

Syndicat CGT des Cheminots de Metz

„JA zur Wiedereinführung des Nachtzuges Luxemburg-Ventimiglia!“



Am 9. Februar 2021 unterstützte eine Delegation des Syndikat Eisenbahnen OGBL-FNCTTFEL/Landesverband in Metz unsere Kameraden von der CGT bei der Initiative zur Wiedereinführung des Nachtzuges.
Seiten 2 und 13 Foto: OGBL section française

Priorität 2021 ist Kampf gegen Ungleichheit



Der erste Nationalvorstand des OGBL im neuen Jahr konnte nicht wie üblich im Düdelinger Gewerkschaftsheim stattfinden, sondern musste aus Platzgründen und Corona-bedingt...
Seite 7

2021, Europäisches Jahr der Eisenbahn, oder?



Entsprechend den Beschlüssen der Europäischen Union soll 2021 das Jahr der Eisenbahnen werden. Mit dieser Initiative soll der Schienenverkehr wieder attraktiver für Menschen und Güter werden. Seiten 10-11

Verkehrte Welt: Sozialdialog via Informationsversammlungen?



Erwägt der Service AV die Einführung einer Mitarbeiterbewertung durch die Hintertür, während in den Dienstcheftsitzungen mit der Personalvertretung ausführlich über Kaffee- und...
Seiten 14-15

Eine Menge ungelöster Probleme



In den letzten Wochen wurden beim TICE diverse Probleme erneut verstärkt spürbar. In Erwartung verschiedener Baustellen drohen größere Umleitungen mit erheblichem Einfluss...
Seiten 20-21

„Neistart Lëtzebuerg“



Der von der Regierung versprochene ökologische und soziale Neustart lässt auf sich warten. Als Entschuldigung kann man anführen, dass die Corona-Krise das Land noch immer im Griff hat. Seite 22



Georges
Merenz

„JA zur Wiedereinführung des Nachtzuges Luxemburg-Ventimiglia!“

«OUI à la relance du train de nuit Luxembourg-Vintimille!»

Am 9. Februar 2021 unterstützte eine Delegation des Syndikat Eisenbahnen OGBL-FNCTTFEL/Landesverband in Metz unsere Kameraden von der CGT bei der Initiative zur Wiedereinführung des Nachtzuges. Hier ist die Ansage dazu unseres Präsidenten Georges Merenz:

„Geehrte Kameradinnen und Kameraden,

Zunächst ein Wort, dass wir euch im täglichen Kampf solidarisch in punkto Arbeits- und Beschäftigungsfragen unterstützen, um dem SNCF-Management aufzuzeigen, dass sich Jung und Alt weiterhin gerne bei der SNCF als Gesellschaft in öffentlicher Hand, bewerben!

Nur mit Eifer und Solidarität werden wir besser denn je, auf zukünftige Herausforderungen, die stets darauf abzielen, öffentliche Dienstleistungen weiter zu schädigen, gut vorbereitet zu sein!

Auch haben wir keinen Moment auf eure Einladung hin gezögert, euch bei den Bestrebungen zur Wiedereinführung der Nachtzüge zwischen Luxemburg und Ventimiglia solidarisch zu unterstützen!

Angesichts der öffentlichen und ökologischen Bedeutung einer solchen Dienstleistung über unsere Grenzen hinaus, werden wir gemeinsam dafür kämpfen, dass dieser Geschäftsbereich in öffentlicher Hand bleiben muss! In Anbetracht des sogenannten „green deal“, der auch von Frankreich und Luxemburg unterstützt wird, ist unsere Forderung umso mehr von Bedeutung, um im öffentlichen Transport den ökologischen Wandel zu vollziehen!

Auch war Luxemburg mit der Großregion stets ein wichtiger Knotenpunkt für ein einwandfrei funktionierendes transeuropäisches Eisenbahnnetz, das weit über das Angebot des Hochgeschwindigkeitssystems reichte. Die jüngsten Forderungen vieler Kunden und Organisationen, dazu auch von politischer Seite, bekräftigen uns nur in unserem Vorhaben!

Es ist daher offensichtlich, dass unsere Bemühungen hier nicht Halt machen werden. Der Nachtzug zwischen Luxemburg und Ventimiglia wird nur der Beginn eines Anspruches zur Stärkung des öffentlichen Dienstes sein! Infolgedessen werden wir die luxemburgische Regierung auffordern, diese grenzüberschreitende Initiative zwischen unseren beiden Ländern zum Erfolg zu verhelfen!

Liebe Kameradinnen und Kameraden, das Syndikat Eisenbahnen des OGBL Luxemburgs sagt „JA zur Wiedereinführung des Nachtzuges Luxemburg-Ventimiglia“!!!“

Georges MERENZ
Präsident
Metz-Ville, den 9. Februar 2021

Le 9 février 2021, une délégation du Syndicat Chemins de Fer OGBL-FNCTTFEL/Landesverband a soutenu solidairement à Metz nos camarades de la CGT lors de l'initiative pour la relance du train de nuit! Ci-après la déclaration y relative de notre président Georges Merenz:

«Chères et chers camarades,

Tout d'abord un mot pour commencer en solidarité avec vous pour vous soutenir dans la bataille au quotidien sur les questions de l'emploi pour démontrer à la direction de la SNCF que les jeunes et moins jeunes aimeront toujours intégrer la SNCF comme entreprise publique!

Ce n'est qu'avec ardeur et solidarité, par lesquelles, nous serons le mieux préparés que jamais face aux futurs défis tendant à dégrader les services publics!

En réponse à votre demande pour soutenir la lutte afin de relancer les trains de nuit entre le Luxembourg et Vintimille, nous n'avons pas hésité un instant pour pouvoir démontrer notre solidarité!

Compte tenu de l'importance d'un tel service qui devra rester évidemment dans les mains publiques, nous allons nous battre ensemble pour cette revendication qui sera d'intérêt public et écologique au-delà de nos frontières! Vu le pacte vert pour l'Europe, surnommé «green deal», qui est soutenu également par la France et le Luxembourg, notre revendication est d'autant plus importante pour faire avancer la transition écologique dans les transports publics!

De plus, la grande région avec le Luxembourg était à l'époque une plaque tournante importante pour un réseau transeuropéen impeccablement connecté au-delà de l'offre du système ferroviaire à grande vitesse. Les récentes revendications de nombreux usagers et organisations, voire de la politique, nous ne confirment que notre volonté y relative!

Il est donc évident que nos efforts ne s'arrêteront pas là, le train de nuit entre Luxembourg et Vintimille ne sera que le début d'une revendication tendant à renforcer les services publics! Par conséquent, nous allons solliciter dorénavant le gouvernement luxembourgeois pour faire prospérer cette initiative transfrontalière entre nos deux pays!

Chères et chers camarades, le Syndicat Chemins de Fer de l'OGBL du Luxembourg dit «OUI à la relance du train de nuit Luxembourg-Vintimille»!!!»

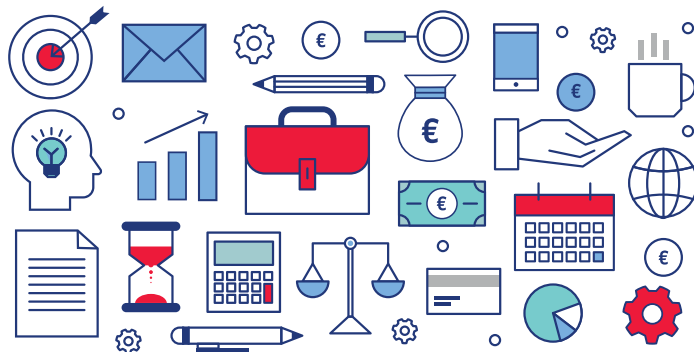
Georges MERENZ
Président
Metz-Ville, le 9 février 2021

Neujahrsgrüße 2021 | In Memoriam

NACHZÜGLER

Asselborn Jean-Pierre, Esch-sur-Alzette	Gressnich-Weiler Gregoire, Septfontaines	Schartz Alain, Oberkorn
Beringer Roger, Dudelange	Kasel-Ury Virginie, Mersch	Schmitz-Lampertz Pierre et M-Paule, Bettembourg
Demuth-Hames Joseph, Weiler-la-Tour	Kieffer Alice, Ehnen	Stoffel Hélène, Mersch
Glodt Jean, Dudelange	Lamesch François, Moutfort	Winandy Norbert, Hespérange
Goncalves Santos Sarah, Eischen	Mack Aloyse, Fentange	Zbinden Edouard, Mondorf-les-Bains

Arendt-Moris Fernande, Crauthem	1932 - 2021
Burg Joseph, Sandweiler	1927 - 2021
Cannucci Christian, Schandel	1965 - 2021
Cruchten Roger, Howald	1931 - 2020
Freymann Fernand, Linger	1958 - 2021
Helm-Stein Margot, D-Winchingen	1937 - 2021
Klein Pierre, Bofferdange	1927 - 2020
Krecké-Folscheid Marie-Jeanne, Luxembourg	1936 - 2020
Kremer Jean Albert dit Jeannot, Esch-sur-Alzette	1944 - 2020
Lanners Marcel, Rollingen/Mersch	1928 - 2021
Louis Gasty, Livange	1970 - 2021
Schmit René, Luxembourg	1928 - 2021
Sehl Norbert, Bascharage	1925 - 2021
Wesquet Jean, Luxembourg	1932 - 2020
Wiltgen-Diener Margot, Esch-sur-Sûre	1937 - 2021



KOSTENLOSES AUSFÜLLEN IHRER STEUERERKLÄRUNG

Wie jedes Jahr, bietet der Informations- und Beratungsdienst den OGBL-Mitgliedern das kostenlose Ausfüllen der Steuererklärungen an.

Achtung: Es ist nicht möglich einen Termin zu diesem Zweck zu vereinbaren.

Um lange Wartezeiten zu vermeiden, bitten wir Sie Ihre Steuererklärung mit den entsprechenden Unterlagen ausschließlich in einer der folgenden Agenturen abzugeben:

Esch/Alzette	Luxembourg	Diekirch	Differdange
42 rue de la Libération Montag - Freitag 8.00 - 12.00 Uhr 13.00 - 17.00 Uhr	31 rue du Fort Neipperg Montag - Freitag 8.00 - 12.00 Uhr 13.00 - 17.00 Uhr	14 route d'Ettelbruck Mo, Die, Mitt, Fr 8.00 - 12.00 Uhr // Mo, Mitt, Do, Fr 13.00 - 17.00 Uhr	4 rue Emile Mark Montag - Freitag 8.00 - 12.00 Uhr 13.00 - 17.00 Uhr

Um Ihre Erklärung ausfüllen zu können, ist es unerlässlich, dass Sie die 4 ersten Seiten des Formulars 100D mit Ihren persönlichen Angaben ergänzen und alle Unterlagen beifügen.

Sie können uns Ihre Steuererklärung auch per Mail an impots@ogbl.lu zukommen lassen, vorausgesetzt die Unterlagen, sowie die ausgefüllten Seiten 1 bis 4 des Formulars werden im PDF Format angehängt.



www.ogbl.lu

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 €

f JOBS Jobs bei den CFL, de
Gemengen an dem Staat

facebook.com/landesverband.jobs

Le Signal 2021

numéro	clôture de rédaction	parution
3	15 mars	24 mars
4	12 avril	21 avril
5	10 mai	19 mai
6	14 juin	23 juin
7	5 juillet	14 juillet
8	9 août	18 août
9	6 septembre	15 septembre
10	11 octobre	20 octobre
11	8 novembre	17 novembre
12	6 décembre	15 décembre

Chères et chers camarades,

Le syndicat Chemins de Fer se rendra à partir de février 2021 en visite militante auprès des différents services. Les détails y relatifs vous seront communiqués sous peu.

Lors de cette visite, nous allons offrir à nos membres une gourde à l'occasion de l'intégration provisoire de la FNCTTFEL/Landesverband dans l'OGBL depuis le 1^{er} juillet 2020.

Il importe donc, d'emmener en ce jour le bon d'échange/voucher pour pouvoir reprendre la gourde.

Salutations syndicales.



**Bon d'échange /
Voucher N° 0000**

Chère et cher camarade du
« Syndicat Chemins de Fer-FNCTTFEL/Landesverband ».

Nous avons le plaisir de te remettre contre le présent voucher une gourde à boire conçue à l'occasion de l'intégration provisoire de la FNCTTFEL/Landesverband à l'OGBL en date du 1^{er} juillet 2020.

Par cette intégration, nous sommes prêts pour répondre aux futurs défis sociaux sous la devise « Mir si kal an waarm gewinnt ».

La gourde sera à retirer de préférence lors de notre prochaine visite militante auprès des différents services. Au cas où tu ne pourrais pas te procurer la gourde lors de la tournée susvisée, celle-ci sera disponible ultérieurement auprès de tes délégués du personnel.

Chère et cher camarade, nous te remercions cordialement pour ta fidélité et ton engagement en faveur de la force syndicale.

Georges MERENZ
Président

Georges MELCHERS
Secrétaire Général





Einladung

an alle Mitglieder der Syndikatsleitung!

Werte Kollegin, werter Kollege.

Hiermit möchten wir dich zur ersten Sitzung der

Syndikatsleitung 01/2021

einladen, welche am

Freitag, den 26. Februar 2021

um 17.00 Uhr im Festsaal B.009 – Erdgeschoss

des Casino Syndical stattfindet.

Gemäß den Beschlüssen zur provisorischen Integration in den OGBL tagt 6-mal pro Jahr die Syndikatsleitung. Diese ist durch Vertreter der verschiedenen Betriebs-sektionen sowie auch Mitglieder der pensionierten Eisenbahner zusammengesetzt. Im weitestem Sinne entspricht die sogenannte Syndikatsleitung dem heutigen Verbandsrat jedoch beschränkt sich diese auf den Kompetenzbereich des „Syndikates Eisenbahnen“.

Tagesordnung:

1. Allgemeine Analyse des Fortschritts der provisorischen Integration,
2. Verschiedenes.

Wir bitten alle Mitglieder der Syndikatsleitung an dieser wichtigen Sitzung teilzunehmen.

Alle die nicht an dieser Sitzung teilnehmen können, bitten wir sich im Generalsekretariat (Tel.: 48 70 44- 1) abzumelden.

Danke im Voraus.

Mit gewerkschaftlichen Grüßen,

Georges MERENZ
Präsident

Georges MELCHERS
Generalsekretär



Invitation

À tous les membres de la Direction Syndicale!

Chère et cher collègue.

Par la présente, nous t'invitons à la première réunion de la

Direction Syndicale 01/2021

laquelle siègera

Vendredi, le 26 février 2021

à 17.00 heures à la salle des fêtes

B.009 – rez de chaussée

du casino syndical.

