de travail sans fixation claire des heures de début et de fin de la séance de travail. En outre, ce projet applicable au début pour 19 conducteurs d'autobus à choisir ne fixerait les séances de travail de chaque chauffeur qu'un mois à l'avance et serait toujours susceptible de modifications.

Notre délégation BU estime que l'actuel système des roulements garanti mieux le traitement équitable des chauffeurs inscrits aux différents roulements leur indiquant de façon précise les heures de début et de fin de leurs séances de travail. Le nouveau projet, selon nos délégués, donnerait davantage lieu à du favoritisme ce qui serait contre-productif pour l'ambiance au sein du Service BU. Ainsi, à l'instar de notre délégation BU, nous aviseront négativement le nouveau projet et favorisons le maintien du système actuel.

Veillez croire, Monsieur le Chargé de Gestion, en l'expression de nos sentiments distingués.

Pour la FNCTTFEL-Landesverband

Pour la délégation BU de la FNCTTFEL-Landesverband

Georges Melchers
Secrétaire général

Alphonse Classen
Président du Secteur Chemins de Fer

Jean-Paul Schweigen
Délégué

André Marques de Paiva
Délégué

Gemischter Betriebsrat CFL cargo

Schlechtes Resultat für 2018 erwartet

Am 24. September 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL cargo zu seiner dritten Sitzung zusammen.

Die Cargo-Direktion war vertreten durch Direktorin Frau Laurence Zenner sowie die Herren, Jean Feipel (CFL-technics), Frédéric Oberle (Finanzen), Sebastian Hoffmann und Boris Peters sowie Frau Carole Huberty, die als Schriftführerin fungierte. Die Personalseite war vertreten durch die Kameraden Wolfgang Schulz, Julien Ourth, Fränk Trausch, Dirk Lorig und Alphonse Clasen. Der Sitzungsbericht vom 5. Juli 2018 wird angenommen.

Sicherheitsprämie noch nicht sicher

Direktorin Laurence Zenner informierte über die Zwischenfälle die sich seit dem letzten Gemischten Betriebsrat zugetragen haben. Sie geht auch noch einmal auf einen Unfall ein der erst vier Tage danach gemeldet wurde. Diese Vorgehensweise sei nicht zu tolerieren. In der großen Hitzeperiode kam es auch zu einem Schwächeanfall auf der Arbeit. Auch gab es einen Wegeunfall wegen Wildwechsel. Hier ist nochmals darauf hinzuweisen, dass man in den bevorstehenden Monaten auf dem Arbeitsweg vermehrte auf Wildwechsel achten und darum die Geschwindigkeit anpassen sollte. Der „taux de fréquence“ liegt derzeit noch mit 6,20 unter dem festgelegten Ziel von 7,14 für das Jahr 2018. Im Zugbe-

reich kam es bei CFL cargo Deutschland und CFL cargo Schweden vermehrt zu Signalüberfahrungen aber ohne Sicherheitsgefährdungen. Im Rangierbereich kam es bei CFL cargo Luxemburg auch noch zu einigen Entgleisungen. Wenn man, laut Frau Zenner, die letzte Woche im September ohne Unfall überstehen würde könnte es dennoch zur Auszahlung der Sicherheitsprämie für das dritte Quartal kommen.

Entwicklung der Gesellschaft

Herr Frédéric Oberle aus der Finanzabteilung musste leider die negativen Entwicklungen der Umsätze in den einzelnen Bereichen noch einmal aufzählen. In beinahe allen Verkehren liegt CFL

cargo hinter den im Haushaltsplan vorgesehenen Einnahmen zurück. Die Ursachen der Rückgänge sind vielfältig. Der Umsatz bei den Intermodularen Verkehren hat nicht so zugenommen wie erwartet. Die neue Verbindung nach Wien ist nicht angelaufen. Bei den Zügen nach Triest sind durch ungünstige Wetterbedingungen im Frühjahr in Italien insgesamt 14 Züge ausgefallen. Die Streiks in Frankreich haben auch zu großen Einbußen geführt und etliche Kunden haben ihre Transporte auf die Straße verlagert. Insgesamt wurden durch die Streiks 30 Züge storniert. Auch die Klinkerzüge stechen mit ihrem Rückgang hervor. Bei den Einnahmen hätte man folglich mit Einbußen zu rechnen wobei die transportierten Tonnagen

noch stärker rückläufig sind. Durch Probleme mit den neuen Triebfahrzeugen der Baureihe DE18 konnten die Triebfahrzeuge der Baureihe 1500 nicht im vorgesehenen Zeitplan zurückgegeben werden. Hierdurch sind auch Mehrkosten entstanden welche nicht eingeplant waren. Die Umläufe von RIV-Wagen haben sich erneut verschlechtert und drücken auch auf die Kosten. Ein zusätzlicher negativer Aspekt der noch dieses Jahr hinzukommt sei, dass 2018 eine längere Kollektivurlaubsphase bei ARCELOR-Mittal war und diese ihren regulären Betrieb somit erst später aufnehmen. All diese Rückstände an Einnahmen können bis zum Jahresende nicht mehr gut gemacht werden.

Erhöhter Krankenstand

Vor der Vorstellung des Krankenstandes informierte Herr Boris Peters über die Zahlen des Personalbestandes bei der CFL cargo Gruppe. Dieser beläuft sich am 31.08.2018 bei CFL cargo auf 324 und bei CFL technics auf 192 Mitarbeiter. Dass sich der Krankenstand trotz neuer Berechnungsformel in einer steigenden Tendenz befindet macht der CFL cargo Direktion noch Sorgen. Herr Peters bemerkte, dass es zu vermehrten Krankentagen in diesem Sommer kam. Derzeit könnte man noch keine Rückschlüsse auf die getroffenen Maßnahmen, welche den Zweck haben um eventuellen Missbräuchen entgegen zu wirken, ziehen.



Renovierungen sind geplant

Produktionsdirektor Sebastien Hoffmann informierte den Gemischten Betriebsrat, dass man in den Gebäuden des CO und BC alles aufgelistet habe was ersetzt werden müsste. Eine stolze Summe würde man in die Renovierung des CO stecken. Auch im BC würde man renovieren. Das Problem der Tankstelle und der Sandanlage wurde noch einmal von der Personaldelegation hinterfragt. Frau Direktorin Laurence Zenner gab an, dass eine Planung für eine Tankstelle am Standort Bettembourg in Arbeit ist, konnte aber weiter keine Angaben über zukünftige Gleisinfrastrukturveränderungen im Bereich Bettembourg machen da der Zeitpunkt noch verfrüht ist.

Werkstätte im Verzug

Da das vorgesehene Planing, der Bau der Werkstätte von CFL technics

am Standort Bettembourg, im Verzug geraten ist, hat die Personaldelegation die CFL cargo Direktion nach den Ursachen des Verzuges gefragt. Frau Zenner bestätigt noch einmal, dass das Projekt der neuen Werkstätte vom zuständigen Verwaltungsrat genehmigt wurde. Da die neue Werkstätte neben dem zukünftigen CRS „Centre Routier Sécurisé“ entsteht (Anmerkung: auf dem früheren Gelände von Multimodal entsteht ein gesicherter Betriebshof auf dem die Lastkraftwagen direkt von dem neuen Containerterminal Zugang haben um zu tanken, Fahrer können sich ausruhen, Sanitärräume nutzen, Mahlzeiten zu sich zu nehmen, ihren Laster in einer Waschanlage reinigen lassen und Reparaturen vornehmen ehe sie einen anderen Auftrag annehmen und ohne den lokalen Verkehr zu belasten) trug die Abstimmung mit dieser Baustelle zum Verzug bei. Sobald man die nötigen Baugenehmigungen hat wird man mit den Arbeiten beginnen.

Lehrlingsausbildung

Für das Lehrjahr 2018-2019 seien nur zwei Lehrlingsplätze in der Mechanik bei CFL technics vorgesehen. CFL cargo wird erstmals einen Techniker in der Logistik ausbilden. Man sei noch auf der Suche nach einem Lehrling (DAP) im administrativen und kommerziellen Bereich. Derzeit sind sieben Personen bei CFL cargo berechtigt Lehrlinge auszubilden, zu begleiten und zu betreuen. Werden spezifische Kompetenzen in der Lehre benötigt welche CFL cargo nicht im laufenden Betrieb gewährleisten kann, werden diese in Kooperation mit dem CNFPC (Centre National de Formation Professionnelle Continue) angeboten.

Sicherheitsaktionen

Seit Juni 2018 wurden nachfolgende Aktionen umgesetzt: Teilnahme und Organisation von Workshops auf dem Sicherheitstag der CFL Gruppe, Weiterführung des Sicherheitscoaching (zweitägiges Leadership Sicherheitsausbildung, Coaching in den Filialen in Deutschland, Dänemark und Schweden durch die ESF und QSE Mannschaft und dies auch um die Filialen besser an CFL cargo Luxemburg anzubinden, interne Ausbildung gegen Umknicken, Bestandsaufnahme der Risikoposten in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsmediziner, Organisation Notfallübungen mit ARCELOR MITTAL und des PUI in Bettembourg, Evakuierungsübungen und dergleichen noch mehr. Frau Direktorin Zenner informiert auch noch, dass die zweite Ausgabe der Sicherheits- und Gesundheitswoche vom 8. bis zum 19. Oktober geplant ist. Man werde auch im Bereich der Früherkennung von Arbeitsunfällen und Beinaheunfällen verstärkt

arbeiten. Audits und Zertifikationen wie „Superdreckskecht“, SQAS, ISO 9001 und OHSAS 18001 und die Messung der Sicherheitskultur in Zusammenarbeit mit „Dupont“ stehen an.

Fehlerbehebungen bei Loks DE18

Fehlermeldungen werden laut Sebastien Hoffmann telefonisch oder schriftlich an den Dispatcher übermittelt. Nach der Eintragung in das Dispolino werden die Defekte bewertet und weiterbehandelt. Wartungen werden nach der Laufleistungen (Kilometer resp. Betriebsstunden) wöchentlich eingeplant und auch im Dispolino verwaltet.

