

Mehr Fahrten im Osten?

Betreiberwechsel auf der Buslinie 307



Seit Mitte Februar wird wieder ein neues Kapitel in der Betriebsgeschichte der Buslinie 307 geschrieben. Die rot-grauen und rot-weißen Busse der nationalen Bahngesellschaft CFL gehören der Vergangenheit an, neuer Betreiber ist seit dem 21. Februar 2021 die Firma Vandivinit aus Mondorf.. Seiten 16-19

Jahr der Eisenbahnen



Obwohl die Europäische Union das Jahr 2021 zum Jahr der Eisenbahnen erklärt hat, ist bis jetzt weder auf Gemeinschafts- noch auf nationaler Ebene ersichtlich mit welchen Mitteln...
Seite 12

Deine Gewerkschaft bei dir



In den letzten 3 Wochen begab sich der Landesverband zu den verschiedenen Dienststellen, um gemeinsam mit dem Personal über einzelne Probleme und Themen zu diskutieren...
Seite 13

Einführung der akustischen Abfahrterlaubnis PMM



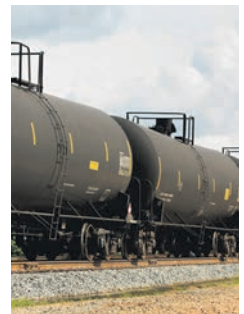
Der FNCTTFEL-Landesverband berichtete im Jahr 2020 über die demnächste Einführung des neuen Abfahrtsverfahren mit DoSto-Material. Mit dieser akustischen Abfahrterlaubnis...
Seite 14

Bericht der Betriebsdelegation



Am 3. Februar 2021 trafen sich die AVL Delegierten mit der AVL-Direktion. Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung.
Seite 23

Menschen und Güter weg von der Straße



Um Menschen und Güter weg von der Straße in die nachhaltigeren Verkehrsträger zu bringen, werden Europas Eisenbahnen immer stärker frequentiert.
Seite 28



Georges
Merenz

Neue Zuglinien braucht das Land!

Le pays a besoin de nouvelles lignes de chemins de fer!

Wir schreiben das Jahr 2021, welches seitens der EU, zum europäischen Jahr der Schiene erklärt wurde. Dies, mit dem Augenmerk auf die angestrebte Klimaneutralität bis 2050, gemäß dem europäischen „Green Deal“ Abkommen welches die luxemburgische Regierung aktiv mitträgt.

Nun, anstatt seitens des Mobilitätsministeriums von neuen Plänen zum Ausbau des nationalen Schienennetzes zu hören, die Forderungen seitens des Landesverbandes hierzu sind dem Ministerium genauestens bekannt, hören wir Tag ein, Tag aus, immer nur von Vorschlägen zum Ausbau von Fahrradwegen. Wir sind nicht gegen die sogenannte „mobilité douce“, bezweifeln jedoch, dass dies die richtige Lösung der Mobilitätsprobleme sein wird. Es handelt sich hierbei nur um einen ganz kleinen Teil des Versuches, die Bürger vom Individualverkehr auf der Straße, abzubringen.

Was wir absolut nicht verstehen und womit wir überhaupt nicht einverstanden sind, ist der Umstand, dass das zurzeit nicht genutzte vorhandene zweite Gleisbett zwischen Klerf und Ulflingen, einem Fahrradweg weichen soll. Dieses Gleisbett muss unbedingt genutzt werden, um dort die Doppelgleisigkeit der Eisenbahnlinie nach Ulflingen wiederherzustellen. Dies wäre sicherlich ein guter Anfang im Sinne des europäischen Jahres der Schiene. Den dort geplanten Fahrradweg sollte selbstverständlich an anderer Stelle gebaut werden. Mit den neuen so befürworteten Elektrofahrzeugen kann doch heutzutage jedermann und -frau ohne größere Anstrengung Tal ein- und aufwärts fahren ohne hierfür eine Zuglinie opfern zu müssen.

Aber auch andere Strecken müssen unbedingt wieder dem Personentransport zugänglich gemacht werden. Ich denke da insbesondere an die von uns geforderte Verlängerung der Zugstrecke Kautenbach-Wiltz zur geplanten großen Wohnsiedlung in Wiltz. Dies wäre ohne größeren Aufwand möglich, da die ehemalige Trasse der Eisenbahnstrecke von Wiltz nach Bastogne hierfür genutzt werden könnte.

Nun zur bestehenden Eisenbahnlinie Ettelbrück-Bissen, die heute nur mehr für den Güterverkehr genutzt wird. Diese Strecke bietet sich ebenfalls dem Personenverkehr an, da man hier transversale Züge zwischen Diekirch und Bissen einsetzen könnte. Ein enormer Gewinn für die sich rasant entwickelnde sogenannte „Nordstaad“ Metropole. Auch könnte ein solches Konzept durch zusätzliche Haltestellen in Ettelbrück auf Höhe des geplanten „Ettelbrück-One“ 20000 Quadratmeter großen Bürokomplexes und in Erpeldingen gegenüber dem großen Einkaufszentrum, aufgewertet werden. Hier sei zu erwähnen, dass die Nachfrage nach einem guten öffentlichen Transportes in der Gemeinde Bissen, wo die vorhandene Gewerbe- und Industriezone sich in geraumer Zeit enorm vergrößern wird, besteht. Wir berichteten bereits an dieser Stelle. Aber auch der umliegende Schülertransport von und nach Ettelbrück und Diekirch, könnte in Bissen von der Bahn aufgefangen und abgewickelt werden und müsste sich nicht per Busarmada durch das Nadelöhr Ettelbrück, quälen. Wir alle kennen nur zu gut das alltägliche Verkehrschaos.

Es gibt viele Möglichkeiten das nationale Schienennetz in Luxemburg zu fördern. Gerne möchten wir dem Mobilitätsminister kompetent zur Seite stehen, anstelle sich heutzutage eindrucklich viel zu viel von sogenannten Fahrradexperten beraten zu lassen. Nutzen wir also das Jahr der Schiene und packen wir es an!

Mobilitätsminister François Bausch wird mit Sicherheit diese Zeilen lesen und würde jetzt auf eine diesbezügliche Frage antworten, dass die Planung eines Mobilitätsprojektes im Süden, mit der Betonung „im Süden!“, durch den Bau einer schnellen Trambahn, in trockenen Tüchern sei! Wir gratulieren dem Minister jedoch nur teilweise dafür, wäre da nicht die Einstellung der Zuglinie Esch-sur-Alzette nach Audun-le-Tiche vorgesehen. Wir wehren uns vehement gegen dieses Vorhaben und fordern, dass diese Zugstrecke integraler Bestandteil des Mobilitätsprojektes wird.

Es lebe die Schiene!

Georges MERENZ
Präsident

On écrit l'an 2021, déclarée par l'UE comme année européenne du rail. Ceci, conformément au « Pacte vert » pour l'Europe, soutenu activement par le gouvernement luxembourgeois, en préconisant l'accent sur la neutralité climatique visée à l'horizon 2050.

Désormais, au lieu d'entendre le Ministère de la Mobilité de projeter de nouvelles extensions du réseau ferré national, les revendications du « Landesverband » à ce sujet sont connues en détail par le Ministère, nous oyons quotidiennement de projets d'expansion de pistes cyclables. Evidemment, nous ne sommes pas contre la soi-disant « mobilité douce », mais nous doutons que ce soit la bonne solution aux problèmes de mobilité. Il va de soi qu'il s'agit uniquement d'une toute petite opération d'une logique de dissuasion des citoyens de la circulation individuelle.

Ce que nous répugnons, c'est le fait de céder le lit de ballast de l'ancienne seconde voie ferrée entre Clervaux et Troisvierges à une piste cyclable. Cette plate-forme devra être utilisée pour rétablir la double voie vers Troisvierges. Certes, ce serait un bon début pour promouvoir l'année européenne du rail. Evidemment, la piste cyclable prévue, devrait être aménagée ailleurs. Avec les nouveaux vélos électriques, si préconisés de nos jours, tout le monde peut monter et descendre la vallée sans trop s'efforcer, pas besoin alors d'y sacrifier une ligne de chemins de fer.

Par ailleurs, d'autres itinéraires doivent également être ouvertes au transport de passagers. Je pense en particulier à l'extension de la ligne ferroviaire de Kautenbach à Wiltz revendiquée vers le grand lotissement prévu à Wiltz. Comme l'ancien tracé de la ligne ferrée de Wiltz à Bastogne pourrait y être emprunté, l'extension susvisée serait facilement réalisable.

Passons maintenant à la ligne ferroviaire existante d'Ettelbrück à Bissen, qui n'est désormais exploitée que par le trafic fret. Puisque des trains transversaux pourraient être commercialisés entre Diekirch et Bissen, cette ligne se propose également à merveille comme itinéraire voyageurs. Un énorme gain pour la métropole dite de « Nordstaad », se développant rapidement. Un tel concept pourrait également être valorisé par de nouvelles haltes à Ettelbrück au niveau du projet de complexe de bureaux dit « Ettelbrück-One » d'une dimension de 20 000 mètres carrés, ainsi qu'à Erpeldange en face du grand centre commercial. De plus, il convient de mentionner en cette place, qu'il existe également une demande considérable pour un transport en commun de haute qualité de la part de la commune de Bissen où la zone commerciale et industrielle existante se développera énormément. Nous venons de rapporter en ce sujet. Le transport scolaire aux alentours de et vers Ettelbrück et Diekirch pourrait également être géré par la desserte ferroviaire à Bissen, plus besoin de recourir à une armada en bus devant se frayer un passage à travers le goulot d'étranglement d'Ettelbrück. Nous connaissons tous trop bien le chaos quotidien de la circulation.

Il existe de nombreuses manières afin de promouvoir le réseau ferré national au Luxembourg. Au lieu de recevoir beaucoup trop de conseils de la part des soi-disant experts en cyclisme ces jours-ci, nous voulons soutenir avec plaisir le Ministre de la Mobilité en toute compétence. Alors profitons-en de l'année du rail et faisons-le!

En lisant certainement ces lignes, il se peut que le Ministre de la Mobilité François Bausch, répondrait dorénavant à une question à cet égard que la planification d'un projet de mobilité dans le sud, avec l'emphase « dans le sud ! », par la construction d'un tramway à grande vitesse, soit mené à bien! Cependant, nous ne félicitons qu'en partie le Ministre, s'il n'y avait pas la suppression de la ligne Esch-sur-Alzette à Audun-le-Tiche. Nous nous opposons avec véhémence à ce projet et exigeons que cet itinéraire ferroviaire devienne une partie intégrante du projet de mobilité en question.

Vive le rail!

Georges MERENZ
Président



Bitte beachten sie, dass unsere
Öffnungszeiten
geändert haben.

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

Neujahrsgrüße 2021

LISTE 1

Waringo Jeannot,
Oberanven
Wengler Marc,
Roodt/Syre
Blau Alain, Canach
Baden Yves, Canach

Gavage Nicolas,
B-Arlon
Thissen Carlo, Pétange
Mangen Astrid,
Goebange
Merenz Georges,
Mertzig

In Memoriam

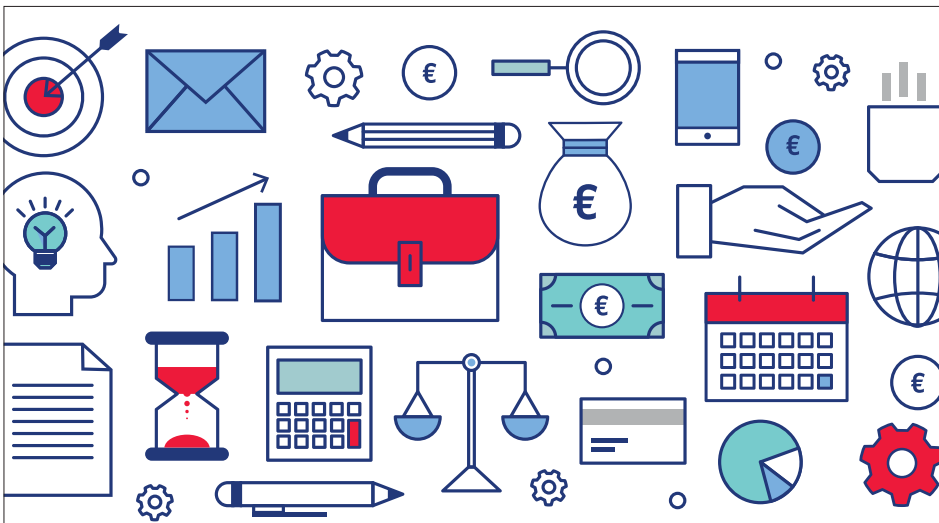
Bach-Blabl Barbara, Bettembourg	1934 – 2021
Ehlen-Richarts Yvonne, Soleuvre	1939 – 2021
Gouber-Wenner Christa, Mersch	1928 – 2021
Goldschmit Alice, Remich	1939 – 2021
Jacoby-Zeien Yvonne, Howald	1929 – 2021
Kuhn-Godar Marie-Louise, Luxembourg	1926 – 2021
Tex-Deckenbrunnen Josée, Bettembourg	1932 – 2021

Aktueller Punktwert seit dem 1. Januar 2020

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

Le Signal 2021

numéro	clôture de rédaction	parution
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



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



JOBS Jobs bei den CFL, de
Gemengen an dem Staat

facebook.com/landesverband.jobs

O G B L news

Wiederindexierung der Familienbeihilfen Puh, endlich! Allerdings...

In der Sitzung des parlamentarischen Ausschusses für Familie und Integration am 26. Januar 2021 kündigte die Familienministerin an, dass die Regierung plant, ab dem 1. Januar 2022 wieder einen Mechanismus zur regelmäßigen Anpassung der Familienbeihilfen an die Lebenshaltungskosten einzuführen.

Die OGBL nimmt zur Kenntnis, dass die Regierung nun plant, einen solchen Mechanismus früher als im Koalitionsvertrag vereinbart wieder einzuführen – also nicht erst zum Ende ihrer Mandatsperiode. So war der 1. Januar 2024 schon einmal genannt worden. Der unermüdliche Druck, den der OGBL seit einigen Jahren diesbezüglich ausübt, scheint also endlich Früchte zu tragen.

Es stellt sich jedoch die Frage, warum die Regierung ein weiteres Jahr warten will, anstatt einen solchen Mechanismus jetzt sofort wieder einzuführen. Im Zusammenhang mit der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Krise ist es in der Tat wichtig, die Kaufkraft der Haushalte zu unterstützen, da viele Arbeitnehmer aufgrund der verschiedenen staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus Einkommensverluste erlitten haben. Die Menschen brauchen jetzt eine Unterstützung, und nicht erst in einem Jahr.

Es sollte auch bedacht werden, dass der Mechanismus, den die Regierung einzuführen gedenkt, hinter dem zurückbleibt, was in der Vereinbarung vom 28. November 2014 zwischen der Regierung und den national repräsentativen Gewerkschaften abgemacht worden war. Diese Vereinbarung sah einen Mechanismus zur Anpassung der Familienbeihilfen an die Lebenshaltungskosten und an die Lohnentwicklung vor. Die Regierung hielt sich anschließend nicht an diese Vereinbarung.

Schließlich bedauert der OGBL, dass die Regierung offenbar vorerst keinen Ausgleich für die seit der Desindexierung der Familienbeihilfen im Jahr 2006 entstandenen Verluste vorsieht, die sich auf insgesamt mehr als 20 % belaufen. Der OGBL erinnert in diesem Zusammenhang an den Vorschlag der Arbeitnehmerkammer, eine sofortige Mindestaufwertung aller Familienbeihilfen von 7,7 % vorzusehen, unter Berücksichtigung der Preisentwicklung seit 2014 (dem Jahr, in dem die Vereinbarung zwischen Regierung und Gewerkschaften geschlossen wurde). Eine solche rückwirkende Teilentschädigung wäre eine Maßnahme zur Unterstützung der Kaufkraft der Arbeitnehmer und ihrer Familien, die zur richtigen Zeit käme. Der OGBL fordert deren sofortige Umsetzung.

Pressemitteilung des OGBL
27. Januar 2021

ogbl.lu — f ogbl — ogbl_luxembourg — contact.ogbl.lu



Chères et chers camarades,

Le syndicat Chemins de Fer poursuit ces visites militantes auprès des différents services. Les détails y relatifs vous seront communiqués sous peu.

Lors de ces visites, 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.

OGBL FNCTTFEL Landesverband

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 en waarm geint ».

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 suivante, celle-ci sera disponible ultérieurement auprès de tes délégués/tes du personnel.