Conformément aux décisions relatives à l'intégration provisoire dans l'OGBL, la Direction Syndicale siège 6 fois par année. Elle est constituée parmi des représentants des différentes sections professionnelles ainsi que des cheminots en pension. Au sens large, la soi-disant Direction Syndicale correspond au Conseil Syndical actuel en se limitant désormais au seul domaine de compétence du «Syndicat Chemins de Fer»

Ordre du jour:

1. Analyse générale de l'état d'avancement de l'intégration provisoire,
2. Divers.

Nous prions tous les membres de la Direction Syndicale d'assister à cette réunion importante.

Nous demandons à tous ceux qui ne peuvent pas assister à cette réunion de s'excuser au Secrétariat général (Tél.: 48 70 44-1).

Merci d'avance.

Salutations syndicales,

Georges MERENZ
Président

Georges MELCHERS
Secrétaire Général

Service Finances et Contrôle de Gestion

Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2021, 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 :

mercredi	le 24 février 2021
lundi	le 29 mars 2021
mercredi	le 28 avril 2021
jeudi	le 27 mai 2021
lundi	le 28 juin 2021
mercredi	le 28 juillet 2021
vendredi	le 27 août 2021
mardi	le 28 septembre 2021
mercredi	le 27 octobre 2021
vendredi	le 26 novembre 2021
mercredi	le 29 décembre 2021

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

Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband

Verantwortlich für den Layout:
Georges Melchers,
Generalsekretär

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

Redaktion und Koordination:
Roby Meis

E-mail: lesignal@landesverband.lu

Für eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten Artikel stellen nicht

unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Abonnement:
Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Espace-Médias S.A.

Made in Luxembourg

Versand:
Editpress SA - Esch/Alzette
Tel.: 54 71 31-1
Fax: 54 71 30

Corona und kein Ende in Sicht

Was soll man in der heutigen Zeit anderes zu Papier bringen, als das leidige Thema: Corona. Impfungen, Ansteckungen, neue Todesfälle... Es scheint, als wäre kein Ende der Krise in Sicht.

Wenig Hoffnung auf Normalität, die Normalität, nach der wir uns alle, so sehr sehnen! Auch in Luxemburg wurden bereits Fälle der britischen und südafrikanischen Muta-

tionen festgestellt. Diese soll, nach Informationen von Experten, 70% ansteckender sein, als seine bei uns schon bekannte Variante. In der Presse war zu lesen, dass die ersten Fälle der britischen Mutation, in einer Vorschulklasse des „Lënster Lycée“ entdeckt worden ist. Die Zahl der Cluster war ungewöhnlich hoch. Dies hatte zum Anlass, dass unser Bildungsminister Claude Meisch, die Entscheidung getroffen hat, die Schulen für 2 Wochen zu schließen.

Eine gute Entscheidung, um die Ansteckungsgefahr in Grenzen zu halten. Diese und weitere negative Meldungen werden uns, wie im Jahr 2020, auch 2021 verfolgen. Corona macht uns das Leben nicht besonders einfach, umso wichtiger ist es, für uns, und unsere Gesundheit, sich nicht nur mit negativen Schlagzeilen zu bereseln, sondern auch zwischendurch, die positiven Nachrichten, in unseren Alltag zu integrieren...

Betriebsbesichtigung



Kommentar

2020 waren alle Berufsgruppen von Einschränkungen dominiert. Unsere Hoffnungen für die Gewerkschaftsarbeit liegen auf 2021. Trotz sanitärer Maßnahmen, muss die Gewerkschaftsarbeit weitergehen, und die Arbeitnehmer sollen sich auch im Jahr 2021 auf die Gewerkschaft verlassen können.

Mitglieder wurden trotz den sanitären Bedingungen betreut.

Generalversammlungen mussten wegen Corona abgesagt werden, die 1. Mai Feier wurde Online abgehalten.

Sitzungen wurden, unter strengen Vorschriften, mit vorgeschriebener Teilnehmeranzahl, organisiert. Die Liste ist zu groß um alles aufzuzählen, doch das Virus hat den Grundgedanken und das Ziel unserer Arbeit nicht beeinflusst.

Die digitalen Medien, sowie die Internetseite des Landesverbandes, waren gute innovative Möglichkeiten, unsere Mitglieder über den neusten Stand der Dinge zu informieren.

Eine große Neuerung war am 01.07.2020 die provisorische Integration des Landesverbandes in den OGBL.

Zu den 15 bestehenden OGBL-Berufssyndikaten, kam ein neues Syndikat hinzu: das Syndikat Eisenbahn FNCTTFEL/ Landesverband. Im Facebook wurde der Sektor Eisenbahnen durch das neue Syndikat Eisenbahnen er-

setzt. Auf dieser Seite finden unsere Mitglieder alle wichtigen Informationen, die das Syndikat Eisenbahn betreffen.

Die Online Seite des Landesverbandes wird gemeinsam mit dem OGBL die Mitglieder über Neues und Altes informieren.

Bedingt durch Corona, ist der persönliche Kontakt sehr eingeschränkt oder fast unmöglich geworden.

Nur im wichtigen Angelegenheiten konnte man sich noch treffen. Mit dieser Situation müssen wir jetzt seit fast einem Jahr leben, was uns das Leben nicht erleichtert.

Das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband des OGBL besucht Dienststellen im ganzen Land. Unter den sanitären Bestimmungen werden wir über die aktuellen Geschehnisse bei den CFL sowie bei CFL Cargo berichten, und ein offenes Ohr für alle Fragen, Probleme, Sorgen und Vorschläge des Personals haben.

Wahrscheinlich, hat doch noch jeder Einzelne Fragen oder Angelegenheiten, die er am liebsten vor Ort und Stelle klären möchte. Wir als Gewerkschaftler und Personalvertreter, sei noch einmal betont, dass wir jeder Zeit ein offenes Ohr, für alle Belange der Belegschaft haben. Eine Fusion mit dem OGBL lässt uns als Landesverband nicht schwinden, sondern macht uns stärker im Einsatz für euch alle, jeden Tag!

Georges Melchers



Pressemitteilung vom 27. November 2020:

Care Arbeitⁱ ist echte Arbeit!

Start der Kampagne zur Vorbereitung des zweiten Frauenⁱⁱⁱstreiks in Luxemburg!

Am Freitag, 27. November 2020 verkündet die Plattform JIFⁱⁱⁱ den Kampagnenstart für den zweiten Frauenstreikⁱ in Luxemburg. Dieser feministische Streik findet am 8. März 2021 statt, dem internationalen Kampftag für Frauenⁱrechte.

Ab dem 27. November 2020 wird es wieder regelmäßige Newsletter (Anmeldung über www.fraestreik.lu), offene Treffen in den vier Ecken des Landes (live oder online) und thematische Veranstaltungen zur Vorbereitung des Streiks und zur Hervorhebung unserer Forderungen geben.

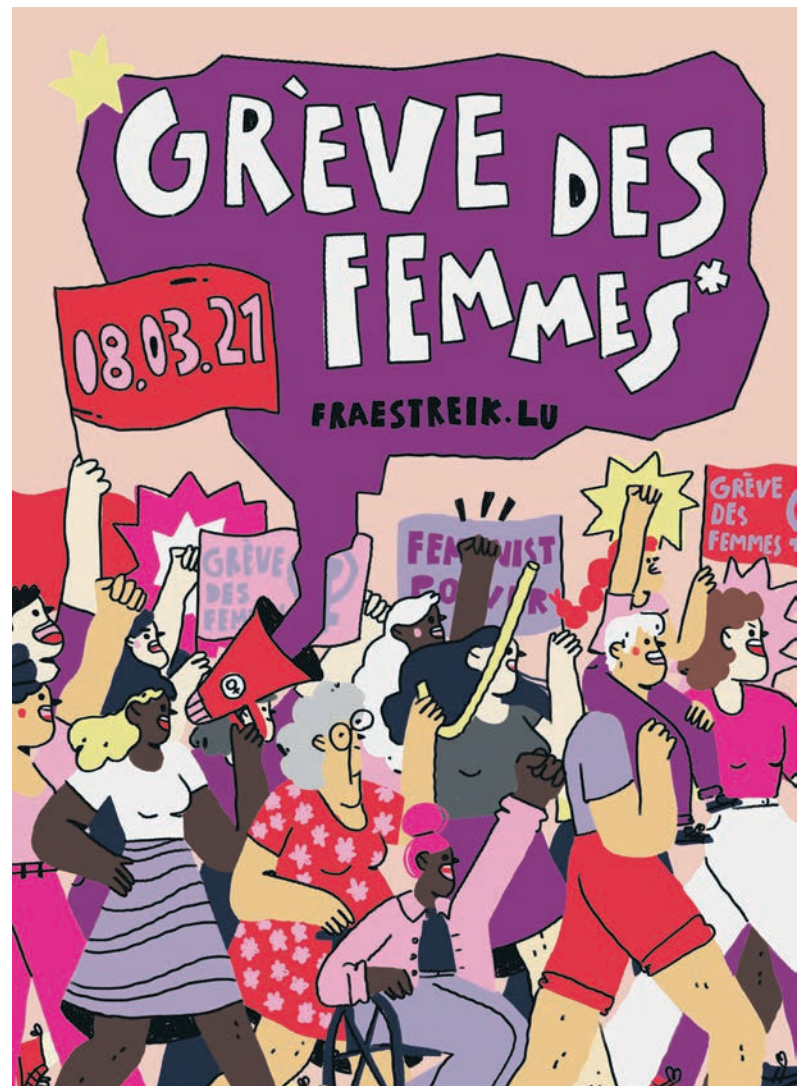
Die Plattform JIF wird das Thema im Jahr 2021 nicht ändern. Wir bestehen darauf: Care Arbeit ist echte Arbeit.

Im März 2020 versammelte der erste Frauenⁱstreik in Luxemburg mehr als 2000 Menschen auf der Straße und erreichte Tausende in den sozialen Netzwerken. Engagiert und mobilisiert für mehr Lohn, mehr Zeit und mehr Respekt für die Care Arbeit, forderten die Streikenden die Regierung zum Handeln auf. Kurz im Anschluss brach die Pandemie aus, die noch heute die ganze Welt in Atem hält. Ironischerweise rückte die bezahlte und unbezahlte Care Arbeit plötzlich in den Vordergrund und trug dazu bei, die Wirtschaft vor dem Stillstand zu bewahren und Leben zu retten. Luxemburg erlebte seinen ersten sanitären Notstand. Während der Ausgangssperre wurde den Pflegekräften applaudiert, den Kassierinnen wurde gedankt und eine ganze Reihe von Berufen wurden als unentbehrlich angesehen. Darunter auch die Reinigungskräfte, die für das Wohlergehen anderer arbeiteten und Leistungen erbrachten, auf die nicht verzichtet werden konnte.

In dieser Zeit offenbarte sich das Wesen und die eigentliche Bedeutung der Care Arbeit. Und dann tauchten bald viele Studien und Statistiken in unseren Nachbarländern auf (nicht aber in Luxemburg), aus denen hervorging, dass Frauenⁱ sowohl auf dem Arbeitsmarkt als auch zu Hause „den Laden am Laufen hielten“. In Wahrheit ist das keine Überraschung... Man hätte erwarten können, dass die Regierung erkennt, wie wichtig es ist, sich für die Anerkennung und Aufwertung der Care Arbeit einzusetzen. **Mehr denn je verdienen es die Forderungen der Plattform JIF nach besserer Anerkennung und gleichberechtigter Aufteilung der Betreuungsarbeit, von der Regierung ernst genommen zu werden.**

Viele Haushalte sind ärmer geworden, seit die Wirtschaft auf Sparflamme läuft. Diejenigen, die den gesundheitlichen Risiken und wirtschaftlichen Folgen der Pandemie am stärksten ausgesetzt sind, sind auch die prekärsten: Frauen im Allgemeinen, darunter Hausangestellte, Alleinerziehende, Frauenⁱ ohne Papiere, Migrantinnen und Obdachlose im Besonderen. Die Arbeitslosenquote ist gestiegen, wovon überproportional viele Frauenⁱ betroffen sind. Eine deutliche Aufwertung des sozialen Mindestlohns und der Berufe, die davon abhängen, sollte daher nicht länger aufgeschoben werden.

Eine Erhöhung der Arbeitszeit, die zu einer 60-Stunden-Woche mit bis zu 12 Stunden Arbeit pro Tag führen kann, ist für einige Berufe, insbesondere im Gesundheitssektor, wieder zur Realität geworden. Mit der Telearbeit und der Schließung von Schulen sind neue Spannungen zwischen Paaren bei den Verhandlungen über die Übernahme der Hausarbeit und der Erziehung der Kinder entstanden. Neue Arbeitsbelastungen mussten übernommen werden, insbesondere von der Mehrheit der Frauen, die während der Ausgangssperre die Kinderbetreuung übernahmen. Angesichts der ökonomischen und ökologischen Krise und für eine egalitäre Verteilung der Care Arbeit ist eine Arbeitszeitverkürzung notwendig. Das dürfen wir nicht aus den Augen verlieren!



Diese sanitäre Krise hat die Sicht der meisten Menschen auf die Care Arbeit verändert. Vor allem im professionellen Bereich, in den Pflege- und Gesundheitsberufen, wurde die Bedeutung der zukünftigen Ausbildung und Einstellung von mehr Personal wiederholt von den Gewerkschaften des Sektors betont und von der Regierung anerkannt. Bislang sind noch keine Taten gefolgt. **Für die zweite Ausgabe des Frauenⁱstreiks 2021 wird die Frage nach der Zukunft unseres Pflege- und Gesundheitssystems stark mit der Frage der Anerkennung und Wertschätzung bezahlter und unbezahlter Care Arbeit verbunden sein.**

i Care Arbeit - Jede Arbeit, die beinhaltet sich um eine andere Person zu kümmern (putzen, kochen, Betreuung von Kindern und Angehörigen). Diese Arbeit kann bezahlt (z.B. Reinigungspersonal, Hausangestellte) oder unbezahlt (Haushalt) sein. Sie kann einer offiziellen Zertifizierung und Diplomen unterliegen (z.B. Erzieherⁱⁿ, Pflegerⁱⁿ, Sozialarbeiterⁱⁿ usw.) oder nicht (z.B. Eltern).

ii Frauenⁱ - Jede Person, die gesellschaftlich als Frau identifiziert wird, unabhängig von ihrem gewählten Geschlecht/Gender.

iii Der Frauenⁱstreik ist eine Initiative der Plattform JIF (Journée Internationale des Droits des Femmes).