Die Loks der Baureihe DE 18 werden von CFL technics und der Firma Imateq gewartet. Wurde ein Fehler eine Einschränkung bei oder aufgehoben, ist dies auf der abschließenden Fertigmeldung aufgeführt. Das Problem der defekten Heizungsventile bei der DE 18 wurde erkannt und die nötigen Ersatzteile schon in Bestellung gegeben.

Sozialwahlen 2019

Im Memorial A N° 838 vom 18. September 2018, so Herr Peters, sei das Reglement über die Erneuerung der Personaldelegationen veröffentlicht worden. Der Personaldienst würde schnellstens eine Arbeitsgruppe einsetzen um die Sozialwahlen so gut wie möglich vorzubereiten.

Verschiedenes

Unter Verschiedenes bestätigt Frau Direktorin Zenner die Kündigung von CFL technics Direktor Charles Darnane sowie von weiteren drei anderen Mitarbeitern von CFL technics. Herr Jean Feipel wurde sofort beauftragt die Direktion von

CFL technics zu übernehmen. Er habe auch sofort den Kontakt zu den wichtigsten Kunden von CFL technics gesucht, welche CFL technics weiterhin das Vertrauen ausgesprochen haben.

Ferner informierte, Frau Direktorin Zenner, noch über einige interne Reorganisationen die ab dem 1. September in Kraft getreten sind. Hierbei wurden unter anderem die zwei Produktionseinheiten UP Luxemburg und UP Sud zu einer Einheit und zwar zur UP Luxemburg zusammengelegt. Auch wurden verschiedene Posten neu besetzt.

Die nächste Sitzung des Gemischten Betriebsrates ist für Donnerstag, den 5. Dezember 2018 um 9.30 Uhr in Bettembourg vorgesehen.

*Die Personalvertretung
des FNCTTFEL-
Landesverbandes*

Atelier Central-Neue Schichtpläne Produktion 2019

Dialog geht weiter

Durch Informationen welche per Mail gesendet wurden ist der Sektor Eisenbahnen des Landesverbandes darauf aufmerksam geworden, dass sich nachträglich Schwierigkeiten bei den Schichtplänen in der Produktion, welche im Januar 2019 in Kraft treten sollen, herausgeschält haben.

Am Donnerstag dem 4. Oktober 2018, direkt nach der ETF Aktion im Bahnhof von Luxemburg, sendete der Sektor Eisenbahnen des Landesverbandes, ohne viel Aufsehen zu machen, eine Nachricht an die Verantwortlichen des „Atelier Central“ mit der Bitte für eine erneute Gesprächsrunde bereit zu stehen. Dies im Interesse des „Bien-être au travail“ und um einen Konflikt zu vermeiden. Herr Marc Schaeffer, Verantwortlicher des „Atelier Central“, benachrichtigte sofort den Sektor Eisenbahnen des Landesverbandes, dass man den Dialog weiterführen will und er würde am Nachmittag diesbezüglich Termine mitteilen.

Als Termin für ein Gespräch wurde Dienstag der 10. Oktober um 14.00 Uhr zurückbehalten.

Im Vorfeld dieses Gesprächs hat der Landesverband eine Sprechstunde in der Werkstätte organisiert.

Mitgeteilt durch den Sektor Eisenbahnen des Landesverbandes

Délégation AV

Le bien-être au travail

La réunion avec les responsables du Service AV s'est tenue en date du 04 octobre 2018. La FNCTTFEL fut représentée par les délégués Serge Matagne et Georges Melchers.

Informations de la Chargée de Gestion :

La Chargée de Gestion nous informe que :

- Le guichet à la gare d'Echternach a fermé ses portes
- Le service ingénierie infrastructure a été informé sur le problème d'inondation au bâtiment du bagage.
- Le dossier et le nouveau devis ont été demandés au service Immo.
- L'opérateur a été informé des problèmes pour effectuer le transfert des données du MFG en gare de Troisvierges.
- La formation initiale

des agents PAT est modifiée

- Les pictogrammes « vélo » sont fixés au matériel roulant.
- L'appareil MFG peut être équipé par un terminal de paiement mobile par carte bancaire. Les terminales sont disponibles en stock mais malheureusement le software n'est pas opérationnel et des problèmes se posent.

Horaire 2019

Certaines modifications ont été prises au nouvel horaire 2019 pour augmenter la ponctualité de la circulation.

Sur la ligne 10, le train 7608 circulera entre Gouvy et Rodange. La rame « Dosto » sera renforcée par une 6^e voiture.

Les arrêts suivants ont été rajoutés à l'horaire des trains :

Goebelsmühle aux trains

7608 et 119.
Michelau aux trains 456, 457, 8641
Dommeldange au train 7608

Pendant la période des chantiers le train 3523 a son terminus à la gare d'Ettelbruck et le départ du train 3529 est à la gare d'Ettelbruck.

La mise en service du viaduc Pulvermühle est prévue pour le 23 avril 2019.

Suite au passage 25KV sur la ligne 50 et la perte des automotrices AM96 de la SNCB, de nombreuses ruptures de charge en gare d'Arlon sont à prévoir. Aucun changement horaire n'est prévu dans la desserte des trains.

Sur la ligne 90, une réorganisation de la desserte du TGV Est suite à l'introduction de l'offre TGV « Ouigo » est à prévoir.

Roulement des agents PAT

La grille des repos n'a pas été changée. Seulement au Roulement TV1, à la semaine 15, la transition est transférée du jeudi au samedi. Pour améliorer le roulement à Pétange, les délégués ont eu le désir que ce roulement soit révisé. Après une période de 5 ans, l'agent PAT a la possibilité de changer dans un autre roulement. Ce changement est possible en cas d'un vacant de place dans un autre roulement. L'idée de créer un roulement moins épuisant pour nos agents plus âgés sera revue.

Note

**440606_18AV2/
PAT-RFR-R3**

Les délégués aimeront recevoir des précisions en rapport avec la note « Modalités applicables après transmission d'une PMM en présence d'un signal commandant l'arrêt. Les responsables expliquent que le motif doit être examiné au cas où un agent

PAT transmet la PMM en présence d'un signal commandant l'arrêt. Lorsque l'agent PAT a un problème médical ou un autre problème, les mesures indiquées à la note sont applicables. Pour les agents des réseaux étrangers les mêmes mesures sont prises en compte. Cette note n'est pas prévue pour punir les agents PAT.

Effectif des agents PAT

La chargée de gestion nous informe qu'au début du mois octobre, 12 candidat(e)s PAT ont commencé leur stage.

Entreprise de nettoyage

Le frigo et la micro-onde seront nettoyés plus souvent par l'entreprise de nettoyage et le papier à main et le savon seront remplis plus régulièrement dans le futur.

Le bien-être au travail

Pour développer le bien-être au travail, un projet sera élaboré pour installer une salle de relaxation pour les agents PAT.

Divers :

Les retards du système « Aramis » ont été indiqués à la feuille de travail des agents PAT. Cette indication peut mener à des confusions.

La prochaine réunion avec Madame la Chargée de Gestion est prévue pour le 18 décembre 2018.



Gemischter Betriebsrat der CFL

Am 26. September 2018 trat der Gemischte Betriebsrat der CFL zusammen. Die Direktion wurde vertreten durch den Generaldirektor Marc Wengler, sowie die Direktoren Yves Baden, Marc Hoffmann, Henri Werdel und Alain Blau. An der Sitzung nahmen seitens der Direktion ebenfalls Doris Horvath, Florian Czeh und Martine Horsmans als Schriftführerin teil.

Der Landesverband war vertreten durch Georges Merenz, Sekretär des Gemischten Betriebsrates, Georges Melchers, Alphonse Classen, Claude Wanderscheid, Carlo Thisen und Josy Bourgraff. Der Syprolux nahm mit vier Vertretern teil.

Generaldirektor Marc Wengler berichtet, dass sich die Pünktlichkeit auf den Bahnlinien 50 und 60 verbessert habe. Die CFL Bahngesellschaft habe eine Kundenzufriedenheitsumfrage durchgeführt. An dieser Befragung nahmen insgesamt 1900 Kunden teil. Aus der Befragung ging hervor, dass das CFL Personal sehr positiv bewertet wurde. Verbesserungsbedarf besteht beim Informationsfluss an den Kunden sowie bei der Pünktlichkeit der Züge.

Die Finanzen der Tochtergesellschaft CFL cargo liegt leider unter dem vorgesehenen Haushaltsplan. Die Ursachen der Rückgänge sind vielfältig. Die wochenlangen Streiks bei der französischen Eisenbahn hatten zu vielen Zugausfällen geführt, was sich in den Einnahmen

wiedergespiegelt hat.

Um in Zukunft das Interesse an den einzelnen Berufen der CFL zu wecken, hatte die RH Abteilung in insgesamt 5 Bahnhöfen ein „Jobdating“ organisiert. Diese Aktion war ein voller Erfolg da insgesamt 300 Bewerbungen eingingen.

„arbre des causes“

Im gemischten Betriebsrat wird über den Arbeitsunfall vom 6. September 2017 berichtet. Den Anwesenden wird der Aufbau eines „arbre des causes“ von GI-Direktor Henri Werdel erklärt. Er enthält alle Details sowie die Ursachen des Unfalls. Am 6. September 2017 wurde ein Bahnmitarbeiter bei Gleisbauarbeiten verletzt. Der Mitarbeiter wurde

von einer Baggerschaukel erfasst. Während dem Schwenken der Schaufel entging es dem Baggerfahrer, dass sich ein Bahnmitarbeiter seitlich von seinem Fahrzeug befand. Eine Überwachungskamera befindet sich nur an der Rückseite des Baggers. Der Mitarbeiter, der sich auf dem Weg der Besserung befindet wurde noch vor Ort ärztlich versorgt. Um weitere Vorfälle dieser Art zu vermeiden wird das Personal auf die möglichen Gefahren am Arbeitsplatz durch eine Kampagne sensibilisiert.

Kameraüberwachung

Bedingt durch die neuen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes mussten die internen Genehmigungs-

prozeduren überarbeitet werden. Wird in Zukunft eine Kamera installiert, sind die Delegierten in Kenntnis zu setzen.