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

Georges MEHREZ
Président

Georges MELCHERS
Secrétaire Général

PERIODIQUE Post
Trimestriel distribué à nos abonnés
L-3290 BETTEMBOURG PORT PAYE
PS/299

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 :

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

Frau sein, in Zeiten der Pandemie

Die Pandemie hat uns auch 2021 fest im Griff. Seit einem Jahr hat sich an der Covid-Front einiges getan und doch, hat man das Gefühl auf der Stelle zu treten, und nicht unbedingt weiter als im März 2020 zu sein.

Das soziale- sowie das kulturelle Leben liegen brach und der Alltag wird immer noch von Homeoffice und Homeschooling bestimmt. Die langersehnte Normalität lässt auf sich warten

und auch die Impfkampagne hierzulande, kommt nur schleppend voran.

Gerade im Vergleich zu Ländern wie Israel, Großbritannien oder den Vereinigten Staaten von Amerika liegt Europa deutlich zurück.

Stimmen und Kritik in der Bevölkerung werden laut, und die Nerven liegen bei fast jedem Bürger blank.

Ängste und die unsichere Zukunft bringen familiäre Probleme mit sich.

Die psychischen Belastungen sind für uns alle in diesen Zeiten enorm. Besonders Frauen, haben es in den

Zeiten der Pandemie mit extremer Belastung zu tun.

Es sind die Frauen, die neben ihrem Job auch noch die Betreuung der Kinder im Homeschooling übernehmen.

Zu dieser Belastung kommen oft noch der Haushalt und die Betreuung der Eltern dazu.

Den Ehemann nicht zu vergessen.

Wir sollten, als Männer in unserer Gesellschaft, unsere Frauen mit Hochachtung und Respekt behandeln, ihnen danken, weil sie viel mehr leisten, als nur ihren Beitrag.

Weltfrauentag



Kommentar

Am 8. März war Weltfrauentag. Ein Tag, um auf Missstände und Ungerechtigkeiten aufmerksam zu machen.

Die Frauen sind aus der Arbeitswelt mittlerweile nicht mehr wegzudenken. Diesen Weg zur Gleichberechtigung mussten sie sich hart erkämpfen. Auch heute, ist der Kampf noch nicht wirklich zu Ende.

Obschon sie gleiche oder höhere Bildungsabschlüsse, bessere Qualifikationen, sowie Führungskompetenzen aufweisen, sind die Frauen, in Chefetagen, im Vergleich mit den männlichen Kollegen, oft stark unterrepräsentiert.

Der Arbeitsmarkt, sowie die Führungsebenen werden überwiegend von Männern geprägt. Oft werden Führungskräfte in Zusammenhang mit den typischen Eigenschaften wie Dominanz, ein sicheres Auftreten und Autonomie verbunden. Dies hat zur Folge, dass diese Positionen eher mit Männern in Verbindung gebracht werden, als mit Frauen.

Das gleiche galt vor Jahren auf der politischen Ebene.

Das Frauenwahlrecht war noch vor Jahren keine Selbstverständlichkeit. Im Oktober 1919 waren die ersten Parlamentswahlen in Luxemburg, an denen Frauen, sowohl Wahlrecht wie Kandidatenrecht hatten.

In diesem Jahr wurde auch die erste Frau in die Abgeordnetenkammer gewählt.

In vielen Ländern ist es den Mädchen verboten, die Schulen zu besuchen oder eine Ausbildung zu erhalten. Somit werden sie ohne Ausbildung in die Abhängigkeit getrieben. Frauen werden immer häufiger Opfer von Gewalt und werden dann nicht als Opfer gesehen, sondern meist als Täter verurteilt.

Im zentralafrikanischen Tschad ist die Lage besonders bedrohlich. Um auf diese und noch weitere Umstände der Gleichstellung der Geschlechter aufmerksam zu machen fanden am 8. März zum „Internationalen Tag der Frauen“ weltweit Demos statt. Am 8. März 1857 fand im Staat New York, die erste Manifestation statt, um gegen die unmenschlichen Arbeitsbedingungen und für gleichen Lohn zu kämpfen.

Und heute ... ein langer Weg zur Gleichberechtigung liegt hinter den Frauen, jedoch ist das Ziel noch lange nicht erreicht...

Meine Achtung gilt den vielen Frauen, die jeden Tag ihren Mann stehen, um Arbeit, Kinder und Privatleben unter einen Hut zu bekommen.

Georges Melchers

Im DGB Magazin: Gegenblende

Transformation nach Corona

Nach der Covid-19-Pandemie darf nicht vor der nächsten Pandemie sein. Wir müssen die Zeit jetzt nutzen, um soziale und politische, wirtschaftliche und ökologische Fortschritte zu machen. Die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen liefern dafür eine gute Orientierung. **

In etlichen Ländern weltweit wird bereits gegen Covid-19 geimpft und der Zugang zu Impfstoffen weiter verbessert. Daher beginnen die Regierungen, ihre Aufmerksamkeit von der Krisenbekämpfung auf die Erholung nach der Pandemie zu lenken. Bereits jetzt haben die Staaten fast 12 Billionen Euro an Covid-19-Hilfsprogrammen bewilligt, und der Druck wird gross sein, weiterhin in eine Rückkehr zur vorpandemischen „Normalität“ zu investieren. Aber das wäre ein Fehler.

Jetzt gilt es endlich, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen

Schliesslich haben wir gerade erlebt, dass diese vorpandemische Normalität für die Welt schlimme Folgen hatte. Unser verantwortungsloser Umgang mit der Umwelt hat dazu beigetragen, das Corona-Virus auf den Menschen zu übertragen, und durch unsere massiv vernetzte Weltwirtschaft konnte es sich dann flächendeckend ausbreiten. Weiterhin hat seine tödliche Wirkung insbesondere auf die schwächsten Bevölkerungsgruppen verdeutlicht, wie tief die sozialen und wirtschaftlichen Ungleichheiten zwischen und innerhalb der einzelnen Länder sind.

Statt zu versuchen, zur Lebensweise vor 2020 zurückzukehren, sollten unsere Politiker lieber versuchen, eine andere, ja eine bessere Welt zu schaffen. Glücklicherweise gibt es dafür bereits einen Anhaltspunkt – die 17 Ziele Nachhaltiger Entwicklung der Vereinten Nationen (ZNE*) mit ihren wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Vorgaben, auf die sich alle Länder geeinigt haben und die sie bis 2030 erreichen wollen.

* 17 Ziele: 1. Keine Armut – 2. Kein Hunger – 3. Gesundheit und Wohlergehen – 4. Hochwertige Bildung – 5. Geschlechtergleichheit – 6. Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen – 7. Bezahlbare und saubere Energie – 8. Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum – 9. Industrie, Innovation und Infrastruktur – 10. Weniger Ungleichheiten – 11. Nachhaltige Städte und Gemeinden – 12. Nachhaltige/r Konsum und Produktion – 13. Massnahmen zum Klimaschutz – 14. Leben unter Wasser – 15. Leben an Land – 16. Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen – 17. Partnerschaften zur Erreichung der Ziele.

Als die Nachhaltigkeitsziele 2015 erstmals verabschiedet wurden, sollten sie die Fortschritte früherer Generationen beschleunigen und die extreme Armut abschaffen, die Plage der ökologischen Verarmung rückgängig machen und die Ungleichheit entscheidend verringern. Als dann Covid-19 kam, lagen die Ziele wie das Ende vermeidbarer Kindersterblichkeit bereits in Sichtweite, auch wenn Probleme wie der Klimawandel und die soziale Ungleichheit um so stärker in den Vordergrund rückten. Dabei wurden die Fort-



Foto: Thinkstock

schritte durch den Virus zwar gebremst, aber nicht entscheidend verhindert. Darüber hinaus hat die Pandemie dazu geführt, dass Probleme wie Ernährungssicherheit, Geschlechterungleichheit, Rassismus und der Verlust der Artenvielfalt besser erkennbar wurden – ebenso wie traditionelle Lücken beim Zugang zu Ausbildung, Arbeitsplätzen und lebensrettenden Technologien. All dies sind Probleme, die durch die ZNE gelöst werden sollen.

Vor allem die Ungleichheiten für Frauen und Minderheiten müssen verschwinden

Die nächste Herausforderung wird nun darin bestehen, uns an unser neues Umfeld anzupassen und gleichzeitig einen Weg in eine bessere Zukunft zu finden. Im Rahmen unse-

rer eigenen Arbeit mit der Initiative 17 Rooms, einer globalen Gemeinschaft von Experten, die gemeinsam für die einzelnen Ziele konkrete Massnahmen finden sollen, haben wir vier Transformationen bestimmt, die uns dabei helfen können. Sie alle spiegeln einen erheblichen Wandel der Einstellungen und der Entscheidungsfindung wider, und sie müssen nachhaltig unterstützt werden, um dem Ausmass unserer globalen Herausforderungen gerecht zu werden.

Die erste Transformation betrifft die Gerechtigkeit: Die Entwicklungen von 2020 warfen ein neues Licht auf traditionelle soziale und wirtschaftliche Ungleichheiten für Frauen, Minderheiten, Geringverdienende, Opfer staatlich subventionierter Gewalt und viele andere Gruppen. Um diese Ungleichheit bei der Wurzel zu packen, brauchen wir ein tiefes und dauerhaftes Engagement

für den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt aller gesellschaftlichen Segmente. Zu solchen Ansätzen können Bündnisse der „letzten Meile“ gehören, die grossen Probleme der Ausgrenzung anzugehen, ebenso wie Initiativen zur „gerechten Erholung“, die im Rahmen der politischen Krisenbewältigung die transparente Unterstützung jener gewährleisten, die am stärksten auf Hilfe angewiesen sind. Die zweite grosse Transformation muss den Weg zu einer „blau-grünen“ Erholung weisen. Viel zu lang haben wir unser natürliches Kapital (die Umwelt) nur am Rande wertgeschätzt. Aber die Pandemie hat gezeigt, dass bereits ein örtlich begrenztes Ungleichgewicht zwischen der Natur und den Menschen in der Lage ist, die Systeme in der ganzen Welt zum Umkippen zu bringen. Die „blauen“ Himmel, Ozeane und Wasserwege sowie

die „grünen“ Landökosysteme unseres Planeten werden durch absolute physische Grenzen bestimmt, die zu ignorieren auf uns selbst zurückfällt. Wir müssen mehr tun, um diese entscheidenden Ressourcen weltweit zu schützen.

Dazu müssen auf der Konvention für Biologische Vielfalt im Mai alle Länder das 30x30-Rahmenwerk verabschieden, mit dem bis 2030 30 Prozent der weltweiten Land- und Meeresflächen dauerhaft unter Schutz gestellt werden sollen. Ausserdem werden die fossilen Energieträger immer noch weltweit mit fünf Billionen Dollar explizit oder implizit subventioniert. Diese Gelder müssen stattdessen in grüne Arbeitsplätze, erneuerbare Energien und andere Technologien fließen, um die natürlichen Ressourcen zu bewahren, die die Menschheit für ihr Überleben und Wohlergehen benötigt.

Die dritte Transformation führt hin zu inklusiven Systemen technologischer Innovationen. In den letzten Jahrzehnten stand meist die schnittige, glitzernde Unterhaltungselektronik im Blickpunkt. Doch die Krisen von 2020 haben gezeigt, wie wichtig ein fairer Zugang zu Technologien und das öffentliche Vertrauen in neue Lösungen sind. Ob es nun die Skepsis gegenüber Impfungen, Datenschutzprobleme oder Anreize für kohlenstoffarme Energieträger betrifft – wir brauchen eine technische Infrastruktur, die nicht nur akute Probleme löst, sondern auch das Vertrauen in langfristige Innovationen erhöht.

Technologischer Fortschritt kann gerade Entwicklungsländern bei Pandemien helfen

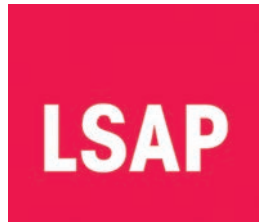
Hier können willkommene Veränderungen in allen

Bereichen stattfinden – von der Koordinierung überregionaler epidemischer Überwachungsnetzwerke bis hin zur Einführung unabhängiger digitaler Plattformen in schnell wachsenden Entwicklungsländern.

Zu guter Letzt: Kaum eine dieser politischen, wirtschaftlichen, ökologischen und technologischen Transformationen kann ohne einen Generationswechsel stattfinden. Die Covid-19-Krise hat nicht nur die Schwächen der regierenden Politiker offengelegt, sondern auch die Lebensperspektiven hunderter Millionen junger Menschen durchkreuzt. Ein solcher Generationswechsel kann mit vielen kleinen Initiativen beginnen: Beispielsweise können die Verantwortlichen gemeinsame Investitionsstrategien mit Kindern entwickeln, die vom Schulbesuch ausgeschlossen wurden, und Universitäten können ihre neu eingeführten Online-Lernsysteme einsetzen, um den Gemeinden bei der Entwicklung neuer Fähigkeiten für lokale Arbeitsplätze zu helfen.

Während sich die Welt von den enormen Belastungen des Jahres 2020 erholt, werden viele in Versuchung geraten, dort weiter zu machen, wo wir vor der Krise aufgehört haben. Aber angesichts der neuen Erkenntnisse über unsere globale Verletzlichkeit müssen wir nun wieder jene Ansätze fördern, die uns von vornherein weniger anfällig für Krisen machen. 2021 muss der Beginn einer grossen Transformation sein.

**** Autoren:** Zia Khan, leitender Vizpräsident für Innovationen bei der gemeinnützigen Rockefeller-Stiftung, und W. McArthur, Senior Fellow und Direktor des Zentrums für nachhaltige Entwicklung bei der Washingtoner Denkfabrik Brookings Institution.



Monsieur le Président,

Conformément à l'article 83 de notre règlement interne, je vous prie de bien vouloir transmettre la question parlementaire suivante à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Dans un article de presse paru le 11 février dans le « Luxemburger Wort », il est question de la réalisation d'une piste cyclable entre Clervaux et Troisvierges, le long de la voie ferrée. Ce tronçon permettra de compléter un peu plus la piste cyclable nationale 21 qui doit à terme permettre de relier Kautenbach à la piste de cyclotourisme internationale dite « Vennbahn » à Troisvierges.

Dans ce contexte, j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics :

- Si l'initiative de poursuivre la construction de la piste cyclable 21 est louable, Monsieur le Ministre peut-il me dire si cela ne remet pas en question le projet de dédoublement des voies de la ligne ferroviaire entre Clervaux et Pfaffenmühle, comme cela est prévu dans le projet de plan sectoriel transports ? Monsieur le ministre peut-il dès lors m'indiquer si un dédoublement des voies sur les tronçons concernés de la ligne 10 est toujours à l'ordre du jour ? Dans l'affirmative, quand de tels travaux seraient-ils envisageables ?
- Dans sa réponse à la question parlementaire n°1758, Monsieur le ministre explique que les tronçons à une seule voie de la ligne 10 n'ont pas d'influence sur la durée du trajet, mais que celui-ci est avant tout déterminé par les nombreux virages sur la ligne. Monsieur le ministre n'est-il toutefois pas d'avis qu'un dédoublement des voies sur les tronçons concernés permettrait d'augmenter les possibilités en matière d'offre et ainsi d'améliorer l'attractivité du réseau ferré dans le Nord du pays ?

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mon profond respect.

Yves Cruchten
Député



Kurz

Seit nun mehr einem Jahr hat sich der Corona Virus bei uns eingenistet. Auf einmal, ohne Voranmeldung. Er war plötzlich da. Und seit einigen Wochen wissen wir auch, dass er Verwandte aus Grossbritannien, Südafrika und Brasilien im Reisegepäck hatte. So ein Mistkerl. Er ist seitdem Schuld am Tod von hunderten Menschen in Luxemburg, aber von hunderten Tausenden in der Welt. Millionen Infizierte liegen auf Intensivstationen. Weitere Millionen harren in Quarantäne aus und hoffen auf eine schnelle Impfung. So wie wir alle, Senioren, Menschen mittleren Alters, Jugend und Kinder.

* In Luxemburg bewundern wir zu Recht die im Dienst der Gesundheit unter schwierigen Umständen arbeitenden Mitbürger/innen die das Beste aus sich herausholen um Menschen zu helfen, zu heilen oder zu einem friedlichen ruhigen Aus zu begleiten.

Anerkennen müssen wir auch, dass der Staat noch immer funktioniert, nicht so gut wie vor der Pandemie, aber trotzdem. Die vom Parlament gestimmten Einschränkungen bereiten dann auch wieder neue Sorgen. Vielen wurde Heimarbeit aufgezwungen. Die einen, die sich in ihrer komfortablen Wohnung einen gemütlichen Ersatzarbeitsplatz geschaffen haben, und die anderen, die das Glück nicht haben in einer grösseren Wohnung zu leben, die in einer Küchecke oder vielleicht im Schlafzimmer oder im Hausflur arbeiten müssen, sind in einem gleich.