Mitglieder: Asti, Centre LGBTIQ+ cigale, CID | Fraen an Gender, Conseil National des Femmes du Luxembourg, CSF, déi gréng Genderrot, déi jonk gréng, déi Lénk, Femmes en détresse, Femmes socialistes, Finkapé, Laika, OGBLEquality, Pink Ladies - Queer Women Luxembourg, Planning Familial, Time for Equality und engagierte Privatpersonen

OGBL-Nationalvorstand Tripartite von Regierung weiter verschoben

Priorität 2021 ist Kampf gegen Ungleichheit

Der erste Nationalvorstand des OGBL im neuen Jahr konnte nicht wie üblich im Dödelinger Gewerkschaftsheim stattfinden, sondern musste aus Platzgründen und Corona-bedingt in die Hauptstadt ins „Hémicycle“ umziehen. Die Delegierten untersuchten die verschiedenen Wirtschaftsbereiche im Zusammenhang mit der Pandemie und legten die Prioritäten für 2021 fest.



Der Nationalvorstand des OGBL kam Corona-bedingt im „Hémicycle“ auf Kirchberg zusammen
Foto: Editpress/Hervé Montaigne

Während der anschließenden Pressekonferenz bedauerte OGBL-Präsidentin Nora Back, dass die nationale Tripartite weiter vertagt wurde.

Dabei ist der Wunsch nach einem konstruktiven Sozialdialog eine der Prioritäten der Gewerkschaft für das beginnende Jahr. Auf ein Schreiben der Gewerkschaften OGBL, LCGB und CGFP vom 6. Januar mit der Bitte um eine solche Dreierkonferenz antwortete die Regierung mit der Einladung zu Gesprächen über die Impfstrategie – also knapp am Thema vorbei ...

Der Nationalvorstand hielt den Kampf gegen Ungleichheiten als Priorität der Gewerkschaft für 2021 fest, wobei die Unterthemen dabei Bekämpfung der Wohnungskrise, Steigerung der Kaufkraft und Steuergerechtigkeit heißen.

Ein Schwerpunkt wird zurzeit auf die Erhöhung des Kindergeldes gesetzt. Hier soll im Rahmen der anstehenden Reform endlich die längst versprochene Erhöhung umgesetzt werden; neue Diskriminierungen, vor allem was die Grenzländer und ihre Kinder betrifft, dürfe es nicht geben, so Nora Back am Dienstag.

Die Gewerkschaft beziehe prinzipiell keine eigene Position zu technischen Fragen der Pandemie-Bekämpfung, so die Präsidentin, die allerdings darauf verwies, dass die Akzeptanz für die Maßnahmen der Regierung mit der Einbeziehung der Menschen in die Entscheidungen steige. In dem Sinne sollte der OGBL in entsprechende politische Entscheidungen eingebunden werden. Sie regte flächendeckende Studien zur Auswirkung der Krise auf wirtschaftlicher, sozialer und psychischer Ebene an.

Ein „Krisenstab Schule“

Weiter ging sie die einzelnen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereiche durch, mit denen sich der Nationalvorstand intensiver beschäftigte. Die Schule ist eines der Felder, in denen die Gewerkschaft den beschriebenen Dialog fordert: Ein „Krisenstab Schule“ solle eingerichtet werden, an dem Regie-

rung, Personalvertretungen (SEW für den OGBL) und Elternvertretungen teilnehmen sollten, um konstruktiv und effizient die anstehenden Probleme zu diskutieren. Back erinnerte daran, dass die Gewerkschaft in diesem Zusammenhang, aber nicht nur in diesem, gegen Privatisierungsabsichten im öffentlichen Dienst eintritt und hinter einer entsprechenden Kampagne der CGFP steht.

Dies gelte für alle öffentlichen Bereiche: Neben der Schule seien solche Tendenzen auch im öffentlichen Personentransport, im Gesundheitswesen usw. festzustellen.

Fußtritt für Reinigungs- und Sicherheitspersonal

Trotz der essenziell wichtigen Arbeit an vorderster Front der Reinigungskräfte und des Sicherheitspersonals würden die Arbeitgeber dieser beiden Sektoren keinerlei Bereitschaft zeigen, bei den aktuellen Kollektivver-

tragsverhandlungen diese Anstrengungen anzuerkennen und Eingeständnisse zu machen.

Die Reinigungsfirmen, die seit Jahren keinerlei Lohnerhöhungen bewilligt haben, hielten stur an ihrer Position einer weiteren Nullrunde fest. Hier sei es verhandlungstechnisch kurz vor zwölf, so Nora Back.

Die Beschäftigten des Gesundheits- und Pflegebereichs, denen zu Beginn der Krise applaudiert wurde, seien erschöpft. Seit Krisenbeginn würden sie das maximal Mögliche leisten. Bereits vor der sanitären Krise, so der OGBL, habe das Personal dieser Sektoren mit minimaler Besetzung ein Maximum an Arbeit verrichten müssen; jetzt bezahlten sie erst recht die Einsparungspolitik früherer Jahre. Der Bettenabbau der jüngsten Spitalreform müsse unbedingt rückgängig gemacht werden. Die aktuelle Pandemie müsste auch dem Letzten bewiesen haben, dass Abbau in dem Bereich die falsche Politik war und ist.

Sie warnte davor, dass zurzeit nicht ausreichend aufgestellte Psychiatrien angesichts der zunehmenden Depressionen und anderer psychischer Erkrankungen möglicherweise im Rahmen einer dritten Corona-Welle überlastet würden.

Gaststätten: Personal nicht vergessen

Der OGBL stehe hinter den Horeca-Betrieben und fordere den Staat auf, den Gaststätten, deren aktuelle Schließung nachvollziehbar sei, alle mögliche Unterstützung zu gewähren. Dabei sollte das Personal nicht vergessen werden. Staatliche Finanzhilfen für Betriebe sollten immer auch eine soziale Komponente haben und eine Jobgarantie begreifen. Die Gewerkschaft, die einen „Horesca-Tisch“ mit Regierungsbeteiligung anregte, werde in dem Zusammenhang ebenfalls Gespräche mit den Ministern für Wirtschaft und Mittelstand, Fayot und Delles, führen.

Die Delegierten des OGBL-Nationalvorstandes beschäftigten sich weiter mit dem Stahlsektor, der Kurzarbeit und ihren Auswirkungen sowie mit dem Frauenstreik 2021, der zum Internationalen Frauentag, dem 8. März, wohl nicht wie jener 2020 mit einem Demonstrationmarsch begangen werden kann. Die Kundgebung im Vorjahr war die letzte Großveranstaltung dieser Art, ehe das Virus solche Märsche bis auf weiteres unmöglich machte.

Der Nationalvorstand des OGBL kam Corona-bedingt im „Hémicycle“ auf Kirchberg zusammen

Quelle: Tageblatt / Robert Schneider

Kur z

Nachdem er im „heute journal“ des ZDF am 1. Februar die neuesten Nachrichten über den Stand im Kampf gegen die Pandemie mitgeteilt hatte, die ziemlich verworrene Situation in der Beschaffung des Impfstoffes und dessen Lieferung an die EU-Mitgliedsstaaten und auch auf die noch nicht abgesicherte Tauglichkeit was dessen Wirkung betrifft, schlussfolgerte Journalist Christian Sievers „Niemand ist sicher solange nicht alle sicher sind“. Womit er natürlich Recht hatte. In der Tat, am Monatsanfang wusste man nicht nur um die Probleme die durch Produktionsengpässe bei einigen Fabrikanten der Impfstoffe entstanden waren, man kannte auch die Vorwürfe welche die Präsidentin der EU-Kommission dem englischen Premierminister Johnson machte nachdem Grossbritannien vor allen anderen beliefert worden war. Richtig entsetzt war man aber vor allem als Kommissionschefin von der Leyen so unbedacht das erst vor kurzem bestätigte Nordirland-Protokoll im Streit aufs Spiel setzte. Es sichert den faktisch ungestörten Verbleib Nordirlands im Europäischen Binnenmarkt. Möglicherweise war dies der Grund weshalb der anfangs genannte Journalist seinen Beitrag mit folgenden Worten abschloss „Corona verpiss dich, keiner vermisst dich!“.

Kilometer pro Stunde fahrenden Zug führend in der Entwicklung von Zügen der neuen Generation zu werden.

Laut der „South China Morning Post“, wurde bereits ein Prototyp von 21 Meter Länge und vorgezeichnete Geschwindigkeit erreichenden Zug der Presse in Chengdu vorgestellt. Der Zug könnte in drei bis zehn Jahren einsatzbereit sein, und vielleicht 800 Stundenkilometer schnell fahren.

Die für den Gütertransport geschaffene Zugverbindung Bettemburg-Chengdu-Bettemburg ist momentan nur noch Erinnerung. Aber man soll die Hoffnung nie aufgeben. Letztes Jahr lief dort gar

nichts. Die Entwicklung der Gesellschaft CFL multimodal ging aber weiter. Neue Verbindungen wurden mit Kiel und Rostock ausgehandelt.

Es sollen so neue Transportmöglichkeiten in die skandinavischen Länder vereinfacht werden. Um weitere Verbindungen schaffen zu können will die Gesellschaft so schnell wie möglich mit Polen und Ungarn verhandeln.

* In Luxemburg wurde am 21. Januar das Gesetz über den „Congé pour raisons familiales“ bis zum Beginn der Osterferien verlängert und die Bestimmungen ausgeweitet, und am 22. Januar erlangte die Konvention über Telearbeit Gesetzeskraft.

Durch ein grossherzogliches Reglement wurde sie als allgemeinverbindlich erklärt. Die Konvention war im Herbst 2020 zwischen den Gewerkschaften OGBL und LCGB und der Patronatsvereinigung UEL unterschrieben worden. Beschäftigte aus dem Transportsektor, es sei denn sie arbeiten in der Verwaltung, sind von der Telearbeit ausgeschlossen.

* Ende Januar hat das Europäische Parlament sich mit grosser Mehrheit für ein Grundrecht der Nichterreichbarkeit der Arbeitnehmer ausgesprochen. Der zuständige EU-Sozialkommissar Nicolas Schmit sagte während der Parlamentsdebatte, dass bereits mehrere EU-Staa-

ten ein Recht auf Nichterreichbarkeit eingeführt haben, wie z.B. Belgien, Frankreich, Spanien und Italien. Alle Arbeitnehmer in der Europäischen Union sollten von einem solchen Recht profitieren können.

Dies sei nicht nur eine soziale, sondern auch eine wirtschaftliche Frage. Die ständige Verfügbarkeit der Mitarbeiter würde krankheitsbedingte Absenzen provozieren die sehr oft viel Geld kosten würden. Und wörtlich: „Menschen sind keine Roboter. Menschen haben Grenzen“. Der Kommissar will das Thema mit den Sozialpartnern in der EU angehen.

rm



* China beabsichtigt schon bald mit einem 620

CSL/UNI.LU Quality of Work Index und Corona

Jeder dritte Arbeitnehmer psychisch gefährdet

Seit 2012 erstellt die Saliatskammer in Zusammenarbeit mit der Universität Luxemburg den Quality of Work Index (QWI), ein Instrument, mit dem das Wohlbefinden der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz mit demoskopischen Mitteln gemessen wird. Die gestern präsentierte Auflage 2020 steht im Zeichen der Pandemie.

Corona wirkt sich recht dramatisch auf die Arbeitnehmer aus. So stellten die Autoren des QWI u.a. fest, dass etwa ein Drittel aller Beschäftigten durch Depression oder andere psychische Erkrankungen gefährdet ist. Die Erhebung, durch die diese dramatischen Zahlen sichtbar wurden, geschah dabei (repräsentativ) in den Monaten Juni bis September, also nicht während einer Phase mit stark einschränkenden Maßnahmen gegen die Pandemie und noch vor der zweiten Welle. Es darf aber angenommen werden, dass sich die Situation während der folgenden vier Monate noch verschlimmerte.

Wie David Büchel (CSL), Prof. Dr. Georges Steffgen (Uni.lu), CSL-Präsidentin Nora Back und CSL-Vizepräsident Jean-Claude Reding in Präsenz von Direktor Sylvain Hoffmann darlegten, sank der globale Qualitätsindex der Arbeit während der Pandemie auf seinen bisherigen Tiefpunkt (53,5 Punkte). Das Empfinden der Arbeitsqualität sank besonders stark bei jungen Menschen unter 24 Jahren, bei Installations-

und Maschinensteuerern und in sogenannten elementaren Berufen. Jene, die zu Hause arbeiten konnten, verspürten diese Entwicklung weitaus weniger stark als Menschen, die keine Möglichkeit auf Homeoffice hatten. Bei der Entwicklung diverser Kriterien, die einen positiven Effekt auf die persönliche Empfindung der Arbeit haben können, gab es im Corona-Jahr 2020 nur Rückschritte zu verzeichnen.

Ein Viertel fürchtet Ansteckung im Job

Weniger Autonomie, weniger Mitentscheidung, weniger Zusammenarbeit, weniger Weiterbildung, weniger Rückmeldungen und weniger Zufriedenheit über die Entlohnung stellte die QWI-Studie fest. Die Arbeitnehmer waren weniger motiviert und auch weniger zufrieden mit ihrem Job. Dafür stiegen die Konflikte zwischen Arbeit und Privatleben, die Burn-out-Zahlen nahmen ebenso wie physische Gesundheitsprobleme zu. Die Probleme mit der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben wurden dabei von Frauen stärker empfunden als von Männern, Arbeitnehmer mit Kindern hatten mehr Probleme als andere, Job und Privates unter einen Hut zu bekommen.

Die Hälfte der Befragten gab an, dass die Pandemie ihre berufliche Situation stark beeinflusste, die andere Hälfte verspürte dies nicht so. Eine große Auswirkung auf den Job verspürten besonders Personen, die sich um Kinder kümmern müs-

sen, Beschäftigte des Gesundheitswesens und aus Sozialberufen sowie Industriearbeiter und Menschen im Homeoffice. Angst vor einer Ansteckung während der beruflichen Tätigkeit hat etwa ein Viertel der Arbeitnehmer (Frauen mehr als Männer und junge Menschen mehr als ältere). Bei Verkäufern und Menschen, die in engem Kontakt zu Kunden stehen, besteht diese Angst stärker als bei solchen, die andere Berufe ausüben. Die Möglichkeit, sich auf der Arbeit vor dem Virus zu schützen, wird allgemein als gut angesehen; allerdings geben nur 53 Prozent an, dass sie die Zwei-Meter-Abstandsregel immer einhalten können.