Unfälle

Der genaue Informationsablauf im Falle eines schweren Unfalls wurde anhand von einem Dokument schriftlich festgehalten. Die genauen E-Mail Adressen der Verantwortlichen sowie des Sicherheitsdelegierten wurden in den Unterlagen aufgelistet.

General Order N°19

Die Vorschrift zum Gebrauch von Handys, sowie anderen elektronischen Geräten während der Arbeitszeit wurde überarbeitet. Das Thema „Fotos

schießen während der Arbeit“ war ein wichtiger Punkt. Dieses Thema wird in der nächsten Sitzung der „Délégation centrale“ diskutiert.

Triebfahrzeuge

In nächster Zukunft wird der Fuhrpark der CFL mit insgesamt 34 neuen Triebfahrzeugen erweitert. Nach Inbetriebnahme des neuen Materials werden die alten Triebfahrzeuge vom Type Z2000 ersetzt. Die ersten Triebfahrzeuge werden im Jahr 2021 geliefert. Anfangs werden die ersten Fahrzeuge in der Werkstatt in Luxemburg gewartet. Ende des Jahres 2024 wenn alle Triebfahrzeuge ausgeliefert sind, muss eine zusätzliche Werkstatt errichtet werden. Die neue Wartungshalle wird voraussichtlich



im Süden des Landes gebaut werden.

Hitzewelle im Sommer

Jeder CFL Mitarbeiter hatte während den Sommertagen extrem mit der Hitze zu kämpfen. Besonders das Lokpersonal ist in den älteren Triebfahrzeugen vom Typ Z2000 ohne Klimaanlage davon betroffen. Seitens der Direktion wurde uns versichert, dass der Einsatz dieses Materials während den Sommerperioden auf ein Minimum beschränkt würde. Der Vorschlag, das Personal während den Schichten eher abzulösen, wurde von der Direktion als positiv bewertet. In den Gebäuden der CFL Direktion, der neuen Werkstatt in Luxemburg sowie im Logistikzentrum für die Bahninfrastruktur (CLIF), welches im Bahnhof Bettemburg entlang der Gleise des Rangierbahnhofs steht, war das Personal ebenfalls von der Hitzewelle betroffen. In den Räumlichkeiten waren die Temperaturen während der Sommerzeit fast unerträglich. Die Verantwortlichen versicherten uns, dass sie die Belüftungssysteme im Logistikzentrum (CLIF) und in der Werkstatt fachmännisch überprüfen lassen. Im Gebäude der CFL Direktion wird zurzeit das 10. Stockwerk renoviert und mit einer Klimaanlage ausgestattet. Hier haben die Mitarbeiter die Möglichkeit sich im Sommer abzukühlen.

Baustellen

Die CFL Bahngesellschaft führte während der Sommerpause etliche Wartungs-, Modernisierungs- und Ausbauarbeiten am luxemburger Schienennetz durch. Die Verantwortlichen berichten, dass die Arbeiten recht gut verlaufen sind. Die Arbeitsbedingungen der CFL

Mitarbeiter wurde respektiert. Um das Sicherheitssystem ETCS rechtzeitig in Betrieb zu nehmen mussten die CFL Mitarbeiter einige Überstunden machen. In Zukunft muss bei diesen Sondermaßnahmen der Präsident der „Délégation centrale“ sein Einverständnis geben. Leider wurden bei einer privaten Firma die gesetzlichen Arbeitszeiten nicht respektiert. Es handelt sich hier jedoch um einen Einzelfall.

Bedingt durch die Gleissperrungen wurden Ersatzbusse für die Fahrgäste eingesetzt. Während einer größeren Bauphase kamen täglich insgesamt 140 Busse zum Einsatz. Leider waren die Busfahrer anfangs nicht genügend über die geographische Lage informiert. Das CFL Personal informierte die Fahrgäste sehr gut vor Ort über ihren Reiseablauf.

Bus-Dienststelle Ettelbrück

Voraussichtlich zum Ende nächsten Jahres werden die Bauarbeiten der neuen Busgarage der CFL in Echternach abgeschlossen sein. Im Bahnhof Ettelbrück wird die veraltete Busgarage geschlossen. Das betroffene Bus-Personal wird auf eigenen Wunsch zum neuen Standort von Echternach oder an den zentralen Standort in Luxemburg wechseln. Wir sprachen uns dafür aus, dass man die Möglichkeit einer neuen Dienststelle für Busfahrer im Neubau des Ettelbrücker Bahnhofs mit in Betracht ziehen sollte.

Fahrplan 2019

Für den Fahrplanwechsel sind keine größeren Änderungen eingeplant. Ende März 2019 wird der neue Bahnabschnitt der Linie 30 in Betrieb genommen. Durch diese Neuerung soll sich die Pünktlichkeit der

Linie 30 verbessert werden.

Ausbildung als Zugbegleiter

Die Berufsausbildung der Zugbegleiter wurde überarbeitet und die Kandidaten werden früher in die Praxis miteingebunden. Während der Ausbildung muss der Kandidat schriftliche sowie mündliche Zwischentests ablegen. Diese Noten werden am Ende des Abschlussexamens zu einem Drittel mit einbezogen.

Informationssystem „Auris“

Das neue „Auris“ System übermittelt dem Fahrgast wichtige Informationen wie z.B. Pünktlichkeit der Züge. Das System wird während der Testphase an insgesamt 12 Bahnhöfen und Haltestellen im Süden und Südwesten getestet. Die Sprachqualität, die Lautstärke der Durchsagen und die Helligkeitsregulierung werden während der Testphase geprüft. Das neue System soll Anfang Dezember 2018 in Betrieb genommen werden.

Betriebsleitzentrale

Der Einzug in die neuen Räumlichkeiten der Betriebsleitzentrale verlief ohne Vorfall. Um eine erste Bilanz zu ziehen, ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh. Momentan müssen noch 2 Posten besetzt werden, jeweils in der GI und AV Abteilung.

GSM-R

Leider bestehen momentan noch 2 Funklöcher, in denen die Funkverbindung des GSM-R recht schwach ist. Momentan werden noch Tests durchgeführt bevor dieses System in Betrieb genommen wird. Das Personal wurde bereits ausgebildet.

Verschiedenes

Am 4. Oktober 2018 findet erneut im Bahnhof Luxemburg der diesjährige Aktionstag „Ihre Sicherheit und ihr Komfort: Unsere Prioritäten!“ statt. In Zusammenarbeit mit der ETF und den Eisenbahngewerkschaften aus ganz Europa wurde diese Kampagne in 12 europäischen Ländern durchgeführt. Mit dem Einverständnis der Direktion wird diese Gemeinschaftskampagne der Gewerkschaften FNC-TTFEL-Landesverband und Syprolux auf dem Vorplatz des Bahnhofs Luxemburg stattfinden.

*Georges Melchers
Generalsekretär des Landesverbandes*

Sang- und klangloses Ende

Gleichstromnetz bei den CFL

Während die zwei-monatige Sperre der Linie 50 Luxemburg - Kleinbettingen - Arlon und der damit verbundene Schienenersatzverkehr während der Sommerferien bei den Benutzern Unzufriedenheit erzeugt, sind die wenigsten sicher von deren Ursache im Bilde.

Neben Arbeiten im Gleis- und Signalbereich kommt es zu einer Neuelektrifizierung der Strecke mit der auf dem Rest der CFL üblichen Wechselstromspannung von 25 kV 50 Hz. Man erinnert sich. Am 29. September 1956 begann die Ära des elektrischen Betriebes bei der luxemburgischen Eisenbahn. Bedingt durch seine Lage auf der Transitachse (London) - Oostende - Brüssel - Straßburg - Schweiz - Italien war die Frage der Wahl nach der

zu benutzenden Spannung schnell geklärt. Da die SNCB für ihr Elektrifizierungsprogramm ab der dreißiger Jahre eine Gleichstromspannung von 3 kV Gleichstrom gewählt hatte und die SNCF den Nordosten ihres Netzes mit der neuen Wechselstromtechnik 25 kV 50Hz elektrifizierte, erfolgte der elektrische Anschluss an beide Netze in der jeweiligen Stromspannung. Um bei internationalen Schnellzügen zwischen Belgien und Frankreich dies zu ermöglichen wurde im Bahnhof Luxemburg eine sogenannte „zone commutable“ eingerichtet, welche es ermöglichte, Gleis 4 sowohl mit 3 kV Gleichstrom als auch mit 25 kV 50 Hz zu speisen und somit dort einen Lokwechsel zwischen SNCF und SNCB vorzunehmen. Im Rahmen der Modernisierungsarbeiten des Bahnhofs Luxemburg



Am 13. Juli kurz vor 22h10 erwartet der belgische „Chef-garde“ neben dem Triebwagen 506 die Abfahrtszeit des letzten Personenzuges in Richtung Arlon im 3 kV Gleichstrombetrieb.

Mitte der neunziger Jahre wurde ebenfalls der Spannungswechsel auf Gleis 3 ermöglicht. Nun endete am 13. Juli nach fast 62 Jahren sang- und klanglos der Gleich-

strombetrieb auf dem Netz der CFL als abends der IC 2145 Luxemburg in Richtung Arlon verließ. Dem Triebwagen 506 der Baureihe AM96 fiel die Ehre zu, den letzten Personenzug in Richtung Belgien unter 3 kV zu fahren. Mit der Umstellung auf den Wechselstrombetrieb können diese Wagen mit ihrem doch guten Komfort Luxemburg nicht mehr anfahren; es bleibt abzuwarten, wie den nun das Problem mit den IC - Zügen nach Brüssel gelöst wird. Gerüchten nach soll nach dem Einrichten einer Trennstelle an der Grenze bei der Hälfte der IC - Züge von und nach Brüssel in Arlon umgestiegen werden müssen; ein Zustand, der die Verbindung per Bahn zwischen Luxemburg und der belgischen Hauptstadt noch weniger attraktiv werden lässt. Bedauerlich ist aber auch das sang- und klanglose

Ende dieser Art des elektrischen Betriebes in Luxemburg. 62 Jahre sind eine lange Zeit; der Gleichstrombetrieb hat also das Rentenalter mehr als erreicht und muss jüngerer Technik Platz machen. Trotzdem hätte ich mir seitens der CFL oder der Szene der Eisenbahnbegeisterten eine Abschiedsfeierlichkeit gewünscht, da hier genau wie am Ende des Dampfbetriebes eine Ära Eisenbahngeschichte zu Ende ging. Vielleicht hätte man ja nur für einen kurzen Moment die Zeit der internationalen Schnellzüge oder der älteren Triebwagen, welche tagtäglich auf der Strecke nach Belgien im Regional- und Fernverkehr unterwegs waren, aufleben lassen können. Aber nein, alle zogen den stillen Abgang vor.



