

Rückfall in die 60ziger Jahre?

Nein zur Abschaffung der Eisenbahnstrecke Esch/Alzette - Audun-le-Tiche!



Als OGBL/Landesverband werden wir weder die Abschaffung von Esch/Alzette - Audun-le-Tiche noch die Vergabe des Betriebes der neuen Tram an einen privaten Betreiber kampflos hinnehmen. Wir rufen jetzt schon unsere Mitglieder sowie alle Menschen die sich für einen umweltfreundlichen Verkehr einsetzen, auf, sich für die sich aufdrängenden gewerkschaftlichen Aktionen bereit zu halten. Fortsetzung Seiten 11-12

Foto: Georges Merenz

Treffen mit dem OGBL-FNCTTFEL und dem Wirtschaftsminister



Die Delegation des OGBL-FNCTTFEL dankte zunächst dem Wirtschaftsminister Franz Fayot für seine Bereitschaft und entschuldigte den Präsidenten des Eisenbahnverbandes Georges Merenz...
Seite 6

Sicherheit und Service vs. Geisterzüge?



Die Entwicklung technischer Errungenschaften bringt, wie so oft Chancen, aber auch Risiken mit sich. Bei der Bahn ist es in naher Zukunft erdenklich, dass Züge ohne jegliches Bordpersonal...
Seite 14

Die Zukunft der «Attentlinie»



Bereits vor Jahren wurden urbanistische Konzepte vorgestellt, um den öffentlichen Transport im Norden des Landes attraktiver zu gestalten. Doch leider wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt...
Seite 15

Keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen



Mit der Präsentation Ende Oktober des Projektes eines «schnellen Tram» der Esch-Belval mit unserer Hauptstadt verbinden wird, beginnt nun eine neue Phase des Schienen....
Seiten 30-31

Bericht der AVL-Betriebsdelegation vom 21.10.2020



Am 21. Oktober 2020 trafen sich die AVL Delegierten mit der AVL-Direktion. Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung.
Seite 32



Georges
Merenz

Schnelle Tram !

Die ganze Welt ist dabei die Mobilität neu zu definieren, um Menschen dazu zu bewegen vom Individual-Verkehr auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Auf Initiative der europäischen Kommission wurde der Green Deal ins Leben gerufen, um Europa bis 2050 fit für eine klimaneutrale Bilanz zu machen. Auch Luxemburg ist seit den letzten Jahren sehr aktiv auf dieser grünen Schiene. Neue Fahrradwege entstehen in Ortschaften und sogar darüber raus um nahegelegene Nachbargemeinden per Fahrrad miteinander zu verbinden, dies alles um die sogenannte „Mobilité douce“ zu fördern. In der Hauptstadt wurde eine innerstädtische Trambahn gebaut, am 13. Dezember dieses Jahres wird das langersehnte Teilstück zum Hauptbahnhof eingeweiht werden. Eine Standseilbahn, auch noch „Funiculaire“ genannt, wurde von der nationalen Eisenbahngesellschaft gebaut, um die Haltestelle Kirchberg mit der Trambahn zu verbinden. Dort können Reisende von der Eisenbahn-Nordstrecke ungehindert auf die Trambahn umsteigen. Neues Bahnmaterial wurde bestellt, die dazugehörige Werkstatt ist ebenfalls in Planung. Das immer erweiterte Angebot im öffentlichen Verkehr trägt dem Green Deal Abkommen sicherlich Rechnung.

Das Rückgrat der Mobilität im Lande ist natürlich das nationale Eisenbahnnetz. Das Angebot wird zurzeit durch den Ausbau und Verdoppelung der Zugstrecke Bettemburg – Luxemburg wesentlich verbessert werden. Seit Jahren fordert der Landesverband nach zusätzlichen neuen sowie wieder in Betrieb zu nehmende stillgelegte Trassen, um mehr Einwohnern den Zugang zum nationalen und internationalen Schienennetz zu ermöglichen. Eine direkte Zugstrecke zum nationalen Flughafen, ebenfalls eine langjährige Forderung unsererseits, ist bisher nicht gebaut worden. Dort wurde sogar ein unterirdischer Bahnhof gebaut, welcher jetzt zweckfremdet wird, warum eigentlich? Die Nutzung der Eisenbahnstrecke Ettelbrück – Schieren – Colmar/Berg – Bissen durch den Personenverkehr käme dem öffentlichen Transport doch sehr zugute. Befindet sich unter anderem der Bahnhof Colmar/Berg direkt gegenüber einem großen Schulkomplex sowie einer Badeanstalt welche auch von den Gemeinden Ettelbrück, Schieren und Bissen finanziell mitgetragen wird, und

von dessen Einwohnern viel genutzt wird. Man hätte über diese Strecke direkten Zugang zu den Bahnstrecken nach Diekirch, Ulflingen, sogar Lüttich und zur Hauptstadt. Eine weitere Forderung, der Bau einer neuen direkten Eisenbahnstrecke von Esch-sur-Alzette nach Luxemburg, wurde durch eine diesbezügliche Studie vom damaligen Mobilitätsministerium als durchaus erwägenswert betrachtet. Jedoch ist die Entscheidung des aktuellen Ministeriums zugunsten des Baus einer schnellen Tram zwischen der Minettmetropole und der Hauptstadt, kürzlich durch einen stolzen Transportminister François Bausch im Detail verkündet worden. Obwohl uns als Landesverband eine direkte Zuglinie lieber gewesen wäre, begrüßen wir jedes neue geschaffene öffentliche Personen-Transportmittel. Hier ergibt sich dann gleich die Überlegung nach einer zusätzlichen Süd-Tram um dann das Tramnetz flächendeckend weiterzubauen.

Für uns als OGBL/Landesverband ist jedenfalls wichtig, dass diese schnelle Tram nie in Konkurrenz mit der nationalen Eisenbahn stehen darf und somit stellt sich unweigerlich die Frage nach dem Erbauer und Betreiber dieser Trambahn. Eine schnelle Tram welche technisch und legal gesehen einem ordentlichen Eisenbahnsystem nahe kommt, kann also nur durch eine Gesellschaft gebaut und betrieben werden, welche über dieses spezifische Know-how verfügt. Da kommt aktuell nur eine einzige in Frage, nämlich die nationale Eisenbahngesellschaft CFL.

Wir werden keine weitere Privatisierung eines neuen schienengebundenen Verkehrsbetriebes hinnehmen, übrigens sollte auch die Luxtram SA Gesellschaft zur CFL-Gruppe gehören. Ich erinnere an dieser Stelle an die anfänglichen Schwierigkeiten bei Luxtram SA, einen Kollektivvertrag abzuschließen, obwohl diese sich, durch den luxemburgischen Staat und der Stadt Luxemburg als Aktionäre, in öffentlicher Hand befindet. Durch unseren unermüdlichen Einsatz erreichten wir einen ersten guten Kollektivvertrag bei Luxtram SA, in welchem aber noch viel soziale Luft nach oben ist.

Die Entscheidung der Regierung, einen flächendeckenden gratis öffentlichen Transport ab letzten März einzuführen, bestärkt uns ebenfalls in unserer Forderung, dass der ge-

samte Schienentransport bei der CFL-Gruppe angesiedelt sein muss.

Gleichzeitig, mit der Vorstellung der neuen schnellen Tram, kam aber die für uns unverständliche Ansage den Personentransport auf der Zugstrecke Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche einzustellen. Diese Entscheidung, sich der Zugstrecke zu entledigen, welche hauptsächlich von rund 800 französischen Pendlern werktags von Audun-le-Tiche zur Hauptstadt genutzt wird, ist definitiv nicht nachvollziehbar und inakzeptabel. Darauf braucht nun wirklich niemand stolz zu sein! Anstelle, sofern die Verdoppelung der Zugstrecke Bettemburg – Luxemburg fertiggestellt ist, in den Spitzenstunden direkte Züge von Audun-le-Tiche nach Luxemburg anzubieten, müssten Pendler auf einen sogenannten Superbus umsteigen um zuerst nach Esch-sur-Alzette zu gelangen, um von dort auf die Eisenbahn oder die schnelle Tram umzusteigen und müssten gegebenenfalls erneut auf der Cloche d'Or umsteigen. Solche Fehlentscheidungen können wir absolut nicht nachvollziehen. Riskieren wir hier nicht, dass die Pendler lieber wieder zum Individual-Verkehr zurückgreifen. Natürlich stellen wir uns nicht gegen neue Buslinien in neuen Wohnvierteln, sofern diese als Zubringerdienst zur Eisenbahn geschaffen werden.

Der OGBL/Landesverband wird sich jedenfalls vehement gegen jegliche Schließung einer Eisenbahnlinie einsetzen. Sicherlich vertreten wir nicht alleine diese Meinung und werden uns mit allen gewerkschaftlichen Mitteln gegen die Schließung der Zuglinie Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche wehren.

Deshalb unsere konkrete Forderung an das Transportministerium und ihre Mobilitätsspezialisten, anstelle der Schließung dieser und eventuell weiterer Zuglinien, diese mit in das Verkehrskonzept einzubinden und als ausbaufähiges Bestandteil dieses Konzeptes zu nutzen. Gemeinsam mit einer zufriedenen Kundschaft würden wir ihnen jedenfalls für eine gute Arbeit an dieser Stelle gratulieren!

Georges MERENZ
Präsident



OGB-L FNCTTFEL Landesverband

Bitte beachten sie, dass unsere
Öffnungszeiten
geändert haben.

Montag bis Donnerstag:
8.00 - 12.00 / 13.00 - 17.00 Uhr
Freitag:
8.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 Uhr

Et ass elo un der Zäit fir op Humor ëmzeschalten!

148 Säiten pur Laachen a "Brullen"
810 lëtzebuurger Witz a Kuerzgeschichten, wouvun iwwer 100 a Versform



Den Update vum Rosch sengem "Humpejungs-Archiv"

Format 24 X 16 cm, gebitt an plastifizéierten Kartongsdeckel 150 gr-Pabeier

Verkaufspreis: 20.-€ (frais d'envoi inclus)

Bestellungen: Iwwerweisen vun 20.-€

CCPLLULL: LU26 1111 0038 0724 0000 Roger Bour

Dir kritt d'Buch dann, ouni zousätzlech Frais'en, per Post-Envoi zougestallt.

(ab dem 15. November 2020)

INFO-TELEFON: 50 69 75 (Roger Bour)

In Memoriam

Arthur Graf, Luxembourg/Bonnevoie	1935 - 2020
Bindels Jean-Pierre (Jim), Gasperich	1937 - 2020
Stark-Schmit Marcelle, Altwies	1932 - 2020

Aktueller Punktwert seit dem 1. Januar 2020

Indexstand:	834,76
Kaderpersonal:	20,1789 €
Familienzulage (8,1% der Gehaltspunkte):	
Minimum : 25 Gehaltspunkte:	461,54 €
Maximum : 29 Gehaltspunkte:	535,39 €
Pensionierte und Witwen:	19,5440 €
Nicht pensionsberechtigte Elemente:	19,1075 €

Le Signal 2020

numéro	clôture de rédaction	parution
12	7 décembre	17 décembre

Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber: FNCTTFEL-Landesverband	Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.
Verantwortlich für den Layout: Georges Melchers, Generalsekretär	Abonnement: Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.
63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxembourg Tél.: 48 70 44-1 Fax: 48 85 25 www.landesverband.lu secretariat@landesverband.lu	Jahresabonnement: 25 Euro
Redaktion und Koordination: Roby Meis	Gestaltung und Umbruch: Espace-Médias S.A.
E-mail: lesignal@landesverband.lu	Made in Luxembourg
Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten	Versand: Editpress SA - Esch/Alzette Tél.: 54 71 31-1 Fax: 54 71 30

Service Finances et Contrôle de Gestion

Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2020, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des **DATES VALEUR** ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT des émoluments :

jeudi	le 26 novembre 2020
mardi	le 29 décembre 2020

Les bulletins de paie parviendront aux services d'attache, en principe, trois jours ouvrables avant le dernier jour de travail de chaque mois.



facebook.com/
landesverband.jobs



Syndikatsexekutive

VERBANDSRAT 04/2020

Luxemburg, den 10. November 2020.

Betreff: Punkt 4. Beitragsanpassung

Werte Kollegin, werter Kollege,

Gemäß den Kongressbeschlüssen vom 2. und 6. Dezember 2019 anlässlich der provisorischen Integration des Landesverbandes in den OGBL, die Beiträge der einzelnen Strukturen des Landesverbandes an die des OGBL anzupassen, wird folgende Verfahrensweise angewendet.

Für die jetzigen und neuen bei der CFL-Muttergesellschaft organisierten Mitglieder wird sich der Beitrag, während der vierjährigen Dauer des Abkommens nicht ändern. Dies nach der Regelung, welche auf Basis der Solidarität seit 1968 beim Landesverband Gültigkeit hat. Dies 0,5 % vom Nettogehalt welche von den CFL eingehalten und an den Landesverband überwiesen werden. Die weniger verdienenden Bediensteten der CFL-Muttergesellschaft bezahlen weniger, die besser verdienenden Mitglieder dementsprechend mehr.

Ab 1. Januar 2021 werden die neuen Mitglieder sämtlicher Sektoren automatisch OGBL-Mitglied. Mit Ausnahme der statutarischen CFL-Bediensteten gilt ab diesem Datum auch für alle anderen neuen Mitglieder die Beitragsordnung des OGBL. Der eigentliche Beitrag des OGBL beträgt 1% des Bruttolohnes ohne 20,20 € zu überschreiten (ausgenommen Ermäßigungen oder Sonderregelungen). Diese Beiträge werden vom OGBL eingezogen.

Alle noch am 31. Dezember 2020 im Landesverband organisierten Mitglieder werden weiterhin ihre Beiträge an die Kasse des Landesverbandes zahlen. Der Landesverband wird sämtliche Beiträge an die Kasse des OGBL überweisen. Dieser wird im Gegenzug alle Aktivitäten der einzelnen Strukturen des Landesverbandes finanzieren.

Für die jetzigen Mitglieder des Landesverbandes, mit Ausnahme der statutarischen Eisenbahner, deren Beiträge während längerer Zeit nicht angepasst wurden, werden die Beiträge ab dem 1. Januar 2021 auf 15,-€/monatlich analog der zurzeit laufenden Werbeaktion des OGBL, angepasst. Am 1. Januar 2022 sowie zum Jahresbeginn 2023 wird die Gebühr um jeweils weitere 2,-€/monatlich angehoben werden. Schlussendlich wird dieser Betrag ab dem 1. Januar 2024 mit den im OGBL gültigen Beitragsbestimmungen in Einklang gebracht werden, d.h. 1% des Bruttolohnes ohne den bestimmten Grenzbetrag (aktuell 20,20 €) zu überschreiten (*).

Danke im Voraus,

Georges MERENZ
Präsident

Georges MELCHERS
Secrétaire Général

(*) In besonders zwingenden Fällen kann Mitgliedern, auf Beschluss der Syndikatsexekutive, eine Ausnahmeregelung zu diesen Formalitäten gewährt werden.

Fédération Nationale des Cheminots, Travailliers du Transport, Fonctionnaires et Employés, Luxembourg

63, rue de Bonnevoie • L-1260 Luxembourg • Tél. 48 70 44 - 1 • Fax 48 85 25 • e-mail: info@landesverband.lu • www.landesverband.lu

d'Friddens- a Solidaritéitsplattform Lëtzebuerg
presentéiert dem 15 Dezember 2020, ëm 19.00
am Casino syndical zu Bouneweg eng Konferenz:

d'Lëtzebuerger Verdeedegungspolitik mam Romain Hilgert

(fréieren Journalist)

Sprooch: lëtzebuergesch



Covid 19: mir observéieren selbstverständlech
Ofstandsdispositionen vum der Regierung. Fir
dëst ze garantéieren ass d'Konferenz och am
groussen Festsall. Dir musst iech net onbedéngt
umellen, mee dir kennt et awer maachen iwwert
den <fsplux@posteo.lu>

D'Armée, als en Ausdrock vum der Lëtzebuerger
Verdeedegungspolitik, huet sech an den leschten
10 Joer fundamental verännert. Net nëmmen, datt
d'finanziell Mëttel sech kontinuëerlech entwéckelt
hunn, mee dëst huet och derzou gefouert, datt
Lëtzebuerg haut iwwerall an Europa, jo esouguer
an verschidden Länner ausserhalb vum Europa,
wéi Afghanistan oder Mali aktiv ass. Leider
schenkt déi Lëtzebuerger Effentlechkeet hirer
Armée wéineg Opmierksamkeet, ausser si hätt
sech erëm en Skandal geleescht, wéi deen em den
Beobachtungssatellit Luxeosys. Wat sech awer
verännert huet, vu wou dat hier kennt, wou dat
soll hiféieren, jo wat sech hannert den Skandal
verstoppt, datt wëllen mir mam Romain Hilgert
erörtern. Hien war Journalist an Chefredakter
vum Lëtzebuerger Land an iwwert 40 Joer en
kriteschen Beobachter vum Verdeedegungspolitik
made in Luxembourg.

Vereinigung Kleinbettingen-Mamer

Mitteilung

Es liegen noch einige Exemplare vom Jubiläumsbuch 1918-2018 der Vereinigung Kleinbettingen-Mamer vor. Zum Abholpreis von 35 Euro können sie im Verbandsbüro (Tel. 48 70 44-1) oder bei den weiteren Adressen bestellt werden: Trausch Fränk (621-54 25 59) oder Arendt Marcel (691-31 88 46).

Für per Post zugestellte Bücher werden 39 Euro verlangt.

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen.

Der Vereinigungsvorstand



Schwierige Zeiten!

Die Lage der an Corona Erkrankten hat sich in ganz Europa verschärft. In vielen Ländern werden wieder Lockdowns oder Ausgangssperren verhängt. Die Unzufriedenheit bei den Menschen wächst weiter und die wirtschaftliche Lage spitzt sich weiter zu. Viele Menschen blicken in eine ungewisse Zukunft.

Restaurants, Cafés, sind diejenige welche alle sanitären Maßnahmen getroffen haben, um die Ansteckungs-

gefahr von Corona auf ein Minimum zu reduzieren. Sie sind jedoch diejenigen, die von den neuen Maßnahmen der Regierung am meisten betroffen sind. Viele Restaurants werden ihre Türen für immer schließen müssen.

Doch nicht nur der Horesca-Sektor, sondern auch andere Berufsgruppen sind in diesen schwierigen Zeiten, extrem gefordert.

Sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr müssen trotz schwierigen Zeiten reibungslos ihren Dienst verrichten. Auch hier ist das Ausmaß der Krise zu spüren.

Ein weiterer Sektor, dem bald die Puste ausgehen

wird, ist der des Gesundheitswesens.

Hier hat die Regierung einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der vorsieht, die Arbeitszeit temporär auf 12 Stunden am Tag und 60 Stunden die Woche zu erhöhen. Hier stellt sich die Frage, wie lange das Personal noch mithalten kann, und wann Ihnen die Kraft ausgeht. Verlängerte Arbeitszeiten und Ausgangssperren sollen Maßnahmen sein gegen das Virus zu kämpfen und die Zahlen an Erkrankten zu reduzieren. Einige Berufsgruppen haben sich noch nicht von der ersten Welle erholt und ein Ende der Corona Zeiten ist nicht in Sicht.

Warengüterverkehr



Kommentar

Wirft man einen Blick auf unser Nachbarland Frankreich, darf man das Haus nur noch zum Einkaufen, zum Arztbesuch oder zur Arbeit verlassen. Wie unverzichtbar die Logistikbranche für die Versorgung der Bevölkerung ist, wird uns immer bewusster, besonders in Krisenzeiten. Jährlich gehen immer mehr Waren auf Reise rund um die Welt. Der Güterverkehr ist ein wichtiges Glied in der Kette, um den Warenverkehr von A nach B zu transportieren.

Während diesen schwierigen Zeiten versuchen wir alles, um das Leben bestmöglich aufrecht zu erhalten. Die Lebensmittelgeschäfte versorgen die Bevölkerung weiterhin mit Waren. Diese Waren müssen über die bestmöglichen Transportwege in die Geschäfte gelangen. Die Produktion ist in den meisten Betrieben zurückgegangen. Die Industrie ist von der Krise stark betroffen, und muss deutliche Einnahmeeinbußen hinnehmen.

Dies wirkt sich negativ auf den Schienengüterverkehr aus. Die Transportnachfrage geht zurück. Die Politik müsste weiterhin Betriebe unterstützen, die den Warentransport über die Schiene transportiert.

Doch leider muss man feststellen, dass es mittlerweile Unternehmen gibt, denen es wichtiger ist die Ware per LKW zu Dumpingpreisen, über überfüllte Straßen, zu transportieren. Das Personal muss unter extremen Arbeitsbedingungen und Niedriglöhnen die Arbeiten verrichten. Überstunden sind für LKW-Fahrer mittlerweile normal. Die Firmen bekommen die

Fahrten oft nur dann vollständig bezahlt, wenn die Ware auch rechtzeitig an der Endstation ankommt. Die Zeit für die Fahrten ist in den meisten Fällen sehr knapp gerechnet.

Der Stressfaktor und das Unfallrisiko steigen weiter an, doch dieser Faktor interessiert die Auftraggeber in den meisten Fällen nicht.

Ist Geld wirklich nur das Wichtigste im Leben?

Klimaschutz, Menschenrechte, Gesundheit werden einfach mit Füßen getreten.

Ein Güterzug verursacht im Schnitt pro Tonnenkilometer 80 Prozent weniger CO₂ als ein LKW. Das Unfallrisiko der Gefahrgüter über die Schiene, wird auf ein Minimum reduziert. Der Transport über die Schiene ist sicherer, umweltschonender und zuverlässiger. Diese Vorteile sollten für Mensch und Umwelt wichtiger sein als nur der Gewinn.

Fairer Transport und faire Arbeitsbedingungen hätten eigentlich eine Anerkennung verdient.

Die schwierigen Zeiten von Corona sollten uns zum Nachdenken bringen, ob jetzt nicht der Moment zur Veränderung gekommen ist. Der Mensch vor Geld und Machtgier!