Längere Arbeitszeiten im Homeoffice

Während der Erhebungsperiode gaben 52 Prozent der Befragten an, zu Hause zu arbeiten, davon 33 Prozent regelmäßig; für 57 Prozent war dies eine Premiere. 2017 lag die Quote der Heimarbeiter bei 21 Prozent. Menschen im Homeoffice gaben dabei an, durchschnittlich 43,5 Stunden pro Woche zu arbeiten, während die anderen eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 42,9 Stunden erreichten. Die physische Belastung der Heimarbeit wird als geringer empfunden, dafür werden die mentale Belastung, die Arbeit unter Zeitdruck, die emotionale Belastung und die potenziellen Konflikte mit dem Privatleben bei dieser Form der Arbeit höher eingeschätzt als bei



Die Erhebung der Daten zum QWI-2020 geschah von Juni bis September; die Auswirkungen der zweiten Welle auf das Befinden der Arbeitnehmer sind demnach noch nicht berücksichtigt
Foto: Editpress/Hervé Montaigne

der klassischen Beschäftigung in der Firma, was zu einem höheren Wohlbefinden beim Job zu Hause führt. Eine Kehrseite des Homeoffice besteht allerdings in der zunehmenden Erreichbarkeitsdauer für den Arbeitgeber. Trotzdem wollen acht von zehn Befragten auch nach der Krise verstärkt von zu Hause aus arbeiten, nur einer von fünf Arbeitnehmern ist gegen diese Arbeitsform. Parallel zur Abnahme des Wohlbefindens während der Arbeit entwickelt sich das Risiko für Depressionen. Inzwischen riskiert jeder dritte Arbeitnehmer, an einer Depression zu erkranken; jeder zehnte zeigt starke Anzeichen der psychischen Erkrankung. Das Risiko ist größer bei Frauen als bei Männern und am stärksten in den Alterskategorien 16 bis 24 Jahre, 55 Jahre und mehr sowie bei Alleinlebenden entwickelt.

Schlussfolgernd stellen die Autoren fest, dass die

Pandemie der Arbeitswelt zwei Gesichter entlockt: Die Menschen, die durch Telearbeit zwar mehr Stress, dafür aber ansonsten wenige Einschränkungen haben, stehen jenen gegenüber, deren Arbeitsalltag gefährlicher und anstrengender geworden ist.

Die Studie warnt eindringlich vor den psychischen Auswirkungen der aktuellen Virus-Welle und regt einen schnellen Ausbau der psychosozialen Angebote an. Die Universität Luxemburg hat bereits reagiert und ihr internes Psychologenteam von einem auf vier Mitarbeiter ausgebaut.

Die Erhebung der Daten zum QWI-2020 geschah von Juni bis September; die Auswirkungen der zweiten Welle auf das Befinden der Arbeitnehmer sind demnach noch nicht berücksichtigt.

Quelle: Tageblatt / Robert Schneider

2021, Europäisches Jahr der Eisenbahn, oder?

Entsprechend den Beschlüssen der Europäischen Union soll 2021 das Jahr der Eisenbahnen werden. Mit dieser Initiative soll der Schienenverkehr wieder attraktiver für Menschen und Güter werden. Dies in Zusammenhang mit dem Anspruch, dass die E.U. bis 2050 die Klimaneutralität erreichen soll. Diese Initiative ist durchaus begrüßenswert.

Allerdings ist zurzeit unklar, mit welchen konkreten Aktionen und finanziellen Mitteln diese Initiative umgesetzt werden soll. In Opposition zu dieser Initiative sind auf nationalem Plan Maßnahmen geplant, die riskieren dem Eisenbahntransport unwiderruflichen Schaden zuzufügen. So soll ein für den Schienentransport vorgesehenes Gleisbett in einen Fahrradweg umgewandelt werden.

Eisenbahnen zu Fahrradpisten?

In der französischsprachigen Tageszeitung „Le Quotidien“ erschien anfangs Februar ein Artikel über den geplanten Anschluss der Vennbahn, oder heute muss man ja sagen, der Vennfahrradbahn, an die Ortschaft Clervaux, welcher seitens des Tourismusministeriums anscheinend gefordert wird und welcher

auch das Radfahren aus dem Süden des Landes den Weg in Richtung Aachen erleichtern soll.

Um es sofort zu sagen, ich bin kein Gegner des Fahrrades und ich bin auch überzeugt, dass es in der Gesamtheit der Mobilität seine Rolle, übrigens genauso wie das Zufussgehen, seine Rolle zu spielen hat. Und genauso wie der Fussgänger muss auch der Radfahrer über sichere Wege verfügen, um sich als schwächstes Glied in

der Kette vor dem motorisierten Verkehr schützen zu können und auch geschützt zu werden. Sichere und gepflegte Radwege, welche auch von Spaziergängern im gegenseitigen Respekt genutzt werden können, tragen auch sicher ihren Teil zur touristischen Erschließung einer Landschaft wie dem Ösling bei.

Nur mit der zurückbehaltenen Führung des neuen Teilstückes zwischen Clervaux und Troisvierges



Ein Gleis auf zweigleisiger Trasse in Maulusmühle. Der IC nach Lüttich besitzt mit seiner Lok der Reihe 3000 und den belgischen Reisezugwagen noch ein Flair von internationalem Schnellzug, obwohl er für die rund 160 Kilometer Fahrt ab Luxemburg etwas mehr als zweieinhalb Stunden braucht. Foto: René Birgen

kann und darf man nicht einverstanden sein. Gewiss ist das Anlegen der Fahrradpiste so zu wählen, dass auch Familien und weniger durchtrainierte Sonntagsradler mit deren Bewältigung keine Probleme haben, aber die Trasse, so wie sie zurückbehalten wurde, kann nicht gutgeheissen werden.

Verlegt werden soll sie nämlich neben das bestehende Gleis der Nordstrecke.

Versäumte Fehler in der Vergangenheit mit Konsequenzen für heute

Wir erinnern uns. Ende der siebziger Jahre waren dunkle Wolken über die Bahnverbindung Luxemburg – Troisvierges und weiter nach Lüttich gezogen. Der Güterverkehr litt unter der damaligen Stahlkrise; die belgische Staatsbahn liebäugelte mit der Idee, die Bahnstrecke 42 zwischen Gouvy und Rivage einzustellen und den Gesamtverkehr in Richtung Luxemburg über die Ligne de l'Ourthe (Linie 43 Rivage – Jemelle) abzuwickeln.

Erst die grosse Manifestation nicht nur für den Erhalt, sondern auch für die Modernisierung der Strecke Luxemburg – Lüttich, organisiert am 8. Juni 1980 in Troisvierges von der grössten Eisenbahngewerkschaft Luxemburgs, an der mehr als 6.000 Teilnehmer aus Luxemburg und der belgischen Region von Gouvy bis Troispoints gezählt wurden, brachte die Politik zum Umdenken. Und so wurde beschlossen, die Bahnlinie nicht nur auf den neuesten technischen Stand zu setzen, sondern auch beidseitig der Grenze zu elektrifizieren.

Stellte die Elektrifizierung der zwei bestehenden Gleise zwischen Luxemburg und Ettelbrück ausser beim Tunnel von Cruchten die Planer vor keine grösseren Probleme, so war

das nicht der Fall für den nördlichen Abschnitt zwischen Ettelbrück und der belgischen Grenze.

Durch das Vorhandensein von Flussbrücken direkt in der Nähe der Tunnelportale hätte man, um beide Gleise mit einer Oberleitung versehen zu können, die Plattform in den Tunnels absenken müssen, was auch bedingt hätte, dass man die Brücken ebenfalls der neuen Situation hätte anpassen müssen.

Um dies zu vermeiden entschloss man sich, die Bahn auf den Abschnitten mit Tunnels eingleisig zurückzubauen und das verbliebene Gleis in die Tunnelmitte zu verschieben. Somit entstand der benötigte Platz für das Ziehen der Oberleitung und man brauchte die Brücken nicht anzupassen.

Nach dem Abschluss der Arbeiten war der obere Teil der Nordstrecke grösstenteils eingleisig mit Kreuzungsmöglichkeiten in Goebelsmühle, Kautenbach und Clervaux geworden; lediglich der tunnelfreie Abschnitt zwischen dem Bahnhof Wilwerwiltz und dem Tunnel von Mecher nahe Clervaux blieb zweigleisig befahrbar.

Auf dem Abschnitt zwischen Clervaux und dem Ausgang des Tunnels „Pafemillen“ zur Seite Troisvierges wurde jedoch nur das zweite Gleis entfernt; von einem Verschieben des verbliebenen Gleises in Richtung Mitte der Trasse wurde jedoch trotz der Elektrifizierung verzichtet, da man sich die Möglichkeit der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit bei Bedarf nicht verbauen wollte. Soweit der Stand der Dinge nach Abschluss der Arbeiten und dem Beginn des elektrischen Betriebes am 25. September 1993.

Die neue modernisierte Nordstrecke konnte das damalige Verkehrsaufkommen verkraften.

Die Kokszüge aus dem Aachener Revier zu den Hüttenwerken im Süden gehörten seit dem Jahr

1992 der Geschichte an; der lokale Güterverkehr zu den Bahnhöfen von Clervaux und Troisvierges war geschrumpft und sollte auch auslaufen gelassen werden (was auch gelungen ist).

Der internationale Güterverkehr auf der modernisierten Nordstrecke beschränkte sich auf ein tägliches Zugpaar zwischen Bettemburg und Kinkempois bei Lüttich; dieses verschwand jedoch ebenfalls im Rahmen der Restrukturierung des Frachtverkehrs zwischen Luxemburg und Belgien im Jahr 2005.

Im Jahr 2011 brachte CFL cargo wieder ein Güterzugpaar auf die Nordstrecke, welches aber letztes Jahr wieder verschwand und den oberen Teil der Strecke ab Ettelbrück wieder ohne Güterverkehr lässt.

Bestand das Angebot seit der Einführung des „Takt 98“ lange Jahre nur aus einer stündlichen Verbindung zwischen Luxemburg und Troisvierges, so werden heute von montags bis freitags zwei Verbindungen pro Richtung und pro Stunde angeboten.

Um den Fahrplan dazu einhalten zu können, musste die Bedienung der Haltestelle von Maulsmühle ab Dezember 2014 aufgegeben werden.

Es war dies übrigens bereits nach der Aufgabe des Haltepunktes Bellain im Jahre 1998 die zweite Schliessung einer Haltestelle auf der Nordstrecke.

Neue Zweigleisigkeit für eine Bahnstrecke mit Zukunft

Die Gewerkschaften und die Aktioun Öffentlechen Transport haben in den letzten Jahren immer wieder unter anderem auf den zweigleisigen Wiederaufbau des Abschnittes zwischen der Pafemillen und Clervaux gedrängt. Eingleisige Abschnitte bringen bei der Bahn nicht nur

die Gefahr von Verspätungen mit sich, sondern sie reduzieren auch die Kapazität einer Strecke.

Es darf in diesem Zusammenhang die Frage nach der weiteren Nutzung der Nordstrecke gestellt werden.

Gibt man sich hier mit dem aktuellen Verkehrsvolumen auf der Schiene zufrieden? Soll wieder einmal verstärkt Güterverkehr zwischen Bettemburg und Lüttich und weiter zu den Häfen in Flandern oder ins Ruhrgebiet über die Schiene geleitet werden?

Oder hat man sich auf allen Ebenen in diesem Bereich mit dem jetzigen Verkehrsaufkommen im Frachtverkehr abgefunden und tröstet sich mit Fernzügen nach China während man die lokalen Verkehre der Strasse überlässt, wohlwissend, dass der Kampf zu Gunsten der Schiene hier verloren wurde und trotz der Besteuerungen aus der Politik wohl nie mehr zurückgewonnen wird?

Ausser der gewünschten Revitalisierung des Gütertransportes über die Schiene, müsste das Angebot im Personentransport auf der Nordstrecke, im Interesse der belgischen Grenzpendler und der Fernreisenden, Richtung Norddeutschland und Holland, dringend verbessert werden.

Eine weitere Überlegung im Zusammenhang mit dem Aufteilen der Bahntrasse in einen Schienenbereich und in eine Fahrradpiste führt zur Wertschätzung des Transportmittels Schiene in den Augen der Bevölkerung. Hier entsteht leicht der Eindruck, dass das, was vorhanden ist, ausreicht für die Zukunft und dass ein Gleis genügt für immer und vielleicht ewig. Und das Ganze kommt dann noch in einem Moment, in dem bis 2026 246 Millionen für den Strassenbau im Norden ausgeben werden sollen um die N7 zu ertüchtigen.

Hier kann man die Prioritäten kaum deutlicher zum Ausdruck bringen: Strasse: drei Spuren müssen auf der ganzen Länge her, Eisenbahn: da genügt ein Gleis völlig.

Wo bleibt da das Umweltbewusstsein?

Als Normalbürger bekommt man ja klar und deutlich die Prioritäten der Politik vor die Augen geführt: „Liebe Wähler, wir halten es mit Altbundeskanzler Helmut Schmidt. Ihr könnt euch teure Autos, am liebsten solche mit elektrischem Antrieb wegen der Umwelt, leisten, an uns für euch die Strassen zu bauen. Und die, die lieber Bahn fahren, dürfen das ja weiter machen, vielleicht hat ihr Zug ja wegen des eingeleisigen Abschnittes Verspätung, aber daran gewöhnt man sich“.

Noch ist es Zeit, eine alternative Trasse durch das Tal der Woltz zu suchen ohne dass auf die Trasse der Bahn zurückgegriffen werden muss.

Fahrrad und Schiene gehören beide zur umweltfreundlichen Mobilität, sie sollten deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden wie in diesem Fall. Selbstverständlich soll die Fahrradverbindung zwischen Clervaux und Troisvierges gebaut werden, aber auch die Zweigleisigkeit der Bahnstrecke muss auf diesem Abschnitt wiederhergestellt werden um die Nordstrecke für die Zukunft bereit zu stärken um neue Verkehre problemlos aufnehmen zu können. Eine moderne Eisenbahnstrecke zwischen Luxemburg und Lüttich, das haben die Manifestanten von der Politik anlässlich ihrer Kundgebung in Troisvierges vor mehr als 40 Jahren gefordert, von einer Fahrradpiste ging damals nicht die Rede.

In diesem Sinne sollte die Regierung davon absehen, Verrat an dem Willen der damaligen Manifestanten in Troisvierges zu üben.

René Birgen

Im „Tageblatt-Magazin“ gelesen

Das neue „Normal“

Seit März 2020 erschüttert die Corona-Pandemie unser Leben. Die Turbulenzen halten an, das alte « Normal » ist gefühlt Welten entfernt, das neue überrascht uns täglich aufs Neue. Wissenschaftler haben die Folgen des neuen Status quo auf Psyche, Zusammenleben und unsere Kinder untersucht. Mit einem klaren Ergebnis: Angst und Panik sind dabei ganz schlechte Ratgeber.