Erinnerungen an den Schnellzugbetrieb unter 3 kV. Am 23. Juli 2011 rollt die SNCB - Ellok 2005 mit dem EC 97 durch Mamer. Bei genauem Hinblick erkennt man, dass die neuen Oberleitungsmasten bereits Isolatoren für den neuen Wechselstrombetrieb besitzen.

Bedauerlich ist aber auch das sang- und klanglose

Text & Fotos: René Birgen

FNCTTFEL

Landesverband



Luxemburg, den 20. September 2018

Pressemitteilung:

Technischer Fortschritt im Personentransport – bedroht hunderte von Arbeitsplätzen in Luxemburg

Mit der Einführung von fahrerlosen Bussen in Contern und in Luxemburg/Pfaffenthal hat nun in unserem Land die Ära der „autonomen Navetten“ ihren Einzug gehalten. Obwohl derzeit aus rechtlichen Gründen noch ein ausgebildeter Busfahrer an Bord sein muss, ist die Richtung in der die Entwicklung hinsteuert voraussehbar.

In einigen Jahren droht der Beruf des Busfahrers zum Auslaufmodell zu werden und alleine bei AVL, TICE und CFL sind mehrere Hundert Arbeitsplätze bedroht, dies gilt auch für die privaten Busunternehmen. Wenn der Trend zur Ausweitung von ferngesteuerten autonomen Bussen und anderen Fahrzeugen sich weiter entwickelt, und alles deutet daraufhin, dann wird sich der Straßentransport in wenigen Jahren grundsätzlich verändern.

Der Landesverband als Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes und des Transportsektors, wehrt sich entschieden gegen „Phantom“ Busse ohne personelle Begleitung d.h. menschliche Präsenz in den Fahrzeugen. Dies soll in jedem Fall ein ausgebildeter Busfahrer sein. Vor allem aus Sicherheitsgründen wird diese Präsenz auch in Zukunft unabdingbar bleiben.

Allgemein bedeutet diese technische Neuerung eine enorme Einsparung von Arbeitsleistung. Rechnet man diese auf alle Wirtschaftsbereiche die von der „Digitalisierung“ betroffen sind hoch, dann werden alleine in Luxemburg in den kommenden Jahren zigtausende Stellen weg rationalisiert werden.

Der Landesverband fordert darum dringend den Einstieg in eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung. Die anstehende Welle von Rationalisierungen im Transport- und Dienstleistungssektor darf nicht an den Beschäftigten vorbei gehen. Der technische Fortschritt muss allen zu Gute kommen.

Georges MERENZ

Präsident

Alain SERTIC

Präsident des Sektor Öffentlicher Dienst

Sektion TICE

Wechsel in der Personalvertretung

Am 28. September 2018 feierte der scheidende Präsident der Personalvertretung, Alain Sertic, seinen Abschied vom Berufsleben mit einer angemessenen Grillparty im Betrieb.

Nach mehr als 20 Jahren im Fahrdienst des TICE, schlug auch für ihn die letzte Stunde hinter dem Lenkrad und an der Spitze der Personalvertretung. Die Fahrer und Handwerker des TICE haben von dieser Gelegenheit profitiert für einen letzten Gruß und mit einem Abschieds-

geschenk mit dem die erste Urlaubsreise in der Pension schon finanziert wäre.

Am folgenden Dienstag, den 2. Oktober, wurde dann schon ein neues Kapitel in der Personalvertretung aufgeschlagen. Als Ersatz für den bisherigen Präsidenten kam der Kollege André Mathieu in den Ausschuss. Da der Kollege Marc Reuter auch weiterhin den Posten des Sekretärs besetzen möchte und der Handwerker Kollege Werner Gaubig ab Dezember ebenfalls in den Ruhestand treten wird, desig-

nierte der Landesverband Änder Mathieu für den Posten des Präsidenten. Da laut dem Ausschussgesetz im kommunalen Sektor bei einem Stimmenpatt, drei gegen drei, der älteste Kandidat diese Verantwortung übernimmt. Wir wünschen ihm dabei viel Glück und versichern ihm die volle Unterstützung des Landesverbandes zu.

Die wird er auch brauchen, denn im öffentlichen Transport stehen genügend Probleme an. Nachdem sich die Situation seit Beginn 2017 zu entspan-

nen begann und die Urlaubsvergabe sich spürbar verbesserte, ziehen nun seit dem Sommer erneut dunkle Wolken herauf. Die Zahl der Rückrufe hat sich sichtbar erhöht. Seit Beginn des neuen Schuljahrs macht sich erneut ein Mangel an Fahrern bemerkbar. Die Zahlen durch die der Personalschlüssel berechnet wird belegen unmissverständlich diese Realität. Nun sollen diese Zahlen erneut nicht mehr stimmen? Wir fragten nach anderen Zahlen und Fakten, erhielten dazu aber keine Antworten? Die genaue Zahl der ausgefal-

lenen Fahrer und ihr notwendiger Ersatz bleibt ein Streitpunkt, da sie wie ein Staatsgeheimnis behandelt werden. Die Schulferientouren wurden ebenfalls aus dem Verkehr gezogen weil sie sich in der Praxis als nicht fahrbar erwiesen. Nun sollen schon für die Allerheiligen Ferienwoche neue Touren vorgelegt werden. Die Bitte vom August für eine Aussprache mit dem TICE Präsidenten wurde von H. Mellina in den Oktober verschoben, die vorgeschlagene Tagesordnung wurde im Hinblick auf einen neuen P.V. Präsidenten vorerst einmal verworfen. Das alles deutet auf „schwierigere Zeiten“ hin, wohl mit Hinhaltetaktik und Grabenkämpfen. Wir hoffen, dass wir uns irren und sind weiterhin entschlossen keine erneute falsche Sparpolitik auf Kosten des Personals durchgehen zu lassen. Der Sektionsvorstand wird in Kürze eine Bilanz ziehen.

Sektion SÖD



Wahlkampfendspurt !

Es ist mal wieder so weit, die Parteien befinden sich im Endspurt kurz vor der Ziellinie! Wahlkampfauftritte, Besuch von Volksfesten, sportlichen und kulturellen Veranstaltungen, Präsenz in den sozialen Netzwerken, feierliche Einweihungen in den Gemeinden im Stundentakt, jede Menge kleiner Wahlgeschenke, Wahlplakate wohin man sieht!

Und wo bleiben die Wahlprogramme?

Seien wir ehrlich, wer von Uns hat sich die Mühe gemacht die Wahlprogramme der verschiedenen Parteien zu Lesen, zu Vergleichen und zu hinterfragen? Wer von Uns hat nicht schon einmal positiv auf populistische Sprüche reagiert? Wer von Uns hat und nimmt sich die Zeit Rundtischgespräche im Radio oder am

Bildschirm zu verfolgen?

Der Landesverband hat deshalb im Interesse seiner Mitglieder/innen sämtlichen Parteien Wahlprüfsteine zukommen lassen. An den daraus resultierenden Antworten und den Taten der Parteien und ihrer politischen Vertreter in der Regierungsverantwortung und in der Opposition werden wir ihr soziales Engagement messen und unsere Mitglieder darüber

informieren. Gerne erinnern wir unsere Politiker an ihre soziale Verantwortung an unseren Einsatz für gerechte und faire Löhne für geleistete Arbeit, an eine gerechte Verteilung des erwirtschafteten Reichtums, an die Schaffung von sozial abgesicherten Arbeitsplätzen, Chancengleichheit, Index, Natur und Klimaschutz, Mitspracherecht und Dialogbereitschaft.

Jeder Einzelne von uns soll sein Wahlrecht nutzen! Am 14. Oktober haben wir das Sagen und können uns aktiv an der Gestaltung der Politik für die nächsten 5 Jahre beteiligen. Gehen Sie deshalb wählen wenn Sie nicht schon per Briefwahl gewählt haben, denn Zusammen sind wir stark!

*Fernand Schiltz
Vizepräsident Öffentlicher
Dienst im Landesverband*

Sektor Öffentlicher Dienst

Pressekonferenz der «Section Enseignement»

Am 27. September organisierte die «Chargés Sektion» zusammen mit dem SEW eine Pressekonferenz um ihre aktuellen Probleme zu erläutern. Isabelle Bichler verwies zu Beginn auf den mehr als 25 jährigen Einsatz des Landesverbandes im Interesse der Lehrbeauftragten im Fundamental hin.

Das Ergebnis davon sei die wachsende Erkenntnis bei allen Lehrern dass man, egal ob Diplomierte oder als Chargés, letztlich im selben Boot sitze und mit den gleichen Problemen konfrontiert sei. Die heutige konkrete Zusammenarbeit mit dem SEW sei ein direkter Ausdruck davon.

Fehlende Formationsmöglichkeiten

Leider müsse man aber auch feststellen dass Minister Meisch seit geraumer Zeit den Dialog völlig eingestellt habe und sich gegenüber unseren Problemen und Forderungen taub stellt.

Für die Chargés wurde darum der Beschluss jetzt Bachelor „Quereinsteiger“ als Lehrer zu rekrutieren, die dann auch problemlos Zugang zu einer Formation erhielten, wie ein Schlag ins Gesicht aufgenommen. Im Zuge der „Trennung von Kirche und Staat“ war für die Integration des vorherigen Religionspersonals die Möglichkeit einer zweijährigen Formation (Track 2) bei der Uni-Luxemburg

geschaffen worden wobei letztlich auch 18 Chargés mitmachen durften und ihr Diplom erhielten. Allerdings ist dies ein Tropfen auf den heißen Stein wenn man die 700 CDI Chargés in Betracht zieht und dem gegenüber dann die Bachelors nach einer kleinen Formation im IFEN nach einem Jahr zum Concours für Lehrer zugelassen werden. Die Inhaber eines Bachelor Diploms, auch wenn sie noch nie vor einer Schulklasse standen, werden so eindeutig höher bewertet als die zehnjährige Berufserfahrung eines Lehrbeauftragten!