Georges Melchers

CFL-Cargo:

Treffen zwischen dem OGBL-FNCTTFEL und dem Wirtschaftsminister

Die Delegation des OGBL-FNCTTFEL, bestehend aus Nico Wennmacher, Georges Melchers, Laurent Bour und Stefano Araújo, dankte zunächst dem Wirtschaftsminister Franz Fayot für seine Bereitschaft und entschuldigte den Präsidenten des Eisenbahnverbandes Georges Merenz, der aus gesundheitlichen Gründen abwesend war. Zweck des Treffens war eine Diskussion über den Stellenabbau bei CFL-Cargo.

Die Personalvertreter unterstützten diese Reorganisation, da sie ohne Entlassungen durchgeführt wurde und Lösungen für ausgeliehene Arbeitnehmer gefunden wurden, die ohne nachteilige Folgen zu ihrem ursprünglichen Arbeitgeber zurückkehrten. Dennoch möchte der OGBL-FNCTTFEL hier nicht stehen bleiben, Deshalb ist dieses Treffen notwendig, um eine Bestandsaufnahme der Situation zu machen und die Mittel zur Unterstützung des Sektors zu bewerten.

In einem von vielen Unsicherheiten geprägten Kontext und angesichts der Tatsache, dass die luxemburgischen Akteure ihr Transportvolumen auf der Schiene als Kostensenkungsmaßnahme zugunsten von billigeren Lösungen reduziert haben, wollte der OGBL-FNCTTFEL die Bedeutung dieses Sektors hervorheben. Dies gilt nicht nur für die direkt damit verbundenen Arbeitsplätze, sondern auch für die strategischen, sozialen und ökologischen Aspekte.

Für den OGBL-FNCTTFEL benötigt Luxemburg einen Schienengüterverkehrsträger für den Transport und die Weiterleitung von Gütern, die von immer weiter herkommen. Dies entlastet auch unsere Straßen und verbessert unsere CO₂-Emissionsbilanz. Ein (1) Waggon entspricht dem Äquivalent von drei (3) Lastwagen und stößt acht (8) Mal weniger CO₂ aus. Daher das Interesse, Unternehmen zu unterstützen

und zu ermutigen, den Schienentransport anstelle des Straßenverkehrs zu nutzen, insbesondere bei langen Strecken. In diesem Zusammenhang ist der OGBL-FNCTTFEL beispielsweise der Ansicht, dass der Gütertransportweg bei den verschiedenen Mechanismen zur Kompensation der indirekten CO₂-Kosten berücksichtigt werden muss.

Der OGBL-FNCTTFEL ist auch der Ansicht, dass es nicht hinnehmbar ist, wenn ein Unternehmen den Schienenverkehr zugunsten des Lkw-Transports aufgibt, nur aus Gründen der niedrigsten Kosten. Dies ist umso unhaltbarer, wenn diese niedrigeren Kosten zu Lasten der Lkw-Fahrer erzielt werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsrichtlinie gestärkt werden müsse, um Missbräuche und vor allem das Sozialdumping zu bekämpfen, dessen erste Opfer die Fahrer sind.

Der Wirtschaftsminister hörte den von der OGBL-FNCTTFEL-Delegation angesprochenen Punkten aufmerksam zu. Franz Fayot respektiert und versteht die verschiedenen zum Ausdruck gebrachten Positionen, und er hat auch angedeutet, dass er sie in den verschiedenen Dossiers zu diesen verschiedenen Aspekten berücksichtigen wird.

CFL-Cargo:

Entrevue entre l'OGBL-FNCTTFEL et le ministre de l'Économie

La délégation de l'OGBL-FNCTTFEL composée de Nico Wennmacher, Georges Melchers, Laurent Bour et Stefano Araújo a tout d'abord remercié le ministre de l'Économie, Franz Fayot, pour sa disponibilité tout en excusant le président du Syndicat Chemins de Fer, Georges Merenz, absent pour raisons de santé. L'objectif de la rencontre était notamment de s'échanger au sujet des réductions de postes au sein de CFL cargo.

Les représentants du personnel ont accompagné cette réorganisation puisqu'elle a été réalisée sans licenciements et des solutions ont été trouvées pour les salariés en prêt de main d'œuvre qui sont retournés à leur employeur d'origine sans conséquences néfastes pour ces derniers. Néanmoins, l'OGBL-FNCTTFEL ne souhaite pas en rester là, d'où la nécessité de cette entrevue, afin de faire le point sur la situation et d'évaluer les moyens pour soutenir le secteur.

Dans un contexte marqué par de nombreuses incertitudes et des acteurs luxembourgeois ayant

réduit leurs volumes de transports via le rail comme mesure de réduction de coûts au profit de solutions moins chères, l'OGBL-FNCTTFEL a tenu à mettre en évidence l'importance du secteur. Ceci non-seulement pour les emplois qui y sont directement liés, mais également pour ses aspects stratégiques, sociaux et environnementaux.

Pour l'OGBL-FNCTTFEL, le Luxembourg a besoin d'un transporteur de fret via rail pour acheminer et transporter les marchandises qui viennent de plus en plus loin. Cela permet également de soulager nos routes et d'améliorer notre balance des émissions en CO₂. Un (1) wagon est l'équivalent de trois (3) camions et émet huit (8) fois moins de CO₂. D'où l'intérêt de soutenir et d'inciter les entreprises à recourir au transport via le rail au lieu de privilégier le transport routier, surtout pour les longues distances. Dans ce contexte, l'OGBL-FNCTTFEL estime par exemple que le mode de transport des marchandises doit être pris en compte dans les différents mécanismes de compensation des coûts indirects du CO₂.

L'OGBL-FNCTTFEL considère également qu'il n'est pas tolérable qu'une entreprise abandonne le transport par rail au profit du transport par camion et ce uniquement motivée par le moindre coût. Ceci est d'autant moins soutenable si ces moindres coûts sont obtenus aux dépens des chauffeurs routiers. Il a été rappelé que la directive transport devait être renforcée afin de lutter contre les abus et surtout contre le dumping social dont les chauffeurs sont les premières victimes.

Le ministre de l'Économie a écouté avec attention les points soulevés par la délégation de l'OGBL-FNCTTFEL. Franz Fayot respecte et comprend les différentes positions exposées et il a également indiqué qu'il en tiendra compte dans les différents dossiers concernant ces différents aspects.



Foto: Ministère de l'Économie

Kurz

Das Coronavirus macht nicht nur Menschen in der ganzen Welt krank und führt Hunderttausende in den Tod. Die Staatshaushalte genügen oft kaum um die durch die unheimliche Krankheit bedingten Behandlungen, Krankenhausaufenthalte und andere Kosten zu decken.

Verwaltungen und Gesundheitsdienste mussten umorganisiert werden. Forschungsinstitute erhielten finanzielle Unterstützungen um dringlichst einen Impfstoff gegen das Virus zu finden. Krankenhausesangestellte und andere in Pflegediensten Beschäftigten mussten oft aufgrund der hohen Anzahl von pflegebedürftigen Mitmenschen auf Urlaub und gewohnte Arbeitszeit verzichten. Schulbetriebe wurden heftig durchgerüttelt und die Sportveranstaltungen auf ein Mindestmass gekürzt. Sozialkontakte wurden knapp.

Und das geht noch immer weiter. Niemand kann sagen wann die Menschheit das Virus unter Kontrolle bringen kann. Lieferplattformen, Industrie und Handwerk, Gross- und Kleinhandel, Hotel- und Restaurantbetriebe sowie fast die gesamte Kultur- und Kongress- und Ferienbranche, ebenfalls Fluggesellschaften aber auch kleine Busbetriebe, sind meistens durch krankheitsbedingte Abwesenheiten oder die von den jeweiligen nationalen Regierungen dekretierten Massnahmen, wie momentane Stilllegung oder beschränkte Öffnung der Werks- und Handelstore am produzieren gehindert. Die Ausfälle an Steuereinnahmen der Staaten

werden national und international gesehen überwältigend sein. Die variablen Freiheitsbeschränkungen welche den Bürgern auferlegt wurden, werden mit immer grösserer Bitterkeit von zahlreichen Menschen in allen Erdteilen scharf kritisiert, obschon wahrscheinlich die grosse Mehrheit aus Angst vor der Pandemie sich an die Regeln hält wenn sie dann die Möglichkeit dazu hat. Leider muss einem hier auffallen, dass Europa keine einheitlichen Direktiven über gemeinschaftlich festgelegte Pandemieabwehrregeln an seine Mitgliedsstaaten erlassen hat. Schade, es wäre eine günstige Gelegenheit gewesen, zu zeigen dass das Europa der Bürger lebt und schnell reagieren kann.

Luxemburg hat am Anfang der Pandemie schnell und gut Reaktion gezeigt, auf die Gefahren aufmerksam gemacht und Mittel und Wege freigemacht um gegenzuwirken. Mit Mut und Ausdauer, und mit vielen Helfern, nicht nur beim Pflegepersonal, wurde gegen das bis dato unbekannte Biest gekämpft. Die Resultate sind was sie sind. Die heute ausgesprochenen Kritiken sollen gemeinsam an einem runden Tisch fachlich und loyal durchdiskutiert werden, und das Bestmögliche für die Zukunft zurückbehalten werden. Nur so können Erfolge erzielt werden. Zusammen mit den bereits angekündigten erfolgreichen Laborergebnissen für die Herstellung eines Impfstoffs gegen Covid-19, kann man dann für das Ende des nächsten Jahres das ersehnte Ende der Pandemie mit grosser Vorsicht voraussagen. Bis dahin sind die Abwehrmassnahmen unbedingt einzuhalten. Jeder für sich selbst, für seine Familie,

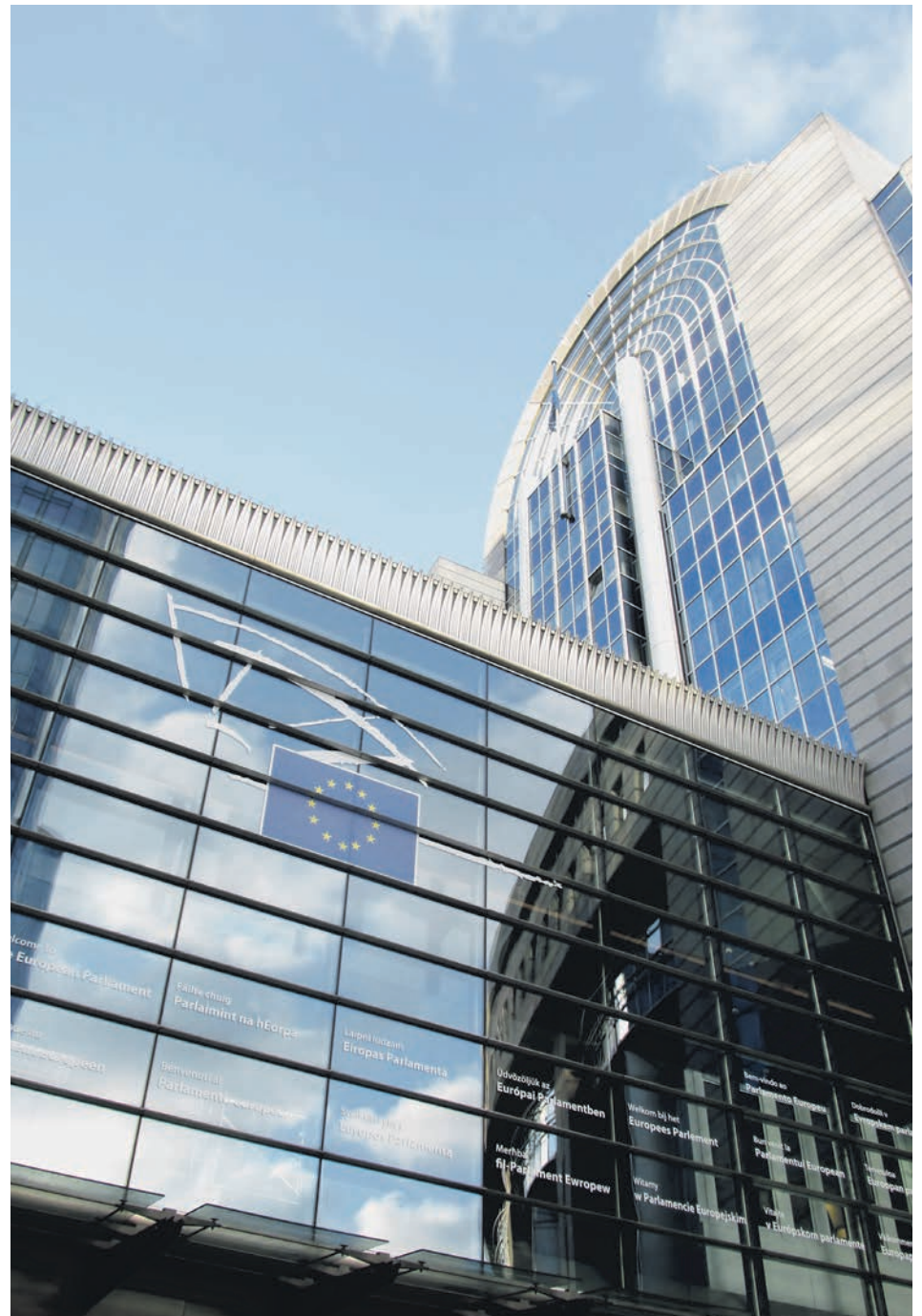


Foto: Thinkstock

für seine Freunde und seine Arbeitskollegen und für alle mit denen er in Kontakt kommt. Vizepremier und Arbeitsminister Dan Kersch sagte vor einigen Wochen im Parlament, bei der Debatte über die Kurzarbeit-Massnahme: „Nationale Solidarität bleibt auf der Tagesordnung“. Damit können wir leben.

Die EU-Kommission setzt sich für eine allgemeine Erhöhung der Mindestlöhne und eine bessere Tarifver-

tragsbindung in den Mitgliedstaaten ein.

Am 28. Oktober wurde das Projekt für eine neue EU-Direktive in Brüssel vorgestellt. Kommissionspräsidentin von der Leyen unterstrich dabei sie wolle „einen Rahmen für Mindestlöhne, der die nationalen Traditionen und die Tariffreiheit der Sozialpartner uneingeschränkt achtet“. Sozialkommissar Nicolas Schmit erklärte seinerseits: « Es darf nicht sein, dass Menschen, die einer Arbeit nachgehen, Schwierig-

keiten haben über die Runden zu kommen. Der Mindestlohn muss fair und angemessen sein.

Richtwert sind 60 % des Medianlohns in einem Land. » Ob damit das Ziel der steigenden Löhne erreicht werden kann, steht in den Sternen. Aber ein erster Schritt

in die gewollte Richtung, wäre es wohl. Die Parole muss also heissen : Durchhalten und kämpfen ! Ein Erfolg wird sich lohnen.

Sozial-, Umwelt- und Steuerkosmetik

Sowohl Staatsminister Bettel, bei seiner Rede zur Lage des Landes, als auch Finanzminister Pierre Gramegna, bei der Budgetvorstellung, bekundeten, dass die Regierung trotz der angespannten finanziellen Lage, keine Austeritätspolitik betreiben würde. Dies sowie das Bekenntnis zu einem starken Staat und einer aktiven Sozialpolitik müssen positiv hervorgehoben werden.

Auf Grund dieser Aussagen hätten wir uns allerdings konkretere Angaben gewünscht, wie die dringlichsten sozialen Probleme, die sich auf Grund der sanitären Krise noch verschärft haben, einer Lösung zugeführt werden können. Angesichts der Tatsache, dass hierzulande mehr als 100 000 Menschen armutsgefährdet sind, wäre ein Maßnahmenpaket und ein Zeitplan dringend erforderlich, wo aufgezeigt würde, wie diese Menschen aus der Armut herausgeführt werden können. An diesbezüglichen Vorschlägen und Forderungen von Seiten der Gewerkschaften und der Arbeitnehmerkammer mangelt es nicht. Als da wären u.a. die kontinuierliche Anpassung der verschiedenen sozialen Leistungen, u.a. der Familienzulagen, an die Preis- und Lohnentwicklung.

Ebenso ist eine strukturelle Erhöhung des Mindestlohnes längst überfällig. Es kann nicht angehen, dass wie ein führender Politiker dies in einem Sommerinterview kundtat, eine Min-

destloohnerhöhung nur in Kombination mit einer anderen Wohnungsbaupolitik sinnvoll sei. Gerade wegen der Wohnungskrise würde eine diesbezügliche Erhöhung des Mindestlohnes sich aufdrängen.

Es ist unbestreitbar und höchst bedauerlich, dass Gering- und Mittelverdiener einen wesentlichen Teil ihres Einkommens aufwenden müssen um wohnen zu können. Auch in dieser Hinsicht blieb die Rede zur Lage des Landes weit hinter den gehegten Erwartungen zurück. Außer dem Verweis auf die völlig ungenügenden Gesetzesvorhaben bezüglich des neuen Mietgesetzes und den reformierten Wohnungspakt mit den Gemeinden, vermissten wir klare Angaben um der Wohnungsmisere Herr zu werden.

CO₂ Steuer riskiert die sozialen Ungleichheiten zu vergrößern

Die vorgesehene CO₂ Steuer wurde von verschiedener Seite als Paradigmenwechsel in der Klimapolitik dargestellt. Ob dem so ist, wagen wir zu bezweifeln, da es überaus fraglich ist ob hiermit der notwendige Lenkungseffekt erzielt werden kann. Auf der andern Seite riskiert diese Steuer die bestehenden Ungleichheiten in unserer Gesellschaft zu vergrößern. Als Gewerkschaften haben wir die Erhöhung der indirekten Steuern immer abgelehnt. Deshalb sind wir auch der Meinung, dass die Mehreinnahmen aus dieser Steuer integral an die Verbraucher zurückfließen



Foto: Thinkstock

müssen. Es kann nicht sein, dass Geringverdiener, die auf ihr Auto angewiesen sind und die sich kein Elektroauto leisten können, über diesen Weg das Elektroauto und die entsprechenden Ladesäulen von Besserverdienenden mitfinanzieren. Gleiches gilt für die gestiegenen Heizungskosten, die aus dieser Steuer resultieren. Der Budgetberichtersteller hat zwar kürzlich in einem Interview gemeint, dies sei nicht so schlimm, da der Staat über Beihilfen bei der Isolation von Wohnungen und beim Kauf von neuen Heizungsanlagen hier mithelfen würde. Die diesbezüglichen Beihilfen sind nicht sozial abgestuft, so dass viele Geringverdiener sich diese Modernisierungen nicht leisten können

während Besserverdienende, die nicht auf diese Beihilfen angewiesen sind, hiervon profitieren werden. Mit der Neutralisierung dieser Steuer in der Indexberechnung können wir keinesfalls einverstanden sein.

Alle Preiserhöhungen, egal wo sie herrühren, müssen integral im Index berücksichtigt werden. Die politischen Entscheidungsträger sollten sich der Tatsache bewusst sein, dass man die Mehrheit der Arbeitnehmer, die oft in prekären Arbeitsverhältnissen sind und die Schwierigkeiten haben, die Monatsenden zusammen zu bringen, nur von einer Klimapolitik überzeugen kann wenn diese die sozialen Ungleichheiten nicht vergrößert, sondern verringert.

Der Spruch von Berthold Brecht, „Erst kommt das Fressen, dann kommt die Moral“, behält in dieser Situation seine volle Gültigkeit.

Wenn Politiker Mehrheiten für eine fortschrittliche Klima- und Umweltpolitik gewinnen möchten, dürfen sie den Schlussschluss zwischen der Arbeitnehmerschaft und der Ökobewegung nicht durch Maßnahmen die sozial unausgewogen sind gefährden.

Steuergerechtigkeit

Das einzig Positive an den Regierungsaussagen zur Steuerproblematik ist, dass die aktiven und pensionierten Arbeitnehmer, mit Ausnahme der CO₂ Steuer, nicht durch zusätzliche Steuern und

Abgaben belastet werden. Mit dem Aufschieben der vorgesehenen Steuerreform rückt eine sozialgerechtere Steuerpolitik allerdings in immer weitere Ferne.

Wie weiter oben bemerkt sind wir der Meinung, dass die Einnahmen aus der Ökosteuer integral an die Konsumenten zurückfließen müssen. Das allgemeine Steuerauf-

kommen muss genügend Einnahmen generieren um eine ambitionierte Umwelt-, Sozial- und Infrastrukturpolitik zu gewährleisten. Die aktuelle sanitäre Krise hat gezeigt, dass in dieser Hinsicht vor allem im Gesundheits- und Pflegebereich erheblicher Nachholbedarf besteht.

In Bezug auf unser Steuersystem fordern wir seit Jahren mehr soziale Ge-

rechtigkeit und mehr Effizienz. In diesem Sinne sollten die Gering- und Mittelverdiener, hier vor allem die Alleinerziehenden, weiter entlastet und die Besserverdienenden stärker belastet werden. Die schreiende soziale Ungerechtigkeit, die darin besteht, dass Einkünfte aus Löhnen und Pensionen stärker belastet werden als Kapitaleinkünfte,

müsste endlich korrigiert werden. Die während des Sommers ausgelösten Diskussionen betreffend die Wiedereinführung der Vermögenssteuer sowie einer Erbschaftssteuer in direkter Linie müssten zu Ende geführt werden. Dabei muss bei der Erbschaftssteuer sichergestellt werden, dass durch genügend hohe Freibeträge bei der Vererbung von

Wohnungen an die Kinder keine Steuer erhoben wird. Schlussfolgernd möchten wir festhalten, dass die vorgesehenen kosmetischen Maßnahmen in der Sozial-, Umwelt- und Steuerpolitik völlig unzureichend sind um ein wirklich sozialgerechtes Gesellschaftsmodell auf den Weg zu bringen.