Beiden fehlen heute die gewohnten Gespräche mit Arbeitskollegen und -kolleginnen, die freundlichen Kontakte im kollektiven Essraum und vielleicht auch die Anfahrt zum Arbeitsort zusammen mit Nachbarn.

Die grosse Mehrheit der Menschen, ganz allgemein, wäre natürlich glücklich wenn sie wieder in ihre regelmässig stattfindenden Gesang- Musik- und Theaterproben gehen oder ihren Sport betreiben könnten. Oder auch ihre Gewohnheit den Abend gemütlich mit der Familie und mit Freunden zu Hause, in einem Café oder Restaurant ausklingen zu lassen. Vieles ist heute noch nicht möglich. Auch die Teilnahme an gewerkschaftlichen und politischen Aktivitäten und Konferenzen ist für die meisten Mitglieder unterbrochen. Viele Mitmenschen sind durch die wegen der Pandemie notwendig gewordene Veränderung unserer gewohnten Lebensweise gemütskrank geworden, und müssen von Spezialisten behandelt werden. Verzagen sollten wir deshalb trotzdem nicht. Der Tag wird kommen wo die Regeln, die aufgestellt wurden um die Pandemie zu besiegen, wieder aufgehoben werden können.

Bis dahin sollten wir verantwortungsbewusst für uns selbst und für die anderen Maske tragen, Hände während des Tages öfters waschen, Sicherheitsabstand von zwei Metern einhalten und Schliessungsstunde um 23 Uhr respektieren. Bis zum 2. April behalten des weiteren folgende Regeln ihre Gültigkeit: Verbot des Alkoholkonsums in der Öffentlichkeit, Schliessung der Gaststätten und das Verbot, mehr als zwei Men-

schen aus einem Haushalt bei sich zu Hause zu empfangen. Die Einhaltung dieser einfachen Regeln, und eine so schnell wie möglich durchgeführte Heilimpfung für jeden, sind die besten und bis heute die einzigsten Mittel, uns selbst und unsere Mitmenschen nicht mutwillig in Lebensgefahr zu bringen. Die dazu notwendige Energie kann jeder Einzelne aufbringen. Es geht um unser aller Leben, gleich wie jung oder wie alt wir sind. Vertrauen und Hoffnung sind Worte über die wir jetzt öfters nachdenken und positiv miteinander reden sollten.

Negativ muss man allerdings berichten, dass Luxemburg sich jetzt auf der internationalen schwarzen Liste der Vordränger seinen Platz gesichert hat. In der Tat, mehrere Leute mit Beziehungen konnten dem Drang nach einer Impfung ausser der Reihe, und zwar lange bevor die Leute ihrer Alterskategorie von der Regierung in ein Impfzentrum eingeladen wurden oder noch werden. Von Ethik haben diese Vordränger scheinbar noch nie etwas gehört. Man braucht also auch nicht viele Worte über sie zu verlieren. Sie befinden sich in gehobener Gesellschaft.

* Man sollte auch wissen, dass zumindest sowohl in **Oesterreich** wie in **Deutschland** Parlamentarier sich in der Bestellungs- und Anfertigungsphase und/oder beim Verkauf von Schutzmasken versündigt haben. In Österreich nahm die Staatsanwaltschaft den Finanzminister und einen früheren Finanzminister ins Visier, beide gehören der ÖVP an. Ermittlungsverfahren wegen Korruption. Wenn jetzt in

Österreich die Partei von Kanzler Kurz den Schaden hat wegen der unsauberen nicht schwindelfreien Machenschaften der Firma „Hygiene Austria“ und ihren rezenten Gesellschaftsverästelungen um den Bezug von vielen Millionen FFP2-Schutzmasken aus China, dann sind es sicherlich die verwandten und freundschaftlichen Verbindungen zwischen Unternehmen und politischem Machtzentrum in Wien die jetzt die Causa zum Politikum machen. Auch die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) und die Handelsketten wollen von Hygiene Austria keine Maske mehr.

* In **Deutschland** haben zumindest drei Gewählte der CDU/CSU-Fraktion den Eindruck vermittelt, dass Abgeordnete mehr der eigenen Gier als dem Gemeinwohl dienen. Ihr Verhalten schadet der gesamten politischen Klasse in Deutschland. Abgeordneter Löbel bot Firmen Verträge an um bei der Beschaffung dringend benötigter Schutzmasken zu vermitteln, jedoch nicht als vom Volk gewählter Parlamentarier und als solcher auch aus Steuergeldern bezahlter Ehrenmann. Er bot seine Dienste gegen Bezahlung einer Provision an. Dieses moralische Totalversagen ist nicht nur bei Löbel zu beklagen, sondern auch in strukturell ähnlich gelagerten Fällen wie die des CSU- Mannes Nüsslein und die des CDU- Abgeordneten Amt-hor.

In einem Kommentar in der SZ.de macht Autor *Corneilius Pollmer* eine Verbindung zu einem berühmten deutschen Schriftsteller. Zitat: Thomas Mann sah in der Politik eine Kunst, die zwar ohne den „*Einschlag von Lebensnützlich-Bösem*

und allzu Irdischem nicht abgeht“ - die aber, wichtiger noch, „*das Höhere, die Idee, das Menschheitlich-Anständige und Sittliche nie ganz aus den Augen lässt*“. Vor diesem Hintergrund ist der Schaden zu schätzen, den einzelne Abgeordnete für die gesamte politische Klasse anrichten können.

* In **Brasilien** wurden die Urteile die gegen Lula verkündet worden waren am vergangenen 8. März von einem Mitglied des höchsten brasilianischen Gerichtshofs für null und nichtig erklärt. Damit sind Luiz Inacio Lula da Silva auch seine politischen Rechte wiedergegeben. Foto t 11.3.2021 Seite 8

Die gerichtliche Verfolgung angeführt vom diskreditierten Richter Moro hat somit ein Ende gefunden. Die IGB-Generalsekretärin begrüsst die Freilassung des Gewerkschaftlers und später gewählten Staatspräsidenten (2003-2011) und erklärte, dass das einzige „Verbrechen“ Lulas die Verteidigung der Marginalisierten und Unterdrückten in der Gesellschaft war – eine Politik die die konservativen Kräfte, welche viel Macht in Brasilien haben, nicht akzeptieren konnten.

* Die Presseberichte und Bilder der fast täglichen Massenproteste gegen das Militär in **Myanmar**, dem früheren Burma, beindrucken immer wieder. Sie werden in der ganzen Welt gelesen und gesehen. Der Mut der Menschen die dort gegen die gewaltsame Machtübernahme der Generäle protestieren, wird überall bewundert. Das brutale Vorgehen der neuen Militärjunta gegen die Bürger wird hingegen in allen Sprachen scharf verurteilt. Es vergeht kein

Tag wo nicht von einer Anzahl von den Generälen erschossenen Demonstranten berichtet wird. Hunderte werden festgenommen und eingesperrt. Die UNO und eine Mehrzahl von ihren Mitgliedern und internationalen Organisationen fordern mit Nachdruck die Freilassung der faktischen Regierungschefin Aung San Suu Kyi.

Aber auch der Internationale Gewerkschaftsbund und viele seiner Mitglieder verlangen den Rücktritt der Militärregierung und die Einhaltung der Menschen- und Völkerrechte. Der OGBL hat dieserhalb bereits Mitte Februar einen Aufruf an die Luxemburger Regierung gemacht, den Staatsstreich öffentlich zu verurteilen, und sich

solidarisch mit der Bevölkerung Myanmars zu erklären.

* Um einen Sitz **Luxemburgs** in einem bedeutenden UNO-Gremium, dem Menschenrechtsrat der Vereinten Nationen, bemüht sich derzeit Außenminister Asselborn. Die Möglichkeit für die Jahre 2022 bis 2024 gewählt zu

werden besteht durchaus. Vier Staaten stehen zur Wahl für drei Plätze: Italien, Finnland, Luxemburg, und seit kurzem auch die USA. Gewählt wird im Oktober. Jean Asselborn, hatte bereits 2012 die Wahl unseres Landes in den UN-Weltsicherheitsrat erfolgreich durchgefochten. Als dienstältester EU- Außenmi-

nister und aber auch über Europa hinaus, wird er hoch geachtet und kann durchaus auch diese für Luxemburg wichtige Wahl ehrenhaft zum Erfolg führen: „Luxemburg ist nicht Kandidat gegen ein anderes Land, sondern Kandidat für die eigenen Werte und Vorstellungen“.

rm



Foto: Thinkstock

Weltfrauentag: Luxemburgs Frauen* auf dem Weg zur Militanz

Die Farbe Lila

Mehr als tausend Menschen füllen am Montagabend die Straßen von Luxemburg-Stadt mit der Farbe Lila. Frauen* jeglicher Herkunft und jeden Berufs marschieren vom Bahnhof in die Innenstadt. Laut ist der Protestzug und laut sind ihre Forderungen: Weniger Arbeitszeit, gerechte Löhne, bezahlbarer Wohnraum und Geburtsurlaub für alle. Der Versuch einer Reportage.

Am Weltfrauentag 2021 stehe ich zum ersten Mal in meinem Leben auf einem Skateboard. Eine junge Frau, schulterlange schwarze Haare, schubst mich vorsichtig die flache Rampe hinab, hält mich dabei allerdings an den Schultern. „Wenn du fällst, fall unbedingt in meine Richtung“, sagt sie. „Sonst stößt du dir den Hinterkopf.“ Dass ich vermutlich doppelt soviel wiege wie sie und sie unter mir begraben würde, scheint sie nicht zu stören. Ihr Name ist Dina. Sie veranstaltet im Skatepark an der Petruß in Luxemburg einen Skate-Workshop für Frauen* – und natürlich stiehlt ein neugieriger, ungelinker Mann ihr nun die Zeit. Ein Sinnbild für Care-Arbeit.

Die Teilnehmer*innen des Workshops kommen allerdings im Gegensatz zu mir ganz gut alleine klar. Man erkennt sie maximal an den lila Buttons an ihrer Kleidung, in ihrem Können auf dem Skateboard unterscheiden sie sich für meine ungeübten Augen nicht von den ansonsten überwiegend männlichen Jugendlichen. Diese umkurven mich nonchalant und teilweise haarscharf, während Dina sich be-

müht, mir zu erklären, was genau ich mit den klobigen Dingen an den unteren Enden meiner Beine anstellen soll, die ich normalerweise nur zum Gehen verwende. Ihre Geduld ist erbarmungswürdig – aber ich fühle mich trotzdem wie ein Fremdkörper an diesem Ort. Zum Trost gibt sie mir einen halben Donut mit, als ich zum Bahnhofsviertel aufbreche.

Kurz nach 17 Uhr treffe ich an den Bussteigen am Luxemburger Bahnhof ein und muss mich erst mal orientieren – es ist laut und bunt. Musik dröhnt aus mitgebrachten Lautsprecher-Rollkoffern, Frauen* begrüßen einander mit Winken und Megafonen, lila Luftballons schweben über der Menge. Lila sind auch die Flaggen, die Kleidung – es ist die Farbe des Frauenstreiks. Die Menge teilt sich für einen kleinen weißen Van mit OGBL-Logo, bewaffnet mit einer Lautsprecheranlage. Die ersten Ansprachen beginnen – Französisch, Luxemburgisch, Portugiesisch. Es ist der Fluch des mehrsprachigen Luxemburgs, dass niemand jemals alles verstehen wird, es ist sein Segen, dass die Menschen trotzdem für eine gemeinsame Sache auf die Straße gehen können. Die Redner*innen schwören die Versammelten noch mal auf genau diese gemeinsame Sache ein: Die Anerkennung der Care-Arbeit, deren Wichtigkeit in Zeiten der Pandemie nur noch zugenommen hat. Der zu behebende Umstand, dass Frauen* im Durchschnitt immer noch weniger verdienen als Männer*. Die Reduzierung der Wochenarbeitszeit – für alle. Die Schaffung eines Geburtsurlaubs anstelle eines „Vaterschaftsurlaubs“, der gleichgeschlechtliche

Paare ausschließt. Die Liste der Forderungen ist lang. Lang ist aber auch die Zeitspanne, in der die genannten Forderungen bereits ungehört verhallen.

Ein Blick zurück

Das habe ich am Mittag bei der Online-Demonstration gelernt – die über Zoom stattfand und auf Facebook live gestreamt wurde, mit fast 200 Teilnehmern. Eine Online-Demonstration ist allerdings schwierig, weil das aufputschende Moment fehlt, das laute, unbändige Zusammen-vor-Ort-Sein, das der auf die Straße getragenen Demokratie ihre unnachahmliche Dynamik verleiht. Die Veranstaltung im Netz erinnerte daher auch eher an ein Zwitter aus Quizshow und studentischem Lesekreis mit Performance-Einlagen. Informativ war sie deshalb allemal – während Isabelle Schmoetten vom „CID – Fraen an Gender“ geübt die Moderation übernahm und die Redner*innen und Künstler*innen vorstellte, veranstaltete Ottavia Cima, einem im JIF organisierte Privatperson, ein interaktives Quiz mit 21 Fragen zur Frauenbewegung in Luxemburg, welches eindrucksvoll die bereits erreichten Ziele, aber auch die noch zu führenden Kämpfe vor Augen führte. (Mir führte es vor allem meine Unwissenheit vor Augen. Wussten Sie, dass Frauen in Luxemburg durchschnittlich 44 Prozent weniger Rente erhalten als Männer? Dass es 50 Jahre an feministischem Einsatz brauchte, bis Luxemburg ein modernes Abtreibungsgesetz erhielt? Und dass die erste Frau bereits 1919 in die Chamber gewählt wurde, im gleichen Jahr, in dem



Fotos: Editpress/Anouk Flesch

Frauen in Luxemburg überhaupt erstmals wählen durften?) Eindrucksvoll waren allerdings auch die Beiträge der Redner*innen und Künstler*innen. Jennifer Lopes vom Netzwerk Finkapè, das die Interessen der Afrika-stämmigen Luxemburger*innen vertritt, erzählte von einem Vorfall auf der Arbeit, bei dem Sexismus und Rassismus fließend in einander übergriffen. Ein ehrenamtlicher Mitarbeiter, ebenfalls mit afrikanischem Migrationshintergrund, nahm sie zunächst als Vorgesetzte nicht ernst und versuchte, ihr ihren Job zu erklären. Nachdem sie ihn auf sein Fehlverhalten hingewiesen hatte und schließlich seinen Respekt hatte, half sie ihm mit seinen eigenen Diskriminierungserfahrungen. Dann begann er mit Annäherungsversuchen, die sie zurückwies – was schließlich zurück zu sexistischen Beleidigungen führte, die sie erdulden musste. Als Lopes schließlich Anzeige erstattete, wurde sie von ihrem Vorgesetzten gefragt, ob das jetzt wirklich nötig gewesen sei. Unterstützung habe sie nicht erhalten, nach dem Mot-

to: „Die Schwarzen regeln das schon unter sich.“ Vor dem Hintergrund führte Lopes die Wichtigkeit eines intersektionalen Feminismus aus, der auch die Verknüpfung von Diskriminierungen thematisiert und problematische Verhältnisse innerhalb von Minderheiten nicht tabuisiert.

Neben Jennifer Lopes warteten überdies die Queerfeministin Lara Weill mit einem bemerkenswerten Gedicht und die Sängerin Jana Bahrach von der Indierock-Band Francis of Delirium mit musikalischen Einlagen auf. Der Kernpunkt zum Schluss der Online-Veranstaltung bildeten allerdings die vier politischen Hauptforderungen. Vorgetragen wurden sie von vier Frauen, die sinnbildlich für das Bündnis stehen, welches den Streik organisiert: Michelle Cloos von OGBL Equality, Rosa Brignone vom feministischen Bündnis „Time for Equality“, Emilie Kayser vom „Planning familial“ und Line Wies von „déi Lénk“. Gemeinsam kämpften sie für eine Verringerung der Arbeitszeit für alle, gerechte Löhne, ein Recht auf bezahlbaren Wohnraum und einen

dreimonatigen Geburtsurlaub für den zweiten Elternteil, unabhängig vom Geschlecht. Das Recht auf bezahlbaren Wohnraum sticht hervor – ist das eine feministische Forderung? Die Frauen sagen Ja, denn: Wer strukturell bedingt weniger verdient, hat auf dem Wohnungsmarkt noch weniger Chancen als alle anderen.