Wie Isabelle Bichler es betonte, störe dabei die Aussage des Ministers in der Presse, dass nun mit den Bachelors „erneut ein neues Niveau in die Schu-

len Einzug halten werde“. Dabei wurden die Chargés mehrmals als „Ersatzpersonal“ bezeichnet (im Schulgesetz werden sie offiziell *Chargés de cours* genannt). Mit Recht wurde darauf verwiesen dass dieses „Ersatzpersonal“ (es sind 7-800 im CDI u. 200 CDD Statut) nun schon seit 30 Jahren unsere Primär- und Précolaire Schulen am Laufen halten und ohne ihren Einsatz wäre der Schulbetrieb schon längst zusammengebrochen... Man fordere darum erneut einen Dialog mit dem Ministerium und endlich eine angepasste Formation für die Chargés, wo diese ihre beachtliche pädagogische Berufserfahrung mit einbringen können. Die beiden Gewerkschaften sind der Meinung dass die

Nutzung dieser Berufserfahrung bei der Formation unserem Schulsystem gut tun würde und zu einer Steigerung der Lernqualität führen würde.

Unterbrochene Arbeitsverträge

Trotz der „Quereinsteiger“ konnte das Ministerium dem akuten Lehrermangel nicht Herr werden und war gezwungen für die Rentrée erneut auf CDD Kräfte zurückzugreifen. Allerdings staunten einige nicht schlecht als sie ihre neuen Arbeitsverträge zur Unterzeichnung vorgelegt bekamen. Deren Laufdauer war nur vom 17.09 bis zum 13.07 des folgenden Jahres vorgesehen (* siehe untenstehender Kasten). Begründet wurde dies mit der Reform des Staatsbeamtenstatuts. Das muss man sich einmal vorstellen; die Berufsgruppe ohne die unser Schulsystem kollabieren würde, die sich nichts aufbauen kön-

Infobox

(*) Wie uns in der Zwischenzeit mitgeteilt wurde hat das Ministerium beschlossen den Chargés mit CDD Verträgen die ursprünglich nur Arbeitsverträge vom 17. September bis zum 13. Juli des nachfolgenden Jahres erhielten, nun ein „Avenant“ zum Arbeitsvertrag zu gewähren mit dem die Lücke der Sommerferien geschlossen wird. Die durchgehende Einstellungsperiode eines Jahres ist damit also wieder erreicht und Lohnverluste sind verhindert. Die jetzige Vertragsdauer geht also bis zum 17. September 2019.



nen, die kaum Zugang zu Krediten erhalten, sollen nun in den großen Ferien ab jetzt einen Monat Lohn weniger erhalten aber bei der kommenden Rentrée benötigen wir sie wieder. Wir meinen, diese Leute haben ebenfalls ein Anrecht auf feste Arbeitsverträge und auf eine Absicherung, denn wir brauchen sie ja als Ersatz für die Krankmeldungen und Décharge Stunden in der Grundschule. Vor 2 Jahren wurden noch 73 Chargéen festeingestellt, erhielten einen CDI Vertrag und kamen in den Stage als Employé de l'Etat samt IFEN Formation. Letztes Jahr waren es noch 22 und dieses Jahr aufgrund der Rekrutierung der „Quereinsteiger“ kein einziger! Das darf unserer Meinung nach nicht das Ende vom Lied sein und die beiden Gewerkschaften (Landesverband u. OGB-L) hoffen daß die kommende Regierung einen erneuten Anlauf bei der Regularisierung von Lehrbeauftragten nimmt.

Gleiche Arbeit – gleiche Rechte!

Was die Arbeitsbedingungen der Chargéen betrifft fordern wir die gleichen Konditionen für alle die unterrichten denn sie leisten absolut dieselbe Arbeit. - Gleiche Arbeit – gleiche Rechte! Wir fordern auch weiterhin eine angepaßte Alters décharge, d.h. ab 50 Jahren, 2 Stunden pro Woche weniger und ab 55 Jahre, 4 Stunden weniger, genau wie die diplomierten Kollegen. Die von Herr Meisch gewährten 8 Stunden pro Jahr sind dagegen ein Hohn. Eine Altersdécharge hat ja nichts mit Diplomen zu tun sondern mit dem Lebensalter und darin sind wir und der SEW einer Meinung. Wir sind ebenfalls der Überzeugung dass die Zahl der wöchentlichen Lehrstunden dieselben sein sollten als die der Diplomierten, d.h. 23 Stunden und nicht 24 Stunden (oder im C 1, 25 anstatt 26 Stunden). Dies würde ebenfalls die jährliche Affektationsprozedur enorm vereinfachen.

Die alljährliche Affektationsprozedur ist eine ewige Zitterpartie weil niemand richtig weiß wo er ab der Rentrée erneut arbeiten kann. Zumindest die älteren Kollegen(innen) ab 55 Jahre müssten doch in ihrem Team verbleiben können um ihren Dienst bis zur Pensionierung dort auszuführen. Sie müssten vom jährlichen obligatorischen Affektationsantrag entbunden werden.

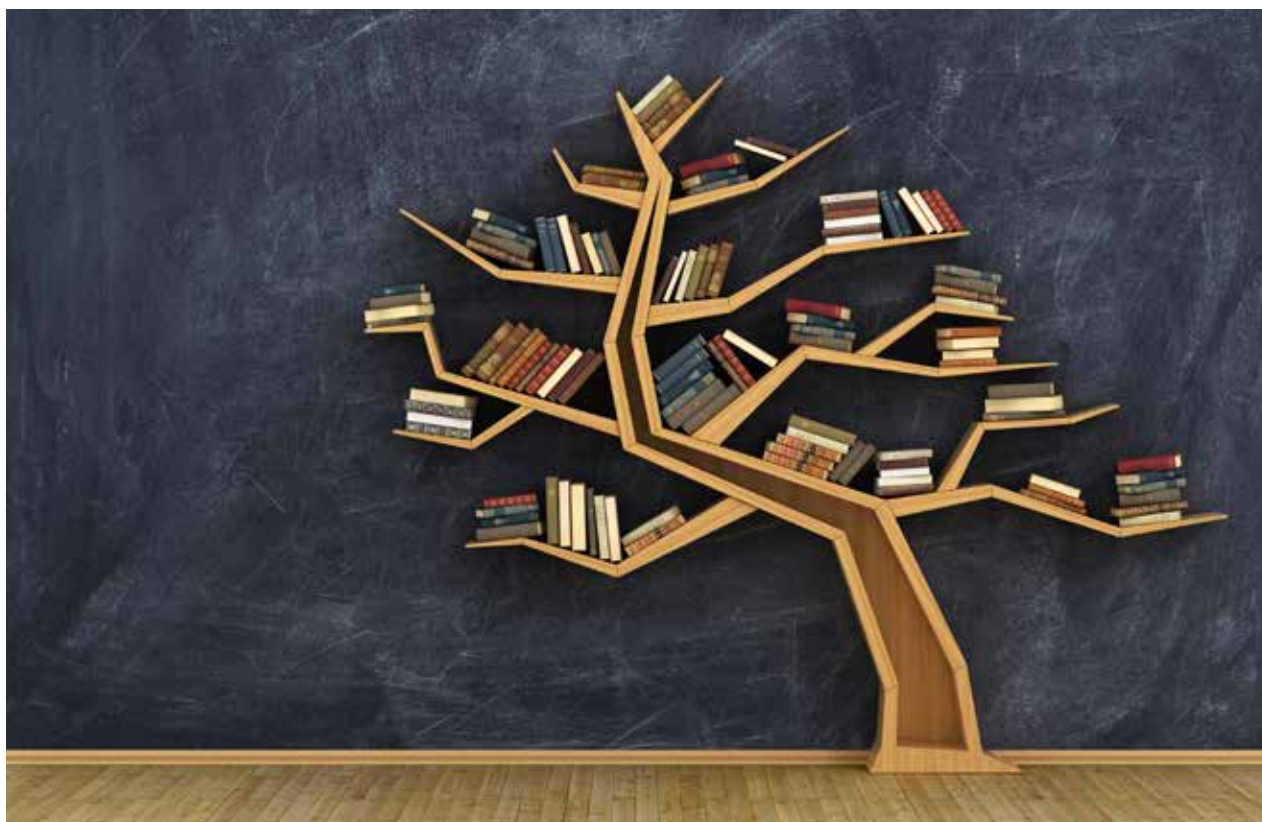
Verbesserungen auf drei Ebenen:

- Eine angepasste Formation „en cours d'emploi“ für die Lehrbeauftragte mit festem Arbeitsvertrag und Abitur. Diese Formation muss die langjährige Berufserfahrung dieser Kollegen berücksichtigen und auf ihr aufbauen. Gleichwohl muss diese Formation so gestaltet sein dass sie mit der Ausübung des Berufs noch vereinbar ist.
- Die Chargéen mit Zeitverträgen (CDD) müssten nach 3-4 Arbeitsjahren die Perspektive einer Festein-

stellung erhalten, denn sie werden gebraucht und auf einen nicht absehbaren Zeitraum wird unser Schulsystem nicht ohne sie funktionieren können.

- Die allgemeinen Arbeitsbedingungen für Chargéen müssen verbessert und an die geltenden Bedingungen der diplomierten Lehrer angepasst werden. Das heißt:
 - Die gleiche Altersentlastung (décharge).
 - Die gleichen Arbeitsanforderungen, vor allem bei den Arbeitszeiten.
 - Ab dem 55ten Lebensjahr soll man bis zur Pensionierung seinen Dienst in der Selben Schule verrichten dürfen.Dieser Forderungskatalog der Sektion der Chargéen wird integral vom SEW/OGB-L unterstützt und mitgetragen.

*Isabelle Bichler /
Redaktion Sertic Alain*





EINLADUNG

Leistet Widerstand!

ein Vortrag von Jean Feyder

Das von Jean Feyder herausgegebene Buch zum selben Thema bildet die Grundlage zu dieser Konferenz.