Nico Wennmacher

Eisenbahnen

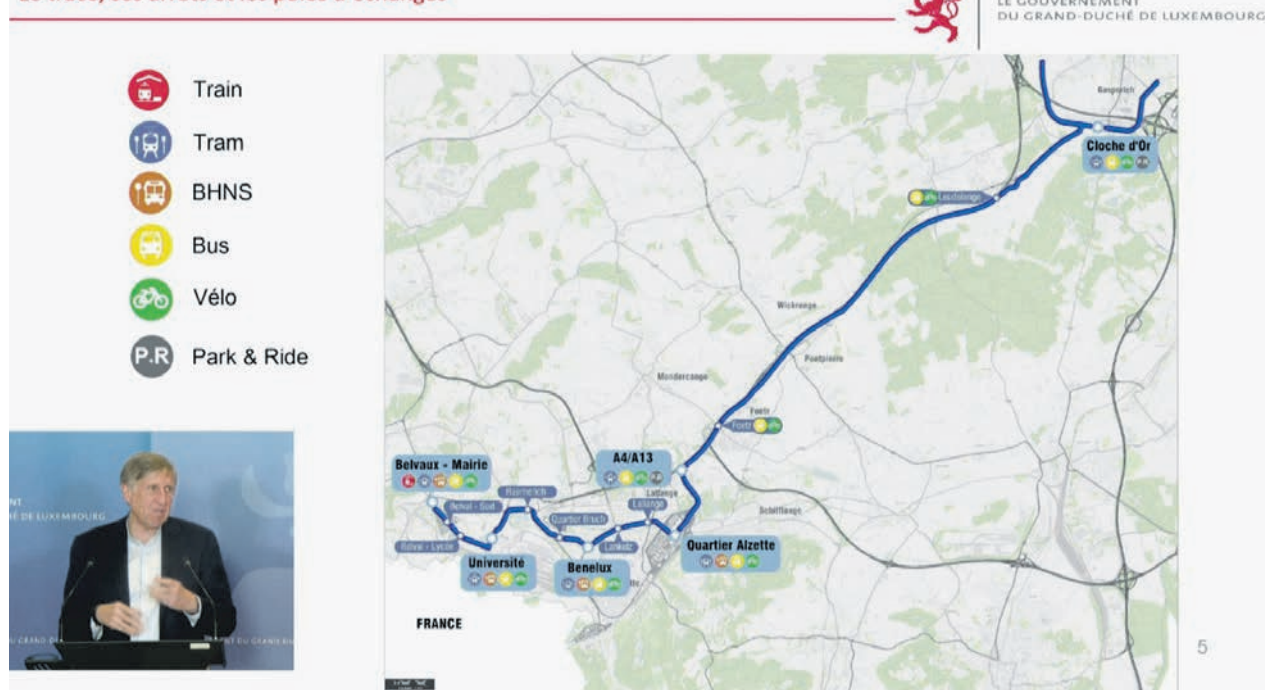
Schnelltram Erste Bürgerversammlung via Livestream

Der Pendlerverkehr soll raus aus Esch

Die Anbindung des Grenzgebiets an die „schnelle Tram“ zwischen Esch und der Hauptstadt war eines der Themen der ersten Bürgerversammlung, die wegen der Corona-Pandemie via Livestream aus dem Ministerium übertragen wurde. Die Antwort lautet BHNS, „Bus à haut niveau de service“. Dafür wird die Zugverbindung zwischen Esch und Audun-le-Tiche geopfert. Zudem wird der Boulevard Kennedy beim Escher Bahnhof in Zukunft autofrei.

220 Menschen verfolgten die erste Bürgerversammlung ohne Versammlung zum Thema „Schnelle Tramverbindung“, besser gesagt dem multimodalen Korridor zwischen den beiden größten Ballungsgebieten des Landes, der Hauptstadt und Esch respective Belval. Denn neben der Schnellbahnlinie entsteht bekanntlich ein Rad-Expressweg. Des

Le tracé, ses arrêts et les pôles d'échanges



Via Livestream gab Minister François Bausch weitere Details zum multimodalen Korridor zwischen Luxemburg-Stadt und Esch bekannt

Weiteren wird die Autobahn A4 umgebaut, sodass in Spitzenstunden eine dritte Spur für Busse und das „Co-Voiturage“ (ab drei Personen in einem Auto) zur Verfügung steht.

Am Mittwochabend wurde die Frage beantwortet, wie der Grenzverkehr in das Ganze eingebunden werden soll. Bis 2035 soll die Bevölkerung im „Haut Val d'Alzette“ um 80 Prozent

auf dann 36.500 Einwohner ansteigen. „Die Idee ist, die Grenzgänger dort abzuholen, wo sie wohnen, und sie dann quasi reibungslos zu den Schienen zu bringen“, so Francois

Bausch („déi gréng“), Minister für Mobilität und öffentliche Bauten. Für den BHNS wird ein Korridor von Audun-le-Tiche zu den Knotenpunkten Esch-Bahnhof, dem neuen

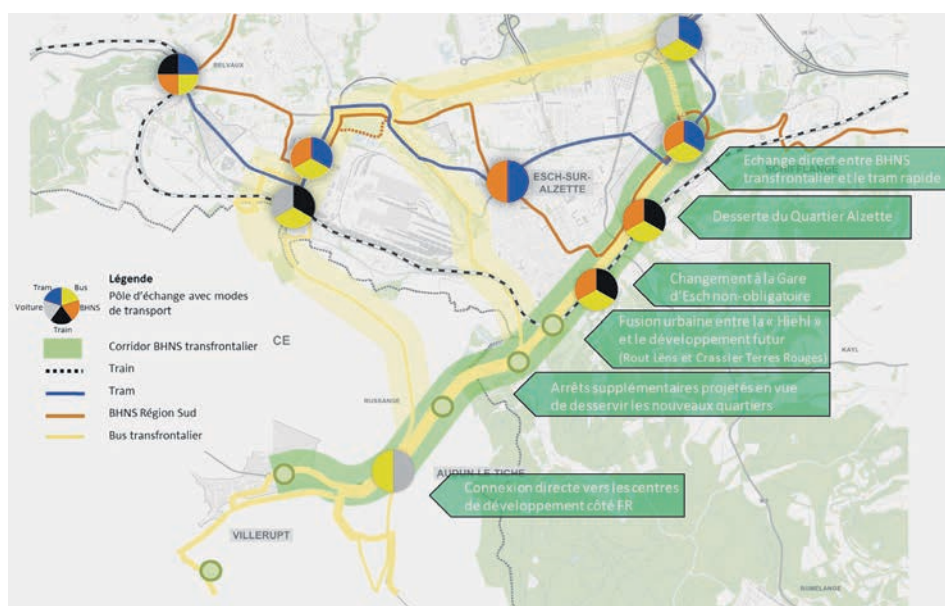
Stadtviertel „Quartier Alzette“ (vormals Arbed Esch-Schifflingen) bis hin zum Monkelers geschaffen. Im „Quartier Alzette“ befindet sich dann auch der Anschluss zur Straßenbahnverbindung in die Hauptstadt. Der Korridor verläuft von Audun über die jetzige Zugverbindung in Richtung Esch. Die sei laut Bausch nicht mehr zeitgemäß und außerdem wenig genutzt. Während der Zug dort momentan im 30-Minuten-Takt verkehrt, ist für den BHNS ein 5-Minuten-Rhythmus vorgesehen. Der Bahnübergang in der „Hiehl“ verschwindet, was laut Eschs Bürgermeister Georges Mischo zu einer Aufwertung des Stadtviertels führen werde. Zudem entsteht in unmittelbarer Nähe das neue Viertel „Rout Lëns“.

Die beiden in den nächsten Jahren entstehenden neuen Stadtviertel auf den Industriebrachen werden demnach direkt miteinander verbunden. Auch durch sanfte Mobilität, wie Eschs Bürgermeister Georges Mischo betonte. Denn der „Véloexpressweg“ wird bis Audun-Lettiche verlängert und es wird möglich sein, zu Fuß von der einen zur anderen Seite zu gelangen, ohne

von Autoverkehr gestört zu werden. Lediglich eine Kreuzung müsse passiert werden, so Mischo. Prinzipiell geht es darum, den Schleich- und Durchgangsverkehr aus dem Escher Zentrum herauszubekommen. Durch den BHNS-Korridor wird auch der Verkehrsfluss unmittelbar vor dem Escher Bahnhof neu geregelt. Der Boulevard Kennedy wird mittels Poller ganz für den Autoverkehr gesperrt. Die Autos müssen in die umliegenden Straßen ausweichen, was die Strecke für den Pendlerverkehr unattraktiv machen dürfte.

P&R Monkelers

Der Transitverkehr soll also in Zukunft um Esch herumgeleitet werden. Dabei spielt die „Liaison Micheville“ eine große Rolle. Ende 2022, Anfang 2023 soll sie endlich fertig sein, so Straßenbaudirektor Roland Fox. Die Verkehrsknotenpunkte Raemerich, Lankelz, Lallingen/Monkelers werden neu gestaltet, bleiben aber weiter die Zubringer ins Escher Zentrum. Monkelers spielt dabei eine besondere Rolle, denn hier soll ein großes P&R-Parkhaus



Der Korridor für den Hochleistungsbus („Bus à haut niveau de service“/BHNS)

Foto: Grafiken: MMTP

entstehen für die Pendler in die Hauptstadt. Demnach stehen dem (Grenz-) Verkehr der CFL-P&R in Belval mit Anschluss an die Eisenbahn und der P&R Monkelers mit Anschluss an die Schnelltram zur Verfügung.

Georges Mischo ist sich jedenfalls sicher, dass all diese Maßnahmen „die Lebensqualität der Escher deutlich verbessern werden.“

Dazu gehört dann auch die Straßenbahn durch Esch. Zur Erinnerung: Am neuen Quartier Alzette wird aus der „schnellen Tram“ eine innerstädtische Tram, die via Boulevard Grande-Duchesse Charlotte den Beneluxplatz ansteuert und von dort aus über die Beleser Straße Esch in Richtung Belval und Beles (Endhaltestelle vor der Gemeinde) verlässt. 17,5 km wird die Tramstrecke insgesamt lang sein, davon 10 km zwischen der Cloche d'Or und Foetz entlang der Autobahn A4 mit bis zu 100 km/h befahren werden können.

Daneben befindet sich dann auch der „Vélo-Expressweg“, der die Hauptstadt und Esch möglichst kreuzungsfrei miteinander verbinden soll. Auf der Autobahn selbst wird



Das Verkehrsnetz in und um Esch: Der Pendlerverkehr soll die in Rot eingezeichneten Straßen nutzen



Ziel ist es, den Transitverkehr aus Esch herauszukriegen: Der BHNS-Korridor durch Esch ist grün eingefärbt. Das X markiert den durch einen Poller für den Durchgangsverkehr gesperrten Teil des Boulevard Kennedy. In Rot gekennzeichnet ist die Ausweichroute für Pkws. Gelb ist die Fußstrecke in Richtung „Quartier Alzette“. Auf der anderen Seite der Schienen verläuft der Radweg (in Blau).

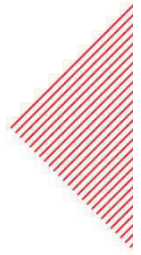
in den Spitzenzeiten die verbreitete Standspur benutzbar gemacht. Von den dann drei Fahrbahnen steht die linke exklusiv Bussen und mit mehr als zwei Personen besetzten Pkws zur Verfügung. Insgesamt sind 16 Straßenbauprojekte entlang der Autobahn anhängig. Auf die will Minister Bausch in der nächsten Bürgerversammlung näher eingehen.

Auch der Zeitplan für das Riesenprojekt wurde am Mittwoch noch einmal wiederholt: Bis Ende 2022 soll das erste Finanzierungsgesetz für das Teilstück bis zum „Quartier Alzette“ vorliegen, das dann noch in dieser Legislaturperiode,

also vor den Wahlen im Oktober 2023, vom Parlament verabschiedet werden soll. Bis 2028 soll der erste Streckenabschnitt fertig sein. Das ist auch der Zeitpunkt, in dem die ersten Menschen im neuen Escher Stadtviertel wohnen sollen. Die zweite Bauphase mit u.a. der innerstädtischen Straßenbahn soll bis 2035 laufen. „Das Projekt ist eine einmalige Chance, den öffentlichen Raum neu zu definieren und so zu organisieren, dass die Menschen im Mittelpunkt stehen“, sagte François Bausch zum Abschluss.

Quelle: Tageblatt/
Philip Michel

PRESSE MITTEILUNG



NEIN ZUR ABSCHAFFUNG DER EISENBAHNSTRECKE ESCH/ALZETTE - AUDUN-LE-TICHE!

Auf der eingleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Esch/Alzette und Audun-le-Tiche wurde der Reisezugverkehr 1939 eingestellt. Nach Ende des Güterzugverkehrs auf dieser Strecke, wurde der Personenverkehr 1996 wieder aufgenommen. Die Gewerkschaft FNCTTFEL/Landesverband und in erster Linie ihre lokale Vereinigung sowie die Stadtverwaltung Esch/Alzette haben durch ihren unermüdlichen Einsatz sehr viel zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Strecke beigetragen.

Anlässlich der Vorstellung der geplanten schnellen Tramverbindung zwischen Luxemburg und Esch/Alzette, hat Mobilitätsminister Bausch erklärt die Eisenbahnverbindung zwischen Esch/Alzette und Audun-le-Tiche würde abgeschafft und durch eine Busverbindung mit hohem Serviceniveau (BHNS) ersetzt. Man fühlt sich in die 1960ziger Jahre zurückversetzt als durch das Versprechen von optimalen Busverbindungen, das Terrain für die Abschaffung der Sauer- und Attertstrecke vorbereitet wurde.

Die Abschaffung von Esch/Alzette - Audun-le-Tiche wäre nach der definitiven Abschaffung von Steinfurt - Kleinbettingen, die zweite Streckenabschaffung die ein grüner Mobilitätsminister sich auf seine Fahne schreiben könnte. Besorgniserregend ist auch die Tatsache, dass die Eisenbahn- und Transportgewerkschaften weder was die Pläne zur schnellen Tramverbindung noch was die geplante Streckenabschaffung betrifft, im Vorfeld konsultiert wurden. Der Sozialdialog scheint im Mobilitätsministerium auf Sparflamme zu köcheln.

Als OGBL/Landesverband werden wir weder die Abschaffung von Esch/Alzette - Audun-le-Tiche noch die Vergabe des Betriebes der neuen Tram an einen privaten Betreiber kampflos hinnehmen. Wir rufen jetzt schon unsere Mitglieder sowie alle Menschen die sich für einen umweltfreundlichen Verkehr einsetzen, auf, sich für die sich aufdrängenden gewerkschaftlichen Aktionen bereit zu halten.

**Mitgeteilt vom OGBL-Syndikat Eisenbahn FNCTTFEL/Landesverband
am 11. November 2020**

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



NON À LA SUPPRESSION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE ESCH-SUR-ALZETTE ET AUDUN-LE-TICHE !

La ligne de chemin de fer à voie unique entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche a été arrêtée pour le trafic de voyageurs en 1939. Après que le transport de fret ait également cessé sur cette ligne, le transport de passagers y a à nouveau été desservi par les CFL à partir de 1996. Le syndicat FNCTTFEL/Landesverband et avant tout sa section locale, de concert avec l'administration communale d'Esch-sur-Alzette, ont largement contribué, grâce à leurs efforts inlassables, à la reprise du transport de voyageurs sur cette liaison transfrontalière.

A l'occasion de la présentation du projet de liaison de tram rapide entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, le ministre de la Mobilité François Bausch a déclaré que la liaison ferroviaire entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche serait supprimée et remplacée par une liaison en bus présentant un haut niveau de service (BHNS). Cette déclaration donne l'impression de voyager dans le temps et de revenir dans les années 1960, lorsque la promesse de liaisons optimales en bus a préparé le terrain pour la fermeture définitive des lignes de chemins de fer dites « Sauer- » et « Attertstreck ».

Par ailleurs, la fermeture de la ligne vers Audun-le-Tiche serait, après la mise hors service définitive de la ligne Steinfort - Kleinbettingen, la deuxième fermeture de ligne qu'un ministre des Transports relevant du parti des « Verts » inscrirait à son actif. De plus, il est préoccupant que les syndicats de cheminots et de transports n'aient pas été consultés préalablement, aussi bien en ce qui concerne les projets de connexion de tram rapide que concernant l'abandon de la ligne ferrée en question. En effet, le dialogue social ne semble pas être une priorité au ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Finalement, l'OGBL/Landesverband ne va pas accepter sans broncher que la ligne ferrée entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche soit abandonnée, ni que l'exploitation du nouveau tramway soit cédée à des opérateurs privés. Nous appelons d'ores et déjà nos membres, ainsi que toutes les personnes qui s'engagent en faveur de la mobilité durable à se tenir prêts et à soutenir les imminentes actions syndicales qui s'annoncent.

**Communiqué par le syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL
le 11 novembre 2020**

Avis de la délégation GI-MI

Projet de réorganisation de la filière spécialisée « carrière I - spécialité voie »

La délégation GI-MI a soumis son avis sur le projet de réorganisation de la filière spécialisée « carrière I - spécialité voie ».



Syndicat Chemins de Fer
Section GI-MI

S.N.C.F.L.
SERVICE MAINTENANCE INFRASTRUCTURE

Monsieur Pascal PONCIN
Chef de Service

Luxembourg, le 28 octobre 2020.

Concerne: Présentation du projet de réorganisation de la filière spécialisée « carrière I - spécialité voie » / Avis de la délégation GI-MI.

Monsieur le Chef du Service MI,

Comme convenu, nous vous soumettons ci-après notre avis sur le projet de réorganisation de la filière spécialisée « carrière I - spécialité voie » tel que nous communiqué en date du 2 octobre 2020.

En effet, la délégation soutient grosso modo la volonté de réorganiser la filière en question conformément au projet susvisé. Néanmoins, nous sommes d'avis que les points suivants devraient notamment être clarifiés, respectivement adaptés afin d'aboutir à une finalisation du projet pour présentation à la Délégation Centrale.

Concernant l'agent de coupure (c. simples), celui-ci devrait cependant rester au sein de l'Unité Énergie. A propos de l'augmentation des effectifs des postes relevant des grades I/5 et I/6, nous vous saurons gré de bien vouloir nous communiquer en guise de consultation, une proposition concrète de la part du service MI.

Par ailleurs, le sujet relatif aux évaluations devrait également être précisé afin de pouvoir donner un avis définitif dans l'intérêt du personnel concerné.

Finalement, nous vous remercions d'ores et déjà pour votre volonté d'organiser une réunion d'information afin de présenter le projet aux chefs de brigade et leurs adjoints de concert avec les 2 syndicats. Notez aussi que nous pourrions vous mettre une salle de réunion à votre disposition si vous en aviez besoin.

Dans l'attente de vous rencontrer, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef du Service MI, l'assurance de notre haute considération.

Pour la délégation GI-MI
Manuel THIRY
Président

Sicherheit und Service vs. Geisterzüge?

Die Entwicklung technischer Errungenschaften bringt, wie so oft Chancen, aber auch Risiken mit sich. Bei der Bahn ist es in naher Zukunft erdenklich, dass Züge ohne jegliches Bordpersonal, wie von Geisterhand geführt werden!

Als OGBL/Landesverband bestehen wir darauf, dass auch in Zukunft alle Personenzüge von einem Lokführer geführt und von einem Zugführer begleitet sein müssen. Der Zugbegleiter ist für die Sicherheit auf den Bahnsteigen und in den Zügen qualifiziert und kümmert sich um die Abfertigung an den Bahnsteigen damit der Zug, wenn alle diesbezüglichen Vorgaben erfüllt sind, sicher abfahren kann.

Wie steht es jedoch um alle anderen Aufgaben des Zugbegleiters?

In der Tat ist es, so dass dieser, trotz des im März 2020 mit viel Pomp eingeführten gratis öffentlichen Transportes, weiter viele Aufgaben wahrnimmt. Da wären z. Bsp. neben der in der 1. Klasse weiterhin obligatorischen Fahrkartenkontrolle, der Empfang und die Unterstützung der Passagiere am Bahnsteig. Des Weiteren sorgt der Zugbegleiter für die Sicherheit, den Komfort und die Betreuung der Passagiere während der Fahrt um insbesondere Auskunft über Verbindungen im öffentlichen Transport zu geben. Ebenso fällt der Zugbegleitung bei der Obhut weniger mobiler Personen eine besondere Rolle zu und ist generell ausschlaggebend für ein positives Image des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Auch erwartet eine zunehmend anspruchsvollere Kundschaft eine stets

direkte und persönliche Betreuung vor Ort und dies trotz all möglicher technischer Hilfsmittel in Sachen Kommunikation. Außerdem werden kleinere Defekte durch den Zugbegleiter schnellstens erkannt und weitergemeldet damit diese quasi in Echtzeit behoben werden können.

Das Gleiche gilt für das Managen besonderer Vorfälle im Betrieb, respektive an Bord.

Schlussendlich spielen die Zugbegleiter auch eine zentrale Rolle, wenn es darum geht Maßstäbe in puncto Sicherheit und Qualitätsstandards zu setzen. So sind diese Kriterien längst durch den fortschrittlichen sogenannten „Contrat de Service Public“ verbindlich und gehören zu den Zielen eines modernen Eisenbahnunternehmens wie die CFL. Zu Erwähnen

bleibt auch, dass solch hohe Standards EU-weit, sowie eine systematische Zugbegleitung im Personenverkehr in Luxemburg, gesetzlich bindend sind. Überdies macht sich der OGBL/Landesverband weiterhin gemeinsam mit der ETF für die angedachte Zertifizierung der Zugbegleiter innerhalb der Europäischen Union, stark.

Hört man den zuständigen Akteuren aktuell zu, so sehen wir uns bestätigt, dass dies alles ebenda in Zukunft so bleiben sollte. Ohne eine moderne kundenorientierte Zugbegleitung wäre diese Rundumbetreuung nicht machbar und Züge würden zu Geisterzügen herabgestuft werden, mit allen Risiken, die damit bedient würden. Andererseits sind solche Gegebenheiten bereits Realität, diese wie so oft aus rein ökonomischen Gründen herbeigeführt. In

der Tat werden Lokführer im nahen Ausland mit Situationen konfrontiert, die eigentlich durch eine Zugbegleitung wahrgenommen werden.