Reclaim the street

Line Wies treffe ich am Abend im Bahnhofsviertel wieder. Sie läuft an der Seite des Zuges mit und sorgt unter anderem dafür, dass keine der Demonstrant*innen auf die Tramschienen ausweichen, dass also die Züge nicht kollidieren. Nebenbei nimmt sie sich die Zeit, meine Fragen zu beantworten. „Das JIF, also die Plattform, die den Frauenstreik organisiert, ist ein Bündnis aus verschiedensten Organisationen. Jede von ihnen entsendet eine Repräsentant*in ins Plenum. Wir entscheiden alles im Konsens.“ Hinter dem lilafarbenen Strom an Menschen, der nun trägt, aber bestimmt die Avenue de la Liberté in Richtung Innenstadt fließt, steckt eine Menge Arbeit. „Unbezahlte Arbeit“, lacht Wies. „Wir machen das ehrenamtlich.“ Vier Arbeitsgruppen à fünf Personen haben sich um die Logistik, die Kommunikation und die Ausarbeitung der politischen Forderungen gekümmert.

„Es gibt in den letzten Jahren einen Generationenwechsel im Feminismus in Luxemburg“, erklärt Wies weiter. „Wir sind dabei, uns zu desinstitutionalisieren und militanter zu werden.“ Heißt, den Kampf um Geschlechtergerechtigkeit nicht nur in offenen Briefen, Diskussionsrunden und Pressemitteilungen, sondern auch auf der Straße zu führen. „Ich habe in Paris

studiert und auch dort an Demonstrationen teilgenommen – aber das waren alles immer nur Akademiker*innen.“ Das sei in Luxemburg anders. „Wir merken, dass Frauen* zu uns kommen, die sich selbst gar nicht unbedingt als Feministin bezeichnen, die aber die Probleme aus ihrem Arbeitsleben kennen, die wir ansprechen. Und die sich deshalb engagieren wollen.“ Auch wenn die Organisator*innen weitestgehend aus dem akademischen Milieu stammen würden, seien das Bündnis und die Teilnehmer*innen sozial viel stärker durchmischt.

Insgesamt scheint es mir, der nun doch schon einige Demonstrationen besucht hat, dass die Forderungen stark von links geprägt sind. Ob sie dadurch auch Verbündete verloren haben, will ich von Wies wissen. „Der ‚Conseil nationale des femmes‘ (CNFL) hat sich etwas von uns distanziert“, bestätigt die Aktivistin. „Unser Profil ist ganz klar linker geworden – das liegt auch an den Organisationen, die sich einbringen.“ Es sei nur logisch, die feministischen Forderungen mit der Thematisierung der ökonomischen Ungleichheit zu verbinden, die auch durch das Patriarchat entstehe. „Wir vertreten ganz klar einen Feminismus der 99 Prozent“, sagt Wies und nimmt damit Bezug auf den Slogan der Occupy-Bewegung: „Wir sind die 99 Prozent“ – jene überwältigende Mehrheit, die nicht vom fortschreitenden Kapitalismus profitieren. „Eine Forderung wie ‚Mehr Frauen in Verwaltungsräten‘ wird man bei uns definitiv nicht finden.“

Auf Höhe des Arbeitsministeriums stoppt der Zug – Gleichstellungsministerin Taina Bofferding und Arbeitsminister Dan Kersch mischen sich unter die Demonstrant*innen. Während Kersch sich bis auf eine kurze Solidari-

tätsbekundung zurückhält, hält Bofferding eine flammende Rede und nutzt die Gelegenheit, um gegen die ADR und den Abgeordneten Fernand Kartheiser zu wettern. Dessen Auslassungen, häusliche Gewalt solle man besser unter den Betroffenen klären, als die Polizei hinzuzuziehen, seien ein „Schlag ins Gesicht“ für jede Errungenschaft des Feminismus. Während die meisten Demonstrant*innen jubeln, meint eine ältere Frau neben mir trocken: „Die soll sich mal nicht so ins Rampenlicht stellen. Was die in den letzten Jahren im Mega („Ministère de l'Égalité des chances“, Anm. d. Red.) fabriziert haben, ist nämlich alles andere als mega.“

Sternchen und Spielberg

Aber nicht nur mit der Arbeit der Gleichstellungsministerin ist so manche*r unzufrieden – auch gegen die Plattform selbst gibt es durchaus Einwände. Eine junge Demonstrant*in mit Megafon erklärt mir, dass sie sich aus der Organisation zurückgezogen hat. „Wegen diesem Sternchen. Das repräsentiert mich nicht. Ich bin keine Frau Sternchen.“ Sie würde mitlaufen, weil sie das Anliegen wichtig findet – und auch dass der queere Block vorneweg marschiert sei und

den Demonstrationzug angeführt habe, findet sie gut. „Aber letztlich läuft es darauf hinaus, dass Trans- und nicht-binäre Personen trotzdem wieder marginalisiert werden. Dabei kämpfen wir den gleichen Kampf.“

Als der Protestzug auf der place d'Armes ankommt, hat die Künstlerin Alex McKell dort bereits ein Live-Painting fertiggestellt – ein Porträt der US-amerikanischen Bürgerrechtlerin Angela Davis, einer Ikone der Frauenbewegung. Vor dem Bild nehmen nun die Redner*innen Aufstellung und bringen zum Abschluss abermals unter Jubel ihre Forderungen vor. Mir brummt inzwischen der Schädel. Nicht nur vom Lärm. Ich denke an eine andere Bürgerrechtlerin, an Alice Walker, deren Roman „Die Farbe Lila“ den Kampf einer jungen afroamerikanischen Frau gegen die patriarchalen Strukturen der schwarzen Südstaaten beschreibt. Walker gewann als erste schwarze Frau den Pulitzerpreis, 1985 hat Steven Spielberg das Buch verfilmt. Ausgerechnet Steven Spielberg. Während ich nach Hause gehe, um den Text zu schreiben, den Sie gerade lesen, frage ich mich, ob wirklich Steven Spielberg die Geschichte einer schwarzen Frau verfilmen sollte. Und ob wirklich ein männlicher, luxemburgischer Journalist vom Lux-

emburger Frauen*streik 2021 berichten sollte. Es fühlt sich ein bisschen an wie Skateboard fahren – es ist sicher eine coole Sache, aber es gibt Frauen*, die besser dazu geeignet wären. Die nicht so sehr ein Fremdkörper in diesem lila Strom wären, wie ich es heute war. Zum Glück hatten die Frauen*, mit denen ich gesprochen habe, Verständnis. Wie immer, eigentlich.

*Aus einer thematischen Erwägung heraus und entgegen der geläufigen Praxis beim Tageblatt hat der Autor diesen Text vollständig gegendert, um nach Möglichkeit alle Personen, die sich den Zielen des Streiks verbunden fühlen und mitgewirkt haben, mit einzubeziehen. Falls ihm das nicht gelungen ist, entschuldigt er sich vielmals im Voraus.

Bunt, laut und verräucht – die Frauen* sorgen dafür, dass man sie sieht – Vor dem Bahnhof haben sich viele Demonstrant*innen versammelt. Auch die „Femmes Afro-descendantes“ sind vertreten –

„Eine Forderung wie ‚Mehr Frauen in Verwaltungsräten‘ wird man bei uns definitiv nicht finden“ – Line Wies.

„Alles andere als mega“?: Gleichstellungsministerin Taina Bofferding (LSAP) beim Zwischenruf.

Quelle: Tageblatt/
Tom Haas



Jahr der Eisenbahnen

Obwohl die Europäische Union das Jahr 2021 zum Jahr der Eisenbahnen erklärt hat, ist bis jetzt weder auf Gemeinschaftsebene ersichtlich mit welchen Mitteln und Maßnahmen der Eisenbahntransport gefördert werden soll. Auf nationaler Ebene werden wohl die geplanten Investitionen im Infrastrukturbereich weitergeführt. Zusätzliche Investitionen die sich aufdrängen, werden nicht getätigt und es besteht zusätzlich die Tendenz, das Netz weiter zu amputieren. Auf Gemeinschaftsebene wären eine Evaluierung der bisherigen Liberalisierungspolitik und deren Umkehr dringend geboten.

Die seit Mitte der 1980ziger Jahre, von der E.U. und den Mitgliedsstaaten praktizierte Liberalisierungspolitik im Verkehrs- und Transportsektor, hat den Rückgang der Eisenbahntransporte verursacht. Diese Vorgehensweise, ohne Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Begleiterscheinungen, ist schuld am aktuellen Verkehrschaos auf unseren Straßen. In sozialer Hinsicht ist die Bilanz dieser Politik verheerend. Sehr viele gute Arbeitsplätze im Eisenbahnbereich wurden abgebaut und die Lohn- und Arbeitsbedingungen im gesamten Sektor sind schlechter geworden.

Schädliche Liberalisierungspolitik

Unser nationaler Eisenbahnsektor hat unter den diesbezüglichen negativen Begleiterscheinungen stark gelitten. Die Fern-

verbindungen im Personenverkehr, nach der Schweiz und Italien sowie nach Norddeutschland wurden eingestellt. Auch die Nachtzüge und die Autoreisezüge nach dem Süden Frankreichs wurden aufgegeben. Anstatt einen sicheren und attraktiven öffentlichen Transport, über die nationalen Grenzen hinweg zu organisieren, fielen die bis dahin attraktiven internationalen Eisenbahnverbindungen der Vorstellung, dass der internationale Fernverkehr sich selbst tragen muss, zum Opfer.

Auch dem Gütertransport wurde durch die Liberalisierungspolitik erheblicher Schaden zugefügt. 2003 lagen Pläne auf dem Tisch, die vorsahen die nationale Eisenbahngesellschaft in 7 Filialen aufzuteilen, wobei das Eisenbahnstatut zur Disposition stand. Dank gewerkschaftlicher Aktionen, einschließlich eines 24 stündigen Warnstreiks, wurden diese Pläne zurückgezogen. Die Eisenbahntripartite von 2005 endete mit einem Kompromiss, der auch heute noch Gültigkeit hat. Die CFL blieben als integrierter Eisenbahnbetrieb erhalten und das Personalstatut wurde abgesichert. Allerdings wurde der Gütertransport in eine gemeinsame Filiale mit Arcelor-Mittal ausgelagert. Obwohl dies damals anscheinend die einzige Möglichkeit war um den Gütertransport bei den CFL zu erhalten, entsprach dies nicht unseren Vorstellungen. Als Gewerkschaft hatten wir vorgeschlagen die technische Zugkontrolle, durch die Wagenmeister, als öffentliche Aufgabe anzuerkennen und dementsprechend zu finanzieren. Der grenzüberschreitende Transport, sollte unserer Meinung

nach gemeinsam mit den historischen Eisenbahngesellschaften der Nachbarländer organisiert werden.

Die CFL-Cargo hat sich, dank des Einsatzes ihrer Mitarbeiter/innen, vor allem im internationalen Geschäft, positiv entwickelt. Auf nationalem Plan werden nur mehr die Großkunden bedient und der Einzelladungsverkehr wurde, weil die Rangiertätigkeiten kostenintensiv sind, praktisch ganz eingestellt. Die entsprechende Verlagerung der Gütertransporte von der Schiene auf die Straße ist ein Phänomen, was in praktisch ganz Europa feststellbar ist. Hiervon zeugen die endlosen Lastwagenkolonnen auf Straßen und Autobahnen.

Verbesserung Sozialbedingungen

Sicherlich können die Schäden der jahrzehntelangen Liberalisierungspolitik nicht von heute auf morgen korrigiert werden. Allerdings sind, wenn in absehbarer Zeit ein karbonfreier Transport erreicht werden soll, Aktionspläne zur Förderung des umweltfreundlichen Eisenbahntransportes dringend geboten. Die externen Kosten die der Straßentransport, u.a. Umweltschäden, Unfallfolgekosten, verursacht, werden trotz jahrelanger Diskussionen noch immer ausgeblendet. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen im gewerblichen Straßentransport, die auch ein Konkurrenzelement sind, spotten oft jeder Beschreibung. Kürzlich stand im Tageblatt zu lesen, dass bei 68 Lastern, die von der Polizei kontrolliert wurden, 72 Verstöße registriert wurden. 62mal wurde dabei gegen die Fahr- und Ruhezeiten verstoßen. Es ist deshalb unerlässlich,



Foto: Thinkstock

lich, dass die Europäische Kommission Initiativ wird, um die Sozialbedingungen im gewerblichen Straßentransport zu verbessern und strikter zu kontrollieren. Sollte dies nicht der Fall sein, werden diese sozialen Dumpingmethoden, was in verschiedenen Ländern schon der Fall ist, auf die Eisenbahnen übergreifen.

Nationale und großregionale Verbesserungen sind notwendig und möglich

Von unserer Regierung erwarten wir, dass sie sich auf europäischer Ebene für die Revitalisierung des Schienentransportes einsetzt und dass sie auf nationalem und großregionalem Plan die notwendigen Initiativen ergreift um den Eisenbahntransport zu fördern. In infrastruktureller Hinsicht muss davon abgesehen werden Schienenstrecken in Buspisten umzuwandeln, wie dies zwischen Esch und Audun vorgesehen ist, oder ein Gleisbett das der Wiedereinführung der Zweigleisigkeit dienen soll, in einen Fahrradweg umzuwandeln, wie die zwischen Clerf und Ulfingen vorprogrammiert ist. Hingegen würde die Wiedereinführung des

Personenverkehrs auf der Strecke Ettelbrück-Bissen, wie dies die Gemeinde Bissen und der Landesverband fordern, ein positives Signal setzen.

Auf Ebene der Großregion würden die Ausdehnung des Gratistransportes bis auf die jeweilige ausländische Grenzbahnhöfe, den Berufspendlern entgegenkommen und die Parkplätze auf den luxemburgischen Grenzbahnhöfen entlasten. Erinnern möchten wir an dieser Stelle daran, dass seinerzeit Fahrpläne erstellt wurden um den Grenzpendler aus dem Raum Troispoints-Vielsalm die Möglichkeit zu bieten, rechtzeitig mit dem Zug nach Luxemburg zur Arbeit zu fahren. Aus finanziellen Erwägungen wurde dieses Vorhaben nicht realisiert. Dies gilt ebenso für eine direkte Eisenbahnverbindung über Kreuz/Konz nach Saarbrücken, wo auch in Zusammenarbeit mit der DB ein Fahrplanangebot erstellt worden war.

In Bezug auf die zukünftige Transport- und Verkehrsplanung, wäre es sicher sinnvoll, wenn die Regierungsinstanzen die zuständigen Gewerkschaften und die Aktionsgemeinschaft Öffentlicher Transport in die diesbezüglichen Planungen miteinbeziehen würden.

Nico Wennmacher

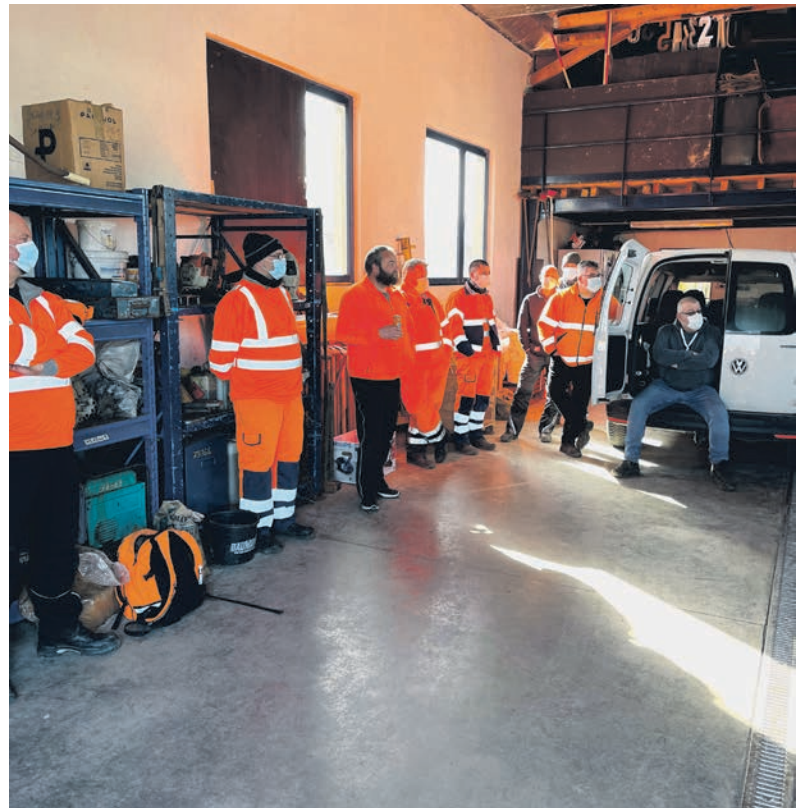
Dienststellenbesuch

Deine Gewerkschaft bei dir

In den letzten 3 Wochen begab sich der Landesverband zu den verschiedenen Dienststellen, um gemeinsam mit dem Personal über einzelne Probleme und Themen zu diskutieren. Außerdem wurde ein kurzer Rückblick auf die provisorische Integration in den OGBL gemacht. Trotz schwierigen sanitären Maßnahmen bedingt durch Corona wurde diese Aktion von der Belegschaft gut angenommen. Es fand ein routinierter Austausch in guter Atmosphäre zwischen Mitarbeitern der Eisenbahn sowie der Gewerkschaft statt. Anbei einige Eindrücke.