Krieg, Umweltzerstörung und Ausbeutung: Jean Feyder erklärt, dass die Profite global agierender Konzerne oft auf Kosten der Umwelt und der Menschen in den Entwicklungsländern generiert werden. Er zeigt aber auch Beispiele von erfolgreichem Widerstand auf: Eine andere Welt ist möglich!

Die Konferenz findet am **Dienstag, den 20. November 2018**
um **18.00 Uhr** im **Festsaal des Casino Syndical**

63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg
statt und wird von der CGT a.s.b.l. organisiert.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit Fragen an
den Referenten zu stellen.

Die Konferenz wird in luxemburgischer Sprache stattfinden.

Im Anschluss an die Konferenz wird allen Teilnehmern ein
Freundschaftsglas angeboten.

Jean Feyder war bis 2012 Diplomat im Dienst des luxemburgischen Außenministeriums.
Von 2005 bis 2012 war er Botschafter und ständiger Vertreter Luxemburgs in Genf bei den Vereinten
Nationen (UNO) und der internationalen Handelsorganisation (WTO).

Jean Feyder ist Mitarbeiter bei verschiedenen Nicht-Regierungsorganisationen (NGO) wie ASTM
und SOS-Faim. Er beschäftigt sich vor allem mit den Bereichen Nord-Süd Beziehungen,
Welternährung, Handel, Landwirtschaft, Agrarökologie, Umwelt und Gemeinwohlökonomie.



EINLADUNG **Pensioniertenfeier**

Die Verbandsleitung und der Vorstand des Sektors Pensionierte laden ein zu einer **Pensioniertenfeier**, verbunden mit einer **Jubilarenehrung** für 50, 60, 70, und 80 Jahre Mitgliedschaft im FNCTTFEL- Landesverband, welche am

Sonntag, dem 21. Oktober 2018
um 15.00 Uhr im Casino Syndical in Bonneweg

stattfinden wird.

Das Programm sieht folgendes vor:

- Begrüßung durch den Präsidenten des Sektors Pensionierte.
- Gesangliche Darbietungen der „Chorale d’Hommes Réunies“ : Chorale Albert Bousser des Landesverbandes, Chorale Cessange, Chorale Ste Cécile Neudorf-Weimershof, Société de Chant Caecilia Merl-Belair, Société Chorale Alzingen, Männerchouer Letzebuerg.
- Musikalische Darbietungen der Harmonie des Landesverbandes.
- Jubilarenehrung durch den Präsidenten des Landesverbandes.
- Erste Vorstellung des Sommerferienaufenthaltes 2019 durch den Kollegen Marcel Arendt.
- Geselliges Beisammensein bei einer Agape.

Anmerkung:

Erste Anmeldungen für den Ferienaufenthalt 2019 können im Anschluss an den offiziellen Teil der Feier beim Kollegen Marcel Arendt getätigt werden. Da die Teilnehmerzahl für den Ausflug begrenzt ist, werden die Anmeldungen in der Reihenfolge der Einschreibungen berücksichtigt.

Alle pensionierten Kolleginnen und Kollegen werden noch eine schriftliche Einladung zu dieser Feier, nebst einem Anmeldeschein, erhalten. Wir möchten euch jetzt schon bitten, euch diesen Termin vorzumerken. Wir erwarten, dass möglichst viele Kolleginnen und Kollegen an der Feier teilnehmen werden.

Nico Wennmacher

Vereinigung Mersch

Flugzeugausstellung Hermeskeil sehenswert

Der Vorstand der Vereinigung Mersch hatte ihre Mitglieder dazu eingeladen an einem Ausflug in den Hunsrück nach Hermeskeil teilzunehmen, um die dort ansässige Flugausstellung zu besichtigen. Auch wenn diesmal der Ausflug samstags und in der zweiten Hälfte des Monats September stattfand, meldeten sich trotz allem zahlreiche Mitglieder für diesen Ausflug an. Nach der kurzen Anfahrt erreichten wir das Ausstellungsgelände in Hermeskeil. Ein kleines Starterfrühstück wurde

uns in einer Concorde, die wahrscheinlich spektakulärste Überschallmaschine der privaten Luftfahrt, welche im Maßstab 1:1 vor ca. 38 Jahren von den Junior's (Bemerkung: Familie Junior ist Gründer des Museums) nachgebaut wurde, angeboten. Nach der kleinen Stärkung konnte die Führung durch die Hallen und das Außengelände in Angriff genommen werden. Aus den damals bescheidenen 8000 qm am Rande der Hunsrückhöhenstraße, ist heute ein Areal, das zehnmal größer ist als in

den Anfängen war, folglich also stolze 80.000 qm, mit etwa 120 Maschinen aus aller Herren Länder, mit Triebwerken, Zubehör, Schleudersitzen, Pilotenhelmen und Anzügen aus der ganzen Welt, geworden. Die vier Ausstellungshallen dienen zur Unterbringung von über 40 Flugzeugen, angefangen beim Lilientalgleiter über die Ju 52 bis hin zum Düsenjäger. Auf einer Gesamtfläche von 3.600 qm wird hier die Geschichte der Luftfahrt abgedeckt, von den Anfängen bis zur Gegenwart. Außerdem ver-

fügt die Ausstellung über eine große Sammlung von Flugmotoren, sowie über viele weitere flugtechnische Details und Informationen. Am 7. Juli 1973 wurde der Traum von Leo Junior wahr, ein eigenes, privates Flugzeug-Museum zu eröffnen und somit 45 Jahre Flugausstellung Junior im Jahr 2018 zu feiern. Nach der Besichtigung bedankten wir uns bei Herrn Martin Biwer für seine interessante Führung durch die Flugausstellung. Auf dem weiteren Programm stand noch ein Mittagessen in einem

Restaurant "Saarburgerhof" im schönen Saarburg. Die Zeit nach dem Essen bis zur Rückfahrt konnte für einen Bummel durch den Altstadt sowie auch für die Besichtigung der "Saarburg" genutzt werden. Angenehmes Wetter, eine interessante Besichtigung der Flugausstellung (etwas kühl war es bei der Besichtigung des Freigeändes gewesen) und gutes Essen machten diesen Ausflug zu einem rundum gelungenen Tag.

Alphonse Classen

Vierländertreffen

Fachtagung Fahrzeug-instandhaltung 2018

Die diesjährige Fachtagung „Fahrzeug-instandhaltung“ der vier Länder Österreich, Deutschland, Luxemburg und der Schweiz fand am 17. und 18. September 2018 in Zürich statt.

Bei der DB ist ein neues Teilprojekt zur intelligenteren Materialerkennung eingeleitet worden. Die Grundlage für alle Prozesse in der Materialwirtschaft und Instandhaltung ist die Identifizierung der richtigen Ersatzteile und deren schnelle Beschaffung.

Die intelligente Materialerkennung

Unbekannte Materialnummern verursachen momentan noch zahlreiche Probleme, bspw. eine Reservierung falschen Materials, hoher Zeitverlust durch aufwändige Materialsuche oder doppeltes

Handling. Daher soll die automatische bildbasierte Objekterkennung erprobt werden. Durch die digitale Erkennung durch den Mitarbeiter, soll die direkte Reservierung des Bauteils und die Lieferung durch die Logistik direkt an die Arbeitsstelle erfolgen. Zurzeit gibt es zwei solche Technologien, die nun gegenübergestellt werden, um die adäquatere Technologie hinsichtlich der Erkennungsgenauigkeit und -geschwindigkeit für den Anwendungsfall zu identifizieren.

Dies erscheint uns ein sehr sinnvolles Projekt, das auch bei uns Anwendung finden könnte.

Technischen Servicepersonal (TS)

Im Bereich TS bei der ÖBB sind aufgrund der in nächster Zeit stark steigenden Inanspruchnahme der Altersteilzeit, klare Spielregeln notwendig.

Bei der Wahl des Arbeitszeitmodells sind neben Wünschen der Mitarbeiter genauso die Arbeitgeberinteressen zu berücksichtigen. Das Arbeitszeitmodell wird aus einer vorgegebenen Auswahl (fünf Varianten) ausgewählt. Grundsätzlich kann die Arbeitszeit auf 75–50 Prozent reduziert werden. Des Weiteren wurden detailliert die Ergebnisse des neu verhandelten Kollektivvertrages mit der SBB vorgestellt und diskutiert. Ein weiteres Thema war die Einführung neuer Berufsbilder, die bei den betroffenen Mitarbeitenden zu Diskussionen, Unzufriedenheit bis hin zu Kündigungen geführt haben.

Besichtigung der Unterhaltsanlage Pünten

Am zweiten Tag fand eine Besichtigung der Serviceanlage Pünten in Oberwinterthur statt. Die



stellvertretende Produktionsleiterin vom Standort Oberwinterthur Frau Kramer, führte die Delegation durch die Serviceanlage Pünten, welche seit Mitte Dezember 2017 im Vollbetrieb ist. In dieser 150 Meter langen Anlage wird die Modulare Instandhaltung sowie die Modulare Revisionen an den Regionalgliederzügen der SBB ausgeführt. An dieser Stelle bedanken wir uns bei Frau Kramer für die kompetente und interessante Führung.

Das nächste Vierländertreffen findet am 5. – 7. November 2019 in Köln statt.

Sektion Ateliers

Fachtagung Fahrzeug-instandhaltung 2019

Wir bedanken uns bei allen Kollegen der vier Bahnen für die interessanten Beiträge, die wir gemeinsam diskutieren konnten. Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass bei allen Bahnen in etwa die gleichen Projekte und Thematiken beschäftigen.



ETF Aktion : YOU 'RE WELCOME

Im Vorfeld des europäischen Aktionstages der Zugbegleiter trafen sich die Mitglieder des zuständigen „Steering Comités“ der ETF am 22. August in Luxemburg um den europäischen Aktionstag der Zugbegleiter vom 4. Oktober 2018 in den verschiedenen Ländern vorzubereiten.