Und genau hier liegt das Dilemma; entweder ist der Lokführer angewiesen, reine Fahrtätigkeiten, abgeschottet vom Rest des Zuges, auszuführen was gegenüber dem Kunden einem Vogel-Strauss Service nahe käme, oder aber er wäre je nach Bedarf in andere Tätigkeiten im Zug eingebunden. In dem Fall würde sich die Frage aufdrängen, ob das Ausführen von weiteren Aufgaben außerhalb des Führens von Zügen, womit der Lokführer bereits alle Hände voll zu tun hat, nicht auch der Betriebssicherheit schädlich gegenüber stünde.

Eine solche Reise ohne Zugbegleitung, ohne deren Service, ohne Ansprech-

partner bei Fragen und ohne Hilfe, wäre sicherlich für jedermann und -frau unzumutbar! Obwohl der OGBL/Landesverband jeden technischen Fortschritt zwecks Verbesserung der Sicherheit und der Qualität begrüßt, ist er ebenso gewillt besagte Schreckensszenarien hierzulande zu verhindern und ist auch deshalb bereits beim zuständigen Ministerium vorstellig geworden.

In dem Sinne appellieren wir bereits jetzt an die zuständigen Stellen, insbesondere beim Verhandeln des zukünftigen „Contrat de Service Public“, der für 2025 fällig sein wird, all dies zu berücksichtigen und fordern, Züge mit besonders hohen Kapazitäten, auf mindestens 2 Zugbegleiter zu verstärken.

Sektion TM/PTC



Nordstad

Die Zukunft der « Attertlinie »

Bereits vor Jahren wurden urbanistische Konzepte vorgestellt, um den öffentlichen Transport im Norden des Landes attraktiver zu gestalten. Doch leider wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt nur ein Bruchteil dieses Projektes umgesetzt.

Weiterhin herrschen im Norden des Landes die alltäglichen Verkehrsprobleme, die der Bevölkerung den Alltag erschweren. Staus gehören zum Alltag. Bereits vor Jahren kam die Forderung vom Landesverband, die Bahnlinie Ettelbrück – Bissen zu reaktivieren und diese gleichzeitig zu elektrifizieren, da sie sich in einem technisch guten Zustand befindet. Da sich die Zugstrecke strategisch günstig am Schul- und Sportkomplex von Colmar-Berg befindet, würde dies ebenfalls dem Schülertransport zu Gute kommen und würde insgesamt dem Personenverkehr im Norden dienen und

gleichzeitig die Straßen entlasten.

Der Transport könnte mit dem konventionellen derzeit vorhandenen Bahnmaterial durchgeführt werden. Ein modernes sowie maßgeschneidertes Angebot des öffentlichen Transportes ist zweifelsohne eine der Grundvoraussetzungen, um der „Nordstad“ ihren Einwohnern sowie allen betroffenen Pendlern und Schülern eine angemessene Lebensqualität zu bieten. Über dieses Thema wurde bereits beim Minister für Mobilität und öffentlichen Arbeiten François Bausch kürzlich diskutiert.

Da wir mit den Verantwortlichen der Gemeinde Bissen der gleichen Ansicht sind, dass diese Zugstrecke eine Zukunft hat und die Lebensqualität der Bevölkerung aufwerten wird, werden wir uns wiederum treffen um weitere Details zu besprechen.

Georges Melchers



Fotos: Alphonse Classen



Syndicat Chemins de Fer
Exécutive syndicale

Lettre ouverte aux partis politiques « LSAP », « DP », « déi Gréng » et « déi Lénk » concernant le futur développement des transports publics

Luxembourg, le 16 novembre 2020

Objet: Demande d'entretien

Mesdames, Messieurs,

Au titre de syndicat représentatif du personnel relevant du secteur des transports sur rail, à savoir le « Syndicat Chemins de Fer-FNCTTFEL/Landesverband » de l'OGBL, nous vous saurons gré de bien vouloir nous accorder un entretien pour discuter sur différents sujets y relatifs.

Dans cet ordre d'idées, nous vous proposons traiter notamment le sujet relatif à l'exploitation du tramway rapide entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette (infrastructure, opérateur et actionnaires engagés) ainsi que le futur destin de la desserte ferroviaire entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche situé en France qui serait éventuellement reprise par des bus à haut niveau de service.

Sachant, que le groupe CFL avec son statut comme acteur de mobilité important, assume le rôle d'épine dorsale du réseau des transports au Luxembourg et constitue également un des principaux acteurs économiques de la Grande-Région. De plus, les CFL disposent du savoir-faire technique et réglementaire pour l'exploitation d'un tramway rapide qui est plutôt comparable à un réseau ferré classique qu'à un tram urbain à faible vitesse.

Par ailleurs, les activités de transport par rail concernant le développement du pôle dit « Nordstad » entre Bissen et Diekirch via Ettelbrück, contribueraient également à l'atteinte des projets ambitieux concernant la transformation écologique du pays et de notre société et ceci dans l'intérêt d'un équilibre sain entre l'économie et les objectifs écologiques.

Finalement, nous nous permettons de vous transmettre sous pli joint notre communiqué de presse relatif à la suppression de la ligne de chemin de fer d'Esch-sur-Alzette à Audun-le-Tiche.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Georges MERENZ
Président

Georges MELCHERS
Secrétaire général



Délégation CFL cargo

Bericht der Personalvertreterversammlung CFL cargo vom 7. Oktober 2020

Am 7. Oktober 2020 trat die Personalvertretung zur 2. Sitzung des Jahres 2020 mit der Direktion von CFL cargo zusammen.

Bedingt durch die Corona Pandemie und die hieraus resultierenden Maßnahmen konnten nicht alle gewählten Delegierte und nicht alle Verantwortlichen der Direktion daran teilnehmen.

Die CFL cargo Direktion war vertreten durch, Frau Laurence Zenner, Herr Sebastien Hoffmann, Herr Boris Peters sowie Frau Carole Huberty, die als Schriftführerin fungierte. Die Personalseite des Landesverbandes war vertreten durch die Kameraden Dirk Lorig, Olivier Benassi, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Romain Zwick und dem Sicherheitsdelegierten Bruno Da Silva.

Als erster Punkt stand die Genehmigung des letzten Berichtes von 8. Juli 2020 auf der Tagesordnung. Der Bericht wurde von allen angenommen.



Fotos: Dirk Lorig

Sicherheit

Seit der letzten Sitzung gab es einen Unfall mit anschließender Arbeitsunfähigkeit in Deutschland. In Luxemburg gab es einen Unfall ohne Arbeitsunfähigkeit wobei sich ein Rangierer das Knie an einer Kuppel gestoßen hat. Dazu kamen noch 2 Signalüberfahrungen in der UP Luxemburg.

Entwicklung der Firma

In den ersten zwei Monaten des Jahres war der

Umsatz auf dem Niveau der Planung. Ab März kommt es, auch bedingt durch die Corona Pandemie, zu Einbußen im Budget. Diese resultieren aus den nationalen sowie international zurückgehenden Verkehren und den Rückgang der Transporte für Arcelor Mittal. Die Verkehre nach Kleinbettingen werden 2021 wegen einer schlechten Weizenernte vorerst eingestellt. Auch wird der Verkehr zum Standort Guardian in Dudelange wegen dessen Schließung eingestellt. Was die internationalen Verkehre betrifft haben diese sich momentan wieder etwas stabilisiert.

Krankenstand

Die Abwesenheitszahlen gehen im Vergleich zum selben Zeitraum des Vorjahres leicht zurück, bleiben jedoch über der gesetzten Höchstzahl.

COVID Bilanz

Seit Anfang der sanitären Krise gab es bei CFL cargo 4 bestätigte positive Fälle. Die Hotline (49960112 und covid@cfl-mm.lu) wurde circa 50 mal kontaktiert.

Die Delegation fragt wie und wer für die Verteilung der Desinfektionsmittel verantwortlich ist da diese auf verschiedenen Standorten und besonders auf den Tfz nicht immer zu Verfügung stehen oder aufgebraucht sind. Hier wurde uns geantwortet dass die Versorgung mit Desinfektionsmittel hauptsächlich durch das Service- und Putzpersonal sowie den Landlords erfolgt. Falls einem Mitarbeiter aber auffällt dass kein Desinfektionsmittel mehr vorhanden oder aufgebraucht ist, sollte er dies umgehend seinem Vorgesetzten melden. In diesem Kontext kam auch zur Aussprache dass auch das Tragen der Schutzmasken zum bestehenden Schutzkonzept gehört, was aber leider nicht überall eingehalten wird. Hiermit bitten wir auch die Mitarbeiter dass diese sich an die vorgeschriebenen Regeln zu halten haben um Covid-19 soweit wie möglich einzudämmen.

Planung der Ressourcen

Unter diesem Punkt haben wir der Direktion mitgeteilt dass unserer Meinung

nach weder die Mitarbeiter, noch die Lokomotiven in ausreichender Zahl verfügbar sind und dass eine Reserve fehlt. Auch wurde bemängelt dass Mitarbeiter in einer Schicht auf viele verschiedene Arbeiten angesetzt werden. Die Direktion ist mit dieser Aussage nicht einverstanden. Die Reserve wäre ja im Budget festgehalten und wird in den jährlichen Budgets eingeplant. Dieses Budget wird basierend auf den Verkaufsprognosen und dem geschätzten Umsatz erstellt. Es muss eine Übereinstimmung zwischen dem Bedarf und den Ressourcen gefunden werden. Weiter haben wir in diesem Punkt mitgeteilt, dass es nicht normal sei, dass Lokführer sich gezwungen sehen, Lokomotiven mit defekter Heizung und/oder defekten Sitzen zu nutzen. Die Direktion antwortet hierzu, dass die Lokführer nicht gezwungen wären, mit nicht konformem Material zu fahren.

Rückkehr CFL und AM Mitarbeiter

Für die CFL Mitarbeiter wurde ein Plan für deren



Rückkehr bis Ende des Jahres mit der Personalabteilung der Muttergesellschaft erstellt. Für die Mitarbeiter von Arcelor-Mittal wurde noch kein Datum festgelegt. Die Delegation bemerkt, dass die Rückkehr zu schnell von statten ging und ohne dass Ersatzkollegen angelernt wurden. Auch ist nicht klar wie diese Mitarbeiter intern kompensiert werden können, da es sich jedoch um eine höhere Anzahl handelt. Die Direktion erläutert darauf dass manche Positionen intern ersetzt werden oder bereits wurden. Andere Positionen, werden aufgrund einer rückläufigen Arbeitslast nicht ersetzt und somit ist der Personalbestand an diese Situation angepasst worden. Die Delegation fragt, welche Reduktionen vorgesehen sind? Die Arbeitspläne haben sich trotz des Abgangs der Mitarbeiter noch nicht geändert und die Mitarbeiter können diese Situation nicht nachvollziehen. Die Delegation möchte mehr Transparenz hinsichtlich der Situation, damit sie ebenfalls mit den Mitarbeitern kommunizieren kann und die passenden Nachrichten übermitteln kann. Die Direktion wird den Personalvertretern die notwendigen Erklärungen zukommen lassen.

Wieviele zusätzlicher Urlaub konnte während der Pandemie genommen werden und kann der gesamte Urlaub gestattet werden?
Die Direktion präsentiert die Anzahl an genommenen Urlaubstagen seit Jahresbeginn sowie während der Krise. Bis Ende des Jahres (und spätestens bis zum 31. März 2021) müssen noch 2400 Tage von den Mitarbeitern von CFL cargo genommen werden, was ein erreichbares Ziel bleibt. Die Delegation berichtet aber über Urlaubsanfragen welche abgelehnt werden. Weiter

gibt sie zu bedenken dass nicht jede Berufsgruppe die Möglichkeit hat, aufgrund ihres Urlaubsplanes den Urlaub ganz abzubauen. Die Direktion zeigt auf, dass das Nehmen von Urlaub realisierbar bleibt, indem die Urlaubsanfragen auf die 52 Wochen des Jahres verteilt werden. Die Direktion informiert die Personalvertreter darüber, dass seit der Veröffentlichung der internen Notiz hinsichtlich der Verpflichtung den Jahresurlaub zu nehmen, 93% der Urlaubsanfragen in der UP Sud, sowie 82% in der UP Lux akzeptiert wurden. Das Nehmen von Urlaub bleibt bis spätestens 31. März 2021 möglich. Im Falle des nicht Einnehmens der verbleibenden Urlaubstage, werden diese gelöscht. Hiermit ist die Delegation nicht einverstanden und gibt zu verstehen dass dies ggf. im einzelnen zu Prüfen sei.

Warum wurden die Rangierlokführe der UP Lux nach Belval versetzt?
Die Lokomotive des Typs G1000 wurde für den internen Transport in der UP Sud hinsichtlich einer Flottenänderung getestet. Da die Rangierlokführer der UP Sud über keine Kenntnisse der G1000 verfügen, haben die Rangierlokführer der UP Lux die Tests durchgeführt (begleitet von Rangierlokführern mit lokalen Kenntnissen). Diese Tests waren positiv. Es ist nicht vorgesehen, dass kurzzeitig ein Personalaustausch durchgeführt wird. Im Falle von Ersetzungen, werden die Rangierlokführer vorab informiert und für einen längeren Zeitraum zugeteilt.

Wer hat Zugriff auf die GPS Informationen der Lokomotiven. Wie oft und wofür werden die Daten genutzt?
Die Diesellokomotiven des Typs G1000, MAK und DE18 sind mit GPS ausgestattet und dienen

dazu Informationen der Lokomotive zu sammeln. Am häufigsten wird dies zur Lokalisierung einer Maschine oder einem Zug und für Wartungsarbeiten eingesetzt. Die Personalvertreter fragen, ob der Schutz der personenbezogenen Daten gewährleistet ist. Sie geben zu bedenken dass verschiedene Daten nur bei Unfällen oder Zwischenfällen eingesehen werden dürfen. In diese Prozeduren möchte die Delegation mehr Einsicht haben, sowie zum Programm welches die GPS Daten verarbeitet um eine bessere Vorstellung davon zu haben. Die Direktion ist damit einverstanden.

Instandhaltung der Beleuchtung in der UP Sud Belval und Differdange.
Um das Gelände der Wolser kümmert sich das Wirtschaftsministerium. Der GI wartet auf Antwort bezüglich der Frage, ob die Instandhaltung von der CFL durchgeführt werden kann. Die Beleuchtung auf dem Gelände in Belval wird im Rahmen des Neubaus einer Fahrradstrecke ausgetauscht werden. Auf dem Gelände in Differdange wurden Reparaturen Ende 2019 durchgeführt. Die Personalvertreter erwähnen, dass der neue C3P Sektor (hinter der Kippstufe in Richtung Bock) überhaupt nicht beleuchtet sei. Die Direktion wird sich darum kümmern.

Neue Positionen: Dispatch / Koordinatoren UP Lux.
Hier fragte die Delegation nach dem aktuellen Stand. Mittlerweile haben 3 Koordinatoren und 1 Dispatcher ihre Ausbildung bestanden. Die Mitarbeiter, welche nicht zu den ehemaligen Teams CE/CEA gehören, nehmen an einer Ausbildung teil, welche mit einer Prüfung endet. Eine neue Saxbyausbildung hat ebenfalls begonnen. Die Delegation fragt ob es nicht möglich wäre dass diese Mitarbeiter während ihrer Ausbildung 1-2 Schichten im Betrieb mitlaufen könnten um einen Einblick in die täglichen Belastungen vor Ort zu sehen und um die Kommunikation zu verbessern. Die Direktion denkt über diesen Vorschlag nach. Weiter gab es bei der Delegation schon länger Beschwerden dass Mitarbeiter keine Zeit bekommen um ihre vorgeschriebene Pause zu machen um etwas essen zu können. Sie schlägt vor, dass die Pausen dokumentiert werden sollen, damit diese Diskussion ebenfalls faktualisiert werden kann.

Aktueller Stand der Tools "Reparaturaufträge TFZ" und "Schicht und Personalplanung".
Es ist geplant ein ERP zu implementieren, welches sich um alle Prozesse kümmert: Von der Bestellung bis zur Fakturierung. Der Teil bezüglich der Plannifikation der Ressourcen

wird in dieses neue Projekt integriert sein. Die Einführung des Systems zwecks Instandhaltung des Rollmaterials, Railfleet, ist für November vorgesehen. Mit Hilfe eines QR Codes, bekommt der Triebfahrzeugführer verschiedene Informationen über den Zustand der Lokomotive welche ihm zur Verfügung steht. Der Triebfahrzeugführer kann dann ebenfalls auftretende Probleme, den Fortschritt der Reparaturen, sowie die Planung der Termine einsehen und Einblick in die Historie erhalten. Die Personalvertretung fragt an ob es möglich ist, dass sich der Standbymodus der Tablettis nicht bereits nach 10 Minuten, sondern erst mindestens nach 1 Stunde einschaltet (Um etwaige Bearbeitungen während der Fahrt zu vermeiden). Dies wird noch geprüft werden.

Aktueller Stand Sitze DE 18 und Spinte mit Stromversorgung (UP Lux / UP Sud)
Aufgrund von Corona ist es zur Zeit nicht möglich eine Besichtigung der Sitzmodelle für eine DE18 zu planen und muss weiter verschoben werden. Für die Spinte mit einer Stromversorgung ist am 9. Oktober 2020 eine Besichtigung vor Ort mit der Personalvertretung geplant.
Die nächste Sitzung findet am 2. Dezember 2020 statt.

Die Personalvertretung von CFL cargo



Wehret den Anfängen um Fehler aus der Vergangenheit zu vermeiden!

Dieser Gedanke ist mir sofort in den Kopf gekommen, als ich in der Presse über die Vorstellung der Trasse der neuen Südtram las und erfahren musste, dass in diesem Zusammenhang der Personenverkehr aus der Antenne Esch-Alzette – Audun-le-Tiche (Deutsch Oth) eingestellt und durch einen Bus à Haut Niveau de Service ersetzt werden soll.

Beim Lesen der betreffenden Zeilen fühlte ich mich ins letzte Jahrhundert zurückversetzt: ungenügendes Kundenpotential, nicht mehr zeitgemäss, Verschwinden eines Bahnübergangs, das waren alles Aussagen, welche das Aus für so manche Bahnstrecke bedeutete. Bei uns sei in diesem Zusammenhang an das Teilstück zwischen Rümelingen-Stadt und Rümelingen-Öttingen erinnert, welches 1996 stillgelegt wurde, da der Bahnübergang im Zentrum anscheinend den Verkehrsfluss des Individualverkehrs störte und die damaligen Gemeindeverantwortlichen auf dessen Abschaffung drängten. Heute ist es auf diesem Gebiet zu manchem Umdenken gekommen; es wurde auf Verkehrsexperten wie Professor Heiner Monheim oder Professor Hermann Knoflacher gehört und die Bedeutung der Schiene wurde wiedererkannt; somit erlebt manche Bahnlinie, welche vor Jahren als nicht rentabel und nicht mehr zeitgemäss aufgegeben wurde, heute eine erfolgreiche Wiedergeburt, auch wenn heute noch Lokalpolitiker liebend gerne auf die Schiene verzichten würden um in ihren Augen



Die „Liaison Micheville“ bildet hinter dem Bahnhof von Audun-le-Tiche eine chinesische Mauer, welche eine Weiterfahrt auf eigener Trasse sowohl für die Schiene als auch für einen Bus à haut niveau de service quasi heute unmöglich machen.

Fotos: René Birgen

wichtigere Strassenprojekte oder voll im Trend liegende Fahrradpisten auf Bahntrassen zu realisieren.

Luxemburger Interessen bereits beim Bau 1880

Die Bahnstrecke von Esch-Alzette nach Audun-le-Tiche, ganze 2,67 Kilometer lang, gehört zu den Eisenbahnlinien, welche zu einer bestimmten Zeit einen Höhepunkt erreichten und dann aber nach dem Verschwinden des einzigen Benutzers, in diesem Fall war es die Stahlindustrie, ohne Verkehrsaufkommen dastanden. Eröffnet wurde die Linie nach Deutsch-Oth bereits im Jahre 1880 um dann im damals preussischen Redingen an der Erzverladestelle Adlergrund zu enden. Der Anschluss in Richtung Diedenhofen wurde erst 1904 nach dem Bau des mächtigen Eisenbahnviaduktes fertiggestellt.

Bereits 1937 wurde der Personenzugverkehr in Richtung Redingen, welches nach der Rückkehr von Elsass-Lothringen zu Frankreich im Jahre 1918 nun Rédange (Moselle) hiess, eingestellt; 1939 verschwanden die Personenzüge zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche. 1948 erfolgte dann auch die Aufgabe der Reisezüge im Fenschthal zwischen Audun-le-Tiche und Fontoy.

Nichts desto trotz fristeten der Bahnhof von Audun-le-Tiche kein Nischendasein. Die Stahlindustrie sorgte für ein hohes Transportvolumen, welches ihm sogar ein Bahnbetriebswerk für die Bekohlung der Dampflokomotiven beschaffte. Und 1962 wurde die Bahn im Fenschthal sogar elektrisch an die Nordost-Achse Frankreichs, welche die Stahlindustrie mit Dunkerque verband, angeschlossen. Bis das luxemburgische und das französische Bahnnetz mit einander verbunden

waren, dauerte es allerdings noch bis ins Jahr 1972. Im Übrigen besaßen auch die ARBED-Werke einen Anschluss über die Terre-Rouge – Hütte an das französische Bahnnetz über den noch bis in die achtziger Jahre regelmässig Güterwagen übergeben wurden, zuletzt noch Ganzzüge mit Hochofenschlacke und Splitter. Doch nach und nach setzte die Stahlkrise der siebziger und achtziger auch den Hüttenwerken auf französischer Seite zu. Nach und nach wurden die Standorte von Audun-le-Tiche und Villerupt geschlossen.