Le Signal hat die folgenden drei Beiträge übernommen. Die Autoren sind anerkannte Experten der Uni Luxemburg. „Raus in die frische Luft“ und „Streicheleinheiten für die Seele“ wurden von Prof. Dr. André Schulz geschrieben. Er ist Diplompsychologe, Forscher und stellvertretender Direktor von „Epsilon“ und Leiter der „Clipslab“, wo u.a. die Kommunikation zwischen Gehirn und Körper sowie deren Auswirkungen auf die Gesundheit untersucht werden. „Die Gemeinschaft fehlt“ ist das Werk der Psychologin Dr. Isabelle Albert, welche die „Crisis“-Studie der Uni Luxemburg leitete, die im vergangenen Jahr untersuchte, wie Senioren hierzulande den ersten Lockdown und die Monate danach erlebt haben. Dr. Albert lehrt und forscht am Institut für Lebensspannentwicklung, Familie und Kultur.

Raus an die frische Luft

Was hilft, den Kopf vom Stress und dem negativen Ballast zu befreien? Bewegung an der frischen Luft



Prof. Dr. André Schulz

Foto: Uni.lu

Ist seit jeher ein probates Mittel, um den Kopf freizubekommen. Noch dazu ist es konform zu den aktuellen Schutzregeln, sich draußen, mit Maske und Abstand, zu begegnen. Bedingt durch die eingeschränkte Reisefreiheit erlebte das Wandern in Luxemburg im vergangenen Jahr einen regelrechten Boom, wie der Präsident der „Fédération luxembourgeoise de marche populaire“ (FLMP) im Juli 2020 im Tageblatt-Gespräch erklärte.

Ob sich der Trend auch in diesem Jahr hält, darüber mag Prof. André Schulz keine Vorhersage treffen. Im Rahmen der groß angelegten Studie „Come here“ über Faktoren, die die psychische Gesundheit beeinflussen, in Zusammenarbeit von Professor Claus Vögele sowie den Forscherinnen Dr. Annika Lutz und Dr. Zoé van Dyck (Fachbereich Psychologie an der Uni Luxemburg) berichteten die Studienteilnehmer bisher, dass sie weniger Sport trieben als vor der Pandemie. Wahrscheinlich aufgrund von geschlossenen Fitnessstudios und eingeschränktem Sporttreiben im Verein, sagt Prof. André Schulz.

Wer sich an der frischen Luft – alleine oder mit der Familie – bewegt, schafft gleichzeitig einen pande-

miekonformen Raum für soziale Kontakte. Beim Spaziergang sind Treffen und Gespräche auf Distanz und mit Maske möglich, sodass die soziale Isolation durch die Pandemie ein Stück weit ausgeglichen wird.

„Und steht man vor der Wahl, ob zu Hause vor dem Schirm oder draußen, ist Bewegung draußen immer vorzuziehen“, rät der Psychologe. Denn ein Spaziergang in der Natur setze Erholungsprozesse in Gang und helfe, Gedankenketten zu durchbrechen. „Die Wahrnehmung des eigenen Körpers in wechselnder Umgebung fördert die Ausbildung neuer Verbindungen von Nervenzellen im Gehirn. Dadurch verbessern sich die kognitive Leistung und das Gedächtnis.“

Streicheleinheiten für die Seele

„Distanz“ – eines der prägenden Elemente dieser Pandemie. Der menschliche Körper reagiert nachweislich auf Berührung. Seit Ausbruch der Corona-Krise im März 2020 müssen wir weitestgehend darauf verzichten. Weder Videocalls noch gemeinsame Zeit auf Entfernung können fehlende Berührungen ausgleichen, sagt Prof. André Schulz.

Die Gemeinschaft fehlt

Wie wird die Corona-Pandemie den gesellschaftlichen Zusammenhalt beeinflussen? Dr. Isabelle Albert forscht und lehrt am Institut für Lebensspannentwicklung, Familie und Kultur an der Uni Luxemburg. Sie sagt: „2021 wird noch stark durch die Pandemie geprägt. Wir hoffen, dass durch die Impfung insbesondere für ältere Menschen Kontakte in und außerhalb der Familie wieder leichter werden.“

Dennoch vermutet die Forscherin, dass eingeschränkte Wechselbeziehungen zwischen den Generationen in manchen Familien zu mehr Spannungen unter den Familienmitgliedern führen könnten, die bisher unter der Oberfläche geblieben waren und durch die aktuellen Umstände in den Vordergrund treten.

Albert leitete im vergangenen Jahr die sogenannte Crisis-Studie, die das Wohlbefinden von Senioren in Luxemburg in der Folge des ersten Lockdowns untersuchte.

Die Studie wurde vom „Fonds national de la recherche“ (FNR) gefördert und in enger Zusammenarbeit zwischen der Universität Luxemburg und dem „RBS Center für Altersfragen“ durchgeführt. Dabei

Bevölkerung haben wir gesehen, dass sich die meisten Seniorinnen und Senioren zwischen der ersten und zweiten Corona-Welle von den Belastungen erholten.

Allerdings gab ein Fünftel der Befragten an, dass ihnen der Umgang mit der Corona-Krise noch immer schwerfällt. Eine andere Umfrage der Uni Luxemburg, die im Dezember stattfand, befasste sich damit, wie Luxemburger und Nicht-Luxemburger „aktiv altern“.

An der Erhebung, die ebenfalls gemeinsam mit dem „RBS Center für Altersfragen“ durchgeführt wurde, nahmen rund 1.000 Befragte teil. Unter anderem wollten die Forscher um Dr. Isabelle Albert wissen, wie einsam sich die Menschen vor und während der Pandemie fühlten. „Ähnlich wie bei der Crisis-Studie gaben zwar mehr als die Hälfte der Befragten an, sich auch seit der Pandemie nie oder selten einsam zu fühlen, jedoch hatte das Gefühl, die Gemeinschaft anderer zu vermissen, bei den Befragten seit der Pandemie im Vergleich zu vorher deutlich zugenommen.“

Insbesondere bei denjenigen, die auch vor der Krise sehr aktiv, beispielsweise im Verein, waren“, so Isabelle Albert.

Quelle: Tageblatt/Magazin



Psychologin Dr. Isabelle Albert

Foto: Editpress/Isabella Finzi

Syndicat CGT des Cheminots de Metz

Communiqué de presse

Metz le 07 février 2021

Le mardi 09 février 2021, le syndicat CGT des Cheminots de Metz organisera devant la gare de Metz un bureau d'embauche pour collecter des CV répondant aux nombreux postes vacants aujourd'hui au sein du Groupe Public Unifié SNCF.

Trop souvent la direction nous répond qu'il ne trouve pas le bon profil, que c'est difficile, que les jeunes ne sont pas forcément intéressés, et les arguments ne manquent pas pour différer au mieux voire ne pas faire d'embauche pour réaliser des économies sur le dos des salariés, et in fine dégrade le service public rendu aux usagers.

A la CGT des Cheminots nous nous battons au quotidien sur les questions de l'emploi, et ce bureau d'embauche sera notre façon de démontrer à la direction de la SNCF que des jeunes et moins jeunes veulent toujours intégrer notre entreprise publique.

Parallèlement à ce bureau d'embauche le syndicat CGT des Cheminots de Metz en présence de



Photos: OGBL section française

Laurent Brun secrétaire général de la Fédération CGT des Cheminots, de Jean-Marie Drobisz président de la section Metz Thionville de l'OGBL, Georges Merenz Président du Syndicat Chemins de Fer de la FNCTTFEL et vice-président de l'OGBL, Didier Le Reste président de la CNR (convergence national rail), Frédéric Le Merrer secrétaire général de l'UIT (Union Interfédérale des transports), et Jacques Maréchal pour le PCF 57, va lancer la ba-

taille de la relance du train de nuit entre le Luxembourg et Vintimille. L'ensemble des usagers du rail, et plus largement la population sont invités à rejoindre cette initiative dans le but et afin d'imposer au gouvernement (AOT autorité organisatrice de transport), d'assurer son rôle sur l'aménagement du territoire qui est de sa pleine compétence.

C'est bien le Président Macron qui à l'époque sous le gouvernement Hollande en tant que ministre de l'économie en libéralisant le transport par autocar afin de concurrencer directement ces trains d'équilibre du territoire, porte aujourd'hui une entière responsabilité dans son démantèlement. Une fois de plus le libéralisme ne recule devant aucune contradiction, en voulant faire croire que ces trains d'équilibre et d'aménagement du territoire ne sont pas rentable avec la SNCF, mais le seraient demain dans un champ concurrentiel. C'est dogmatique et utopique de faire croire que le transport ferroviaire de voyageur peut



être produit sans deniers publics. La COP 21, accord de Paris sur le climat, affichait de belles intentions, au final son bilan est plus que médiocre du fait des lobbyings libéraux à vouloir imposer une déregularisation des transports pour imposer la fin d'un monopole public vers un monopole privé en leur garantissant des profits comme le PPP Tours/Bordeaux.

Nous voulons peser avec toutes les forces syndicales, associations d'usagers, ONG, et les partis

politiques œuvrant pour une vraie transition écologique, et une réelle réussite avec des engagements forts pour peser sur la COP 26 de Glasgow, reportée du fait de la crise sanitaire à une date ultérieure.

Le 09 février 2021, sera la première étape d'une construction d'un collectif qui portera le nom « OUI à la relance du train de nuit Luxembourg-Vintimille ».

Le syndicat CGT des Cheminots de Metz.



KOMMENTAR DER AV-PERSONALVERTRETER

Verkehrte Welt: Sozialdialog via Informationsversammlungen?

Erwägt der Service AV die Einführung einer Mitarbeiterbewertung durch die Hintertür, während in den Dienstchefsitzungen mit der Personalvertretung ausführlich über Kaffee- und Sandwichautomaten debattiert wird?

Im Laufe des Januars konnten wir dem Flurgespräch entnehmen, dass formalisierte Mitarbeitergespräche spätestens ab dem 01. Februar 2021 für jeden einzelnen Mitarbeiter des Service AV Pflicht seien. Die Angabe persönlicher Zielsetzungen, sogenannter persönlicher „objectifs professionnels“ also, sei fortan obligatorisch. Des Weiteren könne es, „je nach Bedarf“, „von Zeit zu Zeit“, zu sogenannten Bilanzgesprächen mit dem Vorgesetzten kommen. Die eingeschlagene Richtung der Verantwortlichen des Service AV beunruhigte uns, weswegen wir uns unverzüglich mit der Thematik befasst haben: soll im vorliegenden Fall – in Abwesenheit jeglicher diesbezüglichen personaltechnischen Vorschrift – durch eine Hintertür der Weg für die Einführung eines Bewertungssystems für Mitarbeiter geebnet werden? Die uns inoffiziell zugespielten Entwürfe einiger Dokumente legen dies jedenfalls nahe. Diese beinhalten unter anderem eindeutige Bewertungstabellen, in denen jeder einzelne Mitarbeiter in diversen Kategorien – teilweise über fünf Din A/4-Seiten lang – nach folgenden Kriterien bewertet werden soll: „Point d'amélioration prioritaire“, „En-dessous du niveau attendu“, „Atteinte du niveau at-

tendu“ und „Au-dessus du niveau attendu“. Die einzelnen Bereiche sind in Unterkategorien wie „Performance dans son poste“, „Fiabilité“ oder auch noch „Investissement dans l'entreprise“ unterteilt, um nur diese zu benennen. Schließlich soll jeder Mitarbeiter seine eigene vom Vorgesetzten ausgestellte Bewertung unterschreiben, ohne jedoch den reglementarischen Rahmen und/oder die möglichen persönlichen Konsequenzen zu kennen. Wir fragen uns vor diesem Hintergrund, wieso der Service AV dies in Windeseile und ohne weitere Erklärungen und Erläuterungen, im Alleingang einführen will, während die Verhandlungen für ein einheitliches Bewertungssystem der statutarischen CFL-Eisenbahner alles andere als abgeschlossen sind.

Stichwort Sozialdialog

In der offiziellen Antwort auf unser Schreiben vom 21. Januar konnten wir die Atomsphäre des herrschenden Klimas erneut vernehmen: Wieder einmal wurde die Personalvertretung vor vollendete Tatsachen gestellt. Es wurde uns mitgeteilt, dass man in der AV-Chefetage erstaunt darüber sei, dass das Thema Mitarbeitergespräche nun für einen solchen Wirbel sorgen würde, hätte man dies dem Personal doch bereits in den Informationsversammlungen hinsichtlich der Resultate der Mitarbeiterbefragung („enquête bien-être“) angekündigt. Derweil wird den Personalvertretern

Jerôme Trausch und Philippe Hoffmann – unter Angabe des Datums ihrer Präsenz (!) – sogar unterschwellig vorgeworfen, sie hätten doch keine Einwände anlässlich dieser Informationsversammlungen geäußert. Dass die beiden Personalvertreter während den besagten Informationsversammlungen mehrfach das Wort ergriffen, scheint den AV-Verantwortlichen wohl entgangen zu sein. Sei es drum. Schlimmer hingegen ist die Tatsache, dass man anlässlich eines anschließenden persönlichen Klärungsgesprächs mit den AV-Personalvertretern erklärte, die Einführung dieser sogenannten Mitarbeitergespräche sei Teil eines Aktionsplans infolge der, Zitat, „teilweise katastrophalen Resultate“ der Mitarbeiterbefragung. Dass die AV-Verantwortlichen die Einzelheiten dieses Aktionsplans jedoch niemals mit den gewählten Personalvertretern in den Dienstchefsitzungen besprochen, geschweige denn ausgehandelt haben (übrigens auch nicht mit dem Personal in den besagten Informationsversammlungen), betrübt und beunruhigt uns zutiefst. Stattdessen wurde uns mitgeteilt, der besagte Aktionsplan sei verabschiedet worden, ohne dass die RH-Abteilung oder die Sozialpartner Einspruch eingelegt hätten. Wie auch, wenn uns der besagte Aktionsplan nie offiziell vorgelegt wurde? Wir vertreten weiterhin die Auffassung, gemäß der Gepflogenheiten des hiesigen Sozialmodells, dass von der Chefetage getroffene, das Personal betreffende, Entscheidungen



Foto: Thinkstock

immer zuerst im Dialog mit den gewählten Vertretern der jeweiligen Personalkategorie besprochen werden müssen. Informationsversammlungen sind unserer Meinung nach nicht das geeignete Mittel um mit der Personaldelegation zu kommunizieren oder gar zu verhandeln.

Zynismus?