Fotos: Georges Melchers





Sektion TM/PTC

Luxembourg, le 17 février 2021

Einführung der akustischen Abfahrerlaubnis PMM mit DoSto-Material ab dem 15. März 2021!

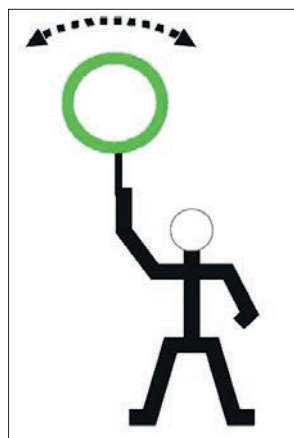
Geehrte Kameradinnen und Kameraden,



Der FNCTTFEL-Landesverband berichtete im Jahr 2020 über die demnächste Einführung des neuen Abfahrtsverfahren mit DoSto-Material. Mit dieser akustischen Abfahrerlaubnis, die besonders durch den damaligen Präsidenten der Berufssektion TM/PTC Georges Merenz flächendeckend gefordert wurde, wird die Arbeit des Zugpersonals vor allem praktisch aufgewertet und attraktiver werden. In der Tat wird sich das Ergebnis der beharrlichen Forderungen des FNCTTFEL-Landesverbandes für diese Umsetzung zeigen lassen: „Ein täglich wahrnehmbarer Gewinn in Punkto Sicherheit und « Bien être au travail » !“

Technisch wird dem Lokführer die Abfahrerlaubnis „**Permission de Mise en Marche (PMM)**“ durch Schlüsseln des Zugführers mittels des „UIC-Türgong“, ähnlich wie auf anderen Triebzügen (s. Baureihe 2000 oder 2200) akustisch übermittelt werden. Da diese Prozedur ein Eingriff in sicherheitsrelevante Tätigkeiten darstellt, wurde diese durch die Werkstätten in einem sich ständig verbesserndem System unter Berücksichtigung verschiedenster Ausfallszenarien gemeinsam mit Experten und

unter Einbezug der Sozialpartner langfristig entwickelt und fachgerecht geregelt.



Auch dürften die positiven Auswirkungen dieser Änderung auf die **Sicherheit** umso mehr von Bedeutung sein, da davon auszugehen ist, dass durch diese Umsetzung die Aufmerksamkeitskapazität des Lokführers insbesondere auf den Fahrstraßen sowie Führerstands bezogenen Kontext erhöht werden wird. Zusätzlich wird die Ausführung der Abfahrerlaubnis des Zugführers zumal in erschwerten Gegebenheiten (z. Bsp. bei schlechten Sichtverhältnissen) erleichtert, da das **Handsignal generell durch das akustische Signal ersetzt werden dürfte**. Aber auch im Bereich Arbeitssicherheit wird das neue Abfahrtsverfahren einen Gewinn darstellen, da somit das lästige runter schieben und stets sich wiederholende **Öffnen und Schließen**

der Seitenfenster ebenfalls wegfällt.



Ebenso begrüßen wir an dieser Stelle die dazu nötige Einsatzbereitschaft sämtlicher Mitarbeiter sowie insbesondere die des Personals des Centre de Maintenance während den letzten Monaten.

Schlussendlich möchte die Sektion TM/PTC auch dankend darauf verweisen, dass diese Erleichterungen überhaupt nur durch die Hartnäckigkeit vom damaligen Präsidenten der Berufssektion TM/PTC zustande gekommen sind.

Zesumme staark !





Section BUS

Luxembourg, le 17 février 2021

Questions proposées par les délégués du personnel

Questions proposées par les délégués du personnel de la section BU pour la réunion auprès du Chef de Service en date du 10 mars 2021.

1. Présentation des situations 2020 des reliquats en journées improductives.
2. Conformément à l'accord du 11 février 2019 entre les syndicats et la direction du service BU, les délégués demandent la réintroduction du roulement classique, c.-à-d. complet sur 19 semaines à partir du mois de mai 2021.
3. Les délégués exigent une prise de position de la part du service BU au sujet de la lettre du 21 décembre 2020 concernant le projet pour combler des tours de service à Echternach dû à des absences, par des CR relevant du site de Luxembourg.
4. Les délégués demandent au chef mouvement s'il serait possible, dans l'hypothèse du service déjà fixé pour les 3 prochains jours (libres), de se concerter avec les réservistes concernés en cas de repos rayé le 3e jour (J+3/+48hrs) au plus tard lors de la fin de service par le PC (J).
5. Les délégués réclament de nouvelles dates pour la préparation du congé 2022.
6. Les délégués demandent l'édition d'une copie papier reprenant la situation des

heures supplémentaires pour les CR intéressés, qui est plus précise que la nouvelle situation IVU car elle reprend le motif des heures y mentionnées. Par ailleurs, nous venons de constater également que la situation IVU ne correspondait pas à la situation réelle pour au moins un C.R. concerné.

7. Les délégués implorent une remise en état adéquat concernant les WC en gare d'Echternach actuellement inutilisable suite à une intervention de la police début février 2021. Il en est de même pour les WC en gare de Junglinster, où la porte ne se laisse pas ouvrir avec le nouveau code.
8. Les délégués se plaignent de la qualité de service offert à l'arrêt « Europe » au Kirchberg, où un abordage convenable des quais n'est pas possible dû aux stationnements d'engins de sociétés privées pour faire leur pause de conduite. Il est évident que cette situation perturbe la montée et la descente de nos clients.
9. Les délégués rappellent la question Nr. 49/20, déjà posée en date du 22 septembre 2020 concernant la visibilité du rétroviseur droit des bus électriques 1 et 2, où, jusqu'à l'heure actuelle, la situation n'a pas été redressée. À remarquer que ce point agit notamment dans l'intérêt de la sécurité routière.

10. Les délégués demandent au service BU s'il est possible de faire réapparaître les correspondances des lignes à garantir sur les Event-Pc des Bus afin d'améliorer le service offert à nos clients.

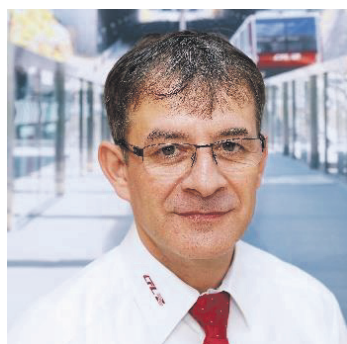
11. → Atelier : Les délégués demandent, si dans le futur, il serait possible que le personnel de l'atelier du service BU pourrait acquérir ses brodequins de sécurité sans devoir se référer au catalogue EPI (marques et modèle de son choix) ? Ceci bien sûr dans un cadre conforme à la norme de sécurité exigée (S3) et d'un prix maximal fixé.

Divers :

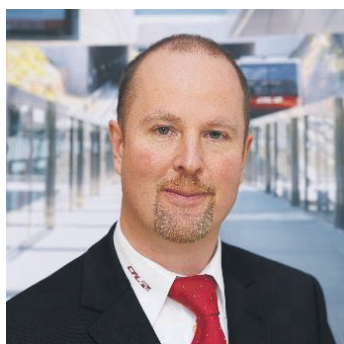
- 1) Clignoteur IVECO, pour rappel, le bruit émis par les clignoteurs IVECO est insupportable !
- 2) Où on est avec la situation des chaussures pour les CR, voir essayage par les délégués ?
- 3) Où on en est avec le panneau d'affichage syndical pour le site d'Echternach ?

*Les délégués du personnel de la section BU
André Marques de Paiva /
Jean-Paul Schweigen / Steve Kerschen /
Joël Nies*

Die FNCTTFEL Personalvertreter



André Marques de Paiva



Jean-Paul Schweigen



Steve Kerschen



Joel Nies

Betreiberwechsel auf der Buslinie 307

Seit Mitte Februar wird wieder ein neues Kapitel in der Betriebsgeschichte der Buslinie 307 geschrieben. Die rot-grauen und rot-weißen Busse der nationalen Bahngesellschaft CFL gehören der Vergangenheit an, neuer Betreiber ist seit dem 21. Februar 2021 die Firma Vandivinit aus Mondorf. Dieser neue Moment ist Grund genug um auf die Geschichte der Linie in den letzten Jahren einzugehen, welche seit meinem Umzug nach Noertzingen vor fast 40 Jahren zu meinem Alltag gehört.

Anschluss am Bahnhof Noertzingen

Seit 1964 Jahren gehörte der CFL-Bus der Linie 307 Noertzingen – Rumelange/Ottange, damals noch als Linie 213, zum täglichen Bild auf dem Bahnhofsvorplatz, da schon damals der Reisezugverkehr an Sonn- und Feiertagen auf die Strasse verlegt wurde. Ab 1970 wurde das Angebot auf der Schiene auch bis auf einige Zug-



CFL – Bus international: Der Volvo-Berkhof Bus 112 verlässt das französische Ottange in Richtung Bettemburg.

Fotos: René Birgen

paare morgens, zur Mittagsstunde und abends begrenzt, zwischenzeitlich herrschte Schienenersatzverkehr.

Auslandseinsätze gab es anfangs noch nicht für die CFL-Busse, sie wendeten am Bahnhof von Rumelange/Ottange. Die CFL deckten mit ihren Fahrzeugen fast den gesamten Tagesbedarf an Fahrten ab; lediglich die letzte Fahrt am Tag mit Abfahrt gegen 23h30 wurde von einem Bus des interkommunalen Trambahnsyndikats TICE gefahren, welcher ab Rümelingen dann weiter durch den Laange-

gronn nach Esch-Alzette fuhr. Übrigens wurde damals ausdrücklich jährlich seitens der CFL-Direktion in einer Note festgehalten, dass die Fahrscheine der CFL-Bediensteten in diesem „betriebsfremden“ Bus zwischen Noertzingen und Rümelingen Gültigkeit hätten.

Verlängerung nach Bettemburg

Ab 1. November 1998 wurde die Buslinie 213, welche inzwischen ihre Liniennummer in 307 gewechselt hatte, bis nach

Bettemburg/Bahnhof verlängert. Dies bedeutete ein verbessertes Angebot im öffentlichen Transport für die Einwohner aus Feningen und Huncheringen, welche nun bis auf einige Ausnahmen über einen Stundentakt zwischen ihrem Wohnort und dem Hauptort der Gemeinde verfügten.

Aber auch sonst wurde die Linie 307 aufgewertet, da sie internationale Bedeutung erhielt. Anfang wurde die Buslinie 307 ins französische Ottange verlängert, wo sie im Zentrum an der „Place de Montcontour“ endete.

Es dürfte dies auch der einzige fahrplanmässige Einsatz von CFL – Bussen gewesen sein und eine der ersten grenzüberschreitenden luxemburgischen Buslinien überhaupt.

Neues Ziel Esch-Alzette: Gewerkschaftliche Aktion in Bettemburg

Fast sieben Jahre lang verkehrte die Linie 307 nun zwischen Bettemburg und Rümelingen und auch nach Ottange bis zum 31.



31.08.2005 in Ottange: Der Renault Bus 15 der CFL wartet auf seine letzte Abfahrt auf der Place Montcontour in Ottange.



Der MAN – Bus 43 hat während der Einstellung der Fahrten über den Bahnübergang 89 am Bahnhof Noertzingen gewendet und fährt weiter nach Esch-Alzette.



Letzter Betriebstag der Linie 307 in Richtung Rümelingen und Ottange: Die Vereinigung Bettemburg wies zusammen mit der Verbandsleitung auf einer Pressekonferenz auf die Verschlechterung im Angebot zwischen Bettemburg und dem Kayltal hin. Die Busse der Linie 304 und 307 fahren entlang der „rue de Peppange“ ab, da am neuen Busbahnhof vor dem Bahnhof noch gebaut wird. Der Renault Bus 13 wurde mit einem Trauerkranz versehen.

August 2005 abends gegen 22h50 der CFL – Bus 15 die letzte Rückfahrt nach Bettemburg antrat. Ursache für den Rückzug der CFL-Busse aus dem Kayltal war eine Reorganisation des Busnetzes, bei der eine neue Linie 197 Ottange, Rümelingen, Tetingen und Kayl direkt

mit dem Bahnhof Luxemburg verbinden sollte, welche ab dem Autobahnkreuz Kayl auf die A13 und ab dem Autobahnkreuz Bettemburg weiter über die A3 geführt wurde. Die Buslinie 307 hingegen sollte zwischen Bettemburg und Esch-Alzette verkehren und neben Fen-

ningen, Huncheringen und Noertzingen auch noch Schifflingen bedienen. Eine direkte Verbindung per Bus ab Bettemburg nach Rümelingen sollte es somit nicht mehr geben. Der Landesverband zusammen mit der Vereinigung Bettemburg wiesen damals während einer

Pressekonferenz auf die negativen Folgen der Aufgabe der direkten Verbindung zwischen den Gemeinden Bettemburg und denen des Kayltals hin. Auch prangerten sie den Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zwischen Luxemburg und Rümelingen an, welcher in ihren

Augen weder damals noch heute einen Sinn ergibt. Nach der Pressekonferenz wurde der CFL-Bus 13 der Linie 307 mit einem Trauerkranz versehen und auf seine letzten Fahrten geschickt.

Der damalige Transportminister Lucien Lux, auf dessen Anregung diese Änderung der Linien kam, war «not amused» über die Aktion des Landesverbandes und es bedurfte viel Geschick des in jener Zeit amtierenden Generalsekretärs Guy Greivelding um ihm die Gründe der Gewerkschaft für diese Aktion zu erläutern und ihn zu beruhigen.

Von Bettemburg nach Esch-Alzette gibt es viele Wege

Ab dem 1. September 2005 verkehrte die Linie 307 nun also zwischen Bettemburg und Esch-Alzette. Am Anfang folgte sie dem direkten Weg, indem sie über Fenningen, Huncheringen, Noertzingen und Schifflingen durch die Avenue de la Libération bis sie ihren Endpunkt am Escher Bahnhof erreichte. Dieser Weg sollte aber nur kurze Zeit beibehalten werden, da die



Der Volvo – Berkhof – Bus 73 in der „rue de Kayl“ in Noertzingen in Richtung Bettemburg.



Viel Fingerspitzengefühl brauchte der Fahrer um den Mercedes Citaro – Bus 56 ohne Schaden über den Bahnübergang 89 in Noertzingen zu bringen.



Nach dem Einsatz von MAN – Bussen auf der Linie 307 konnte der Bahnübergang 89 in Noertzingen wieder problemlos überquert werden. Der Bus 43 macht es vor.



Schleifenfahrt durch die „rue des Champs“ in Bergem. Neben dem MAN – Bus 44 werden in dieser Stunde noch weitere neun Busse durch diese enge Gasse verkehren.



Einer darf nicht fehlen. Für den Verfasser dieser Zeilen gehört diese Busreihe von MAN zu den schönsten in punkto Form und Aussehen. Hier weckt Bus 21 am Bahnhof Noertzingen Erinnerungen an alte Zeiten, als die Linie 213 dort noch Anschluss in Richtung Rümelingen bot. Heute ersetzt der Bus einen ausgefallenen Zug.

Hauptverkehrsachse in Schiffingen schon damals durch die Linie 4 der TICE gut bedient wurde und auch die Bahn fussläufig zum Zentrum liegt.

Unsere Linie 307 wurde also zum ersten Mal umgeleitet. Anstatt über Noertzingen zu fahren, blieb sie in Huncheringen auf der N13 bis Bergem und bog anschliessend in Richtung Foetz ab, bediente dort die Industrie- und Geschäftszone, fuhr weiter durch die „rue du Moulin“ in Schiffingen um dann am Hôpital Sainte Marie vorbei den Bahnhof von Esch-Alzette anzusteuern. Die nächste Änderung in der Linienführung brachte die Linie 307 wieder zurück nach Noertzingen. An der Haltestelle „Kräizung“ in Huncheringen verliess der Bus die N13 und bog links ab, bediente in Huncheringen den Haltepunkt „Kierch“ und in Noertzingen die Haltepunkte „Route Principale“ sowie die neu entstandenen Haltestellen „Am Duerf“ und „Lohrwies“. Über den CR 164 ging es dann weiter in Richtung Bergem, wo nach den Haltestellen „Näerzengerstrooss“ und „Am Haff“ der Busfahrer wieder auf die N13 gelangte und nach der Durchfahrt von Bergem und einem Teil von Pontpierre weiter nach Foetz und Esch-Alzette fuhr. Dies war jedoch nicht letzte Änderung in der Linienführung von Bettemburg nach Esch-Alzette. Vor etwa vier Jahren wendete die Linie nicht mehr am Kreisverkehr in Foetz um in Richtung Schiffingen zu fahren, sondern fuhr weiter in Richtung Monnerich um dann über die neu angelegte Strasse entlang der berühmten Schlackenhalde über Lallingen zum Endpunkt am Bahnhof Esch-Alzette zu gelangen. Zwischendurch gab es auf Fahrten, welche Foetz nicht bedienten und direkt ab Pontpierre über Monnerich nach Esch-Alzette fuhren; diese wurden je-

doch aufgegeben, da sie erstens nur sehr schwach besetzt waren und auch für ein Durcheinander bei der Kundschaft, welche doch nach Foetz zum Einkaufen wollte, sorgte.