Die Stahlkrise verschont die Strecke nicht

Der Niedergang des Bahnhofes von Audun-le-Tiche begann mit der Stilllegung der Antenne nach Rédange im Jahr 1984. Immer mehr Teile des einst grossen Bahnhofes wurden «neutralisé»; die beiden

Rangierlokomotiven, die im Dreischicht-Betrieb im Einsatz waren, wurden abgezogen, da für die restliche Bedienung der verbliebenen Anschlüsse die Lokomotive des täglichen Güterzuges völlig ausreichte. Diese anfangs noch tägliche Verbindung ab Thionville brachte auch noch oft Kalkwagen aus Dugny-sur-Meuse mit, welche dann nach Esch-Alzette weiterbefördert wurden.

Mitte der achtziger Jahre wird der Bahnbetrieb zwischen Audun-le-Tiche und Fontoy vereinfacht; die Signale werden abgebaut und die Linie wird seitens der SNCF als VUT (Voie unique à trafic restreint) betrieben. Das französische Vorsignal in der Hiehl in der Nähe des Bahnübergangs wird am 27. November 1986 von einem Bauzug der SNCF abgebaut. Auf dem Abschnitt zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche, welches nach luxemburgischen Eisenbahnvorschriften abgewickelt wird, verliert die

Strecke ihren Status als Hauptverkehrsline und wird gemäss den Regeln einer «Courte ligne en impasse» mit Esch als «gare de commande» betrieben. In Punkto Güterverkehr zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche sinkt der Verkehr ständig. Zählte man 1976 noch zwei Zugpaare pro Wochentag, so fiel diese Zahl anfangs der achtziger Jahre auf ein Zugpaar am Nachmittag. Ab Fahrplanwechsel 1985/1986 wurde nur mehr montags, mittwochs und freitags gefahren, dienstags und donnerstags konnte es zu bedarfsmässigen Fahrten kommen. Ab April 1987 werden alle Regelfahrten in Bedarfsfahrten umgewandelt und ab Fahrplanwechsel 1987/1988 verschwinden alle Fahrten zwischen beiden Orten aus den Fahrplanunterlagen der CFL.

Neue Zukunft durch den Personenverkehr?

Der damalige Niedergang im Güterverkehr bedeutete aber nicht, dass sich keine Gedanken über den Fortbestand der Strecke gemacht wurden. Schon damals wälzte sich täg-

lich eine Blechlawine ab Audun-le-Tiche in Richtung Esch-Alzette durch die Strassen des französischen Grenzortes und durch die engen Strassen im luxemburgischen Grenzviertel. Um diesem Problem Herr zu werden kam der Gedanke auf, die bestehende Bahnverbindung, die jetzt ohne Verkehr war, für den Personenverkehr mindestens bis Audun-le-Tiche zu reaktivieren. Auf französischer Seite kam sogar der Wunsch auf, weiter durch das Fenschtal über Fontoy und Hayange bis nach Thionville zu fahren.

Die Idee der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der kurzen internationalen Strecke fand zahlreiche Unterstützer beiderseits der Grenzen. Treibende Kräfte damals waren neben der AÖT (Aktioun Öffentlechen Transport) und den Eisenbahnergewerkschaften auch der damalige Escher Bürgermeister Jos Brebsom sowie die Bürgermeister von Audun-le-Tiche Alain Philippe und Angel Filipetti, Vater der ehemaligen französischen Kulturministerin Aurélie Filipetti.

Die Hartnäckigkeit der Befürworter einer Reaktivierung wurde schlussendlich im Jahre 1992



Hier am Bahnübergang 93 in der rue Barbour soll der neue BHNS seine Trasse verlassen und in Richtung Escher Bahnhof über die normale Straße weiterfahren. Bei den Straßenverhältnissen wird das wohl sicher viel Fingerspitzengefühl des Fahrers verlangen.

belohnt. Nach verschiedenen Anpassungen, die drei restlichen «französischen» Gleise im Bahnhof von Audun-le-Tiche wurden von Gleis 1, entlang dem ein Bahnsteig gebaut worden war, abgetrennt, die Trennstelle in der Oberleitung an der Grenze zwischen SNCF und CFL wurde entfernt und das «Escher Gleis» fortan von Luxemburger Seite aus gespeist, erreichte der erste Personenzug mit den ge-

ladenen Gästen am Nachmittag des 26. Septembers 1992 den Bahnhof von Deutsch-Oth. Leider konnte einer der grossen Befürworter der Wiederaufnahme des Personenzugverkehrs den Tag nicht mehr miterleben. Der Bürgermeister von Audun-le-Tiche, Angel Filipetti, verstarb wenige Tage vorher am 15. September 1992 nach einer Herzoperation. Ab dem 28. September 1992 (an Sonn- und Feiertagen waren keine Fahrten vorgesehen) wurde der Regelbetrieb zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche aufgenommen. Dabei kam der ehemalige Status der «gare communale franco-luxembourgeoise» den Benutzern zugute. Ab dem französischen Bahnhof galten und gelten bis heute die luxemburgischen Tarifbestimmungen und so kann man heute gratis in der 2. Klasse mit der Bahn bis in den Grenzort fahren.

Übrigens gab es zu Beginn für lange Jahre morgens und abends Direktverbindungen zwischen Luxemburg und Audun-le-Tiche, wobei der abendliche Zug ab Luxemburg in Noertzingen getrennt wurde und

somit auch den Benutzern aus dem Kayltal eine direkte Rückfahrmöglichkeit geboten wurde. Eine Möglichkeit, die man nach der Fertigstellung der Neubaustrecke zwischen Bettendorf und Luxemburg wieder ins Auge fassen sollte um die Attraktivität dieser überregionalen Verbindung zu stärken und zu festigen.

Grosse Träume und verpasste Chancen

Der Erfolg der Wiederaufnahme des Personenverkehrs weckte auch die Wünsche nach einer Verlängerung der Bahn durch das Fenschtal in Richtung Hayange und Thionville. Befürworter sahen hier die Möglichkeit zur Schaffung einer dritten Schienenverbindung aus dem französischen Grenzgebiet nach Luxemburg und später die Möglichkeit einer Anbindung an das geplante neue Viertel in Belval.

Eine der Bürgervereinigungen, welche sich für die Eröffnung der Bahnstrecke für den Personenverkehr einsetzten, war die Gruppe AGIRR (Association pour l'aménagement et la gestion des infrastruc-



Die eingleisige Trasse zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche muss, will man eine höhere Taktfrequenz mit einem BHNS anbieten, verbreitert werden. Was da wohl die Umweltschützer sagen werden, wenn die Baumallee in der rue Barbour geopfert werden müsste?



Nein, der französische Triebwagen fährt nicht weiter nach Thionville über Fontoy; auch für ihn endet die Fahrt am Preillbock von Audun-le-Tiche. Lediglich ein Materialengpass der CFL sorgte dafür, dass SNCF – Material mit Luxemburger Personal um die Jahrhundertwende hier zum Einsatz kam.

Fotos: René Birgen

tures dans le respect des ressources) unter der Leitung von Martine Wagner, mit der sich die Aktioun Öffentlechen Transport damals mehrmals traf. In einem Brief seitens der SNCF an den Verein aus dem Jahre 2003 hatte die Direktion der Region Metz-Nancy festgehalten, dass die Bahnverwaltung die Entwicklung des neuen Standortes Esch-Belval im Auge behalte und in diesem Kontext auch eine Wiederbelebung der Strecke im Personenverkehr im Auge behalten werde. Die Kosten für eine Instandsetzung bezifferte die SNCF damals auf etwa 10 Millionen Euro.

Leider stiess die Bitte nach einer Anfrage beim damaligen Transportminister Lucien Lux auf taube Ohren seitens des Ministers, welcher meinte, die CFL würde ja schon mit ihren Zügen bis nach Audun-le-Tiche fahren und was dahinter geschehe, sei im Grunde genommen ein rein französisches Problem, in das er sich nicht einmischen wolle. Lediglich die Tageblatt-Journalisten Francis Wagner und Léo Marx empfingen eine Delegation von AGIRR und AÖT und brachten einen Artikel über die Vorteile einer dritten regionalen

Bahnverbindung zwischen Esch-Alzette und Lothringen.

Einen ersten herben Rückschlag für die Befürworter der Bahn gab es am 17. November 2005. An dem Tag sprach die für die Bahn zuständige Verwaltung RFF (Réseau Ferré de France) die Stilllegung der Strecke mit der Nummer 195000 Fontoy – Audun-le-Tiche zwischen den Kilometern 0,175 und 21,964 aus. Der Grund dazu war nicht nur das fehlende Verkehrsaufkommen, sondern auch die Pläne zum Bau einer Strassenverbindung, der sogenannten «Liaison Micheville», welche nicht nur den Durchgangsverkehr aus Audun-le-Tiche entfernen, sondern auch eine Verbindung an das luxemburgische Autobahnnetz auf der Höhe von Esch-Belval schaffen sollte. Durch das Verschwinden der Strecke würde auf den Bau von zwei Brücken verzichtet werden können. Gegen diese Stilllegung klagten die französische Fahrgastvertretung FNAUT sowie die Vereinigung AGIRR im Jahr 2007 vor dem Strasburger Verwaltungsgericht und errangen einen Erfolg. Unter anderem hielten die Richter in ihrer Urteilsbegrün-

dung fest, dass RFF sich nicht genügend über die zu eventuell erwartenden Verkehre bei der SNCF im Zusammenhang mit dem neuen Areal Esch-Belval erkundigt habe. RFF ging zunächst nicht in Appel gegen das Urteil; die FNAUT und AGIRR setzten sich weiter für den Ausbau der Bahn und gegen den Bau der «Liaison Micheville» ein. In ihren Augen standen ein Invest von 10 Millionen Euro für die Schiene einem Kostenpunkt von 30 Millionen für die Strasse entgegen.

In dieser Zeit entstand auch die Idee, die Bahnstrecke ab Audun-le-Tiche in Richtung Villerupt über die Trasse der ehemaligen Werksbahn, welche die Hütte von Micheville mit dem Bahnhof von Deutsch-Oth verband, wieder herzustellen und im Personenverkehr bis dorthin auf der Schiene zu betreiben. Auch hier blieb es beim Wunschdenken, da man, wie so oft bei Schienenprojekten, nur die Kosten sah und weniger den Nutzen und aus der Bahnverbindung Villerupt – Luxemburg wurde die RGTR - Buslinie 321, welche heute ohne direkte Bedienung des Escher Bahnhofes und Zentrums beide Städte verbindet.

Die Befürworter der Liaison Micheville und des Contournement von Audun-le-Tiche ließen sich jedoch nicht von der Entscheidung der Richter in Strasburg beeindrucken und trieben ihre Straßenbaupläne weiter; die Bahn blieb in ihren Augen stets ein Hindernis, welches es aus der Welt zu schaffen galt. Und so erreichten sie im Jahr 2009 einen Kompromiss, der vollends für ihr Straßenbauprojekt langte. RFF legte nicht mehr die ganze Strecke still, sondern teilte in seiner Entscheidung, «immédiatement exécutoire», wie sie im Bulletin Officiel von RFF über die Sitzung vom 26. November 2009 nachzulesen ist, nur die Aufgabe des etwa drei Kilometer langen Teilstücks zwischen Russange und Audun-le-Tiche, welches für den Straßenbau nötig war, mit.

Wieder gaben sich die Befürworter der Bahn nicht geschlagen und zogen erneut auch gegen diese Teilstilllegung vor Gericht, diesmal jedoch ohne Erfolg. Die «Cour administrative d'Appel» in Nancy wies am 5 Juni 2012 ihre Beschwerde ab; die Bahnanlagen, welche für den Bau der Schnellstraße hinderlich waren, konnten

abgebaut werden und der Realisierung der «Liaison Micheville» ohne zusätzlichen Brückenbau stand nichts mehr im Weg.

Heute steht das Other Viadukt als Mahnmal für eine einseitige Verkehrsplanung in der Landschaft. Die Bahnlinie von Fontoy aus endet in Russange kurz hinter der Rampe, welche die Bahn auf die Brücke leitete; in Audun-le-Tiche führt die Schnellstraße in Richtung Belval hinter dem Bahnhof vorbei und ein Weiterführen der Strecke ist quasi unmöglich, da es gewaltigen Tunnelbauten, welche man für den Straßenverkehr vielleicht noch zu bezahlen bereit wäre, bedarf um weiter in Richtung Villerupt oder Fenschthal zu gelangen.

Nichts gelernt?

Die Bahnverbindung von Esch-Alzette nach Audun-le-Tiche blieb von all den Diskussionen auf französischer Seite unberührt und bietet heute zwischen 5 Uhr morgens und 21 Uhr abends von montags bis freitags einen Halbstundentakt an; an Samstagen wird nur morgens und zwischen 7 und halb 9 und abends ab 18 Uhr gefahren. Sonntags ruht der Verkehr. Rund 700 Fahrgäste sollen die Verbindung durchschnittlich pro Tag nutzen, obwohl es keine Direktverbindungen mehr zwischen Deutsch-Oth und Luxemburg mehr gibt.

Anfang November wurde nun während der Vorstellung des Projektes der neuen Süd-Tram angedacht, die Bahnlinie zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche aufzugeben und die Züge durch einen BHNS, einen Bus à Haut Niveau de Service zu ersetzen, welcher dann teilweise die freigemachte Bahntrasse ab der Rue Barbour benutzen würde. Die Aufgabe der Bahnverbindung, welche in keiner Weise der neuen Schnell-

tram in Richtung Luxemburg im Wege steht, geht, so steht es in einem Interview mit dem Escher Bürgermeister Georges Mischo im Tageblatt vom 13. November 2020 zu lesen, von der Gemeinde Esch aus. Für den früheren Escher Bürgermeister Jos Brebsom muss das doch nach seinem langen Einsatz gemeinsam mit den „Maires“ der französischen Nachbargemeinden zuerst wie ein Schlag ins Gesicht wirken. Sein Wirken hat die Straßen von Esch zwar nicht ganz von den Autos der zahlreichen Pendler befreit, aber doch eine Alternative geboten, welche trotz Umsteigen viele nutzen. Und auch, wenn heute von nur 700 Benutzern am Tag gesprochen wird und man von einer Besetzung von 1,5 Personen pro Auto ausgeht, so sind das trotzdem um die zweihundert Wagen, welche nicht die Straßen verstopfen. Der Wunsch, die Bahn abzuschaffen, geht auch mit dem Wunsch nach der Abschaffung des Bahnübergangs 93 in der Hiehl daher. Hier wird auf den Wunsch der Anwohner hingewiesen und ihnen lange Wartezeiten vor den geschlossenen Schranken suggeriert. Schaut man sich die Sache vor Ort an, so stellt man fest, dass zwischen dem ersten Blinken der roten Ampeln und der Vorbeifahrt eines Zuges nur etwas mehr als eine Minute vergeht, viel weniger Wartezeit als an manchen Verkehrsampeln. Bahnschranken speisen eben die Mär von der Trennung von Ortschaften; in Rümelingen hat der Bahnübergang bereits das Aus für die Schiene in Richtung Öttingen bedeutet; zwischen Ettelbrück und Diekirch dienen sie der Straßenlobby ebenfalls als Argument zur Einstellung der Bahnverbindung und selbst in Düdelingen sucht man nach Möglichkeiten um sich dieser lästigen

Behinderungen des Autoverkehrs zu entledigen. Dass man gefährliche Bahnübergänge versuchen sollte abzuschaffen, steht außer Frage. Dies darf jedoch im 21. Jahrhundert nicht mehr auf Kosten der Schiene gehen frei nach dem Motto „Einfach Bahn weg, dann Bahnübergang weg, also freie Fahrt für freie Bürger“. In den letzten Jahren hat die Schiene überall wieder an Zuspruch gewonnen, weil viele Bürger ihre Vorteile erkannt haben. Sie gilt als besonders umweltfreundliches Transportmittel, zumal wenn sie elektrisch betrieben wird. Sie stellt eine schnelle Verbindung zwischen den Orten und Zentren her; sie kennt keinen Stau und ist, trotz manchmal auftretender Probleme, doch meistens pünktlich und verlässlich. Nicht umsonst fordern immer mehr anerkannte Verkehrsexperten deshalb die Wiederaufnahme und sogar den Wiederaufbau von stillgelegten Bahnstrecken. Und doch wird immer wieder versucht, mit Argumenten aus dem letzten Jahrhundert die Vorteile der Schiene zu minimieren. Sicher traut sich heu-

te kein Politiker mehr zu einer Äußerung, jeder Luxemburger müsste jeden Morgen 5 Franken für die Eisenbahn auf den Nachschicht legen, aber der Hintergedanke ist geblieben. Warum will man sonst dem Wahlvolk vorgaukeln, mit Bussen könnte den öffentlichen Transport genauso gut bewältigen wie auf der Schiene? Schon allein hier strafen die Pläne einer Süd-Tram diese Gedanken Lüge. Wäre das so einfach möglich, hätte Minister Bausch ja einfach nur mehr direkte Busverbindungen ab Esch über die A4 einsetzen können, seien sie per einfachem Bus oder per Gelenk- oder Doppelgelenkbus. Komischerweise setzt der Minister aber hier auf die leichte Schiene, welche genau wie der Bus verschiedene Viertel aus Esch-Alzette mit verschiedenen Vierteln aus der Hauptstadt verbinden kann. A propos BHNS, Bus à Haut Niveau de Service. Mit dieser Bezeichnung wird das Wahlvolk wieder getäuscht, da ihm eine Mogelpackung präsentiert wird. Der BHNS ist nichts anderes als ein Doppelgelenkbus, welcher ganz oder den größten Teil seiner Strecke auf einer eigenen

Trasse fährt. Vom Antrieb her gibt es ihn wohl heute mit konventionellem Dieselmotor, mit Erdgasantrieb oder seit neuestem auch mit Batterien, aber von seinem Konzept her bleibt er ein Straßenfahrzeug mit dem Komfort eines Busses, nicht mehr und nicht weniger. Die Laufeigenschaften eines Schienenfahrzeuges erreicht er jedenfalls nicht, auch wenn er, wie z.B. der Mettys in Metz, auf einer vom übrigen Straßenverkehr abgetrennten glatten Betonfahrbahn verkehrt. Mit diesem BHNS sollen jetzt auch die Grenzgänger in Audun-le-Tiche beglückt werden. Auf den Plänen des neuen Viertels „Rout Lëns“, welche auf RTL sichtbar waren, ist die Bahnstrecke bereits durch eine BHNS-Trasse ersetzt und eine entsprechende Haltestelle eingezeichnet. Hier stellt sich doch zu allererst die Frage warum man hier keine Bahnhalttestelle errichten kann. Der BHNS kommt ja auch nicht direkt zu den Bewohnern und Besuchern des neuen Viertels, diese müssen zu ihm kommen. Und die neue Bustrasse muss ja auch erst einmal die Trasse für den BHNS gebaut werden, d.h. Be-

stehendes und Bewährtes muss zerstört werden um Neues zu schaffen. In diesem Zusammenhang seien auch noch folgende Fragen erlaubt. Wenn der BHNS denn kommen soll, wo soll die breitere Fahrbahn herkommen? Die jetzige Bahntrasse ist eingleisig ausgelegt, sie müsste also verbreitert werden. Opfert man dann die Baumallee in der rue Barbourg? Oder zweigt man Fläche vom Baugrund des neuen Viertels ab? Oder verkehrt der neue Bus, der ja öfter als die Bahn fahren soll, jeweils auf der jetzigen Trasse im abwechselnden Richtungsverkehr? Und wie geht es weiter, nachdem das Gefährt die ehemalige Bahntrasse auf der Höhe des Bahnübergangs verlassen hat? Auch wenn die Other Straße und der Boulevard Kennedyverkehrsberuhigt werden, so wird doch sicherlich bei Abbiegen des BHNS auf die Fahrbahn in Richtung Bahnhof viel Können vom Fahrer verlangt werden. Auf jeden Fall wird der Bus einen Teil seines Zeitgewinnes auf eigener Trasse an dieser Stelle einbüßen und ob die jetzige Fahrzeit von 5 Minuten zwischen Audun-le-Tiche



Ein Kieszug in Richtung Juvisy verlässt den Gleisanschluss der ARBED-Werke im Bahnhof von Audun-le-Tiche. Wohl kaum eine Lokomotive ist enger mit der Blüte der französischen Hüttenindustrie verbunden als diejenige der Baureihe CC 14100, welche hier auf die Abfahrt wartet.



Einer der letzten Güterzüge zwischen Audun-le-Tiche und Esch-Alzette entlang der rue Barbour im März 1987. Die französische Diesellok der Baureihe 63000 hat keine Probleme mit den zwei Wagen am Haken und wird nachher leer nach Audun-le-Tiche zurückfahren.
Foto: René Birgen

und Esch-Alzette gehalten werden können, wird fraglich. Natürlich wird sich im Falle eines Zwischenhaltes im neuen Viertel auch die Fahrzeit der Bahn um ein paar Minuten erhöhen; sie wird aber sicher unter der Fahrzeit des BHNS liegen. Der Süden Luxemburgs dürfte im Übrigen auch zu den wenigen Gegenden zählen, welche auf das Transportmittel BHNS setzen. In der November-Ausgabe der Fachzeitschrift „Der Stadtverkehr“ kann man so nachlesen, dass Straßburg überlegt, seine Linie H, welche als BHNS betrieben wird, mittelfristig in eine Tramlinie umzuwandeln. Ausschlaggebend ist hier auch die Tatsache, dass der Flächenbedarf bei einer solchen Bustrasse größer ist als der einer Tramtrasse und dies bei einer niedrigeren Transportkapazität.

Und auf französischer Seite?