Zur Begründung der Maßnahme hieß es lediglich, die Mitarbeiter hätten den Wunsch nach solchen Bilanzgesprächen in der Mitarbeiterumfrage geäußert. Die Mitarbeiter des Service AV sollen sich demnach also selbst ein de-facto Bewertungssystem eingebrockt haben. Wir bestreiten dies mit Vehemenz. Tatsächlich wollen unsere Kollegen vielmehr einen regelmäßigen konstruktiven Austausch mit der AV-Chefetage, als formelle Mitarbeitergespräche, inklusive Evaluation. Auf die Frage der Personalvertreter, wieso der Service AV denn jedes Mal im Alleingang vorgehen muss bzw. anders als die übrigen Dienststellen der Bahn sein möchte, lautete die Antwort, dies hinge damit zusammen, dass der Service AV, Zitat, „innovativ“ sein wolle... Für uns bedeutet Innovation jedoch eher, endlich

auf Augenhöhe mit dem Personal zu kommunizieren und sich für die täglichen Schwierigkeiten der Mitarbeiter zu interessieren, um so die Motivation und das Wohlbefinden des Personals am Arbeitsplatz nachhaltig zu verbessern. Alles andere fördert unserer Meinung nach lediglich das bereits vorhandene und teils ausgeprägte sogenannte „Brown Out“ beim Personal. Wir vertreten fest die Auffassung, dass es auch dieser Umstand ist, welchem unsere Kollegen aus dem Service AV bei der Mitarbeiterbefragung Ausdruck verleihen wollten. Es sei abschließend erwähnt, dass wir unterdessen mit Nachdruck bei unserer Forderung nach einer Vertagung der Einführung dieser formellen Mitarbeitergespräche bleiben und das Thema an die Délégation Centrale weitergereicht haben. Derweil haben wir dem AV-Dienstchef gegenüber nochmals unser konstruktives Wohlwollen geäußert und letzteren inständig gebeten, sich doch zukünftig proaktiv mit den gewählten Personalvertretern zusammenzusetzen um eine solche Eskalation zu vermeiden!

Die Personalvertreter
im Service Activité
Voyageurs Trains



Service Aktivité Voyageurs Trains

A l'attention de Monsieur le Chef du Service
Serge DAEMS

Luxembourg, le 21 janvier 2021

Objet: Introduction d'entrevues personnelles dites «Mattaarbechtergespräch»

Monsieur,

Suivant les dernières informations nous parvenant par des détours, le Service Aktivité Voyageurs Trains envisagerait d'introduire des entrevues formelles dites «Mattaarbechtergespräch» à partir du 1^{er} février 2021 entre chaque agent et son supérieur hiérarchique direct.

Nous nous demandons pourquoi de telles réflexions n'ont à aucun moment fait l'objet d'un échange entre les Responsables du Service et la Délégation du Personnel du Service Aktivité Voyageurs Trains.

Plus précisément, nous sommes d'avis qu'une clarification des points ci-après s'impose.

- Quelle est la motivation du Service quant à l'introduction d'une telle mesure?
- Sur quelle base réglementaire fonde l'introduction et la réalisation de cette mesure?
- Est-ce que cette mesure s'inscrit dans le cadre d'une éventuelle future évaluation professionnelle des agents du cadre permanent?
- Quelles conséquences personnelles pour l'agent concerné pourraient en découler d'un tel entretien?
- Est-ce qu'un rapport écrit est établi après un tel entretien? Si oui, quel formulaire est utilisé à cet effet?
- Dans l'affirmative, qu'en est-il du traitement de ces rapports? En particulier, qui aura accès à ces données? A quelles fins peuvent être utilisées ces données? Est-ce que l'agent concerné bénéficiera d'une copie de ces rapports? Est-ce que le Service RH au personnel recevra une copie dudit rapport pour le dossier personnel de l'agent? Quel serait le délai de garde d'une telle pièce?
- A quelle cadence auraient lieu ces entretiens personnels et quelle serait la durée maximale d'un tel entretien?
- Qu'entendez-vous par objectif personnel de chaque agent? Existe-il une définition spécifique?
- Qu'entendez-vous par supérieur hiérarchique direct?
- ...

Plus généralement, nous nous interrogeons fortement sur la période d'introduction d'une telle mesure. A l'heure actuelle, la pandémie Covid-19 et les mesures contre la propagation de ce virus, ayant eu pour conséquence une crise économique et sociale sans précédent, susceptible d'avoir des conséquences graves et durables sur l'état d'esprit de nous tous, dominant notre quotidien. Vous n'ignorez certainement pas le fait que l'introduction d'une telle mesure dans un contexte si difficile, sans la moindre explication complémentaire des Responsables du Service, risquerait du moins de compromettre l'efficacité de son objectif, voire de nuire encore plus à l'ambiance, déjà néfaste, au sein de votre Service.

Nous comptons sur votre compréhension quant à notre stupéfaction sur l'absence de communication officielle avec la délégation élue du personnel au sujet de la réalisation d'un projet si important. Cette façon de procéder est indigne d'un dialogue social méritant son nom.

A la lumière de ce qui précède et de concert avec nos leaders syndicaux, nous exigeons que l'introduction dudit projet soit discutée et validée ensemble avec la Délégation du Personnel du Service Aktivité Voyageurs Trains, et, le cas échéant, avec la Délégation Centrale du personnel. Dans ce contexte, nous vous prions de bien vouloir nous accorder une entrevue d'urgence à votre meilleure convenance, pour en discuter de vive voix, et de reporter jusqu'à nouvel avis l'introduction des entrevues formelles décrites.

Tout en vous remerciant d'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur DAEMS, l'expression de notre très haute considération.

*(s.) La délégation du personnel AV
au sein de la FNCTTFEL Landesverband*

Copie pour information à: - M. le Président de la Délégation Centrale du personnel
- M. le Président de la FNCTTFEL

CFL Cargo du 2 décembre 2020

Rapport de la Délégation du Personnel

La Délégation du Personnel et la Direction de CFL cargo se sont rencontrés en date du 2 décembre pour leur troisième entrevue pour l'année 2020. Vu les mesures sanitaires imposées en relation avec le Covid-19 cette réunion s'est tenue par conférence en ligne.

La direction de CFL cargo fut représentée par Madame Laurence Zenner et Messieurs Sébastien Hoffmann et Boris Peters. Madame Carole Huberty assura les fonctions de secrétaire.

Les camarades Dirk Lorig, Olivier Benassi, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag ainsi que le délégué à la sécurité Bruno Da Silva représentèrent le personnel. Le premier point de l'ordre du jour était consacré au rapport de la dernière réunion qui s'est tenue en date du 7 octobre 2020 qui fut adopté par l'audience.

Sécurité

CFL cargo SA a atteint le nombre de trois accidents avec incapacité de travail qu'on s'est fixé pour l'année. Depuis le 2 août 2020 il n'y a pas eu d'accident avec incapacité de travail au sein du groupe CFL cargo.

En début d'année il y a eu plusieurs accidents dus à des trébuchements entraînant de longues incapacités de travail.

Aucun accident ne s'est produit au sein de la filiale CFL Technics.

Développement de l'entreprise

Les deux premiers mois de l'année 2020 se présentaient comme prévus par la planification, mais



à partir du 6 mars des pertes dues au Covid-19 se montrèrent dans les recettes les mois d'avril et de juin étant les plus touchés. La diminution des recettes est due une baisse des trafics nationaux et internationaux ainsi que du volume de transport d'ARCELOR - Mittal.

Heureusement le volume des transports intermodaux a de nouveau augmenté depuis le mois de juillet. En trafic intérieur les transports de clinker et de charges traditionnelles ont repris comme prévu. En contrepartie les baisses ont été constatées dans le transport de sable dû à la fermeture d'une usine et de combustibles vu que la consommation de produits pétroliers a baissé pendant le confinement.

Il y a lieu de noter également une réduction de certains frais. Ainsi par exemple les coûts du personnel ont diminué à cause des aides pour chômage partiel, du congé pour raisons familiales et du retour de personnel CFL à la société-mère. La réduction du trafic a également engendré une baisse des frais d'énergie.

Bilan des absences pour cause de maladie

Le nombre d'absences pour cause de maladie ont certes baissé par rapport à la même période de référence de l'année passée, mais restent nettement en-dessus du chiffre qu'on s'est fixé. On peut s'attendre à une augmentation du nombre d'absences vers la fin de l'année vu aux demandes d'isolement et aux mises en quarantaine suite au Covid-19.

Bilan du Covid-19

Depuis le début de la crise sanitaire CFL cargo a connu 16 cas confirmés. La hotline mise en place (tél : 4996-0112) et l'adresse courriel covid@cfl-mm.lu ont été contactées à 95 reprises par le personnel de la société.

Quelles restructurations sont prévues chez CFL cargo en relation avec le nombre de personnel réduit et la réduction du trafic ?

L'unité de production Sud a réduit des tours de ser-

vices suite à la demande du client. Les coordinateurs passeront à un système binaire à partir de janvier 2021.

En ce qui concerne l'Unité de production Lux il est prévu de supprimer les activités nocturnes de la bosse de débranchement. Le poste du dispatcheur sera occupé 7 jours sur 7 et ceci 24 heures sur 24. Pour cela de nouveaux plans de service qui entreront en vigueur début 2021 seront élaborés.

Les prestations des visiteurs seront également revues vers le bas vu le nombre de trains commandés et la visite des trains internationaux à l'arrivée.

La direction présentera ensuite le nouveau modèle commercial négocié avec ARCELOR - Mittal. Le décompte se fera à l'avenir par un forfait qui couvre un certain nombre de prestations. En cas de demande de prestations supplémentaires il y a lieu de vérifier d'abord si elles sont réalisables et s'il existe des capacités suffisantes pour les satisfaire. Ces explications ont permis de placer la réduction de personnel et de matériel dans le contexte des

prestations effectués. La délégation suggéra de présenter ces explications à tous les collaborateurs lors des séances de formation afin que tous soient au même niveau d'information.

La délégation remarqua encore que la situation du ETC n'est plus tenable vu la diminution du personnel y affecté. Vu que le poste ANFRO n'est plus occupé sur tous les tours de service d'autres collaborateurs doivent tenter de compenser les tâches y relatives ce qui n'est pas toujours possible. Les délégués demandèrent donc d'occuper le poste ANFRO sur tous les tours de service afin d'améliorer la communication dans le service. La direction expliqua qu'un renforcement par deux nouvelles recrues pour l'équipe ETC serait prévu dans le budget 2021.

Cours de langue : Quand et de quelle façon sont-ils repris ? Est-ce qu'une tenue des cours en ligne est envisageable ?

Des cours de langue ont actuellement lieu en groupe. Les responsables seront contactés pour

déterminer les besoins et pour organiser les cours de façon appropriée. La délégation posa la question sur la possibilité d'organiser des cours de langue dans lesquels les collaborateurs peuvent s'inscrire de leur part. La direction répondit que le personnel intéressé doit faire valider sa demande par ses supérieurs qui la transmettent au Service des Ressources Humaines.

Est-ce que les heures supplémentaires de l'année 2020 seront payés avec le salaire du mois de février 2021 ?

La direction expliqua qu'il serait encore trop tôt pour prendre une décision à ce sujet. Une vérification sous l'aspect du chômage partiel s'impose lors des mois de janvier/février 2021 vu que lors du chômage partiel le paiement d'heures supplémentaires est interdit. La délégation exigea que les collaborateurs soient informés à ce sujet dès que la situation le permet.

Quel est l'état d'avancement de la commande de nouvelles locomotives électriques ?

La livraison des premières locomotives est prévue pour septembre 2021. Elles seront livrées avec

une homologation pour le Luxembourg, l'Allemagne, la Pologne et l'Autriche; celle-ci sera étendue en 2023 à la France et la Belgique. Ces engins seront plus performants que ceux utilisés par le moment (CFL 3000 et 4000, SNCF 27000). Certains d'entre eux seront équipés d'un moteur diesel afin de pouvoir circuler sur de courtes distances sur des tronçons non électrifiés. Cette acquisition permettra une uniformisation du matériel qui facilitera la planification et l'interopérabilité. Leur affectation à des transports intermodaux évitera le changement d'engin moteur en cas de franchissement de frontières et circulation sur d'autres réseaux. Leur attribution aux différentes filiales du groupe dépendra des besoins dans les pays concernés et la gestion des locomotives sera confiée à la direction du matériel roulant à Luxembourg.

Serait-il possible de mettre à disposition des collaborateurs travaillant sur plusieurs sites une deuxième fourniture d'EPI ?

Cette question sera discutée lors d'une réunion entre les responsables et la délégation.

Poste de sablage pour engins moteur

La délégation demanda encore une fois si la mise en place d'une installation fixe pour l'alimentation en sable des engins moteur n'était pas envisageable étant donné qu'à cause des différentes sortes de sable et de leur emballage varié il est difficile de remplir les réservoirs. Elle suggère de mettre en place ces appareils sur le nouveau site de CFL technics afin de procéder au remplissage des locomotives à cet endroit. La direction répondit que ceci pourrait peut-être être réalisé avec le groupe « Fleet » et CFL technics. Un membre de la délégation du personnel est désigné pour suivre ce projet.

Accès Blue Kango pour tous les collaborateurs

Tous les collaborateurs de CFL cargo auront accès à Blue Kango qui leur permettra non seulement de consulter des documents mais aussi de faire part d'incidents et de formuler des remarques au sujet d'actualité.

Sous-vêtements thermo pour les collaborateurs du service extérieur

La délégation du personnel suggéra la mise à disposition de sous-vête-

ments thermo aux collaborateurs du service extérieur. La direction répondit qu'il n'était pas prévu de fournir de tels sous-vêtements à tout le personnel, mais fut d'accord que la délégation lui transmette une liste des collaborateurs venant en compte pour une fourniture éventuelle.

Etat actuel des programmes « Commandes de réparation » et « Planification des tours de service et gestion du personnel »

Le programme pour les commandes de réparation devrait être disponible début 2021. Celui-ci permettra au conducteur d'engin moteur en scannant un code QR sur la locomotive à l'aide de sa tablette d'obtenir un certain nombre d'informations sur l'état technique de la machine. Ceci lui permettra de s'informer sur les problèmes pouvant se présenter, sur les réparations effectuées ou en souffrance et sur les révisions planifiées. Pour la planification des tours de service et la gestion du personnel un POC (Proof of Concept) a été élaboré par Open Informatique. Dans un court temps le prestataire informatique a pu développer un concept qui permettra à moyen terme de pouvoir renoncer aux diverses tables Excel. Dans une deuxième étape le programme pourra également optimiser la planification des collaborateurs chargés de la gestion du personnel.

Etat d'avancement du remplacement des sièges des engins de la série DE 18

Une analyse des risques s'avérera nécessaire lors du changement des sièges actuels. Avant cela la mise à disposition de certaines données de la part des sociétés Imateg et Vossloh

s'impose cependant. Une nouvelle homologation des engins ne sera cependant pas nécessaire.