An diesem Treffen nahmen teil Brian PASCOE aus Großbritannien, Emanuela ROLLE aus Italien, Christian MARTIN aus Belgien und Serge MATAGNE aus Luxemburg. Es wurde beschlossen, dass der Kollege Audun Sor-Reime

aus Norwegen einen Aktivit  tsbericht aus jedem Land zusammenstellen sollte und dies in einem einzigen Dokument zusammenführen. Des Weiteren wurde auch beschlossen, dass sich der „Advisory Group“ im März 2019 nicht wie vorgesehen mit den Abfahrtsvorschriften und -regelwerken sondern mit den Privatisierungen beschäftigen wird. Die Abfahrtsbedingungen würden dann zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden. In der Sitzung vom 10. Oktober 2018 wird man dann über die Organisationen zum

europäischen Aktionstag der Zugbegleiter in den einzelnen Ländern berichten. Die Teilnehmer des „Steering Comités“ nutzten bei ihrem Treffen die Gelegenheit die provisorischen Gewerkschaftsr  u-

me des FNCTTFEL-Landesverbandes in der Rue de Strasbourg zu besichtigen. Hier wurden sie vom Präsidenten des Sektors Eisenbahnen, Kamerad Alphonse Classen und dem beigeordneten Generalse-

ekret  r Georges Melchers begrüßt.



Sicherheit für den Kunden

Zugbegleiter wichtiger denn je!

Europaweite Kampagne gegen den Abbau von Zugbegleitpersonal.

Am 04. Oktober 2018 fand im Bahnhof Luxemburg eine Kampagne „Ihre Sicherheit und ihr Komfort:

Unsere Prioritäten!“ statt. In Zusammenarbeit mit der ETF und den Eisenbahngewerkschaften aus ganz Europa wurde diese Kampagne in den europäischen Ländern durchgeführt.

Der Aktionstag richtet sich vor allem an unsere Fahrgäste, um ihnen zu verdeutlichen, dass der Zugbegleiter erster Ansprechpartner an Bord des Zuges ist. Er spielt eine wichtige Rolle als Garant

der Sicherheit für die Fahrgäste an Bord der Züge, indem er in Koordination mit der Polizei übergreife, Gewalt, Vandalismus und unangebrachtes Verhalten vorbeugt. Er bietet sämtlichen Fahrgastkategorien seine volle Unterstützung an, gibt Auskünfte und Informationen auf Umsteigeverbindungen und ermöglicht das Kontrollieren und den Verkauf von Fahrscheinen. Durch seine professionellen Kenntnisse spielt er eine wichtige Rolle für die betriebliche Sicherheit des Eisenbahnsystems. Die Anwesenheit von Fachpersonal an Bord der Züge ist eine Grundvoraussetzung für einen hochwertigen Service, der

den Transportbed  rfnissen der Menschen gerecht wird.

In Luxemburg trat 2009 der Dienstleistungsvertrag in Kraft. Dieser Vertrag sichert die obligatorische Begleitung aller auf dem luxemburgischen Netz verkehrenden Personenzüge durch qualifiziertes Personal bis 2024 ab. Dies muss auch unbedingt nach 2024 so bleiben und nächstes Jahr wird eine weitere Kampagne zu diesem Thema stattfinden.

Georges Melchers

Foto: Patrick Flammang



Eindrücke von der Innotrans 2018

Vom 18. bis zum 21. September fand auf dem Berliner Messegelände eine der größten Industriemessen für den Schienenbereich statt. In den 41 Hallen sowie auf einem großen Freigelände konnten sich die Fachbesucher

über die neuesten Produkte aus den Bereichen Schientechnik, Fahrzeugunterhalt sowie sonstigem Bedarf in punkto Transport informieren. Dass die Messe auf großes Interesse stößt belegt die Tatsache, dass anlässlich

der letzten Veranstaltung von 2016 (die Messe findet im Zweijahresrhythmus statt) 137.391 Fachbesucher aus 119 Ländern bei den fast dreitausend Ausstellern aus 90 Ländern Informationen über ihre Interessensgebiete

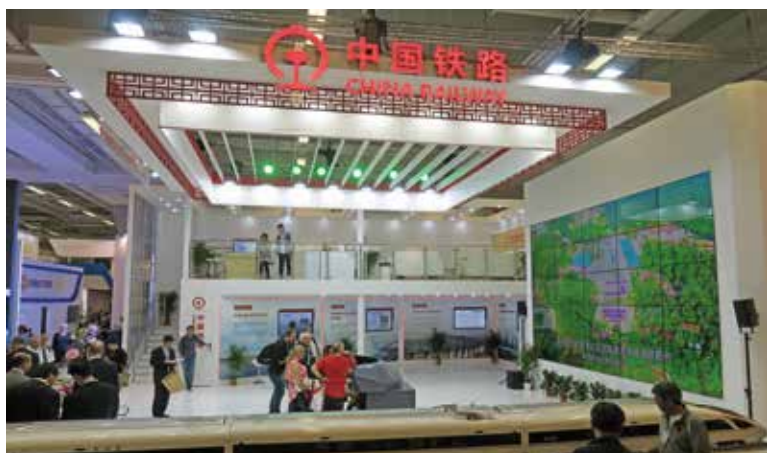
suchten und fanden. Die Hallen der Innotrans waren den Fachbesuchern vorbehalten; lediglich an den zwei letzten Tagen durfte das Publikum einen Blick auf das auf dem Freigelände ausgestellte Eisenbahnmaterial werfen,

welches auf rund 3.500 m laufendem Gleis ausgestellt war. Die nachfolgenden Bilder sollen einen kleinen Überblick auf die Ausstellung geben.



Der neue Trend: Lokomotiven leasen anstatt kaufen. Hiervon machen viele neue Anbieter Gebrauch. Hier der Stand der Firma European Locomotive Leasing Group ELL, welche hauptsächlich ELLoks der Siemens Baureihe Vectron anbietet mit Zulassungen für Deutschland, Österreich, Tschechien, Ungarn und Slowenien.

Als Beispiel für einen der vertretenen Privatanbieter sei die EGP, die Eisenbahngesellschaft Potsdam, herausgepickt. Sie bietet nicht nur Gütertransport auf Schiene und Straße an, sondern auch Umschlagen von Waren von einem Verkehrsträger auf den anderen, Reparaturen an Schienenfahrzeugen, Rangierleistungen sowie Wagenmeisterdienste an.



Besuch aus dem Reich der Mitte: Die chinesische Staatsbahn stellte sich dem europäischen Publikum vor.



Die Firma Scheidt & Bachmann beliefert auch die luxemburgische Eisenbahn und zeigte Signal- und Bahntechnik.



Die Firma LUMINO ist einer der Marktführer im Bereich elektronische Information für den Fahrgast von Bus und Bahn. Wenden wir uns nun dem Material, welches auf dem Freigelände ausgestellt war, zu.



Besonders Eltern, die mit Kleinkindern reisen, werden diesen Wickeltisch im WC-Raum dieses neuen ungarischen Schnellzugwagens begrüßen. Man fragt sich doch, wieso eine solche Einrichtung ihren Weg nicht früher gefunden hat.



Ordnung muss sein. In diesem Güterwagen mit großen Schiebewänden können durch Zwischenwände verschiedene „Abteile“ abgetrennt werden.



Auch Straßenbahnen gab es zu sehen. Hier das neue Modell für Chemnitz, welches von Skoda geliefert wird und insgesamt bis 280 Reisende befördern kann. Wo aber dann bei 6 Personen pro m² der Fahrkomfort bleibt, konnte der Vertreter mir aber nicht erklären.



Fahrscheinautomat im Fahrzeug oder nicht, daran scheiden sich die Geister. Unbestreitbar ist, dass sich an dessen Stelle jedoch eine zusätzliche Sitzgelegenheit befinden könnte.



Dieses Lokmodell dürfte inzwischen auch in Luxemburg jeder schon gesehen haben. Hier die Vossloh DE18 in blau. Dieses Modell verfügt zusätzlich über Akkus, welche vollgeladen eine Fahrt von 10 Kilometern mit einer Anhängelast von 1.000 Tonnen aus dem Stand ermöglichen sollen.



Die Firma Windhoff stellte unter anderem diesen selbstfahrenden Löschzug der SBB aus.



Auch die Firma Hilton bietet Zwei-Wege – Rettungsfahrzeuge an. Die Matterhorn –Gotthard – Bahn hat vier solcher Fahrzeuge gekauft. Stationiert sind sie an den Portalen des neuen Furka-Tunnels in Realp und Oberwald.



Ein weiteres Fahrzeug aus dem Haus Windhoff war dieser Arbeitswagen, welcher mit zwei Schneesleudern ausgerüstet werden kann.



Auch die württembergische Lokfabrik Gmeinder bietet eine Rangierlokomotive an, welche sowohl mit zwei Dieselmotoren oder einem Dieselmotor und einem Akku angetrieben werden kann. Das ausgestellte Modell kommt in den ARCELOR – Mittal - Werken in Eisenhüttenstadt zum Einsatz.



„Old meets new“: inmitten modernster Technik zog die kleine Dampflok des Eisenbahnmuseums Wittenberg viele Fachbesucher an.



Die Firma Thales setzt diesen Triebwagen für Messungen an ETCS – Anlagen ein. Er begann seine Laufbahn 1981 bei der privaten Württembergischen Eisenbahngesellschaft und stammt aus der Baureihe NE81, welche bei den Kleinbahnen auch regelmäßig Güterwagen mitführte.



Spiegelblank präsentierte sich dieser neue Kesselwagen der VTG den Besuchern.



Der neue FLIRT – Traverso von Stadler, von dem die Schweizer Süd-Ost – Bahn sechs Einheiten bestellt hat, wird ab 2019 zwischen Sankt-Gallen und Luzern zum Einsatz kommen. Der achteilige 150 m lange Triebwagen bietet 359 feste Sitzplätze sowie 21 Klappsitze an, ist 160 km/h schnell und ist auf den Neubaustrecken sowie in den Basistunnels von Gotthard und Lötschberg zugelassen.



Der Traverso verfügt über keinen Speisewagen; der Kunde kann sich jedoch an den vorhandenen Automaten mit Getränken und Snacks eindecken.