Im „Le Quotidien“ vom 8. November 2020 zeigt sich in einem Interview auch Alain Casoni, conseiller départemental de Meurthe-et-Moselle und Vizepräsident der CCPhVA

(Communauté de Communes du Pays-Haut Val d'Alzette) nicht überzeugt vom Bus à Haut Niveau de Service, mit dem Luxemburg die französische Grenzregion beglücken will. Zu Recht weist er darauf hin, dass die neue Busverbindung, sollte sie denn Wirklichkeit werden, erst 2035 in Betrieb gehen wird und dass bis dahin weiterhin zahlreiche Pendler sich den Weg gehen müssen um entweder mit der Bahn oder ab 2028 mit der Tram ab Foetz nach Luxemburg zu fahren. Auch erinnert er daran, dass es auf französischer Seite kein Weiterkommen für den BHNS gibt, da ja die Schnellstraße hier genauso für eine Bahn- als auch für eine Bustrasse eine Mauer bildet. Der moderne Bus müsste sich also die engen Straßen des französischen Grenzortes mit dem Individualverkehr teilen und verlöre so alle seine Vorteile.

Alain Casoni gibt dazu zu bedenken, dass es seines Wissens noch zu keiner Absprache auf beiden Seiten der Grenze gekommen sei und es seitens der lothringischen Verantwort-

lichen noch zu keinen Gesprächen gekommen sei. Dieses Vorgehen erinnert doch an die vagen Versprechen seitens der französischen Verantwortlichen beim Abbau des Eisenbahnabschnittes Russange – Audun-le-Tiche. Hier hatte man dem Wahlvolk verklickert, eventuell die ehemalige Bahnlinie ab dem Ende des Viaduktes in Russange in Richtung Belval zu orientieren. Zu dumm nur, dass man auch hier vergaß, mit den Luxemburgern über diese Pläne zu reden, denn kein Transportminister, mit dem die Aktioun Öffentlichen Transport eine Unterredung hatte, wusste etwas von der Idee, welche sicher wert wäre studiert zu werden. Vielleicht hätte man dann den Bahnhof von Belval-Universität anders geplant, denn heute würde eine solche Verlängerung im neuerrichteten Parkhaus enden.

So plädiert auch Alain Casoni für eine schienengebundene Lösung und weist auf andere überregionale Verbindungen im Raum Genève hin, wo die französische Nachbarstadt Annemasse von der Schweizer Seite nicht nur von einer neu geschaf-

fenen Tramlinie, sondern auch vom Hauptbahnhof Cornavin mittels eines neu gebauten Eisenbahntunnels seit 2019 mit der klassischen Eisenbahn, dem Leman Express, erreicht werden kann. Übrigens hat man auch in Basel auf die Schiene gesetzt und die neue Verbindung ins französische Saint Louis als Tram und nicht als BHNS gebaut.

Die Bahn erhalten

In einer Zeit, in der viel von Klimawandel geredet wird und den Bürgerinnen und Bürgern nahegelegt wird, doch öfter auf ihr Auto zu verzichten, muss es für sie eine annehmbare Alternative zum Individualverkehr geben.

Und die ist sicher nicht ein größeres Auto, denn das ist der BHNS letztendlich nur. Es ist ein Straßenfahrzeug mit dem gleichen Komfort wie ein gewöhnlicher Bus, bei dem man sich schlussendlich fragt, wo denn der „haut niveau de service“ liegt, außer dass er auf eigener Betonfahrbahn fährt, in die er seine Spurrillen zieht. Interessenten, die sich von einem solchen Betriebsmodell ein Bild

machen wollen, sei ein Besuch beim Mettys in Metz empfohlen.

Die Schiene, sei sie nun klassische Eisenbahn oder Tram, bietet dagegen ein Mehr an Reisekomfort, schnelle Verbindungen und eine größere Transportkapazität. Sie ist die Antwort auf die Transportfragen der Zukunft und genießt trotz mancher Imperfektionen doch den Zuspruch der meisten Reisenden.

Will man also mehr Menschen zum Umsteigen bewegen, muss ihnen ein Transportmittel angeboten werden, welches sie anspricht und sie gerne benutzen. Es muss ihnen bewusst gemacht werden, dass denjenigen, welche sie zum Verzicht auf ihr Auto bringen wollen, bereit sind, sich dies etwas kosten zu lassen. Vor Jahren brachte es der Verkehrsexperte Dr. Hary Hondius, Diplom-Ingenieur von der ETH Zürich und Mitarbeiter der Zeitschrift „Der Stadtverkehr“ in einem Artikel über das BHNS-System auf den Punkt: „Der Unterschied zwischen einem schienenengebundenen Verkehrsmittel und einem BHNS – System liegt schlussendlich auch im Preis, den man für den Reisekomfort der Fahrgäste zahlen möchte.“

Und diejenigen, welche zum Umsteigen bereit sind, sollen doch nicht das Gefühl bekommen, dass für sie das billigste gerade gut genug ist. Ein gutes Projekt, und das ist die Süd-Tram allemal, scheitert oft an einem Detail. Und genauso ist es hier mit der Aufgabe des Schienenverkehrs und der Einführung eines BHNS zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche., denn man kann nicht gleichzeitig im Großen auf die Schiene setzen und sie im Kleinen abschaffen.

Text & Fotos: René Birgen
Sekretär der AÖT und
ehemaliges Mitglied
der exekutive
des Landesverbandes

Sektion GI-MI

Am 22. Oktober fand die dritte Dienstchefssitzung 2020 im MI statt

Am 22. Oktober 2020 trafen sich die Direktion GI zusammen mit den Personalvertretern des MI um verschiedene Themen zu besprechen. Die GI Direktion wurden durch Alain Bombardella, Pascal Poncin, Edith Zenner und Isabelle Molina vertreten. Der Landesverband wurde vertreten durch Manuel Thiry Freddy Schockweiler und Christian Federspil.

Eure Ansprechpartner im Betrieb

Die FNCTTFEL Personalvertreter und Ersatzpersonalvertreter



Manuel Thiry
GSM: 621 501 411



Karim Guettai
GSM: 691 649 988



Freddy Schockweiler
GSM: 621 340 756



Christian Federspil
GSM: 691 517 947



Alain Lesch
GSM: 621 889 691



Carlo Luck
GSM: 621 350 310

Als erstes fand ein kleiner Informationsaustausch statt.

Durch die Überprüfung der Weichen nach den Normen des RGV sind erheblich viele Mängel festgestellt worden. Diese Mängel werden von der Firma Monti in etwa 60 Schichten behoben. Uns wurde mitgeteilt dass dies auf keinen Fall Outsourcing sein soll aber halt die nötigen Effektivität seitens CFL nicht zurzeit nicht zur Verfügung stehen. Die Effektivität würden aber schnellstmöglich erweitert so dass in Zukunft die Behebung der Mängel wieder von Eisenbahnern vorgenommen wird!

Anschliessend wurde der Bericht der letzten Sitzung einstimmig für gut befunden. Danach wurden folgende Punkte besprochen:

1) Les délégués demandent être informés sur la situation actuelle du télétravail. Est-ce que la situation est uniforme pour tout le Service MI. Quelles postes sont autorisés pour le télétravail ? Quelles sont les conditions ? Est-ce qu'on veille

bien au maximum que les agents se rencontrent au strict minimum ? L'avis des délégués est de bien veiller à séparer les équipes et que les mêmes personnes travaillent ensemble et ne se rencontrent pas. Ni la prise de service ni la fin de service devraient être dans un local commun. Selon les possibilités, les agents devraient commencer et terminer leur séance de travail directement sur le chantier. Ceci pour éviter le cas échéant lors d'une infection, un service minimum. Quel est l'avis de la Division Santé au Travail ?

Uns wurde erklärt, dass die aktuellen Bedingungen des Télétravail COVID spezifische Bedingungen

sind. Wenn sich die Lage normalisiert werden die weiteren Bedingungen geklärt. Des Weiteren sollte darauf geachtet werden, die Leute nach bester Möglichkeit zu trennen! Nach Möglichkeit soll Dienstanfang und -ende direkt an den Baustellen stattfinden.

2) Les délégués demandent quand la distribution des fruits sera relancée pour le Service MI ?

Obst sei anzusehen wie ein offenes Buffet im Horesca Bereich. Werden offene Buffets wieder erlaubt, wird auch wieder Obst verteilt werden.

3) Les délégués demandent être informés

sur l'état d'avancement du groupe de travail I.G.15. et son validation ?

Dieser Punkt wird in der DC besprochen. Wir sollen uns am PV dieser orientieren.

4) Les vêtements Elis et les armoires ont été élevés. Les délégués demandent être informés du délai de la mise en place des nouveaux armoires et vêtements

Die Dienste der Firma Elis waren nicht zufriedenstellend, deshalb wurde der Vertrag gekündigt und die Schranke entfernt. Die Abteilung „Achats“ kümmert sich um 3 weitere Angebote. Die Prozedur eines neuen Anbieters wird in die Ariba

Datenbank eingetragen. Ist dies erfolgt so werden die neuen Schränke geliefert. Die Kleider sind in der Testphase. Die Tests des ersten Anbieters seien abgeschlossen. Anbieter 2 und 3 wird über die nächsten 2 Monate getestet. Es werden in Zukunft wahrscheinlich mehrere Firmen sich um das Waschen und um den Transport kümmern.

5) Les délégués demandent être informés sur l'état d'avancement du bâtiment pour l'équipe de la brigade à Kleinbettingen.

Momentan ist der Standort der Brigade in Mamer. Der Standort hat sich als ideal erwiesen. Der Distriktchef soll die Pläne der neuen Räumlichkeiten begutachten. Nach anschließender Zusage durch den Chef der Service MI werden die Pläne zur Umsetzung an die Abteilung II weitergegeben.

Bis zum Anfang der Bauarbeiten seien 2 Jahre als normal anzusehen versicherte uns der Chef de Service MI. Werden in dieser Zeit aber Mängel an den bestehenden Containern festgestellt so sollen diese gemeldet werden. Im bestehenden Vertrag ist vorgesehen Mängel sofort zu beheben. Sollten hierbei Probleme auftreten werden wir als Personalvertreter uns natürlich für eine direkte Umsetzung einsetzen.

Die nächste Sitzung wurde auf den 10 Dezember 2020 festgelegt.

Les délégués du personnel du Service MI du FNCTTFEL-Landesverband

Délégation centrale

Bericht der Zentraldelegation vom 22. Oktober 2020

Evolution des effectifs:

Am Anfang der Sitzung wollten die Delegierten über die vierteljährlichen Zahlen sowie der Art der Abgänge nach Karriere und Abteilung (Pensionierungen, Rücktritte, Entlassungen) und die Anzahl der Einstellungen nach Karriere und Abteilung informiert werden.

Dieser Tagesordnungspunkt wurde einvernehmlich auf die nächste Sitzung der eingeschränkten zentralen Delegation übertragen. Der Personaldirektor hat bereits mitgeteilt, dass das im Budget festgelegte Ziel für das Einstellungsvolumen mehr oder weniger erreicht wird, da derzeit 80% des Einstellungsvolumens bereits erreicht wurden.



Télétravail:

In einem weiteren Punkt bittet die Delegation um die offizielle Vorlage dieser neuen allgemeinen Anweisung zur Genehmigung der Telearbeit (télétravail). In diesem Zusammenhang wird die IG39 vorgestellt, welche in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften erstellt wurde und dessen Inkrafttreten für den 1. Januar 2021 geplant ist. Jede Dienststelle muss eine Liste von Posten erstellen, die mit den Vorschriften für Telearbeit vereinbar sind. Es wurden ebenfalls bereits Schulungen für das Personal, welches von der Erstellung der Liste solcher Posten betroffen ist, organisiert. Daher sind auch Schulungen für Agenten geplant, die wahrscheinlich Telearbeit leisten, für Aufsichtspersonal von Telearbei-

tern sowie für Agenten, die bereits in Form von Telearbeit arbeiten (Microsoft 365-Planer). Die Delegierten forderten Informationen zur Deckung von Unfällen durch die Unfallversicherung (AAA) an, die im Zusammenhang mit Telearbeit auftreten können. In diesem Zusammenhang wird festgelegt, dass die AAA Unfälle abdeckt, die während der Telearbeit auftreten und mit der Arbeit zusammenhängen. Der Arbeitgeber muss jedoch nachweisen können, dass der betreffende Agent zum Zeitpunkt des Unfalls Telearbeit geleistet hat. Die Delegierten schlagen daher eine Veröffentlichung eines Vermerks in Form einer "Note" vor, welche Informationen zu Unfällen, gedeckt durch

die AAA, im Rahmen der Telearbeit enthält. Die Delegierten stimmen dem vorgeschlagenen Text der IG39 grundsätzlich zu. Den Delegierten wurde der Tätigkeitsbericht der Abteilung für Arbeitsmedizin vorgelegt.

Zeitsparkonto:

In einem weiteren Punkt auf der Tagesordnung fordert die Delegation erste Informationen zum Zeitsparkonto und dessen Fortschritt. Das CET-Projekt (compte épargne-temps) wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt bereits dem Verwaltungsrat vorgestellt, um diesen über die Grundidee des Projekts sowie über alle Einzelheiten zu informieren, die zu klären sind

wie die Lohnstunde (heure de paie) oder Arztbesuche während den Arbeitsstunden.

Eine Einigung über dieses Projekt wird einige Zeit in Anspruch nehmen, da es noch vieles zu klären gilt und es das Ziel des Projekts ist, sowohl den Mitarbeitern als auch der Eisenbahngesellschaft, sprich dem Arbeitgeber, Vorteile zu bringen.

Sobald der Verwaltungsrat sein Einverständnis zu den Grundprinzipien gegeben hat, wird das Projekt den Gewerkschaften vorgestellt.

Abschließend werfen die Delegierten noch das Problem der Rückstände der freien Tage für bestimmte Kategorien von Mitarbeitern auf und dies auf Bezug zu den maximalen Stunden, welche auf dem

Zeitsparkonto verbucht werden können.

Jahresbericht der Arbeitsmedizinerin:

In ihrem Bericht weist die Arbeitsmedizinerin darauf hin, dass die endgültige Arbeitsunfähigkeit (inaptitude professionnelle) abnimmt, und sollten sie ausgesprochen werden, dann meistens in Bezug auf Schichtarbeit, aus psychologischer Sicht oder durch Gelenkschmerzen.

Eine weitere grosse Herausforderung in nächster Zukunft wird der Konsum von Cannabis für die Arbeitsmedizin darstellen. Hier muss den Leuten verdeutlicht werden, dass dieser Konsum im Rahmen der luxemburgischen Gesetzgebung legalisiert

wurde, jedoch dass regelmäßiger Konsum nicht gestattet ist und vom Arbeitgeber nicht als legal angesehen wird. Hier soll in naher Zukunft eine Aufklärungskampagne für die Mitarbeiter stattfinden. Abschließend wollten die Delegierten noch wissen, ob eine medikamentöse Behandlung eines Mitarbeiters über einen längeren Zeitraum hinweg, der Arbeitsmedizin mitgeteilt werden muss. Hierauf wurde geantwortet, dass nicht alle Medikamente eine Arbeitsunfähigkeit herbeiführen, jedoch der Vorgesetzte über eine solche Behandlung in Kenntnis gesetzt werden soll, da dies einem guten Informationsfluss zwischen Mitarbeiter und Vorgesetzten dienlich ist.

Jahresbericht der Psychologin:

Nach der Vorstellung des Tätigkeitsberichtes der Arbeitsmedizinerin war

die Leiterin der Psychologie an der Reihe.

In Bezug auf der von der Karriere durchgeführten rekrutierungspsychologischen Bewertungen stellten die Delegierten die Frage, woher die großen Divergenzen dieser Rate zwischen Karriere D einerseits und Karriere I, A und M andererseits herrühren. Es wurde uns in diesem Fall mitgeteilt, dass die Abteilung Psychologie auf Anfrage interveniert und daher keinen Einfluss auf die genannten Raten hat und es wurde darauf hingewiesen, dass immer mehr leitende Angestellte (cadre dirigeant) zur psychologischen Beratung kommen.

Des Weiteren wollten die Delegierten wissen, was sie einem Beamten raten sollen, der sich über geistige Überlastung beschwert. In diesem Zusammenhang besteht die Psychologin darauf, dass es wichtig ist, einen Spezialisten zu konsultieren,

da dies in der Präventionsphase eines Burnouts der Fall ist. Vor allem darf der Betroffene nicht allein gelassen werden. Dabei wird von Fall zu Fall festgestellt, welche Gründe zum Zusammenbruch des betreffenden Agenten führen. Die Hauptgründe für die Konsultation sind derzeit psychische Fragilität, Eheprobleme und familiäre Probleme. Oft besteht ein Zusammenhang zwischen Stress am Arbeitsplatz und familiärem Stress, der zu Depressionen führen kann.

Urlaubstage 2020:

Die Delegation möchte in Bezug auf die Liquidation des Erholungsurlaubs 2020 informiert werden. Es wird daran erinnert, dass drei aufeinanderfolgende Notizen veröffentlicht wurden, um die Agenten zu ermutigen, ihren Urlaub für das Jahr 2020 zu nehmen, und gleichzeitig darauf zu be-

stehen, dass maximal 5 Urlaubstage auf das Jahr 2021 übertragen werden können spätestens bis zum 31. März 2021 aufgebraucht sein müssen. Überschüssige Urlaubstage, die nicht bis zum 31. Dezember 2020 in Anspruch genommen werden konnten, werden grundsätzlich annulliert, es sei denn, die nicht Inanspruchnahme der Urlaubstage sei durch einen nachgewiesenen Dienstbedarf gerechtfertigt. Der Direktor für Personal weist auf den wichtigen finanziellen Aspekt der Verzögerung der Urlaubstage hin, die sich im Laufe der Zeit angesammelt haben und sich am 31. Dezember 2019 auf 32 Millionen Euro beliefen und im Juni 2020 auf 41 Millionen Euro anstiegen. Im Oktober 2020 gingen die finanziellen Auswirkungen auf 36,8 Millionen Euro zurück. Ziel ist es, das Jahr 2020 abschließen zu können, ohne die

finanziellen Auswirkungen des nicht beanspruchten Urlaubstage im Vergleich zum 31. Dezember 2019 zu erhöhen.

Der Generaldirektor besteht auf dem ursprünglichen Grund für den Urlaub, der darin besteht, den Mitarbeitern die Möglichkeit zu geben, sich auszuruhen. Dieser Rest ist umso notwendiger angesichts der stressigen und komplizierten Situation, der alle Mitarbeiter im Jahr 2020 aufgrund der Pandemie ausgesetzt waren.

Die Delegierten beklagen, dass weder ihr erster Vorschlag, die uneingeschränkte Verschiebung des Urlaubs 2020 bis zum 31. März 2021 Zuspruch fand, noch ihr zweiter Vorschlag, den im Dezember 2020 beginnenden Urlaub, welcher sich bis in den Monat Januar 2021 hinziehen würde, als vollständigen Urlaub von 10 auf einander folgenden Tagen im Jahr 2020 zu betrachten und zuzulassen.



Der Personaldirektor stellt klar, dass die Personalabteilung (Service RH) den am Jahresende nicht in Anspruch genommenen Urlaub genau überwacht, um die Verschiebung von Urlaubstagen über die 5 genehmigten Tage hinaus nur dann zu ermöglichen, wenn der restliche Urlaub durch einen nachgewiesenen Servicebedarf nicht einfordert werden konnte. Eine faire Behandlung aller CFL-Mitarbeiter muss in diesem Sinne gewährleistet sein.

Die Gewerkschaften stimmen nicht unbedingt mit der Vorgehensweise der Generaldirektion überein. Vielen Mitarbeitern wurde seit letzten September der Urlaub verwehrt, aber nicht unbedingt schriftlich, sondern nur mündlich. Vorläufig wurde zwischen den Sozialpartnern vereinbart, im Laufe des Monats Dezember noch-

mals Bilanz über die nicht beanspruchten Urlaubstage zu ziehen und dann diesen Punkt nochmals zu diskutieren.

Bereitschaftsdienst:

Die Delegierten möchten über den Fortschritt in den verschiedenen Arbeitsgruppen informiert werden, die sich mit dem Problem des Bereitschaftsdienstes bei den CFL befassen.

Die Bestandsaufnahme der verschiedenen Arten von Bereitschaftsdienst in den einzelnen Dienststellen wurde durchgeführt und es wurde festgestellt, dass große Unterschiede zwischen den verschiedenen Bereitschaftsdiensten gibt, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass bei einigen Diensten die Interventionen während des Bereitschaftsdienstes häufig sind, während bei

anderen Diensten die Interventionen sehr gering sind und es somit diesen Mitarbeitern ermöglichen Ausgleichsurlaubstage zu sammeln.

Ziel soll es hier werden, die Ausgleichsurlaubstage zu reduzieren und die finanzielle Entschädigung der Mitarbeiter für Bereitschaftsdienst zu erhöhen um somit ein einheitliches System zu schaffen, das die arbeitsrechtlichen Bestimmungen über maximale Arbeitszeiten und minimale Ruhezeiten fair und respektvoll einhält.

Die Delegierten fordern, dass im zu erstellenden Text eine maximale Anzahl von täglichen Arbeitsstunden beibehalten wird. Darüber hinaus unterstützen sie die Idee, dass die im Rahmen des Bereitschaftsdienstes geleisteten Stunden in die tägliche Arbeitszeit mit einbezogen werden.

Die Delegierten äußerten die Idee, die Möglichkeit vorzusehen, Verstärkung an Personal für stark beanspruchte Bereitschaftsdienste vorzusehen.

Änderungen des Abschlusspraktikumsprogramms (fin de stage) für den „inspecteur Ex“: Endgültige Genehmigung der Änderungen am Programm für die Abteilung „inspecteur Ex“, Spezialität „Service du Mouvement et Direction des Gares“:

Der Leiter der Abteilung für Infrastrukturbetrieb übermittelt der Abteilung „Cellule Réglementation et Formation administrative“ schriftlich die Information, dass nach der positiven Stellungnahme der Zentraldelegation (délégation centrale) die

Änderung des Abschlusspraktikumsprogramms (fin de stage) für die Prüfungsphase im April 2022 (Kandidaten, die am 1. Juni 2020 eingestellt wurden) vorgesehen ist.