Divers

Sous ce point la direction informa la délégation que suite à une recommandation de l'ACF dans le cadre de l'amélioration de la sécurité ferroviaire les communications téléphoniques entre les conducteurs d'engin moteur et le dispatching seront enregistrées. Il en sera de même pour les communications entre le service d'astreinte et l'ELS.

Ces enregistrements permettront l'analyse des incidents dans le domaine de la sécurité ferroviaire, la compréhension de leurs causes et la traçabilité des messages échangés. Ce projet est reconnu comme conforme à la protection des données par la DPO. Les données seront effacées après une période de cinq mois à moins qu'elles soient encore utilisées dans le cadre d'une enquête sur un incident. Une information détaillée relative à ces nouvelles dispositions, qui entreront en vigueur début 2021, sera transmise au personnel concerné.

La délégation rappela sa demande d'intervention auprès de DB-Cargo visant à autoriser les conducteurs d'engin moteur de CFL cargo à utiliser les installations sanitaires dans les gares de Köln-Eifel et Sarrebruck. La direction interviendra encore une fois auprès des instances allemandes.

La délégation demanda encore d'informer le personnel que vu la fermeture du triage en date du 24 décembre la possibilité d'une prise de congé s'avère possible. La direction se chargera de l'information du personnel dans ce sens.

La prochaine réunion de la Délégation du Personnel est fixée au mercredi 17 mars 2021.



Reaktivierung der Bahnlinie Ettelbruck – Bissen

Zu Besuch bei der Gemeinde Bissen

Am 10. Februar 2021 wurde eine Delegation des Landesverbandes vom Bürgermeister und dem Schöffenrat der Gemeinde Bissen empfangen. Die Unterredung hatte die Zukunft der „Attetlinie“ für den Personentransport zum Ziel.

Bereits vor Jahren kam die Forderung vom Landesverband, die Bahnlinie Ettelbruck – Bissen zu reaktivieren und diese gleichzeitig zu elektrifizieren, da sie sich in einem technisch guten Zustand befindet.

Die Zugstrecke liegt strategisch günstig am Schul- und Sportkomplex und würde ebenfalls dem Schülertransport zu Gute kommen. Ein neues Hotelkomplex ist in Planung und die Bahnlinie würde gleichzeitig gut ins Konzept passen. In den nächsten Jahren wird sich die Industriezone vergrößern. Momentan stößt die Verkehrsdichte in den Spitzenstunden bereits an ihre Grenzen.

Durch die Reaktivierung der Zugstrecke würde sich dieses Problem gleichzeitig verbessern.

Ein modernes sowie maßgeschneidertes Angebot des öffentlichen Transportes ist zweifelsfrei eine der Grundvoraussetzungen, um den Einwohnern der „Nordstad“ sowie allen betroffenen Pendlern und Schülern eine angemessene Lebensqualität zu bieten.

Der Meinungs austausch welcher eine Reaktivierung der Strecke zum Ziel hatte wurde auf beiden Seiten begrüßt. Weitere Schritte kündigen sich an!



Foto: Alphonse Classen



Foto: Georges Melchers



Foto: Alphonse Classen



Foto: Georges Melchers

Georges Melchers

Monsieur Yves Baden

Le mot du directeur RH et organisation

Aux assurés de la SNCFL,

Suite aux divers textes de loi applicables dans le contexte des pensions, les responsables de notre Division des Pensions ont eu l'idée de vous présenter un guide des principales informations utiles relatives à cette même branche de la sécurité sociale, en l'occurrence des pensions des agents de la SNCFL. En effet, des changements importants au niveau du régime

des pensions des agents et fonctionnaires publics et ceci dans le souci de la convergence respectivement de l'harmonisation des régimes spéciaux des assurés publics avec les assurés du régime général de l'assurance pension, ont eu des conséquences sur les textes des lois afférentes applicables à nos assurés CFL. Suite au remplacement de l'ancien règlement sur les pensions par les deux lois de base réglant le régime spécial et le régime spécial transitoire des agents publics,

complétées par la loi sur la coordination des régimes légaux de pension, vous trouverez dans ce guide des précisions utiles. Les auteurs vous proposent une mise à disposition d'un document renseignant sur les plus importantes dispositions actuellement en vigueur en matière des pensions des cheminots et je vous souhaite une agréable lecture instructive.



Yves Baden

Photo: Paperjam News

LE GUIDE DES PENSIONS CFL

«Le guide des pensions CFL est disponible par l'Intranet ou auprès de la Division des Pensions/Services RH au Personnel»

75 1946-2021 CFL



A l'attention du Président du TICE,
Monsieur Pierre Mellina,
et aux Membres du Bureau du TICE

290, Bd. Charles de Gaulle
L-4083 Esch-sur-Alzette

Esch-sur-Alzette, le 19 janvier 2021

Concerne : le projet de création de postes d'agents de transport sous le régime de l'employé communale.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs Membres du Bureau du TICE,

Nous avons appris avec stupéfaction que le Bureau du Comité du TICE a pris la décision de réintroduire de nouveau une seconde carrière permanente pour les agents de transport en l'occurrence la carrière d'employé communale.

Cette décision, si elle sera appliquée, entrainera de nouveau tous les inconvénients d'un deuxième statut pour une et même fonction au sein d'un même syndicat intercommunal.

De plus cette décision est en contradiction flagrante avec l'accord du comité du TICE du 23 avril 1996 sur la « Fonctionnarisation », approuvé par l'instance supérieure le 29 avril 1996 qui a instauré un régime de recrutement exclusive de fonctionnaires pour la fonction d'agent de transport au sein du TICE. Ce retour en arrière ne peut que susciter nos plus vives protestations !

La loi du 24 décembre 1985 fixant le statut général des fonctionnaires communaux, et plus spécialement l'article 2, recrutement, alinéa 4. du texte de loi modifié par après, stipule clairement que « tous les emplois communaux doivent être occupés par des « fonctionnaires ». Depuis un quart de siècle tous les postes « agents de transport » au TICE ont été occupés par des fonctionnaires.

Le syndicat Service public OGBL/Landesverband rejette ce projet visant à affaiblir le fonctionnariat au sein du TICE par le recours excessif du statut d'employé communal au sein du personnel du TICE. Nous appuyons fermement l'avis négatif de la délégation du personnel à ce sujet.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, notre parfaite considération.

Andy Uri
Délégué du TICE
OGBL/Landesverband

Laurent Gurschké
Délégué du TICE
OGBL/Landesverband

Tom Michels
Délégué du TICE
OGBL/Landesverband

Yves Kollweiler
Président de la section TICE
OGBL/Landesverband

TICE

Eine Menge ungelöster Probleme

In den letzten Wochen wurden beim TICE diverse Probleme erneut verstärkt spürbar. In Erwartung verschiedener Baustellen drohen grössere Umleitungen mit erheblichem Einfluss auf den Fahrdienst. Massive Einstellungen werden notwendig. Davon abgesehen gibt die Urlaubsvergabe und das Statut der zukünftigen Fahrer genügend Anlass zur Sorge.

Die Urlaubsvergabe in einem Engpass!

Durch die bevorstehenden großen Baustellen Bascharage und Düdelingen muss der Betrieb Einstellungen im zweistelligen Bereich vornehmen. Durch die derzeit herrschenden Bedingungen wegen der Corona Epidemie und anderen Personalproblemen, stellt sich die Frage ob der Betrieb über ausreichend Ressourcen verfügt, um allen Mitarbeitern ihren gesetzlich vorgeschriebenen Urlaub garantieren zu können. Klar ist nur dass der TICE erneut dem Bedarf an Personal hinterher läuft, es nach wie vor einen strukturellen Fahrermangel gibt, kein Reservepuffer an Fahrern existiert und darum Abgänge und Ausfälle nicht vorrausschauend rechtzeitig ersetzt werden können. Nur dank von permanenten Überstunden, der „*compte épargne temps*“ Regelung betreffend den congé légal, den Corona bedingten komprimierten Touren und Spezialschichten oder dem Glücksfall von Corona bedingten verlängerten Schulferien, kann der Betrieb noch gerade

so über die Runden kommen. Trotzdem wird die Urlaubsvergabe im Fahrdienst immer komplizierter und dieser Trend muss gestoppt werden.

Employés communaux anstatt Funktionäre?

Bisher erfolgte die Einstellung von Fahrern aufgrund von öffentlichen Anzeigen worauf die Interessenten ihre Kandidatur stellten und vom Betrieb in das einige Wochen später anstehende Einstellungsexamen dirigiert wurden. Nach bestandenen Examen erfolgte dann erst die provisorische Einstellung und Stagezeit. Jetzt aber wurde erstmals der Besitz eines bestandenen Einstellungsexamens als Vorbedingung für eine Kandidatur verlangt. Das ging natürlich schief denn kein Kandidat erfüllte diese Bedingung, und sofort wurde dann der Ruf nach der Einstellung von Fahrern ohne Examen, im *Employé communal* Statut hörbar. Eine erneute Posten Ausschreibung für solche *Employé* Posten war anscheinend schon vorgesehen. Die Personalvertretung wurde über diese Maßnahme nicht informiert und erfuhr erst auf Umwegen davon. Einstimmig wurde dazu am 13. Januar von ihr auch ein avis négatif abgegeben. Der OGB-L/Landesverband protestierte nochmals am 19. Januar brieflich beim Präsidium dagegen und verwies auf das Abkommen vom 24.04.1996 das die Funktionalisierung festschreibt (siehe nebenstehend). Die FGFC konnte von einem im Vorfeld angefragten Termin bei der Betriebsleitung davon profitieren um zusammen

mit ihren Personalvertretern das Thema anzusprechen. Daraus wurde berichtet daß das Büro vorsieht 15 derzeitige CDD Fahrer ins Funktionärsstatut zu übernehmen, wenn diese die Anforderungen erfüllen, und dieses CDD Effektiv dann durch neue CDD Einstellung ersetzt werde! Die Senkung der Punktwerte der Anfängerkarriere aufgrund des Wegfalls der „*receveur communal*“ Funktion der Fahrer, trotz der Versprechen des Transportministers, hat deutlich gemacht um was es hier geht, nämlich um abzuzocken wo es nur geht.

Nun auch Handwerker im Employé communal Statut

Beim Werkstattpersonal ist das Problem zwar anders gelagert aber es drohen die gleichen Gefahren. Die Ansprüche beim Einstellungsexamen für Handwerker im kommunalen Sektor sind derweil so hoch gesteckt dass von 15 Kandidaten kein einziger dieses Examen bestand. Dies ist nun seit einigen Examen der Fall. Handwerker die die Gesellenprüfung in ihrem Beruf bestanden und teilweise auf jahrelange Berufserfahrung zurückblicken, fallen reihenweise im Admissibilité Examen durch Als Alternative bietet man ihnen dann eine Einstellung im *Employé communal* Statut an, was natürlich schlechtere Bedingungen bedeutet. In diesem Fall ist wohl ein politisches Machtwort unumgänglich. Wir fordern hier dass der Inhalt und der Schwierigkeitsgrad der Examen dem betreffenden CATP Diplom



und der Realität im Beruf angepasst werden muss und dass den Handwerker Kollegen die nun *faute de mieux* im *Employé* Status arbeiten, unbedingt für die kommenden Einstellungsexamen jederzeit ein Wechsel in die Funktionärskarriere offen bleibt. Die Funktionärskarriere für Handwerker darf auch beim TICE nicht zum Auslaufmodell werden.

Zum «Épreuve d'aptitude générale» Test

Seitdem nun diese „*épreuve d'aptitude générale*“ obligatorisch für den Eintritt in den öffentlichen Dienst wurde, häufen sich Beschwerden und Kritiken zu diesem Test dessen Nützlichkeit in Frage gestellt wird. Es handelt sich dabei keineswegs um einen Intelligenztest, eher um eine Reaktions- oder Geschicklichkeitsprüfung. Wer diese Methode nicht kennt oder sich vorher nicht mit ihr vertraut gemacht hat oder leicht nervös wird, der kann durchaus eine Überraschung erleben und ihr erliegen. Wir fordern darum einen Logik-Test der dem Berufsalltag der Kandidaten entspricht. (*)

Karriere der Werkstattmeister

Die neuen Werkstattmeister werden in ihrer Karriere nun im Vergleich mit ihren Vorgängern ebenfalls deutlich zurück gestuft. Und das in einem Ausmaß das in keinem Vergleich mit ihrer Verantwortung, ihrem Einsatz und Fachwissen steht. Die Behauptung dass sie ja jetzt als Ausgleich eine Prime à responsabilité particulière bekämen ist falsch, denn diese Prämie erhielten die Chef d'atelier ja auch schon vorher! Fakt ist daß neue Werkstattmeister für ihre Leistung keine vergleichbare Vergütung erhalten als ihre Vorgänger. Dazu muss man noch bemerken dass ihre Meisterprüfung beim Staat als gleichrangig mit der eines Sekundarabschlusses angesehen wird und sie Anspruch auf eine Karriere in der Kategorie B1 haben, wie kürzlich wieder in einer Postenausschreibung des P&Ch ersichtlich wurde. Affaire à suivre.

Der Vorstand der
Sektion TICE
OGB-L/Landesverband

(*) GovJobs (cit Ministère Intérieur)

„Neistart Lëtzebuerg“

Der von der Regierung versprochene ökologische und soziale Neustart lässt auf sich warten. Als Entschuldigung kann man anführen, dass die Corona-Krise das Land noch immer im Griff hat. Dies sollte aber nicht als Ursache dienen die dringendsten ökologischen und sozialen Probleme auf die lange Bank zu schieben. Da die Minderbemittelten in unserer Gesellschaft, nur zu einem sehr geringen Teil für Klima- und Umweltschäden verantwortlich zeichnen, müssen Klimaschutz- und Sozialpolitik aus einem Guss sein, da ansonsten die sozial Schwachen die Leidtragenden einer unausgegrenzten Klimapolitik sein werden.

Regierung und Parlament haben Ende 2020 ein Klimaschutzgesetz und einen Klimaplan auf den

Weg gebracht, wo zum Teil ambitionierte Zielsetzungen enthalten sind. Wie diese Vorhaben aber konkret umgesetzt werden und ob hierbei die soziale Schieflage sich nicht weiter verstärkt ist mehr als fraglich. Als Beispiel hierfür kann man die am 1. Januar dieses Jahres eingeführte CO₂-Steuer, auf Benzin, Diesel, Gas und Heizöl, als Beispiel nehmen. Auf Druck der Gewerkschaften wurden zwar soziale Kompensationen eingeführt, die aber unzureichend und sozial nicht abgestuft sind. Begrüßenswert sind die längst überfällige Erhöhung der Teuerungszulage und die Erhöhung des Steuerkredites für verschiedene Einkommenskategorien.