Niederflurbus und Bahnübergang vertragen sich nicht

Ein Kapitel in diesem kurzen Überblick auf die Linie 307 darf nicht vergessen werden. Es handelt sich um den Einsatz der Niederflurbusse vom Typ Mercedes Citaro und die damit verbundenen Probleme am Bahnübergang 89 in Noertzingen. Vor dem flachen Schienenteil liegt eine Steigung; eine zweite schliesst sich direkt an. Und diese topographische Lage war für diese Busreihe schwer zu bewältigen. Bei der Überquerung der Bahnschranke kam es vor, dass trotz aller Vorsichtsmassnahmen des Fahrers der Bus bei der Berg- oder der Talfahrt die Fahrbahn berührte, wenn der Schienenbereich verlassen wurde und die Steigung begann.

Um unnötigen Schaden von den Bussen abzuwenden wurde den Bussen die Überquerung des Bahnübergangs 89 erspart und die Linienführung abgeändert. Die Busse bedienten zwar weiterhin die Ortschaften Huncheringen und Noertzingen und die Haltestellen „Huncherange Kierch“, „Noertzange rue Principale“ und „Noertzange Am Duerf“, überquerten jedoch nicht mehr die Bahnschranke, sondern fuhren wie zur Anfangszeit der ehemaligen Linie 213 durch die Bahnhofsstrasse um im Kreisel am Bahnhofsgebäude zu wenden und den gleichen Weg wieder in Richtung Huncheringen anzutreten um dort wieder auf die N13 zu gelangen. In Bergem verliess der Bus wieder die N13, folgte erneut dem CR 164 in Richtung Noertzingen bis zur

«rue des Champs» um an deren Ende wieder auf die Nationalstrasse zu gelangen und dann weiter über Foetz und Monnerich nach Esch-Alzette zu fahren. Dieser Schwenker war notwendig um in dem Ort die Haltestellen „Am Haff“ und „Blummestrooss“, welcher den Halt „Näerzengerstrooss“ ersetzte, bedienen zu können.

Diese Verkehrsführung brachte viel Missmut mit sich, angefangen bei den Anwohnern der «rue des Champs» in Bergem, welche in ihrer schmalen Strasse nun mit bis zu 10 Busse pro Stunde (sechs der regulären Linie 205 und vier der umgeleiteten Linie 307) beglückt wurden.

Auch auf dem Schwenker ab Huncheringen in Richtung Bahnhof Noertzingen und zurück kam es anfangs zu einer komischen Situation, welche bei den Benutzern Kopfschütteln verursachte. Wollte ein Kunde aus Huncheringen den Bus in Richtung Esch benutzen, so musste er sich an die Haltestelle vor der Kirche stellen, wollte er nach Bettemburg, so musste er die gegenüberliegende Haltestelle benutzen. Dies wäre noch verständlich gewesen, besonders komisch wurde es beim Aussteigen, denn wollte ein Fahrgast, der in Foetz zugestiegen war, in Huncheringen an der Kirche aussteigen, musste er zuerst die Schleife bis zum Bahnhof mitfahren um dann den Bus an der gegenüberliegenden Haltestelle Richtung Bettemburg verlassen zu können. Erst eine Intervention der AÖT bei Direktor Marc Hoffmann setzte dieser burlesken Situation ein Ende; alle Haltestellen wurden auf beiden Strassenseiten sowohl in Richtung Bettemburg als auch in Richtung Esch-Alzette bedient. Es sei aber erwähnt, dass viele Busfahrer gesunden Menschenverstand walten liessen und diese Massnahme im

Interesse der Kundschaft schon vor der offiziellen Anweisung umsetzen. Erst mit dem verstärkten Einsatz der neuen MAN – Bussen auf der Linie 307 endeten die Schleifenfahrten durch Noertzingen und Bergem und die alte Streckenführung über den Bahnübergang 89 wurde wieder eingeführt.

Mehr Fahrten im Osten?

Nun gehören die CFL – Busse auf der Linie 307 der Vergangenheit an; Aussagen von Personalvertreterkollegen soll auch die zweite CFL – Linie ab Bettemburg, die Linie 304 nach Hellingen und Ellingen an eine private Busgesellschaft abgegeben werden. Als Gegenleistung sollen dann Busse der nationalen Eisenbahngesellschaft verstärkt im Osten des Landes zum Einsatz kommen.

Die Entscheidung der CFL kann man verstehen, da die Linien 304 und 307 doch Leerfahrten zwischen der Garage Luxemburg, Bettemburg und Esch-Alzette nötig machten. Auch wenn es nur etwa zwanzig Kilometer pro Bus am Anfang und am Ende der Schicht waren, so kommt da doch einiges an Kilometern pro Jahr zusammen.

Wenn die neuen Leistungen ab Luxemburg oder Echternach gefahren werden, entfällt dann doch eine nicht unbeträchtliche Anzahl an Kilometer Leerfahrten, was ja schliesslich auch der Umwelt zu Gute kommt.

Die Personalvertreter des Landesverbandes werden sicher darauf achten, dass die bisher gefahrenen Kilometer auf den beiden Südlinien eins zu eins auf den neuen Strecken kompensiert werden. Ich habe da vollstes Vertrauen in unsere Kollegen der BU – Delegation.

René Birgen



Auch Hochwasser hält den IVECO – Bus 130 nicht von seiner Fahrt über den CR 164 bei Noertzingen ab.
Fotos: René Birgen



Am 25. Januar 2021 biegt der IVECO – Bus 139 in Noertzingen von der Haltestelle Lohrwies in Richtung Bergem ab, ...



... auch am 1. März tut ein IVECO – Bus das gleiche. Dieser gehört allerdings nicht mehr den CFL, sondern der Firma Vandivinit.



Section TM/PTC

Luxembourg, le 15 mars 2021

Dienstchefsitzung des TM

Am 18. März 2021 findet die erste Sitzung zwischen der Personalvertretung des Landesverbandes und dem Dienstchef der TM Dienststelle statt. Folgende Fragen haben unsere Personalvertreter der TM Dienststelle gestellt:

1. Les délégués du personnel désirent des renseignements quant à la formation des nouveaux tuteurs.
2. Les délégués du personnel désirent être informés quant à la situation et évolution des congés 2020 suite au broadcast des RH de la même année.
3. Les délégués du personnel désirent entamer une discussion sur le nouvel accord de manœuvre.
4. Suite aux bugs répétés au niveau de la railtab et la mise en service des futurs smartphones les délégués du personnel demandent s'il ne serait pas opportun de mettre un technicien IT au service du TM Co à plein temps.
5. Les délégués du personnel demandent où on en est avec l'installation du système de PMM sur le matériel Dosto.
6. Les délégués du personnel remercient les chefs de Service pour l'acquisition des nouveaux éléments pour l'uniforme des conducteurs et par la même occasion demandent s'il serait possible de revoir la qualité des chemises et blouses le modèle est sans reproche mais la qualité laisse à désirer et s'il serait envisageable d'avoir une autre couleur de polos.
7. Les délégués du personnel déplorent que les voies de garage du CRM n'aient toujours pas de repères de longueur pour le garage des engins.
8. Les délégués du personnel demandent à ce que l'emplacement des engins garés à BT soient marqués sur la feuille ainsi que le temps de parcours soient adaptés à la distance surtout pour les engins garés sur les voies 300.

*Die Personalvertretung
der Sektion TM/PTC
des Syndikats Eisenbahnen*





Syndicat Chemins de Fer
Section GI-EI

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

Monsieur Ralph EISEN
Chef de Service

Luxembourg, le 26 février 2021

Concerne: Prise de position des délégués du personnel EI du Landesverband quant à la publication de la note 03/21 EI traitant le mode d'attribution des tours de service.

Monsieur le Chef du Service EI,

Lors de la publication de la note 03/21 EI en date du 1^{er} février 2021, les délégués du personnel EI ont été étonnés de constater que les différents détails et remarques, débattus et convenus en parties lors de la réunion en visioconférence du 29 janvier 2021, n'ont pas été retenus pour améliorer l'efficacité et la valeur de la note en question.

Les délégués sont d'avis que, sous la forme de la note 03/21 EI publiée, il a été manqué de réaliser un projet durable. Lors de la réunion, de bonnes idées étaient présentes, ainsi qu'une volonté de créer un texte clair et convenable dans son application. Malheureusement, une voie plutôt au profit d'une gestion du personnel plus facile, a été choisie, et une note caractérisée par une vision à court-terme a été retenue pour l'avenir de la gestion du personnel.

Les priorités du chef de service et du service RH, c.à.d. l'intention d'introduire un délai temporisateur, ont été prises en exclusivité, sans prendre en compte les autres aspects essentiels discutés lors de la réunion, pour lesquels un accord avait été fait pour les préciser dans la note même ou dans une annexe à la note, notamment :

- le tableau de classement du service EI reste l'unique outil pour l'octroi d'un tour de service
- une description du mode de traitement des demandes des agents mutés dans une autre région pour des raisons de service, pour qui une ancienneté d'affectation dans une région, comme décrit dans la note, n'est pas acceptable

D'ailleurs sous point 1 de la note 03/21 EI, il est question des agents de réserve en général, et des agents ayant plus de 5 ans de bons et loyaux services dans une autre région. Qu'en est-il des agents occupant déjà un tour de service dans la même région et souhaitant changer de tour de service au sein de la même région ?

Le présent document recèle donc encore beaucoup de potentiel de conflit et ne parvient pas à calmer les agents quant à l'occupation des tours de service sur les postes à pourvoir. Par conséquent, nous exigeons un ajustement opportun du texte dans les meilleurs délais, un ajustement juste qui contribuera à la satisfaction de tous.

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

Pour la délégation GI-EI
Jos GLESENER / Luis TAVARES

UPDATE

An der Tëschenzäit sinn déi ausgeschriwwen „Tours de service“ verdeelt gi, an mer stellen fest dass déi Agent'en wou an der Vergaangenheet pour „raisons de service“ versat goufen, dëst berécksiichtegt gouf.

Den 11/03/2021 war „Chef de service“ Sitzung, an do hunn mer eis doléanc'en nach eng kéier virgedroe. Den Här Eisen huet eis zougesot dass d'Note géif nogebessert gi. Den 15/03/2021 koum och dunn déi verbessert Note 12/21 EI eraus. Mer sinn frou dass „mutations pour raisons de service“ berécksiichtegt gi, bedauern awer dass den „Tableau de classement“ net méi spillen soll.

Wir stellen vor:

Patrick Vansteenkiste

Patrick Vansteenkiste übernahm im März 2021 alle Aufgaben des Präsidenten der Zentraldelegation bei der CFL Muttergesellschaft und ersetzt somit Carlo Thissen, welcher demnächst seine wohlverdiente Rente antritt.

Die reiche Erfahrung und viel Know-how das Patrick seit 1994 bei den CFL gesammelt hat steht heute den Kollegen bei der Eisenbahn insbesondere im Bereich der Zentraldelegation zur Verfügung.

Wir wünschen Patrick an dieser Stelle viel Erfolg in seiner neuen Mission.

An dieser Stelle sei nochmals an die Entstehung und Aufgaben der Zentraldelegation erinnert:

Das allgemeine Personalstatut vom 28. Dezember 1920 wurde per großherzogliche Verordnung vom 26. Mai 1930 bestätigt und am Samstag, den 7. Juni 1930 im Amtsblatt veröffentlicht.

Soweit zu den fundamentalen Daten. Die „Genehmigung des kodifizierten Textes des Statuts des luxemburgischen Eisenbahnpersonals“ wie es damals von Amts wegen hieß, war damit abgeschlossen.

Das Statut von heute unterscheidet sich nur unwesentlich vom Urstatut was die Form und Struktur anbelangt. Im kodifizierten Text von 1930 findet sich im ersten Buch, Titel zwei unter Artikel 18, Punkt b eine Referenz auf die erste Beschreibung der Zentraldelegation, jener Personalvertretung also die mit der Generaldirektion verhandelt.

Unter Artikel 21 desselben Titels 2 werden insgesamt 7 Wirkungsbereiche aufgelistet in welchen die Zentraldelegation aktiv

werden soll. So findet sich unter Punkt 3 diese Formulierung: Die Zentraldelegation ist angehalten sich aktiv an der Verwaltung der Einrichtungen, welche die (Eisenbahn) Gesellschaft zum Zweck der Verbesserung der sozialen Situation des Personals ins Leben ruft, zu beteiligen. Oder auch noch Folgendes unter Punkt 5: Die Zentraldelegation ist angehalten schriftlich Stellung zu vorgeschlagenen Verbesserungen der Arbeitsmethoden als auch der Arbeitsbedingungen zu beziehen. Auch wenn sich so manches geändert hat, die fundamentale Bedeutung der Zentraldelegation ist unbestritten. Sie hat nicht nur ihren Stellenwert erhalten sondern noch weiter ausgebaut.

Die Zentraldelegation ist die höchste innerbetriebliche gewerkschaftliche Instanz bei den CFL.

Sie wird alle 5 Jahre von der gesamten Belegschaft der CFL, nach dem Proporzsystem, gewählt und vertritt diese dann auch vor dem Generaldirektor.

Die Zentraldelegation besteht aus 10 Mitgliedern und ebenso vielen Ersatzmitgliedern. Diese sind immer wieder wählbar. Die gewählten Mitglieder bestimmen einen Präsidenten aus ihrer Mitte. Er ist auch der Sprecher der Personalseite in den Versammlungen. Die Zentraldelegation bestimmt einen „Délégué à la Sécurité“ und einen „Délégué à l'Égalité“. Die Mitglieder der Zentraldelegation stellen in einer vorbereitenden Sitzung die Tagesordnung für die kommende Sitzung der Zentraldelegation auf. Alle 3 Monate ruft der Generaldirektor eine Versammlung mit der Zentraldelegation ein. Die



Foto: Pitt Becker

Tagesordnung wird den Mitgliedern der Zentraldelegation 3 Wochen im Voraus zugestellt. Diese haben dann eine 14-tägige Frist um noch zusätzliche Punkte auf die Tagesordnung zu setzen.

Wenn nötig werden zusätzliche Versammlungen einberufen. Meistens werden aber solche zusätzlichen Versammlungen als „DC-Restreinte“ abgehalten. Wenn wenigstens 5 Mitglieder der Zentraldelegation dies wünschen, muss laut Reglement eine

Sitzung einberufen werden.

Die Themen dieser Sitzungen sind vielfältig sollten aber im Prinzip die ganze Belegschaft etwas angehen:

- Schlichtung zwischen Personal und Generaldirektion.

- Einhalten der Arbeitsbedingungen und notfalls Einschaltung der „ITM“ (Inspection du Travail et des Mines) bei Nichtübereinstimmung.

- Kritisches Begutachten von Reglementen.

- Die Überwachung der verschiedenen „Tableaux de Classement“, sowie der Ausbildung der „stagiaires“ und die Weiterausbildung der „agents du cadre permanent“.

- Gutachten abgeben und Lösungen für Kolleg/inn/en, die ihre Arbeit durch Krankheit und Invalidität nicht mehr verrichten können, suchen.

Konsequenter gewerkschaftlicher Einsatz führt zum Erfolg.

Sektion AVL

Bericht der Betriebsdelegation vom 3. Februar 2021

Am 3. Februar 2021 trafen sich die AVL Delegierten mit der AVL-Direktion. Folgende Punkte standen auf der Tagesordnung.

Personal:

Erster Punkt auf der Tagesordnung war die Platzierung der Reservefahrer in ihrem Roulement. Die Delegierten sind noch immer der Meinung, dass die Aufstockung der Reservefahrer nach den erhaltenen Punkten des jeweiligen Anstellungsexamens erfolgen soll, die Direktion hat uns versprochen sich dem Punkt nochmal anzunehmen und wird dies überprüfen. Zum Punkt „geteilte Dienste“ wird man überprüfen ob es nicht möglich ist, eine maximale Amplitude von 10 Stunden einzuführen, und was die Auswirkung auf die Gesamtzahl der Dienste ist. Die Bewertungsgespräche „Gestion par objectifs“ für die anstehenden Beamten verlaufen in der Regel gut, und es gibt eine große Anzahl an Personen die die Note 3 (max. Note 4) erhalten. Note 4, was das Maximum ist bekam bis jetzt noch niemand, da unsere Direktion der Meinung ist, dass Note 3 schon perfekt ist, und dass jeder noch an sich arbeiten könnte um noch besser zu werden. Heftige Diskussionen gab es zum Thema „STESSI oder PALPITO“ uns wurde zugesichert, dass keine privaten Daten in dritte Hände gelangen und der Datenschutz somit eingehalten wird. Da es organisatorisch für unseren Betrieb nicht möglich ist nach einigen Stunden „congé social“ wieder seine Arbeit am gleichen Tag aufzunehmen, werden die restlichen Stunden von den

„CT“-Stunden vergütet. Es können aber auch 8 Stunden „congé social“ zusammenhängend angefragt werden, jedoch ist zu beachten, dass man nur alle 3 Monate 24 Stunden zur Verfügung hat.