Die Delegierten stimmten der vorgeschlagenen Programmänderung zu.

Entwurfsnotiz Nr. 01/2020 EI / RH-L11 - Zuordnung von Dienstouren (tour de service) und Regionenwechsel:

Da diese Entwurfsnotiz, während des letzten Treffens der EI-Delegation, nicht gebilligt wurde, möchte die Zentraldelegation den Dienstleiter in Bezug auf die Grundsätze der internen Mobilität in eine Sitzung bitten um somit Genaueres zu erfahren.

Der Leiter der Abteilung für Infrastrukturbetrieb



Foto: Thinkstock

übermittelte schriftlich die Information an die „Cellule Réglementation et Formation administrative“, dass der oben genannte Entwurf der Notiz von der EI / HR-Abteilung erstellt wurde, um in Zukunft neue Anwendungsarten einzuführen, um die Zuteilung von freien Dienstreisen sowie den internen Regionenwechsel aus persönlichen Gründen weiterhin zu ermöglichen. Dies jedoch unter Berücksichtigung, den Verlust unproduktiver Tage aufgrund von Schulungszwecken nach Regionenwechsel, so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Delegierten kritisieren die im Entwurf enthaltenen Fristen, um eine Kandidatur für eine freie Dienstreise einreichen zu können. Nach Ansicht der Delegierten wäre eine Verzögerung von 5 Jahren akzeptabel.

Die Delegierten bedauern ausdrücklich die Abwesenheit des Dienstleiters, wenn eine mündliche Erläuterung oder sogar eine Diskussion zu diesem Thema erforderlich gewesen wäre. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass der betreffende Leiter des Dienstes nicht zur Sitzung der zentralen Delegation eingeladen wurde. Die Delegierten bestehen auf einer offiziellen Ausschreibung der Dienstreisen.

Die Delegierten betonten, sie hätten das vorgeschlagene Projekt unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht genehmigt. Der Personaldirektor zeigt sich überrascht, dass das Problem weiterhin bestehe, während Gespräche geführt würden, um die Attraktivität des betreffenden Berufs zu erhöhen: die Verwendung offizieller Aufrufe für Kandidaten, freie Stellen zu besetzen wurde beibehalten und das System des Betriebs an sich als veraltet gilt. Er ist der Ansicht, dass dieses Thema auf lokaler Ebene während eines Delegiertentreffens (EI-Dele-



Foto: Thinkstock

gation) mit dem zuständigen Dienstleiter behandelt werden sollte, und schlägt vor, die Leiter des Infrastrukturbetriebsdienstes zu diesem Thema erneut zu kontaktieren.

Einrichtung von Aufsichtsbeamten an den verschiedenen Bahnhöfen des CFL-Netzwerks:

Der Leiter der Abteilung für Infrastrukturbetrieb hat der Abteilung „Cellule Réglementation et Formation administrative“ schriftlich mitgeteilt, dass die Abteilung für Infrastrukturbetrieb nach erfolgreichem Praktikumsabschluss die Beamten einteilen wird. Freie Stellen, die sich aus dem Ausscheiden von fest angestellten Mitarbeitern ergeben, werden derzeit von Bewerbern besetzt, die nach Veröffentlichung

einer internen Bekanntmachung, in der eine freie Stelle angekündigt wird, einen Antrag gestellt haben. Die in der Klassifizierungstabelle eingegebene Reihenfolge entspricht der Betriebszugehörigkeit bei der CFL.

Ab dem Inkrafttreten der Entwurfsnotiz 01/2020 EI/RH können freie Stellen nur von Beamten aus der M-Laufbahn besetzt werden. Es wurde jedoch vereinbart, dass die Beamten aus der I-Laufbahn, die derzeit eine Aufsichtsposition innehaben, den Beamten aus der M-Laufbahn gleich behandelt werden bei Bewerbungen für eine freie Stelle.

DIVERS

Prêt de main d'œuvre:

Die CFL benötigen die positive Stellungnahme der Zentraldelegation und der Frachtdelegation

für die Legalisierung von CFL-Agenten, die ihre Arbeit mit CFL-Cargo und CFL-Technics nach dem 31. Dezember 2020 in Form eines „prêt de main d'oeuvre“ fortsetzen sollen.

- Covid19:

Der Personaldirektor die aktuelle Situation im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie vor. Die Krisenabteilung trifft sich regelmäßig, um die Situation und die anwendbaren Maßnahmen innerhalb der CFL ständig zu überprüfen.

Er weist darauf hin, dass sich die Politik innerhalb des Unternehmens ausgezahlt hat, da der Prozentsatz der Infizierten weit unter dem Durchschnitt der Infizierten in der luxemburgischen Bevölkerung liegt. Angesichts des beträchtlichen Anstiegs der Zahl der Personen, die

in der luxemburgischen Bevölkerung positiv auf das Virus getestet wurden, wird eine Erinnerungsmittteilung herausgegeben, in der dargelegt wird, wie wichtig es ist, Hygienemaßnahmen nicht nur auf beruflicher, sondern auch auf privater Ebene einzuhalten. Dienstreisen werden auf ein striktes Minimum reduziert und müssen von der Geschäftsleitung validiert werden, die Nutzung von Telearbeit wird gefördert und die Schulung wird so weit wie möglich digitalisiert. Es wird angegeben, dass CFL-Agenten, die positiv auf das Virus getestet wurden, aufgefordert werden, sich systematisch an die Abteilung für Arbeitsmedizin zu wenden.

Gaby Birtz
DC-Delegierte

Covid-19

Leben mit dem Virus, die Rechte der Arbeitnehmer verteidigen!

Liebe Mitglieder/innen, In schweren Zeiten ist es wichtig eine starke Gewerkschaft an seiner Seite zu haben. Dies war und ist einer der Hauptgründe des Zusammenschlusses des Sektors öffentlicher Dienst des Landesverbandes und des OGBL. Gemeinsam sind wir stark und können Ihre Interessen optimal vertreten.

Dabei gilt es unsere Kräfte zu bündeln, und bestehende Differenzen zwischen Arbeiter und Beamten zu überwinden und mit einer Stimme, der Stimme des gesamten öffentlichen Sektors (OGBL-Landesverband) unsere Forderungen an Regierung und Patronat vor zu tragen.

Die COVID-19 Krise darf nicht zur Unterwanderung der Arbeitnehmerrechte führen.

Trotz Virus steht das öffentliche Leben nicht still, und es sind besonders die Arbeitnehmer des öffentlichen Sektors die an vorderster Front stehen. Das Reinigungspersonal, die Staats- und Gemeindearbeiter die tagtäglich für Hygiene, Sicherheit und Unterhalt der Infrastrukturen sorgen. Die Busfahrer welche den öffentlichen Transport aufrecht erhalten. Die Gemeinde und Staatsbeamten welche für die alltäglichen Besorgungen der Bürger/innen zuständig sind. Und vor allem das Pflegepersonal in den Krankenhäusern die mittlerweile an der Grenze der Belastbarkeit

angekommen sind. Polizei und Feuerwehr die für Sicherheit und Einhalten der gesetzlichen Regeln sorgen. Und ohne Post keine Post.

Jedoch müssen wir immer wieder feststellen dass Krisen dazu genutzt werden Arbeitnehmerrechte zu beschneiden, Entlassungen zu tätigen und neue ungünstigere Einstellungskriterien ein zu führen. So geplant bei den städtischen Busbetrieben des AVL und es TICE.

Applaus allein genügt nicht!

Anerkennung der geleisteten Arbeit durch mehr Lohn, durch eine Aufwertung der Laufbahn, durch konsequente Neueinstellungen und eine fachgerechte Ausbildung sind die Basis erfolgreicher Arbeit im Interesse des Allgemeinwohles. Qualitativ hochwertige Arbeitsplätze anstelle von Billiglohnstellen sind angesagt.

Informiere dich bei deiner Gewerkschaft

Mit der ersten Ausgabe des SÖD Aktuell wollen wir Sie, liebe Mitglieder/innen umfassend informieren über den Sektor öffentlicher Dienst. Anregungen, Kritik, eigene Beiträge sind stets willkommen. Falls Sie noch nicht Mitglied unserer Gewerkschaft sind würden wir uns über das Ausfüllen eines Aufnahmescheines sehr freuen!

Zusammen sind wir stark, und bleiben Sie gesund!

Fernand Schiltz
Vizepräsident
OGBL-Landesverband SÖD



Fotos: AdobeStock



Gedanken zur Integration des Verkehrsverbundes in das Transportministerium

Die wichtige Rolle des Verkehrsverbundes

Vorab möchte ich mich bei dem Luxemburger Verkehrsverbund bedanken für die gute Zusammenarbeit auf Gemeindeebene. Viele zukunftsweisende, nachhaltige Projekte konnten mit Hilfe des fachlich kompetenten Teams des Verkehrsverbundes in vielen Luxemburger Gemeinden realisiert werden. Beispielhaft sind die europäische Mobilitätswochen (mit Beteiligung von 43 Gemeinden), die Aktion „Tour du Duerf“, der „plan de mobilité entreprises“...

In diesem Zusammenhang vermisse ich die Stimme des Syvicol als gewusst war dass die aktuelle Struktur des Verkehrsverbundes aufgelöst werden soll.

Aber nicht nur die gute Zusammenarbeit mit den Luxemburger Gemeinden sei hervorgehoben, sondern auch der innovative Charakter des Verkehrsverbundes mit Projekten wie den M-Boxen, Apps zur schnelleren Information betreffend Buslinien und Busfahrzeiten. Hinzu kommt die alltägliche Informationspolitik in Form der Mobilitätszentrale oder via die sozialen Netzwerke und Medien. Das Personal des Verkehrsverbundes mit an deren Spitze Direktor Gilles Dostert war immer stolz auf ihre gute Teamarbeit mit der Sie viele nachhaltige Initiativen umsetzten.

Übernahme des Personals

Gewusst ist, daß das gesamte Personal von der staatlichen Verwaltung übernommen wird und in



Foto: Pitt Becker

die Laufbahn des Staatsangestellten (employé de l'État) integriert wird, dies mit Berücksichtigung der aktuellen Laufbahnen ohne finanzielle Verluste. Dieses Zugeständnis seitens des verantwortlichen Ministeriums ist begrüßenswert!

Bis dato nicht geklärt ist die neue Struktur und die neuen Aufgabenbereiche des Personals. Einige Mitarbeiter wurden bereits abgezogen und in verschiedene Dienst-

stellen des Ministeriums eingegliedert. Ein Organigramm und eine Jobbeschreibung sind dringend gefordert. Unsicherheit und Gerüchte untergraben die Arbeitsmoral.

Noch viele Fragen bleiben offen

In seiner Analyse des zur Integration notwendigen Gesetzesprojektes bemängelt der Staatsrat vor allem die ungeklärte finanzielle Situation der

Übernahme. Desweiteren hegt der Staatsrat juristische Bedenken Zwecks der genauen Definition und den Missionen des Personals in der neuen Struktur.

Im Interesse der Arbeitnehmer/innen

Es wäre im Interesse aller Arbeitnehmer klare Positionen zu beziehen, eine schnelle objektive Eingliederung zu tätigen unter Berücksichtigung

der berufsspezifischen Aspekte der einzelnen Arbeitnehmer/innen. Der OGBL-Landesverband wird seine Delegierten auf diesem Wege begleiten und Ihnen beratend zur Seite stehen. Besonders in diesen schweren Zeiten sind Transparenz, Dialog und Kommunikation wichtiger denn je!

*Fernand Schiltz,
Vizepräsident
Sektor öffentlicher Dienst
OGBL-Landesverband*

TICE

Keine weiteren Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen

Mit der Präsentation Ende Oktober des Projektes eines „schnellen Tram“ der Esch-Belval mit unserer Hauptstadt verbunden wird, beginnt nun eine neue Phase des Schienen gebundenen Öffentlichen Personen Nahverkehrs in Luxemburg.

Diese Trambahn wird wohl ein bestimmender Faktor der zukünftigen Verkehrspolitik im Süden werden und die Aussicht eines weiteren Ausbaus auf weitere Gemeinden im Ballungsraum des Kantons-Esch ist offensichtlich. Wir werden in einer kommenden Nummer auf dieses Projekt und seine Konsequenzen eingehen. Trotz der Vorverlegung des Baubeginns, anscheinend nun auf 2026, wird die Inbetriebnahme der Hauptlinie doch noch Jahre auf sich warten lassen und der öffentliche Transport wird vorerst noch für geraume Zeit von TICE und CFL getragen werden.

Der „erleichterte Dienst“ für dienstältere Kollegen muss erhalten bleiben

Die weitere Belastung der als „erleichterte Dienste“ vorgesehenen Schülertour Kategorie geht schrittweise weiter. Bei jeder Veränderung kommen einige Linienfahrten hinzu und die allgemeine Amplitude der Dienstzeit wird ausgedehnt.

Die Bedeutung eines erleichterten Dienstes für ältere Kollegen, wurde vom Landesverband und seiner



Betriebssektion seit Jahrzehnten hervorgehoben und immer wieder aktiv verteidigt.

Die bisherige Methode um die neuen Busfahrer am Anfang ihrer Karriere stärker zu belasten (Wechselschichtplan Früh/Tages/Spät-Schichten sowie Nachtfahrten, öftere Überstunden, usw.) um dann kontinuierlich Erleichterungen im Laufe der Jahre zu ermöglichen, stimmt letztendlich nicht mehr wenn die Erleichterungen am Ende der Karriere kontinuierlich abgebaut werden. Junge Fahrer/innen werden körperlich und seelisch durch die Schichtarbeit verbraucht

und benötigen nach 20 oder 25 jähriger Schichtarbeit rund um die Uhr im Liniendienst, dringend erleichterte Arbeitsbedingungen. Dies ist kein sozialer Luxus sondern eine Notwendigkeit weil sonst Berufserkrankungen und Verschleiß unausweichlich werden.

Im Namen der Vernunft fordern wir die Reduzierung der normalen Schichten im Liniendienst mit Dienstunterbrechung auf ein absolutes Minimum. Die „erleichterten Dienste“ der Schülertouren sollen prinzipiell nur Schülerfahrten ausführen, wobei der Rücktransport von

Schülern nach Schulschluss (17.00 Uhr), eine natürlich Begrenzung der Dienstzeit für diese Fahrer Kategorie darstellen soll.

Die Personalvertretung muss sich in diesem Punkt konsequent bleiben und notfalls ein Avis négatif abgeben. Es geht ja hier nicht um einzelne Rückfahrten die eine Leerfahrt erübrigen und eine Ausnahme bleiben müssen, sondern um einen Prozess wo alle 12 Monate die Verschiebung der Zahl der Linienfahrten auf die erleichterten Dienste grösser wird.

Voraussetzung ist einzig ein genügendes Fahrereffektiv um die Schichten

akzeptabel zu gestalten. Der Erhalt und die Verteidigung der Arbeitsbedingungen der „erleichterten Dienste“ ist beim TICE eine Errungenschaft die gewerkschaftlich verteidigt werden muss. Letztendlich profitieren alle Funktionäre davon.

Das Tauziehen um eine korrekte Fahrerbedarfsberechnung

Als eine „never ending Story“ erscheint der Kampf um ein Fahrereffektiv das den realen Bedürfnissen des Fahrdienstes

entspricht. Dazu gehören natürlich die Berücksichtigung des *congé légal*, des *congé parental*, des aktuellen Krankenstand und alle sogenannten Nebenleistungen die von Fahrern ausgeübt werden müssen, wie z.B. das Ersetzen von Ausfällen in der Leitzentrale usw.

Die bisherigen Bemühungen um genaue aktuelle Zahlen und Fakten dazu vom Betrieb zu bekommen sind mager. Einige unvollständige Angaben vom Februar 2019, ergaben schon einen Mangel von 6 Fahrern. In der Realität sind wohl erheblich mehr. Nicht umsonst wurde die Reservation von jährlich 5 Urlaubswochen nun auch 4 Wochen reduziert, die restliche Urlaubsvergabe

soll nun nach den „Möglichkeiten“ erfolgen die jeweils intern veröffentlicht werden.

In der Praxis ist ein permanenter Fahrermangel beim TICE unübersehbar. Es gibt unzählige Rückrufe aus den Ruhetagen, also einen permanenten Bedarf an Überstunden und auch einzelne Urlaubstage können derweil nicht vergeben werden. Sogar die gesetzlichen Ansprüche auf Freistellungen (*congé syndical*) für aktive Gewerkschafter werden oft verweigert. Fazit; es fehlt massiv an Fahrern.

Nun hat das Komitee im Sommer die Schaffung von 50 Fahrerposten beantragt, davon ist bisher allerdings noch nichts zu sehen oder zu spüren.

Alleine diese Zahl belegt wohl zur Genüge den Bedarf des Fahrdienstes. Allerdings soll aufgrund von Umleitungen wegen bevorstehender Dauerbaustellen ein Umbau der Streckenführung notwendig werden der eine unbestimmte Zahl an weiteren Fahrern benötigt.

Wohin treibt die Werkstatt? Aus Funktionärsposten werden Employés communaux

Der Beschluss des Büros nun in der TICE Werkstatt 5 Funktionärsposten in der Handwerkerkarriere durch Handwerker im Statut des „Employé com-

munal“ zu ersetzen ist an sich schon ein starkes Stück. Begründet wurde dies damit dass keine Handwerker mit bestandenen Aufnahmeexamen ihre Kandidatur gestellt hätten.

Bisher war es so, dass eine Postenausschreibung beim TICE immer vor dem Termin des Exams erfolgte und die Kandidaten sich dann vorbereitet, einige Wochen später diesem Einstellungsexamen stellen konnten. Aus der Gruppe der Kandidaten die dieses Examen erfolgreich bestanden, nominierte das Büro dann provisorisch die Funktionäre für die Stage Zeit. Jetzt wurde ganz einfach ein bestandenes Examen bei der Bewerbung eingefordert und

da niemand es vorlegen konnte, wurden kurzerhand die Funktionärsposten in *Employé communal* Karrieren umgewandelt, für die kein Einstellungsexamen erfordert ist.

Die Personalvertretung wurde darüber nicht informiert und kurzerhand vor vollendete Tatsachen gestellt und hat darum auch bis heute kein „Avis“ dazu erteilt. Dieses Vorgehen ist illegal und kann beim Innenministerium und notfalls auch beim Verwaltungsgericht angefochten werden.

So einfach wird nun also unter dem neuen Präsidenten der Personalvertretung aus den Reihen der FGFC, Funktionärsposten beseitigt! Zumindest hätte das Recht der *Employés communaux* Handwerker auf eine Teilnahme an kommenden Funktionärsexamen und ihr Wechsel ins Funktionärsstatut ausgehandelt und festgeschrieben werden müssen.

Fahrer werden beim TICE auch ohne Einstellungsexamen im CDD Statut eingestellt und holen ihr Examen dann nach. Jetzt hat die Betriebsleitung, ohne Reaktion des P.V. Präsidenten, im Handumdrehen vollendete Tatsachen geschaffen. Nun wird es mit „5 *Employé Handwerker*“ bald eine ganz neue Kategorie in der TICE Werkstatt geben, die rechtlich und finanziell eindeutig schlechter gestellt ist. Bei Konflikten stehen sie nicht mehr unter dem Schutz des Funktionärsstatuts. Derzeit kümmert das noch kaum jemanden, aber wenn diese Art von Statuswechsel erst einreißt dann wird sie bald auch auf andere Kategorien angewandt werden. Es ist also noch Zeit dass die Personalvertretung den TICE Präsidenten mit der rechtlichen Lage konfrontiert und dieses Vorgehen rückgängig macht.



Foto: Pitt Becker

Sertic Alain

Bericht der AVL-Betriebsdelegation vom 21. Oktober 2020

Am 21. Oktober 2020 trafen sich die AVL Delegierten mit der AVL-Direktion. Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung.

Personal:

Da man keine Einigung mit der Direktion findet wie die Aufstockung in der Reserve aufgelistet wird, soll dieser Punkt nun mit in den GTAP genommen werden, so dass man dort nach einer Lösung suchen soll. Zum Punkt „Patron de Stage“ wurde festgehalten, dass dieser Posten nur noch die Ausbilder tätigen dürfen, da dies jetzt reglementiert ist und die Ausbilder die neuen Fahrer wohl am besten kennenlernen, da sie die neuen Fahrer über den ganzen Zeitraum der Ausbildung begleiten. Zur Nachfrage betreffend die Besetzungszeiten des Urlaubsbüros wurde uns mitgeteilt, dass dieser in der Regel im 2-Schichtensystem besetzt ist - zwischen 5.30 und 19.00 Uhr. Dies sei aber in letzter Zeit nicht möglich gewesen, da es zu verschiedenen längeren Krankmeldungen kam.

Fahrplanung:

Da es öfters vorkommt, dass zu viele Busse in der „rue de Bitburg“ stehen, geht man davon aus, dass einige Busse zu früh am Terminus eintreffen. Dies muss analysiert werden und des Weiteren wird dieser Terminus auch noch um einen Stellplatz erweitert. Da an der Haltestelle „St. Gengoul“ auch oft kein Platz mehr ist für die Linienbusse, sucht man hier nach einer Lösung da die Schülerbusse die Haltestelle besetzen. Die Linie 125/1

kann nicht mehr über den „Boulevard-Royal“ hochfahren, da in diesen Bussen und all den anderen Bussen vom RGTR kein ITCS eingebaut ist, so können diese Busse sich nicht mit dem Programm R09 an der Ampelschaltung anmelden. Wegen des neuen Liniennetzes ab dem 13ten Dezember 2020 wird noch eine extra Sitzung einberufen, dies nach einer Pressekonferenz welche am 20ten November stattfindet.

Dienste:

Man hat uns versichert, dass die GPS-Daten der Kontrolleure und die ITCS-Daten der Fahrer nicht überwacht werden. Nach dem 13ten Dezember werden die Fahrer nicht mehr nach 21h00 am Bahnhof resp. im Stadtzentrum ablösen.