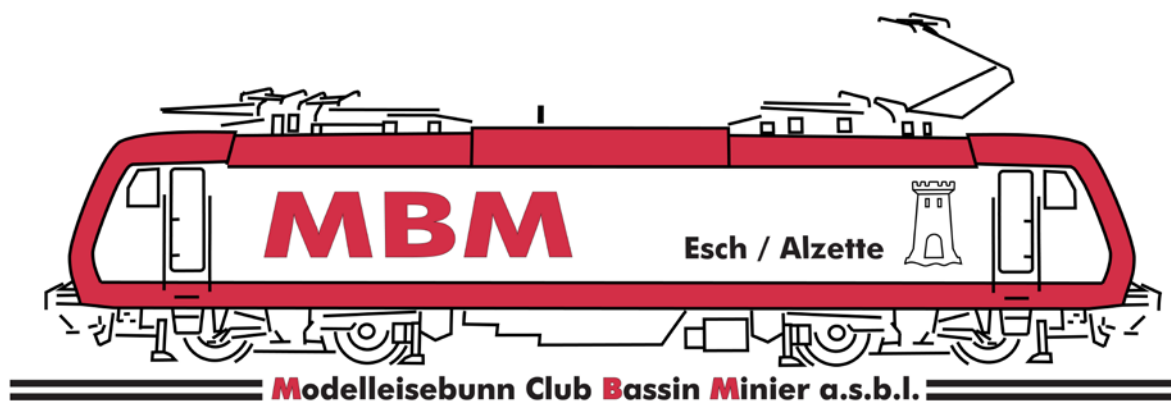
Am Eröffnungstag, am 18. September, wurde der neueste Triebwagen für die Berliner S-Bahn dem Fachpublikum vorgestellt. Hersteller ist ebenfalls die Firma Stadler.



Ebenfalls von Stadler stammt dieser meterspurige Triebwagen für den Regionalverkehr Bern – Solothurn. Der Zug ist durchgängig als Niederflurfahrzeug ausgelegt, verfügt über acht große Schwenktüren für einen schnellen Fahrgastwechsel, ist voll klimatisiert und ist auf Meterspur 100 km/h schnell.



Auf dem Außengelände zeigte die DB den Besuchern mit welchem Aufwand solche „Kunstwerke“ an Eisenbahnmateriale entfernt werden müssen.



TAG DER OFFENEN TÜR ***PORTE OUVERTE***

Samstag, den 20. Oktober 2018
von 14:00 bis 17:00 in unserem Clublokal in der

Dell Héicht Schule
Eingang rue Dell Héicht in L – 4240 Esch Alzette



Kinderspielecke,
Clubanlagen, Werkstatt, Sonderanfertigungen sowie
Verkaufsstände befreundeter Vereine.

www.mbm.lu - email: info@mbm.lu

R.C.S Luxembourg No F5528



Viviane PEREIRA DINIS



KONTAKT:

Telefon: 4990 5726
E-mail: viviane.pereiradinis@cfl.lu



STANDORT:

9, Place de la Gare
L-1616 Luxemburg
Büro 119 (1. Stock)

Sie können telefonisch oder persönlich Kontakt aufnehmen und wir vereinbaren gemeinsam einen Termin, um Sie zu empfangen. Eine vorherige Genehmigung seitens Ihrer Abteilung ist nicht erforderlich, es sei denn, Sie möchten einen Termin während Ihrer Arbeitszeit wahrnehmen.

Seit dem 15. November 2017 hat die *Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois* innerhalb ihrer Gruppe die Stelle der Sozialarbeiterin eingerichtet, um auf beruflicher, persönlicher, sozialer und familiärer Ebene einen höheren Beitrag zum Wohlbefinden der Mitarbeiter zu leisten.

Diese Dienstleistung wird von der CFL-Gruppe für die Anliegen all ihrer Mitarbeiter kostenlos zur Verfügung gestellt: Angestellte, Vorgesetzte, Personal im Ruhestand,

Die Sozialarbeiterin unterliegt dem Berufsgeheimnis. Im Rahmen sozialer Interventionen können keine Informationen, ohne Einverständnis, an Dritte weitergegeben werden.

Sie können je nach persönlichem Belieben auf Luxemburgisch, Französisch, Deutsch, Portugiesisch und Englisch kommunizieren.

NEUER SOZIALER DIENST SOZIALARBEITERIN



Finanziell:

Haushaltsplanung, Schulden, Verschuldung, finanzielle Schutzmaßnahmen, ...



Gesundheit:

Abhängigkeit, häusliche Hilfe und Pflege, spezifische Einrichtungen, Todesfälle, ...



Familie:

Betreuung, Schule und Ausbildung, Personenstand, Aufenthaltsrecht, Zulagen, ...



Justiz:

Strafregister, Rechtsbeistand, Berufungsverfahren, ...



Wohnen:

Mietvertrag, Anpassung der Wohnung, günstigere Wohnmöglichkeiten, betreutes Wohnen, Subventionen, ...

BEREICHE DER UNTERSTÜTZUNG, NACH INDIVIDUELLEN BEDÜRFNISSEN:



Verwaltungsvorgänge:

verschiedene Verwaltungen und Ministerien (luxemburgische und ausländische), ...



Anspruch auf Leistungen:

finanzielle Hilfe und Unterstützung, Pensionen, ...



Berufliches:

Wiedereingliederung, Behinderung, Ruhestand, Sozialversicherungen, ...

Von der Strasse auf die Schiene

Der Güterverkehr der Zukunft

Die neuesten Forschungsergebnisse zur Zukunft der Bahn stellte unlängst das renommierte „Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt“ (DLR) auf der diesjährigen InnoTrans 2018 Mitte September in Berlin vor. Das DLR forscht nicht nur zur Luft- und Raumfahrt, sondern ist auch in manch anderen Bereichen tätig, darunter auch im Verkehrswesen.

Dieses Jahr wurden aktuelle Forschungsprojekte im Schienenverkehr vorgestellt, wobei besonders der zukünftige Hochgeschwindigkeitszug NGT CARGO für den Güterverkehr der Zukunft im Mittelpunkt stand. NGT steht für „New Generation Train“ und der Hochgeschwindigkeitszug ist Teil eines ganzheitlichen Logistikkonzepts, um die Attraktivität des Schie-

nengüterverkehrs der Zukunft zu steigern. Er besteht aus Triebköpfen und Waggons, welche einzeln oder als Gruppe von einer Zentrale aus gesteuert automatisch zusammengestellt und gefahren werden können.

Unter dem Motto „Mobilität, Energie, Verkehr, Sicherheit, Schienenverkehr der Zukunft“ forschen die Wissenschaftler und Ingenieure an den Zügen von morgen und wollen den Bahnverkehr noch wirtschaftlicher, sicherer, energiesparender und umweltfreundlicher gestalten. So konnte auf der Fachmesse für Verkehrstechnik das breite Spektrum der aktuellen Bahnforschung vorgestellt werden, darunter der NGT Cargo. Die Forscher betrachten nicht mehr das isolierte Schienenfahrzeug, sondern die komplette Transportkette vom Absender bis zum Empfänger. Die Stärkung

des Schienenverkehrs als wettbewerbsfähiger Verkehrsträger ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Um aber die Bahn für Güter- und Personenverkehr attraktiver zu gestalten, muss dessen Kapazität, Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

„Von der Straße auf die Schiene“ ist das Ziel des zukünftigen Mobilitäts- und Logistikkonzepts für den Güterverkehr der neuen Generation, um Probleme wie Feinstaub, Verkehrslärm und Stau zu begegnen. Es soll die Effizienz des Schienenverkehrs steigern und den Güterverkehr von der Straße auf die Schienen verlagern. Neben dem Fahrzeug an sich, betrachtet das Konzept auch die Be- und Entladeeinrichtungen, Umschlaganlagen und ein Betriebskonzept mit urbaner Feinverteilung. Aerodynamische Unter-

suchungen spielen bei der Hochgeschwindigkeit eine entscheidende Rolle. Fährt ein Zug mit einer Geschwindigkeit von etwa 400 Stundenkilometer in einen Tunnel, erzeugt er Druckwellen, die mit Schallgeschwindigkeit durch diesen hindurch schießen. So entsteht nicht nur eine starke Last auf die Infrastruktur des Tunnels, sondern auch ein lautes explosionsartiges Geräusch, ein lauter Knall. DLR-Forscher demonstrieren wie sich diese Effekte abschwächen lassen durch Anbringen von Hauben an den Tunnelportalen, die einen Teil der Druckwelle seitlich oder nach oben entweichen lassen und so das Geräusch reduzieren.

In seinen Forschungsprojekten entwickelt das DLR ebenfalls effiziente und nachhaltige Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge. Doppelstockbauweise, Leichtbau und eine betriebliche Höchstgeschwindigkeit von 400 Stundenkilometern gehören zu deren Hauptmerkmalen. Um die Fahrstabilität bei starkem Seitenwind sicherzustellen werden Elektromagnete genutzt, die mit starken magnetischen Haltekräften den Zug bei heftigen Seitenwinden auf den Schienen halten und stabilisieren. Alternative Antriebe für alle Streckenabschnitte werden ebenfalls erprobt, denn die Hälfte des Schienennetzes in der EU ist nicht elektrifiziert und eine vollständige Elektrifizierung ist in vielen Fällen wirtschaftlich nicht umsetzbar. Deshalb müssen

sich alternative Antriebskonzepte an die jeweiligen Einsatzorte anpassen. Das DLR entwickelt alternative Fahrzeug- und Infrastrukturkonzepte für unterschiedliche technologische und betriebliche Rahmenbedingungen im Schienenverkehr.

Des weiteren wurde eine neue Herangehensweise zur zustandsorientierten Instandhaltung entwickelt mit dem Ziel: Reparieren, bevor es kaputt geht. Weichen und Gleise werden bisher in festen Zyklen gewartet oder erneuert. Die Forscher untersuchen, wie man diese Infrastrukturen Instand halten kann, bevor sie Schaden nehmen oder ausfallen. Grundvoraussetzungen hierfür sind eine kontinuierliche und automatische Überwachung von Schienen mit Schienenfahrzeugen im laufenden Betrieb, das automatische Überprüfen von Weichen und Kabelanlagen elektronischer Stellwerke sowie die automatische Diagnose und Prognose ihres Zustands.

Pierre Buchholz
Foto: DLR