Index-Manipulation

Als Gewerkschaften haben wir immer die Meinung vertreten, dass Umweltsteuern einkommensneutral sein müssen, d.h. dass das Pro-

dukt dieser Steuern über soziale Kompensationen integral an den Verbraucher zurückfließen muss. Dies ist nicht der Fall. Die Mehreinnahmen aus dieser Steuer die nicht für die oben genannten Kompensationen aufgewendet werden sollen für CO₂ mindernde Maßnahmen benutzt werden. Hierzu zählen die Subventionierung von Elektroautos und privaten Ladestationen. Finanzielle Unterstützung gibt es auch für die energetische Häusersanierung und für einen Heizungs-austausch. All diese Maßnahmen sind leider nicht sozial abgestuft. Geringverdiener können sich kein Elektroauto leisten und sind, trotz Subventionen, oft nicht in der Lage die energetische Sanierung ihrer Wohnung zu bewerkstelligen. Wie oben bemerkt riskiert, am Beispiel der CO₂-Steuer, eine nicht mit den Gewerkschaften abgestimmte Klimapolitik die sozialen Ungleichheiten zu verstärken. Als Gewerkschaften sind wir

nach wie vor der Meinung, dass alle Preiserhöhungen auf Konsumartikeln integral im Index berücksichtigt werden müssen. Entgegen dieser, bei uns allgemein anerkannten Vorgehensweise, wird die CO₂-Steuer im Index neutralisiert, was völlig inakzeptabel ist. Hinzu kommt, dass wenn diese Umweltsteuer den gewünschten Lenkungseffekt haben wird, der Konsum dieser Produkte sich rückläufig entwickeln wird. Demzufolge wird sich auch die Gewichtung dieser Produkte im Indexwarenkorb abnehmen, was zu einer quasi automatischen Neutralisierung im Index führen wird.

Unser Wirtschafts- und Sozialsystem ökologischer und sozialer gestalten

Der Neustart nach der Corona-Krise, sollte entsprechend verschiedener Äußerungen von Regierungsmitgliedern, genutzt werden um unser Wirtschafts- und Sozialsystem sozialer und ökologischer zu gestalten. Dies ist sicher notwendig, da unser aktuelles System einer Minderheit einen immer größeren Reichtum beschert, während auf der andern Seite immer mehr Menschen in Armut ihr Leben fristen müssen und dabei die natürlichen Ressourcen immer weiter ausgebeutet werden. Leider sieht es zurzeit nicht danach aus als würden diesen Absichtserklärungen entsprechende Taten folgen. So wurde die Steuerreform, die mehr Einkommensgerechtigkeit herbeiführen sollte, vertagt und die Wohnungsnot soll wie bisher mit marktwirtschaftlichen Rezepten, die bisher versagt haben, einer Lösung zugeführt werden.

Die Finanzkrise und die jetzige sanitäre Krise haben gezeigt, dass gute soziale und öffentliche Dienstleistungen unentbehrlich sind, im Interesse der Menschen die hier leben und arbeiten. Deshalb muss die Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik, wie sie seit Jahrzehnten in Europa und hier bei uns betrieben wird, endlich ein Ende haben. Vielmehr müssen privatisierte Dienstleistungen, so u.a. im öffentlichen Transport und im Energiebereich wieder in die öffentliche Hand zurückgeführt werden.

Weiterhin sollte, aus sozialen und ökologischen Erwägungen, der kollektive Konsum, durch verbesserte Dienstleistungen, gegenüber dem Individualkonsum gestärkt werden.

Dies gilt insbesondere auch für den öffentlichen Transport. Die finanzielle Unterstützung der individuellen Elektromobilität verstärkt das soziale Ungleichgewicht bei uns und blendet die negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen aus, die bei der Produktion von Elektroautos anfallen.

Dies gilt ebenso für die Kosten die für Straßen, Parkplätze und eventuelle Unfälle aufgewendet werden müssen. Ziel der Transport- und Verkehrspolitik muss sein, das Recht auf einen guten attraktiven und sicheren öffentlichen Transport für alle Menschen die hier leben und arbeiten, sicher zu stellen.

Hierzu sind verstärkte Investitionen, nicht nur in die Infrastrukturen sondern auch in die Transportbeschäftigten, in Form von zeitgemäßen Rekrutierungskampagnen, notwendig.



Foto: Thinkstock

Nico Wennmacher

Rubrique Sécurité et Santé au Travail

Prévention des risques psychosociaux

Les risques psychosociaux (RPS) ne sont définis, ni juridiquement, ni statistiquement, aujourd'hui, au Luxembourg. Ils sont à l'interface de l'individu et de sa situation de travail d'où le terme de risque psychosocial.

Les causes des RPS peuvent être regroupées en 4 grandes familles de facteurs :

- Les exigences du travail et son organisation: autonomie dans le travail, degré d'exigence au travail en matière de qualité et de délais, vigilance et concentration requises, injonctions contradictoires;
- Le management et les relations de travail: nature et qualité des relations avec les collègues, les supérieurs, reconnaissance, rémunération, justice organisationnelle;
- La prise en compte des valeurs et attentes des salariés: développement des compétences, équilibre entre vie professionnelle et vie privée, conflits d'éthique;
- Les changements du travail: conception des changements de tout ordre, nouvelles technologies, insécurité de l'emploi, restructurations...

Le stress n'est qu'une manifestation des RPS. On distingue les situations de stress aigu (quand une personne doit faire face à un événement ponctuel) et des situations de stress chronique, lorsque cette situation est durable, entraînant des effets dé-



Photo: Thinkstock

létères sur la santé des salariés et des dysfonctionnements dans l'entreprise.

Selon l'Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail de Bilbao, «un état de stress survient lorsqu'il y a déséquilibre entre la perception qu'une personne a des contraintes que lui impose son environnement et la perception qu'elle a de ses propres ressources pour y faire face. Bien que le processus d'évaluation des contraintes et des ressources soit d'ordre psychologique, les effets du stress ne sont pas, eux, uniquement de même nature. Ils affectent également la santé physique, le bien-être et la productivité».

Conséquences de risques psychosociaux dans l'entreprise

Un impact sur la santé:

Les RPS ont des effets délétères sur la santé des travailleurs. Des liens existent entre facteurs de RPS et maladies cardio-vasculaires, troubles musculo-squelettiques ou pathologies mentales (dépression, anxiété). Ainsi, les RPS se révèlent être un enjeu majeur en termes de santé publique.

Un impact sur l'entreprise:

Les RPS ont également un impact sur l'entreprise. On

peut noter un lien entre l'apparition de ces risques et l'absentéisme, le taux élevé de rotation du personnel, le non-respect des horaires ou des exigences de qualité, des problèmes de discipline, la réduction de la productivité, des accidents de travail et des incidents, la non-qualité (augmentation des rebuts et des malfaçons, etc.), une dégradation du climat social, des atteintes à l'image de l'entreprise... Aux CFL, le bien-être au travail est un des éléments prioritaires de la stratégie RH.

Ainsi, les CFL se sont dotés de différents acteurs comme le «Groupe de Contact», le «Service Santé au Travail» et le «Service Psychologie» à

intervenir selon la nature des RPS. De plus, des dispositifs spécifiques et des procédures d'intervention sont également activées en cas de RPS.

L'objectif est notamment de prévenir les RPS et de permettre un soutien et un accompagnement individuel des agents en souffrance.

De plus, les acteurs contribuent également à limiter l'impact des RPS au niveau collectif.

Pour de plus amples renseignements, veuillez-vous adresser également aux conseillers en la matière (p. ex. médecins du travail, psychologues, service RH, président de la Délégation Centrale, ...)

(Source : CFL et ITM)

Relativität auch im Zug

Albert Einstein und seine Eisenbahn

Viele unter uns kennen seinen Namen und haben auch schon von seiner Relativitätstheorie gehört. Im Jahre 1905 veröffentlichte Albert Einstein seine „Spezielle Relativitätstheorie“, welche erklärt, dass eine Stunde nicht gleich eine Stunde ist, sondern mal schneller und mal langsamer vergehen kann. Es kommt auf die Geschwindigkeit an, mit der man sich bewegt. 1916 veröffentlichte Einstein dann die „Allgemeine Relativitätstheorie“, die sich mit der Raumzeit befasst. Der Zug spielt bei seinen Erklärungsversuchen eine grosse Rolle. Lassen wir ihn also einmal abfahren.

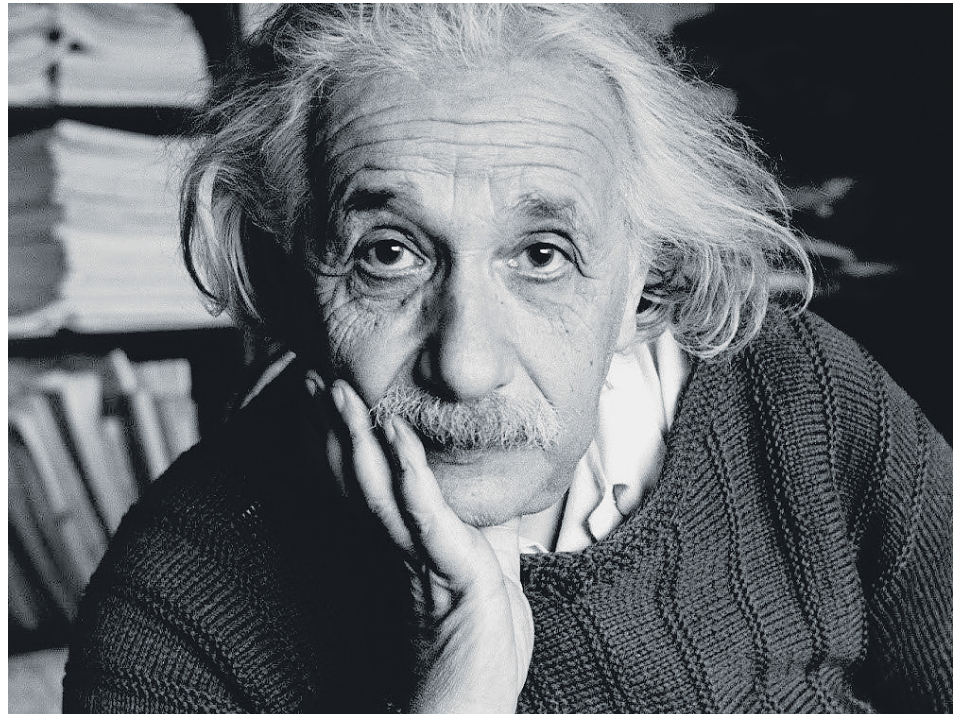
Einsteins spezielle Relativitätstheorie ist eine Weiterentwicklung des von Isaac Newton 1686 aufgestellten Relativitätsprinzips, welches folgendes besagt: Bewegt sich ein Zug mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h und ein Mensch im Zug bewegt sich mit 5 km/h in Fahrtrichtung, so bewegt sich

der Mensch vergleichsweise zum stehenden Bahnsteig mit der Geschwindigkeit $80 \text{ km/h} + 5 \text{ km/h} = 85 \text{ km/h}$. Dreht sich der Reisende um und geht im Zug entgegen der Fahrtrichtung, so bewegt er sich vergleichsweise zum Bahnsteig mit der Geschwindigkeit $80 \text{ km/h} - 5 \text{ km/h} = 75 \text{ km/h}$.

Das gleiche erfahren wir manchmal spürbar auf einem Laufband oder auf einer Rolltreppe, auf der wir nicht stillstehen sondern gehen.

Albert Einstein widerspricht jedoch dieser Theorie. Sein Ausgangspunkt war das so genannte Michelson-Morley-Experiment, was bewies, dass sich das Licht eben gerade nicht so wie ein Mensch in einem Zug verhält und alle sehr schnell bewegenden Dinge nicht so wie ein Fußgänger im Zug. Wenn der Zug 1080000000 km/h schnell wäre, würde der Mensch im Zug letztendlich nicht 1080000005 km/h schnell sein, sondern etwas weniger.

Bewegt sich der Fußgänger im Zug von sich aus gesehen mit 5 km/h in Fahrtrichtung, so vergeht seine Zeit vom Bahnsteig



Fotos: Infotel Archiv

aus gesehen langsamer. Das ergibt dann eine Geschwindigkeit vom Bahnsteig aus gesehen von etwas weniger als $80 \text{ km/h} + 5 \text{ km/h}$.

Bewegt sich der Fußgänger im Zug von sich aus gesehen dagegen mit 5 km/h entgegen der Fahrtrichtung, so vergeht seine Zeit vom Bahnsteig aus gesehen sogar etwas schneller, als die der an-

deren Passagiere im Zug, weil er vom Bahnsteig aus gesehen langsamer ist als der Zug. Dementsprechend hat er vom Bahnsteig aus gesehen keine Geschwindigkeit von $80 \text{ km/h} - 5 \text{ km/h} = 75 \text{ km/h}$, sondern nur eine von ca. 74,99 km/h.

Für den Menschen im fahrenden Zug, der sich in Fahrtrichtung bewegt, läuft die Zeit somit langsamer, als für einen, der sich nicht in dem Zug befindet. Der Unterschied ist allerdings so gering, dass er nicht wahrnehmbar ist. Würde ein Kosmonaut mit sehr hoher Geschwindigkeit durch das Weltall fliegen und nach einem Jahr zurückkehren, so müsste er feststellen, dass auf der Erde schon viel mehr Jahre vergangen sind, als nur ein einziges. Bewegung hält also jung!

Ausschlaggebend für den Erklärungsversuch ist das Licht. Die konstante Lichtgeschwindigkeit erreicht genau 299.792.458 m/s, also runde 300.000 Kilometer in der Sekunde.

Damit ist Licht schneller als alle anderen Dinge und kann auch nicht noch weiter beschleunigt werden. Wenn man zum Beispiel eine Taschenlampe in einem fahrenden Zug nach vorne richtet, ist das Licht, das dann von der Taschenlampe ausgeht, genauso schnell, wie wenn der Zug stehen würde.

Im November 1922 erhielt das „einsame Genie der Wissenschaft“ Albert Einstein die Nachricht vom Nobelpreis für Physik. Einstein sollte den Preis für das Jahr 1921 erhalten, aber nicht für die Relativitätstheorie, sondern für seine Arbeit am „Lichtelektrischen Effekt“ von 1905.

Weltweit wurde er zu einer Ikone und Kultfigur. Auch in Bolivien, wo wir auf einem Abstellplatz ein verrostetes Dampfross von Anno dazumal entdeckten (Foto), was stolz die Formel der Allgemeinen Relativitätstheorie Einsteins daher trägt.

Pierre Buchholz