Urlaub:

Da die Urlaubsanfragen für den Sommerurlaub per Telefon gut verlaufen sind, will man dieses System ausbauen und beibehalten, so dass kein Fahrer mehr Stundenlang in der Kälte vor dem Gebäude ausharren muss.

Fahrplanung:

Es wird noch immer nach einer Lösung gesucht um die Haltestelle ST.Gengoul stadtauswärts zu verlegen um nicht dauernd Behinderungen durch den Schülertransport zu haben. Um bei Schneefall oder Glätte das Wohnviertel Cents besser bedienen zu können gab es von unserer Seite den Vorschlag, nur noch über „Cents-Wassersertuerm“ auszufahren. Dies wird man nun auch untersuchen. Da öfters im Abendverkehr in der „Rue de Bonnevoie“ Stau entsteht da viele PKWs gleichzeitig das Parkhaus Fort Neiperg verlassen, wird man versuchen hier die grüne Phase der Ampelschaltung mit der „Rocade“ zu verlängern. Da die Quaianlage vor der Schule LTC dauernd mit PKWs zugeparkt ist kann man leider nicht viel unternehmen da es sich hier um ein Privatgrundstück handelt. Man will versuchen hier eine neue Endhaltestelle für Linie 2 einzurichten. Uns ist aufgefallen, dass verschiedene Linien wie zum Beispiel 6-16 oder 30-32 fast zur gleichen Zeit in die gleiche Rich-

tung fahren. Dies will man überprüfen und nach Lösungen suchen.

Dienste:

Da es bei verschiedenen Diensten fast nicht möglich ist bei der Ablöse noch rechtzeitig den vorgeschlagenen Bus zu erreichen will man hier nochmal die Wegzeiten unter die Lupe nehmen. Es soll in letzter Zeit vorgekommen sein, dass bei „Call a Bus“ oder „Rollibus-Touren“ verschiedene Sachen nicht stimmig waren, sodass man keine Rüstzeit oder eine zu späte Pause hatte. Dies soll nun angepasst werden. Zurzeit wird viel bemängelt, dass es nicht mehr so viele Spättouren gibt. Das soll sich aber wieder ändern, wenn der Betrieb wieder zu 100 Prozent aufgenommen wird.

Werkstatt:

Zwei Produkte zum desinifizieren der Busse wurden als nicht gut befunden und so wird momentan ein

weiteres Produkt getestet. Es wurde festgehalten, dass wir keine Winterräder mehr fahren werden, da es sich absolut nicht für den Betrieb lohnt.

Die neu gelieferten Busse der Marke Volvo sowie Mercedes sind mit Kameras ausgestattet und filmen den Innenraum des Busses, zum Schutz der Fahrgäste wie der Fahrer. Beim Fahrerplatz wurde uns versichert, dass nur der Eingangsbereich gefilmt werde.

Es werden nur Bilder aufgezeichnet ohne Ton, und diese werden nach 4 Tagen wieder überschrieben. Es muss noch auf die Genehmigung der Datenschutzkommission gewartet werden.

Das Quietschen der Fahrerrückwende sollte weitestgehend behoben sein. Außerdem wird nach einer Lösung gesucht, damit alle Busmodelle die gleiche Zeit benötigen beim Schließen der Türen.

Gebäude:

Der Pausenraum in der Oberstadt soll, wenn mög-

lich einen neuen Fußboden bekommen und soll neu gestrichen werden. Dies noch in diesem Jahr.

Verschiedenes:

Im Juli dieses Jahres sollen 10 neue Standard-Hybridbusse ausgeliefert werden.

Da es im Sekretariat Personalmangel gab, gibt es Verspätungen in Sachen beantworten von Dienstberichten.

Dies wird jetzt aber alles nachgearbeitet.

An vielen Haltestellen ist die Beleuchtung zu grell. Sie blendet im Rückspiegel und man kann fast nicht erkennen ob noch Kunden sich auf dem Bürgersteig befinden oder nicht. Man geht der Sache auf den Grund.

Voirie/Circulation:

All diese Punkte sollen in einer Extrasitzung mit den Verantwortlichen dieser Betriebe besprochen werden.

Die AVL Delegierten des Landesverbandes



Luxemburg-Stadt: Sicherheit bleibt Priorität des Schöffenrats

Kameras nun auch in den Bussen

Sicherheit war auch dieses Mal eines der Hauptthemen beim traditionellen Pressefrühstück von Bürgermeisterin Lydie Polfer. Dabei verkündete sie einige Neuigkeiten: Die hauptstädtischen Busse werden in Zukunft mit Kameras ausgerüstet sein, das Projekt „A vos côtés“ wird nach einer zweimonatigen Probezeit verlängert und auf das Viertel Bonneweg ausgeweitet.

Um die Sicherheit in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern, hat die Stadt beschlossen, die städtischen Busse nach und nach mit Kameras auszustatten, so wie das bereits in der Trambahn der Fall ist. Es handele

sich dabei nicht um eine Kameraüberwachung, unterstrich der für den öffentlichen Transport zuständige Schöffe Patrick Goldschmidt (DP). Niemand würde vor einem Bildschirm sitzen und kontrollieren, was in den Bussen vor sich gehe. Nur im Notfall, wenn z.B. Fahrer tätlich angegriffen werden, würden die Bilder herangezogen, ansonsten werden sie nach kurzer Zeit gelöscht.

Die ersten Busse, in denen die Kameras zu finden sein werden, sind 24 neue Busse, die in Kürze den Betrieb aufnehmen werden. Die anderen Busse sollen, falls möglich, nachgerüstet werden. In den Bussen, die mit Kamera überwacht werden, werden blaue Sticker die Fahrgäste auf die Sicherheitsmaßnahme aufmerksam machen.

Umleitung am Pariser Platz

In Sachen Verkehr wusste der Schöffenrat anlässlich des traditionellen Pressefrühstücks („City Breakfast“) am Mittwoch auch mit einer etwas unangenehmeren Nachricht aufzuwarten. Ab Donnerstag werden am Pariser Platz, genauer gesagt in der rue Ste-Zithe, „ziemlich invasive Straßenbauarbeiten“ beginnen, sagte Bürgermeisterin Lydie Polfer (DP). Ab dann können Autofahrer nicht mehr durch die rue Dicks und die Zitha-Straße in die Antwerpener Straße fahren. Dies müssen sie ab heute gegenüber der rue Origer tun. Das bedeutet auch, dass aus der rue Duchscher kommend kein Rechtsabbiegen Richtung

Pariser Platz mehr erlaubt ist. Autofahrer müssen links in der Antwerpener Straße fahren. Man sei sich der Umstände, die diese Arbeiten mit sich bringen, bewusst, sagte Polfer, doch man habe das Ziel, dass die Neugestaltung der place de Paris bis zum Nationalfeiertag (23. Juni) abgeschlossen sein soll. Die neue Fahrradspur durch die Avenue de la Liberté werde allerdings schon in ein paar Wochen fertig sein.

Sicherheit im Bahnhofsviertel

Das Thema Sicherheit war auch dieses Mal ein Thema beim Pressefrühstück – nach dem tödlichen Vorfall vor über einer Woche, bei dem in Bonneweg ein Jugendlicher mit einem Messer getötet wurde. Zusammen mit der Polizei, mit Sozialarbeitern und Lehrpersonal habe man sich zusammengesetzt. Man sei sich einig darüber, dass nur die Schule und soziale Institutionen in solchen schwierigen Situationen helfen können. In diesen Zusammenhang passt das Projekt „A vos côtés“, das im Dezember von Inter-Actions zusammen mit der Stadt Luxemburg gestartet wurde. Die Mitarbeiter dieses neuen Dienstes zeigen alltäglich Präsenz im öffentlichen Raum, und sie sollen das Sicherheitsgefühl der Bewohner des „Garer“ Viertels stärken. Nach zwei Monaten wurde eine positive Bilanz gezogen. Das Projekt wird nicht nur weitergeführt, sondern auch auf das Viertel Bonneweg ausgeweitet. In Kürze wird die Gemeinde bei den Bewohnern des Bahnhofsviertels eine Umfrage durchführen lassen

und sie nach ihrem derzeitigen Sicherheitsgefühl befragen – und was die Menschen dort von den neuen Sicherheitsmaßnahmen wie „A vos côtés“ und den privaten Sicherheitsstreifen der Firma GDL halten.

Lydie Polfer betonte noch einmal, dass auch der Schöffenrat es bevorzugen würde, dass mehr reguläre Polizeieinheiten im Bahnhofsviertel präsent wären. Allen Versprechungen der Regierung zum Trotz sei aber bisher nichts passiert. Das Einsetzen einer privaten Sicherheitsfirma sei auch ein Hilfeschrei der Stadt. Die Aussage von Minister Henri Kox („déli gréng“), es täten ja schon 85 Beamte Dienst im Bahnhofsviertel, müsse man relativieren. Die Beamten arbeiten ja nicht alle zur gleichen Zeit, sondern in Schichten. Zwei Beamte mehr könnten also durchaus schon etwas ausrichten.

Zum Schluss gab es noch eine erfreuliche Mitteilung der Bürgermeisterin bezüglich des Parking Rousegäertchen. Seit dem Feuer dort im September 2019 ist das Parkhaus geschlossen. Die Renovierungsarbeiten konnten bis dato nicht beginnen, weil noch drei abgebrannte Autos aus Versicherungsgründen nicht weggeschafft werden konnten. Die formalen Hindernisse sind aber mittlerweile aus dem Weg geräumt, sodass in Kürze auch die Autos abtransportiert werden können. Einer Renovierung des Parkhauses steht also nichts mehr im Weg. Der Weg in die Antwerpener Straße während der jetzt beginnenden Arbeiten



Foto: Editpress/Fabrizio Pizzolante

Quelle: Tageblatt/
Claude Molinaro

Europäisches Jahr der Schiene

Bahnen für den „Green Deal“

Die EU hat 2021 als Europäisches Jahr der Schiene ausgerufen, um die Bahn als sicheres und nachhaltiges Verkehrsmittel zu fördern. Am 15. Dezember 2020 hat das Europäische Parlament den entsprechenden Vorschlag angenommen. Zu den Zielen gehört, bis 2050 die Klimaneutralität gemäss dem europäischen „Green Deal“ zu erreichen. Ein voller Veranstaltungskalender ist geplant.



Foto: © SBB CFF FFS

Die Covid-19-Krise hat gezeigt, wie die Eisenbahn in Ausnahmesituationen den schnellen Transport von lebenswichtigen Gütern wie Lebensmitteln, Medikamenten und Treibstoff sicherstellen kann. Der Sektor wurde von der Krise hart getroffen, da die Passagierzahlen aufgrund von Reisebeschränkungen dramatisch zurückgingen. Dies war auch in der Schweiz zu beobachten, vor allem in der ersten Welle, mit der Reduktion des öffentlichen Verkehrsangebotes. Doch die Bahn spielt nicht nur eine Rolle bei der nachhaltigen Bewältigung der Pandemie, sie ist und bleibt auch eine der Lösungen für den Klimanotstand.

Nachhaltige und sichere Mobilität

Wie man auf der **EU-Website** nachlesen kann, ist allein der Verkehr für 25% der Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich. Der Schienenverkehr macht jedoch nur 0,4% dieser Treibhausgase aus. Das Schienennetz ist weitgehend elektrifiziert, und es ist der einzige Verkehrs-

träger, der seine Emissionen im Vergleich zu 1990 deutlich reduziert hat. Die Bahn kann auch eine wichtige Rolle im nachhaltigen Tourismus spielen. Diese Sicht teilt auch die Europäische Transportarbeiter-Föderation (European Transport Workers' Federation - ETF).

„Die ETF sieht das Jahr der Schiene als Ausgangspunkt für positive langfristige Entwicklungen im Bahnsektor“, sagt SEV-Präsident Giorgio Tuti, der auch die ETF-Eisenbahnsektion präsidiert. „Die Bahn oder allgemeiner der öffentliche Verkehr ist als kollektiver Verkehrsträger Teil der Lösung der Klimaprobleme. Als umweltfreundlicher Verkehrsträger ist die Bahn im Güter- und Personenverkehr deutlich auszubauen. Sie muss im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern gestärkt werden. Die oV-Branche wird also mehr Personal brauchen, nicht nur wegen der demografischen Entwicklung, sondern auch, um das Wachstum zu bewältigen. Das nötige Personal wird sie nur finden, wenn sie sichere Arbeitsplätze mit fairen

Löhnen und fortschrittlichen Arbeitsbedingungen bietet.“

Dank der geringen Anzahl von Unfällen auf den Gleisen ist der Schienenverkehr auch der sicherste Landverkehrsträger: Pro Milliarde Personenkilometer mit der Bahn gibt es nur 0,1 Tote durch Bahnunfälle, mit dem Bus 0,23, mit dem Auto 2,7 und mit Motorrädern 38 (2011-2015).

Bahn verbindet Zentren und Peripherie

Die Bahn ist auch als öffentlicher Dienst wichtig. Sie verbindet abgelegene Gebiete, die weit von den bevölkerungsreichen Zentren entfernt sind, und sichert so den internen und den grenzüberschreitenden Zusammenhalt der europäischen Regionen. Trotzdem werden auf europäischer Ebene nur 7% der Passagiere und 11% der Güter mit der Bahn transportiert. „Die Schiene muss das Rückgrat eines nachhaltigen Verkehrssystems in Europa werden“, sagt Giorgio Tuti. „Das erfordert Strategien zu ihrer Förderung. Zum Beispiel, indem man

die Mitarbeitenden wieder ins Zentrum stellt und ihre Probleme endlich anerkennt und beseitigt. Wir sollten aufhören zu glauben, dass die Arbeit im Bahnsektor grundsätzlich gut sei. Das ist einfach nicht der Fall. Auch im Bahnsektor gibt es Formen von Dumping. Er leidet aufgrund der demografischen Situation unter einem Mangel an qualifiziertem Personal und muss wieder mehr Junge und Frauen anziehen. Ohne genügend Personal sind die Widerstandsfähigkeit des Bahnsektors und seine wirtschaftliche Nachhaltigkeit gefährdet. Damit das Europäische Jahr der Schiene nicht tot auf dem Buchstabe bleibt, brauchen wir den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen „Women in Rail“, um den Sektor für Frauen attraktiver zu machen.“

Um die Initiative bekannt zu machen, hat die Europäische Kommission eine **Website** eingerichtet, die die wichtigsten Informationen und einen Überblick über die Aktivitäten zusammenfasst. Die Veranstaltungen werden die vielfältigen Aspekte der

europäischen Bahnen beleuchten, einschliesslich ihres innovativen Charakters, ihrer Rolle für die Kultur und das europäische Erbe, ihrer Bedeutung für die Verbindung von Regionen, Menschen und Unternehmen, ihres Anteils am nachhaltigen Tourismus und ihrer Rolle für die Beziehungen der EU zu ihren Nachbarländern. Das **Internationale Kunstfestival Europalia** widmet seine Ausgabe 2021 dem Einfluss der Bahn auf die Kunst und ihrem Beitrag zum sozialen, wirtschaftlichen und industriellen Wandel.

Und die ETF wird sicher nicht nur zuschauen. „Wir wollen das Jahr der Schiene mitgestalten, denn wir sind die Stimme des Personals und wollen gehört werden!“, betont Giorgio Tuti. „Wir wollen Ideen und Informationen über die vielen nationalen Aktionen über eine europäische Plattform verbreiten und auch eigene Veranstaltungen durchführen, wobei deren Form auch von der Pandemiesituation abhängen wird.“

Autorin: SEV/
Françoise Gehring.

Rabulistisch?

Anpassung ist die Stärke der Schwachen!

- Wolfgang Herbst -

Worte sind Gegenstände: man kann sich an ihnen stoßen. So der Aphoristiker weiter. Worte und Begriffe – ein immer reizvolles Terrain! Schon der bedeutende Philosoph und Redner Augustinus hatte in seinem Buch gegen die Skeptiker rabulistisch darauf hingewiesen, dass man nichts wahrscheinlich nennen dürfe, wenn man die Wahrheit selbst nicht kenne.