Werkstatt:

Auf unsere Anfrage hin, werden die Kassentische aus den Irisbussen entfernt da diese zu viel unerwünschten Geräusche bereiten. Da das jetzige Produkt um die Busse zu desinfizieren sehr viel klebrige Spuren hinterlässt versucht man ein Produkt zu finden, welches sich besser hierfür eignen würde. Auch wurde uns versprochen, dass jedem Fahrer eine Flasche Desinfektionslösung zur Verfügung gestellt wurde, und diese während seiner Schicht benutzen kann. Ende November dieses Jahres werden wir 10 voll elektrische Standardbusse der Marke Volvo in Betrieb nehmen und ab Dezember werden 14 Hybridlenkerbusse der Marke Mercedes-Benz in Betrieb genommen.



Voirie:

Da an einigen Haltestellen der erste und letzte Bordstein in die Straße heraus verbaut wurde, wird hier nach einer Lösung gesucht um das wieder zurück zu bauen, wobei man wissen muss, dass diese Haltestellen vom Staat und nicht von der Gemeinde gebaut wurden. Für alle anderen Punkte betreffend den Service „Voirie“ wird eine extra Sitzung einberufen.

Circulation:

Hier wurden einige Punkte abgeschlossen da sie sich endlich erledigt haben. Beim neuen Punkt über die neue Ampel auf der Passerelle wird man nach einer Lösung suchen, um uns hier eine besser sichtbare Ampel aufzustellen. Am provisorischen Kreisverkehr bei der LuxExpo wird

versucht eine Straßenbeleuchtung aufzustellen. Am P+RSüd wird nach einer Lösung gesucht da das Zollamt wieder ein neues Gelände (Leitplanke) am Wendekreis errichtet hat, was zu Schwierigkeiten beim Wenden führt. Der Zebrastreifen in der Avenue Monterey auf der Höhe des Parks ist noch immer sehr gefährlich. Auch hier sucht man nach einer Lösung. Die neuen Zebrastreifen am „Boulevard-Royal“ werden, so wie sie eingezeichnet sind bestehen bleiben, diese geben den Fußgängern kein Vorrecht die Straße so wie die Trambahn zu überqueren. Da auch mit diesem Service noch viele Punkte offenstehen, wird auch hier eine extra Sitzung einberufen.

Verschiedenes:

Da in der Avenue de la Gare wieder vermehrt

PKWs durchfahren, werden hier wieder mehr Polizeikontrollen stattfinden. Der Baum an der Haltestelle „Place de Nancy“ hat sich anscheinend nach Vermessungen nicht weiter geneigt, so dass dieser stehenbleiben kann. Die Gemeinde hat nun alle Grundstücke im „Ban de Gasperich“ gekauft, sodass unser neues Busbetriebsgelände nun hier erbaut werden kann. Das neue Examen beim Staat (épreuve d'aptitude générale) das man absolvieren muss um später dann bei einer Gemeinde arbeiten zu dürfen wird nur von den wenigsten Kandidaten bestanden, dieser Punkt wird in einer separaten Sitzung mit dem „Ministère de l'Intérieur“ diskutiert werden.

Die AVL Delegierten des Landesverbandes

EP-Abgeordneter Marc Angel zu Gast bei mobifair

Vor zwei Wochen sprachen im Rahmen von mobifair international die Verantwortlichen von mobifair Deutschland, Österreich und Luxemburg in einer Videokonferenz mit dem EP-Abgeordneten Ismail Ertug (S&D-Fraktion) über die europäische Verkehrspolitik und einen dringenden Verkehrswandel über den Weg des Green Deal, der bis zum Jahre 2050 eine komplette Klimaneutralität schaffen soll.

Dabei soll auch der Anteil der Eisenbahn auf dem europäischen Verkehrsmarkt gesteigert werden. Am 6. vergangenen November war im Rahmen von mobifair international der EP-Abgeordnete Marc Angel (S&D) der auch Mitglied der Kommission Arbeit und Soziales im EP ist, Gast bei mobifair Luxemburg. Vorrangiges Thema war der europäische Green Deal und die Auswirkungen auf die Beschäftigten der Mobilitätsbranche in Europa. So wurde ihm auch die diesen Titel

tragende von mobifair international verabschiedete Resolution von den Verantwortlichen von mobifair Luxemburg, Guy Greivelding, Präsident; Nico Wennmacher, Vizepräsident und Jean-Marie Thoma Sekretär-Kassierer übergeben (siehe Foto). Sie wiesen dabei auf vier wichtige Forderungen von mobifair international hin:

- Europaweit einheitliche Ausbildung insbesondere für sicherheitsrelevante Berufe der Eisenbahner.
- Keine Personalbereitstellung durch Personaldienst-

leister, Leiharbeiternehmer oder Solo-Selbstständige.

- Regelmäßige Kontrollen der Zugfahrten.
- Digitale Kontrollgeräte in allen Triebfahrzeugen und Triebzügen.

Des Weiteren sprachen sie über die Dumpingpolitik, die noch immer in der Transportbranche in Europa grasiert. Beide Seiten gingen sich darin einig, dass als Beitrag zur Klimaneutralität weiter in die Eisenbahninfrastruktur investiert werden muss und attraktive Verkehrsangebote sowohl national als auch interna-

tional geschaffen werden müssen. Die Privatisierung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen bedeutet Konkurrenzkampf, welcher der Qualität des Angebotes kaum dienlich ist.



Foto: Guy Greivelding

Association Touristique des Cheminots Luxembourgeois - A T C L

Sizilien: Schatzkammer der Geschichte vom 19. Mai bis zum 26. Mai 2021

Unser Hotel: Hotel Artemis: 4 Sterne

Das Hotel liegt am Ortseingang von Cefalù, nur ca. 600 m vom historischen Zentrum entfernt. Restaurants, Bars und Cafés finden Sie in unmittelbarer Nähe. Zum öffentlichen Strand sind es nur wenige Gehminuten. Zur Ausstattung des Hotels gehören eine Rezeption, Restaurant, Lift, Bar, Dachterrasse und ein kleines Fitnessstudio. Liegestühle und Sonnenschirme laden zum Entspannen ein. Die 56 Zimmer sind geschmackvoll eingerichtet und verfügen über Bad oder Dusche/WC, Föhn, Telefon, Sat.-TV, kostenfreies WLAN, Minibar, Safe, Klimaanlage und teilweise über Balkon.

Mittwoch, den 19. Mai 2021: Flug von Düsseldorf nach Catania

Transfer nach Düsseldorf-Flughafen. Flug von Düsseldorf nach Sizilien. Empfang durch die örtliche Reiseleitung am Flughafen und Transfer zum Hotel.

Donnerstag, den 20. Mai 2021: Erice - Segesta

Die Fahrt geht in den Westen der Insel. Dort besuchen wir das antike Städtchen Erice. Nicht selten umhüllt Nebel das kleine malerische Städtchen und erzeugt eine mystische Stimmung. Der Ausblick auf die Salinen von Trapani, die Ägäischen Inseln und die Bucht von Bonagia ist einmalig. Wir spazieren durch die Gassen der Altstadt. In einer Bäckerei, die nach jahrhundertealten Rezepten backt, haben wir vor der Weiterfahrt nach Segesta die Möglichkeit das traditionelle Mandel-

gebäck zu probieren. Ein Mittagessen erwartet uns im „Baglio Santacroce“ (3-Gang-Menü, inkl. Wasser + ¼ Hauswein). In Segesta besichtigen wir den rätselhaften unvollendeten Tempel mit seinen 36 dorischen Säulen.

Freitag, den 21. Mai 2021: Palermo - Monreale

Palermo, die Wiege antiker Kulturen, mit seinen arabischen Kuppeln, Barockfassaden, normannischen Festungen und wunderschönen Gärten. Wir besuchen einen der bedeutendsten Sakralbauten des Mittelalters, die Kathedrale mit dem Grabmal des Stauferkönigs Friedrichs dem II., sowie den Dom von Monreale, dessen kunsthistorische Bedeutung vor allem auf den einzigartigen Mosaikzyklen beruht. Auf unserer Besichtigungsfahrt sehen wir u. a. die Eremitenkirche San Giovanni.

Auch heute haben wir ein Mittagessen eingeplant und zwar in Palermo im „Restaurante Carlo V“ (3-Gang-Menü ohne Getränke). Die bezaubernde Panoramafahrt führt uns weiter auf den heiligen Berg von Palermo, den Monte Pellegrino. In einer natürlichen Höhle befindet sich die Grotte der heiligen Rosalia, der Schutzpatronin der Stadt.

Samstag, den 22. Mai 2021: Unbekanntes Sizilien

Dieser halbtägige Ausflug führt uns auf die bekannteste Bergkette Siziliens: das Madoniengebirge und zum malerischen Dorf Castelbuono, wo wir einen kleinen Rundgang in der Altstadt unternehmen und



Das Hotel „Artemis“

u. a. die alte Burg besichtigen werden. Eine Kostprobe des hier hergestellten köstlichen Nougats ist ein Muss! Es bleibt noch ein wenig Zeit, alleine in dieser Ortschaft einen Spaziergang zu unternehmen, um das Alltagsleben der Sizilianer des Hinterlandes zu erleben. Anschließend besuchen wir ein typisches Weingut und probieren die lokalen Weine. Das Mittagessen ist heute im Landgut „Tenuta Luogomarchese“ (Vorspeise, 1. u. 2. Gang, Wasser, Wein, Kaffee) vorgesehen.

Sonntag, den 23. Mai 2021: Ätna - Taormina

Dieser Ausflug führt uns zum bekanntesten Wahrzeichen Siziliens, dem Ätna, auch „Mongibello“ genannt. Der höchste Berg Siziliens ist zugleich der größte noch tätige Vulkan Europas. Auf der Höhenstraße geht es hinauf zu den beeindruckenden Lavafeldern auf knapp 200 m Höhe zum Silvestri Krater (wetterbedingt). Von dem

fast dauerhaft mit Schnee bedecktem Gipfel ziehen sich verschiedenste Vegetationszonen um den Berg. Später fahren wir zur malerischen Stadt Taormina. Wir treten ein durch das alte Stadttor, die Porta Messina, spazieren durch idyllische Gassen und haben Gelegenheit das antike Teatro Greco zu besichtigen (vor Ort zahlbar). Von hier aus genießen wir bei guter Sicht einen unvergesslichen und atemberaubenden Blick auf den mächtigen Ätna und auf die Bucht von Giardini Naxos. Zurück fahren wir über Messina entlang der Nordküste. Erfreuen uns an dem herrlichen Ausblick auf die Meeresenge von Messina und hinüber zum italienischen Festland. Das Mittagessen werden wir in der Orangenplantage „Tenuta Ruvitello“ einnehmen, bestehend aus:

- pennette al limone - Nudelgericht;
- 4 diversi tipi di olive (bianche, nere, bianche condite e nere in agrodolce) - 4 verschiedene Olivensorten;

- pomodori secchi - getrocknete Tomaten;
- melanzane sott'olio - eingemachte Auberginen;
- formaggi tipici (pepato fresco, pepato condito con cipolletta e peperoncino, provola tipo del casale) - typische Käsearten;
- salame Sant'Angelo di Brolo - typische Salami;
- pane cotto in un forno a pietra, condito con olio extra vergine d'oliva, peperoncino, olive nere, pomodori secchi, cipolletta, origano e sale - frisches Brot mit Olivenöl usw.;
- insalata d'arance condita con sale, olio, cipolletta, prezzemolo, menta melograni e mandorle - Salat;
- frittate con verdure selvatiche di stagione - Omelettes mit frischem Wildgemüse;
- peperonata con mollica - Paprikaschoten;
- salsicce fritte - typisch sizilianische Bratwurst;
- Crostata di marmellata di arance - Kuchen mit Orangenmarmelade;
- frutta di stagione (ne-spole o melograni o fichi d'india o agrumi o fichi) -

frisches Obst jenach Jahreszeit;
- Wasser, frisch gepresster Orangensaft und Hauswein.

Montag, den 24. Mai 2021: Himera und Besuch einer Imkerei

Himera ist eine ehemalige griechische Kolonie und wurde 648 v. Chr. gegründet. Die Stadt wuchs schnell und der Aufbau der Stadt ist ein Beleg dafür. Bekannt wurde sie, da hier die Syrakusaner und Agrigentiner im Jahre 480 v. Chr. die Karthager vernichtend besiegten.

409 v. Chr. versuchte das Karthagische Reich erneut unter Hannibal Mago Sizilien zu erobern und sie zerstörten Himera, was das Ende der Stadt bedeutete. Heute sehen wir noch Überreste von Heiligtümern, Nekropolen und des dorischen Viktoria-Tempels. Außerdem werden im Antiquarium archäologische Funde ausgestellt. Mittagessen im Restaurant „Baglio Himera“. Anschließend fahren wir in die umliegende Bergwelt. In einer Imkerei erhalten wir Einblicke in die spannende Welt der Bienen und des Honigs. Haben Sie schon etwas von der schwarzen Biene gehört? Diese sizilianische Biene passt sich auch extremen Temperaturen an und produziert auch im Winter Honig. Das sogenannte „gelbe Gold“ werden wir natürlich auch kosten.

Dienstag, den 25. Mai 2021: Agrigent – Villa del Casale

Fahrt durch das Landesinnere nach Agrigent. Im „Tal der Tempel“ haben Archäologen 20 Sakralbauten verschiedener Epochen entdeckt. Hier spüren wir den Geist der Antike!

Die meisten Bauten entstanden um 500 v. Chr. Auf unserem Spaziergang durch das Tal bewundern wir unter der kundigen Leitung eines lokalen Führers

die Tempel des Zeus, der Hera und des Herakles sowie den Concordia Tempel. Auf der Weiterfahrt nach Cefalù kommen wir nach Piazza Armerina, wo wir die spätromische Villa del Casale besichtigen. In dem eindrucksvollen Bauwerk finden wir auf fast 3.500 qm farbenprächtige Mosaik, die vom Leben der reichen Römer erzählen. Rückfahrt zum Hotel. Das Mittagessen ist heute in der Nähe der Villa del Casale im Landgut „Agriturismo Trinacria“ vorgelesen:

- typisch sizilianische Vorspeisen, z. B. Gemüseomeletts, typische Ricottakäse, eingelegte Artischockenherzen usw.;
- Nudeln mit wildem Fenchel, Pinienkerne, Rosinen und geröstete Brösel – Nudeln mit Pesto aus Zitrusfrüchten, Tomaten usw.;
- Lendenbraten mit Pilze und Salat;
- Dessert: sizilianischer Cannolo;
- Wasser und Hauswein.

Mittwoch, den 26. Mai 2021: Catania – Düsseldorf

Transfer zum Flughafen nach Catania und Rückflug nach Düsseldorf und anschließend Rückfahrt mit Bus nach Luxemburg.

Ihre voraussichtlichen Flugdaten:

19.05.2021 Düsseldorf – Catania ab 07:20 Uhr – an 10:00 Uhr – EW9814
26.05.2021 Catania – Düsseldorf ab 10.45 Uhr – an 13.35 Uhr – EW9815
Die Flugzeiten gelten vorbehaltlich Änderung seitens der Fluggesellschaft Eurowings!

Preis in EUR pro Person

DZ 2.015,00.-€
EZ 2.280,00.-€

Aufgrund der aktuell schwierigen Situation mit der COVID-19 Pandemie, kann es für das kommende Jahr noch zu Änderungen kommen. Dabei kann

es dann unter Umständen auch zu leichten Preisanpassungen kommen.

Leistungen:

- Transfer Luxemburg – Düsseldorf – Luxemburg;
- Flug Düsseldorf – Catania – Düsseldorf mit Condor;
- Steuern und Sicherheitsgebühren;
- Transfer Flughafen Catania hin und zurück;
- Verpflegung: 7 x Halbpension im Hotel Artemis in Cefalù;

- 7 x Mittagessen laut Programmverlauf;
- Ätna – Taormina mit Granitakostprobe;
- Unbekanntes Sizilien inkl. Eintritt Burg Castelbuono und Weinprobe;
- Erice – Segesta inkl. Eintritt in den Archeopark Segesta;
- Himera und Imkereibesuch mit Eintritt Himera;
- Palermo und Monreale;
- Agrigent;
- örtliche deutschsprachige Reiseleitung;
- Reiseversicherung und Reiseleitung.

Mindestteilnehmerzahl:

25 zahlende Personen
Anmeldungen und Informationen ab sofort beim Reiseleiter Conter Roland (Tel.: 71 00 78 oder 691 523 988).

**Letzter Anmeldetermin
ist der
12. Februar 2021.**

*Mit den besten Grüßen
seitens der A.T.C.L.
verbleibt euer Reiseleiter,
Roland Conter*



Die Stadt Cefalù

**Anmeldeformular für die Sizilienreise
vom 19. bis 26. Mai 2021, zurück senden an die
ATC Luxembourg,
63 rue de Bonnevoie, L – 1260 Luxembourg
oder Mail an roland.conter@pt.lu**

Name : _____

Vorname : _____

Adresse : _____

Telefon : _____

E-Mail-Adresse: _____

Name	Vorname	Geburtsdatum
1) _____	_____	_____
2) _____	_____	_____
3) _____	_____	_____
4) _____	_____	_____

Unterschrift

Blick hinter die Kulissen:

Vum Stroumberg bis op d'Spatz

Kürzlich erschien ein bemerkenswertes grossformatiges Buch über die Luxemburger Mosel, ihre Gemeinden und Ortschaften, eine vielversprechende Dokumentation über unsere Region im Osten des Landes, welche das Tal der Mosel und seine Einwohner dokumentiert. „Vum Stroumberg bis op d'Spatz“ ist ein von insgesamt 15 Autoren zusammengestelltes und mit über 300 historisch wertvollen und aktuellen Bildern illustriertes Buch, das die Besonderheiten der malerischen und pittoresken Landschaft entlang des Moselufers und ihrer Ortschaften vermittelt.

Den Leser erwartet eine spannende und faszinierende Reise vom „Stroumberg“ in Schengen, an dem die Mosel aus Frankreich herkommend in unser Hoheitsgebiet fliesst, bis an die Flussmündung der „Spatz“ in Wasserbillig, dem tiefsten Punkt unseres Landes, wo sie uns verlässt.

Obwohl sich die durchquerten Weindörfer und Städte auf den ersten Blick sehr ähneln, besitzen sie doch unterschiedliche eigene Geschichte, Besonderheiten und auch so manche Legenden. Auf 248 Seiten präsentieren die Autoren und Fotografen genau diese lokalen Nuancen von der Vergangenheit bis in die Gegenwart und verleihen dem Werk seine unvergleichliche Handschrift.

Erinnert wird ebenfalls an das etwas traurig anmutende Kapitel der Eisenbahn in dem Tal. Als Mitte des 19. Jahrhunderts eine Bahnstrecke Luxemburg mit Bad Mondorf verband und daselbst 1846 eine Heilquelle gebohrt wurde, entwickelten sich die durchquerten Ortschaften rasend schnell. Remich verstand es, sich dem modernen Zeitgeist nicht zu entziehen und erhielt einen Anschluss an das Eisenbahnnetz.

Die Schmalspurbahn Luxemburg-Remich war eine 27,3 km lange Schmalspur-Eisenbahnstrecke, die die Hauptstadt Luxemburg mit dem Moselwein-Örtchen Remich verband. In Mondorf hatte sie Anschluss an die 26 km lange Schmalspurbahn nach Diedenhofen sowie in Aspelt an das 10,2 km entfernte Bettemburg.

Die Bahnstrecke wurde am 20. Februar 1882 durch die Luxemburger Sekundärbahnen eröffnet und war bis am 22. Mai 1955 in Betrieb.

Der End-Bahnhof Remich verdankt seine Entstehung dem Gipssteinbruch auf dem Hiewelbiert, zu dem eine Pferdebahn führte.

Die Grube beförderte im Jahr 1883 über 260 Tonnen Gips nach Luxemburg. Neben Gips wurde auch Alabaster abgebaut. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde das Geschäft jedoch 1948 eingestellt.

Während auf der deutschen Seite schon 1878 die sogenannte Moselbahn ihren Betrieb aufnahm, verhinderten konservative Kräfte den Ausbau des Abschnittes nach Wasserbillig.

Winzer befürchteten eine Verseuchung ihrer Weinberge und so wurde die Gelegenheit verpasst, eine luxemburgische Mosel-



bahn zu bauen und somit die Anliegerortschaften ihrer vorzeitigen Entwicklung beraubt.

Wasserbillig entwickelte sich dagegen prächtig nachdem schon 1861 die Wilhelm-Luxemburg-Bahnlinie von Luxemburg nach Wasserbillig in Betrieb genommen wurde.

Auch Grevenmacher bestand trotz Absage der Moselbahn auf einen Anschluss an das Bahnnetz, besonders als die Sauerthalinie zwischen Wasserbillig und Echternach 1874 in Betrieb ging.

Nach heftigen Streitereien sollte es aber noch mehr als ein ganzes Jahrzehnt dauern, ehe der 6,16 Kilometer lange Teilabschnitt Wasserbillig – Grevenmacher realisiert wurde. Erst 1961 wurde die Strecke stillgelegt.

Ein Teil dieser Linie wird heute noch vom Hafen in

Mertert genutzt, aber der alte Bahnhof Grevenmacher wurde vor nunmehr 50 Jahren abgerissen.

Dieses und noch Vieles mehr kann man im Buch nachlesen.

Das 248-seitige großformatige historisch wertvolle Werk wird musikalisch ergänzt durch die stimungsvollen Melodien und Lieder der CD „Musik im Moseltal“, welche dem Buch beigelegt ist.

Bestellen kann man das Buch, welches ebenfalls als Geschenk für die anstehenden Feiertage zum Jahreswechsel hervorragend geeignet ist, bei den Editions Gerard Klopp durch Überweisung von 56 €, inklusive CD, auf das Bankkonto BCEELULL IBAN LU41 0019 1955 5467 4000 bei kostenfreier Lieferung.



Fotos: Verlag G. Klopp

Pierre Buchholz