Allein deshalb ist dieses – an sich eher abwertende, rätselhafte Adjektiv „rabulistisch“ schon mal einer Thematisierung wert. Es wird in den Lexika als „haarspalterisch, spitzfindig, sophistisch“ definiert. Beispiel: „Seine rabulistische Art konnte jeden innerhalb kürzester Zeit zur Weißglut bringen.“ Nur: Wenn jemandem eine „etwas rabulistische Auffassung“ vorgeworfen wird, so kann dessen (vermeintliche) Haarspalterei ob seiner verfassten Texte – vielleicht auch eine Form der „Selbstanklage“ des bescheidenen Zeilenschreibers und deshalb durchaus auch selbstkritisch zu lesen – jedoch ebenfalls als Aufforderung ebendieses (vermeintlichen) „Rabulisten“ an die Leserschaft verstanden werden, deren Neugier zu wecken, gar etwas zu lernen – ohne sich allerdings den etwaigen Vorwürfen der Besserwisserei oder des Einbringens diskussionsferner Aspekte, semantischer Verschiebungen (siehe eben das im Titel thematisierte Adjektiv) oder gar Wortverdrehungen auszusetzen. Diese Absicht liegt eben nicht vor!

Doch *rabulistisch* zu sein ist vielleicht angesagter als je zuvor. Besonders in sehr bedenklichen Zeiten, wie sie genau zu diesem Zeitpunkt bestehen. Zeiten einer „Pandemie“ – von deren Ursache wer die Wahrheit wirklich kennt? fragt sich der *Rabulist* so nebenbei – und der Konsequenzen dieser weltweiten Massenhysterie, die besonders für die Arbeitnehmerschaft, jedoch auch für die „Patrons“ kleiner und mittlerer Betriebe, noch zu befürchten sein werden. Die Existenzfrage wird aktueller als je zuvor! Auch wenn diese Bedenken dann als die eines „Rabulisten“ abqualifiziert werden – man wird noch sehen...Wichtig wird bei der „Nach-Corona-Debatte“ mit Sicherheit ebenfalls der Einfluss der Gewerkschaften sein, die spätestens jetzt für die Arbeitnehmerschaft wieder überlebenswichtig geworden sind – eine gezielte Message an all jene, die dies scheinbar immer noch nicht eingesehen oder den Gewerkschaften den Rücken gedreht haben.

Es gab innerhalb der Gewerkschaftsbewegung immer herausragende Persönlichkeiten, deren Aussagen und Artikel faktisch von historischer Bedeutung sind und deshalb als hochaktuell einzuschätzen sind. Einer dieser ehemaligen Gewerkschaftspräsidenten ist *Josy Konz*, der in seinen Leitartikeln des Verbandsorgans „Le Signal“ des FNCTTFEL – Landesverbandes in seiner Mandatsperiode in den Jahren 1985 bis 1998 so manche richtungsweisenden Denkanstöße, gezielte gewerkschaftliche Forderungen sowie politische Über-

legungen seiner immer kämpferisch eingestellten Bahngewerkschaft veröffentlichte. „Interessenvertretung mit Prinzipien“, so beispielsweise einer dieser Texte, die man heuer durchaus in einen gewissen Kontext setzen darf. Und das durchaus wissend, dass die historische, stärkste Eisenbahnergewerkschaft, der *Josy Konz* rund dreizehn Jahre als Präsident vorstand, heute sehr eng partnerschaftlich mit dem OGB-L verbunden ist – eine übrigens sehr gute Entscheidung, die *Josy Konz* bereits schon lange vorher in weiser Voraussicht vertrat und dafür auch schon mal „rabulistisch“ erscheinen konnte... Doch diese Weitsicht machte durchaus Sinn, auch wenn diese im Eisenbahnermilieu des Landesverbandes lange Zeit sehr wenig Anhänger fand. Der eingeschlagene Weg ist heute jedoch purer gewerkschaftlicher Realismus, der kaum noch in Frage gestellt wird.

In ebendiese Richtung sei an dieser Stelle ein sehr zutreffender, weil immer noch aktueller Textpassus eines von *Konz* verfassten Leitartikels zitiert: „Konsequente Interessenvertretung der Arbeitnehmer muss langfristig gesehen werden und an ihrer Basis müssen grundsätzliche Überlegungen und Prinzipien stehen.“

Dies unterscheidet die „Freien Gewerkschaften“ (OGBL-L und FNCTTFEL/Landesverband) sowohl von den christlichen, als auch von den korporatistischen Gewerkschaften. Die *Freien Gewerkschaften* wollen auf der Grundlage des Sozialismus die bestehende stark ungerechte Herr-

schafts-, Besitz- und Gesellschaftsordnung mit demokratischen Mitteln verändern.

Wenn das Hauptmotiv des Kapitalismus der persönliche Profit ist, dann ist das Hauptmotiv des *humanistischen Sozialismus* die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse, die Erweiterung der Freiheit des Individuums und die Entfaltung der Persönlichkeit auf der Grundlage wirtschaftlicher und sozialer Sicherheit und eines sich ständig vermehrenden Wohlstandes.“ Soweit die inhaltlich leicht gekürzte Textpassage dieses, auch politisch gelesen, sehr interessanten Leitartikels, deren Aussage *Josy Konz* mit dem Gewerkschafts-Motto „Brot, Frieden und Freiheit“ weiterführte, um sich dann mit den damals aktuellen gewerkschaftlichen Themen weiter zu beschäftigen, die besonders die damaligen (und heute umgesetzten) familienfreundlichen Teilzeitbeschäftigungsregelungen beinhalteten. Heute würde man den politischen Unterton noch mit „sozial-ökologischer“ Orientierung als Basis aller Politiken erweitern.

Ferner darf man sich im Zusammenhang mit der realen Situation dieser weltweiten Pandemie, nach der es egal wie, so oder so, unter völlig veränderten Umständen weitergehen wird, gewisse Fragen aufwerfen.

Das ausdrücklich im Kontext einer Arbeitswelt, die noch so manches an Veränderungen erleben wird. Politisch und gesellschaftlich wird es besonders darum gehen, ob dieser katastrophalen Erfahrungswerte eines fatalen Virus, endlich die

sozial-ökologische Wende hinzukriegen, bei der eben auch die Gewerkschaften und ihr Einfluss gefordert sein werden.

Es gilt hier die Aufforderung besonders an die junge Arbeitnehmerschaft, sich zu engagieren, sich gewerkschaftlich zu organisieren und in ihrem eigenen Interesse von der einmaligen Gelegenheit zu profitieren, sich gezielt einzubringen, geht es doch um ihre Zukunft! Es waren historisch gewachsen, eben speziell die immer kämpferischen Eisenbahner und ihre größte Gewerkschaft (siehe beispielsweise die Indexteinführung), die sich im Endeffekt immer für das Gemeinwohl einzusetzen verstanden und dabei nicht nur ihre eigenen Interessen im Vordergrund sahen.

Noch heute sind die Vertreter der führenden Bahngewerkschaft einflussreich, wie beispielsweise *Konz'* damaliger Nachfolger *Nico Wennmacher*, ein eingetragener Gewerkschafter mit viel gewerkschaftlich - historischem Wissen, der sich via Salariatskammer (CSL) – dem lebendigen Parlament der Arbeit – immer noch gewerkschaftsintern, sowie mit der Veröffentlichung gewerkschaftlich orientierter Presseartikel aktiv einzubringen versteht. Auch der aktuelle Präsident, der emsige *Georges Merenz*, ein Gewerkschafter mit langjähriger Erfahrung in der aktiven Personalvertretung, sowie in der Verbandsleitung, führt die Tradition der historisch engagierten Bahngewerkschaft, tatkräftig unterstützt von seiner Mannschaft, in bekannter Manier weiter und das auch in weiterführen-

der, zukunftsorientierter Funktion als Vize-Präsident des OGB-L. Es sind Leute dieses Kalibers, von denen es in der

Gewerkschaftsszene so manche gab und immer noch gibt, die sich im Einsatz gegen die profitsüchtigen Interessen der aus-

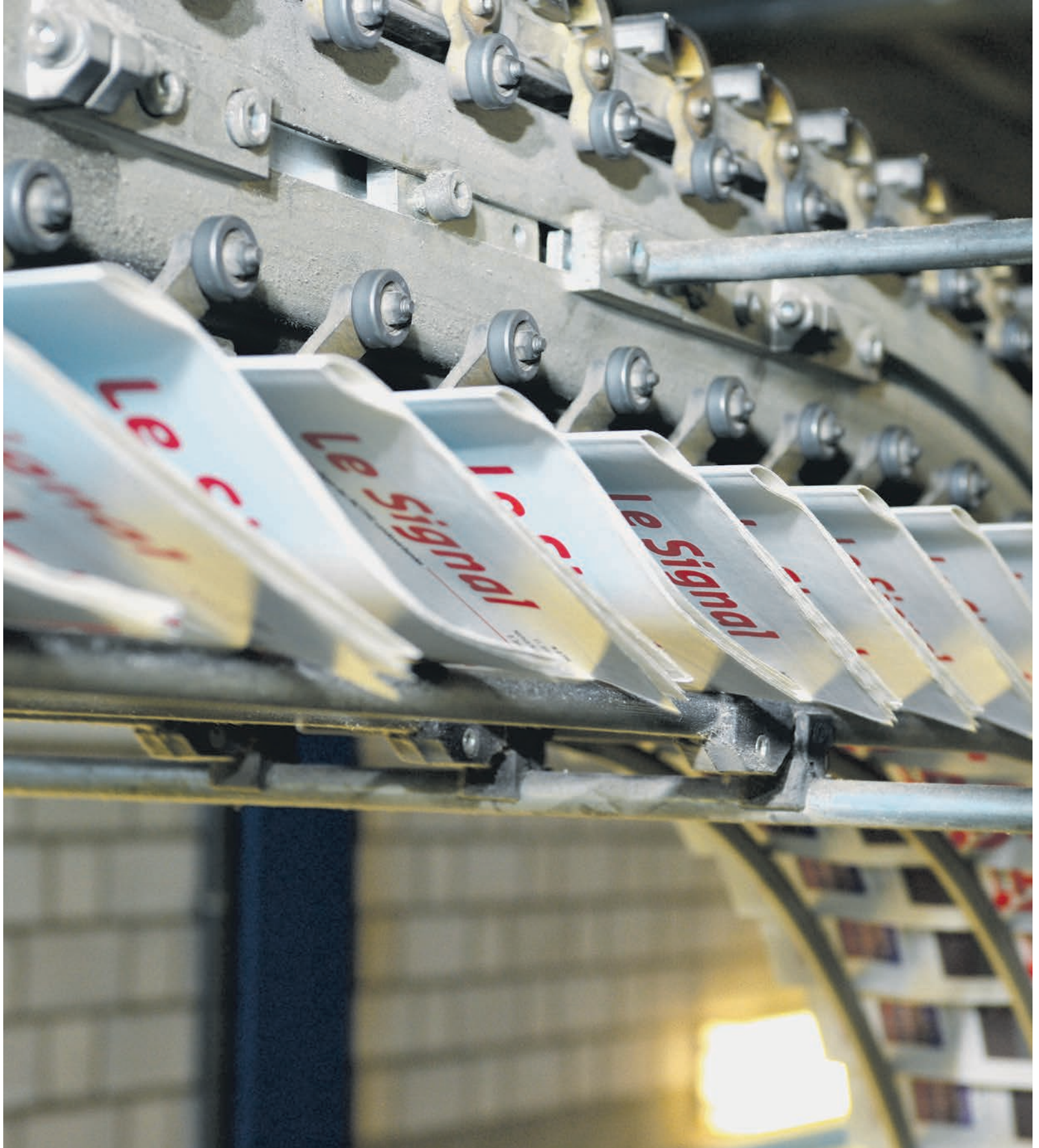
tauschbaren Mächtigen aus Politik und Kapital im positiven Sinne *rabulistisch* und rebellisch im Interesse des gesamten

Salariats zu engagieren wissen.

Gewerkschafter mit Stallgeruch, die immer noch so

dringend gebraucht werden...

Frank Bertemes



Nachhaltige Verkehrsträger:

Menschen und Güter weg von der Strasse

Um Menschen und Güter weg von der Straße in die nachhaltigeren Verkehrsträger zu bringen, werden Europas Eisenbahnen immer stärker frequentiert. Die Forschung hat in den vergangenen Jahren versucht, Europa zu einer technisch fortschrittlichen und wirklich modernen Eisenbahn zu verhelfen, die in der Lage ist, die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu meistern.

Als vor über zehn Jahren die Wirtschaftskrise 2008 den europäischen Schienengüterverkehr mit voller Wucht traf, gingen die Gütermengen stark zurück und einige der Hauptschwächen des Sektors wurden offengelegt. Damals hatten die EU-Mitgliedstaaten gerade mit der Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) begonnen, einem Sicherheitssystem, das die Züge zum Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzungen zwingt und durch Signalfunktionen überwacht. Zur gleichen Zeit wurde auch das Gemeinschaftsunternehmen Shift2Rail ins Leben gerufen, um moderne innovative Lösungen für die „Eisenbahnsysteme der Zukunft“ zu entwickeln. Automatisierung, intelligente Züge, niedrige Kosten, Nachhaltigkeit, Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und optimaler Energieverbrauch zählten zu den Hauptzielen des Projekts. Seither haben sich die Züge Europas verändert. Die Position der Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern wurde, wenn auch nur verhalten, gestärkt und neue Rechtsvorschriften

im Eisenbahnsektor führten zu einer effizienteren und kundenorientierteren Industrie. Die Sicherheit hat sich deutlich verbessert, das Schienennetz wurde ausgebaut und die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind erheblich gestiegen. Durch intelligente Lösungen für einen sicheren Schienentransport sowie neue Computer- und Kommunikationssysteme geben neuartige Technologien einen Vorgeschmack auf die Zukunft des Eisenbahnsektors. Gleichzeitig zeigen gemeinsame Projekte wie Smart-Rail, dass eine echte Veränderung der Denkweise stattfindet, die der Branche in den nächsten Jahren dabei helfen könnte, ihre Transformation voranzutreiben. Es ist auf jeden Fall die Mühe wert, den Eisenbahnsektor zukunftssicher zu gestalten. Stau- und Umweltprobleme haben die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu einer Priorität der EU gemacht. Das Smart-Rail-Projekt brachte Interessengruppen aus ganz Europa zusammen, um ein Rezept für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu finden. So auch beim Güterverkehr. Obwohl dieser nach wie vor eine der wichtigsten Optionen für den Güterverkehr in ganz Europa darstellt, liegt der Schienengüterverkehr gemessen am Marktanteil immer noch weit hinter dem Straßengüterverkehr zurück. Auf den ersten Blick ist das leicht nachzuvollziehen, denn der Straßengüterverkehr ist bekannt für seine Flexibilität, Kosteneffizienz und fortlaufende Innovation. Zu den Zielen des Smart-Rail-Projektes gehörte herauszufinden, wie



Fotos: VTG AG/Infotel Archiv

rum sich Kunden eher für die Straße statt der Schiene entscheiden. Zu den Hauptgründen zählten Verzögerungen aufgrund mangelnder Koordination zwischen den Interessengruppen innerhalb und außerhalb des Eisenbahnsektors, lange Lieferzeiten, hohe logistische Kosten für den Nutzer, geringe Flexibilität und der Mangel an Echtzeitinformationen über den Bestellstatus. Viele Dinge können getan werden, solange bei den beteiligten Interessengruppen eine nutzerorientierte und kooperative Denkweise erreicht wird. Das Konsortium führte innovative Maßnahmen ein und entwickelte funktionierende Geschäftsmodelle für die Zusammenarbeit und für den Austausch von Informationen. Die erarbeiteten Maßnahmen werden zu einer Verbesserung des Bahnverkehrs führen. Darunter ein neuartiges Konzept für den Wagenladungsverkehr in einem wichtigen internationalen Korridor, ein



besseres Datenmanagement, die Planung internationaler Zugtrassen und die Entwicklung von Alternativen im Falle von Serviceunterbrechungen. Aber im Automobilsektor halten weiterhin Innovationen Einzug, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene maßgeblich herausfordern werden. Zum Beispiel bedeuten fahrerlose Lkw eine Kostenreduzierung von etwa 50% für den Straßengüterverkehr. Der Bahnbetrieb bleibt

weiterhin stark darauf ausgerichtet, eher den derzeitigen Schienengüterverkehr zu erhalten, anstatt eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene voranzutreiben. Nur mit notwendigen Innovationen und Investitionen wird sich der Eisenbahnsektor weiterhin in die richtige Richtung entwickeln und die Weichen für die Eisenbahn des 21. Jahrhunderts stellen.

Pierre Buchholz