

FNCTTFEL-Landesverband

Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen



Am 02. Juli 2022 fand der 1. Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband im Casino Syndical Bonnevoie statt. Dieser war ursprünglich für den 1. Juli 2020 geplant, coronabedingt musste dieser dann aber abgesagt werden. Seiten 14-21
Foto: Josy Bourgraff

Fortbildungskurs - Steuersystem in Luxemburg



Am 05. Juli wurde im Casino Syndical in Bonnevoie ein Fortbildungskurs über das luxemburgische Steuersystem organisiert.

Seite 7

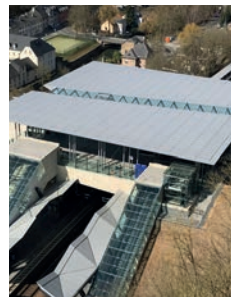
Straßenbahnverlänge- rung ab dem 11. Septem- ber 2022 in Luxemburg



Ab dem 11. September wird die neue Traminie in Luxemburg um 1,2 Kilometer wachsen, wenn das neue Teilstück

Seiten 12-13

« Aktioun Öffentlechen Transport » zieht Bilanz



Anlässlich einer Pressekonferenz im Bonneweger Casino informierte die Aktion Öffentlechen Transport (AÖT) ...

Seiten 22-23

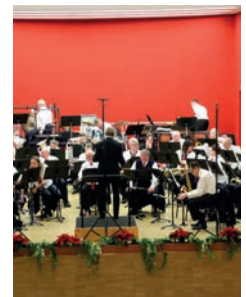
Bericht der Betriebs- delegation VDL vom 29.6.2022



Kontrollen Posten: Hier wird auf das neue Sicherheitsgesetz gewartet, welches im Moment ausgearbeitet wird ...

Seiten 27-28

Galakonzert : « 75 Joer Harmonie FNCTTFEL »



Gründungsdatum der Harmonie des Landesverbandes FNCTTFEL war der 22. Juni 1945. Das Jubiläumskonzert zum 75. Geburtstag, vorgesehen....
Seite 30



Georges
Merenz

Schlag auf Schlag

Coup sur coup

Der lang angekündigte erste Syndikatstag des 2020 neu gegründeten Syndikates Eisenbahnen/FNCTTFEL-Landesverband, fand jetzt endlich, mit genau 2 Jahren Verspätung, am 02. Juli 2022 statt. Die COVID-19 Krise hatte uns, aus sanitären Gründen gegenüber unseren Mitgliedern, dazu veranlasst diesen wichtigen Tag zu verschieben.

Schlussendlich konnten wir nun anlässlich des ersten Syndikatstages gemäß der internen Geschäftsordnung des Syndikates die neue Syndikatsleitung sowie die Syndikatsexekutive wählen, für die sich mehrere Kandidaten beworben hatten. Bei der Syndikatsgründung im Jahre 2020 hatten wir gezwungenermaßen, durch den Ausfall vom Syndikatstag, die bestehende Exekutive des Landesverbandes mit dem Einverständnis des Verbandsrates als provisorische Exekutive des Syndikates Eisenbahnen übernommen. Jetzt am 02. Juli wurde dann endlich die reguläre neue Exekutive des Syndikates Eisenbahnen des OGBL gewählt. Den ausführlichen Bericht über den Gewerkschaftstag können Sie in dieser Ausgabe von Signal lesen. Ich wünsche dem neuen Team schon jetzt viel Erfolg bei seiner Arbeit.

Als Nächstes findet dann am 15. Oktober dieses Jahr ein weiteres wichtiges Ereignis, diesmal für den FNCTTFEL-Landesverband, statt. Dabei handelt es sich um den 68^o ordentlichen Kongress, der, wie gewohnt, im Casino Syndical de Bonnevoie abgehalten wird. Neben den üblichen statutarischen Berichten stehen mit der Zwischenbilanz der Integration des FNCTTFEL-Landesverbandes in den OGBL sowie den Wahlen zwei äußerst wichtige Punkte auf der Tagesordnung des Kongresses. Dabei werden wir, wie bereits des Öfteren angekündigt, eine erste Bilanz der provisorischen Integration des FNCTTFEL-Landesverbandes in den OGBL ziehen. Anschließend wird beschlossen, ob oder ob nicht und wie, wir mit dieser Integration weiterfahren. Wir erwarten uns zu diesem Punkt von äußerster Bedeutung, rege Wortmeldungen unserer mandatierten Mitglieder.

Der zweite Punkt von Wichtigkeit stellt die Wahl der neuen Verbandsexekutive dar. Diesbezüglich wurden bereits im Vorfeld oder werden noch, auf den jeweiligen Sektorkonferenzen die Kandidaten gewählt, die im Vorfeld des Kongresses ihre Kandidatur für einen Posten in der Exekutive des FNCTTFEL-Landesverbandes einreichen können.

Für den Sektor Eisenbahnen wurden die Kandidaten auf dem Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen am 02ten Juli gewählt, die Kandidaten des Sektors Pensionierten wurden ihrerseits auf ihrer Konferenz gestimmt. Auf der anstehenden Konferenz des Sektors öffentlicher Dienst werden dessen Kandidaten folgen.

Wir freuen uns jedenfalls auf einen erfolgreichen Kongress, bis dahin wünschen wir als Verbandsexekutive allen unseren Mitgliedern und euren Familien einen schönen Sommer und erholsame Ferien.

Georges MERENZ
Präsident des Syndikats Eisenbahnen

La première journée syndicale tant annoncée du syndicat Chemins de fer/FNCTTFEL-Landesverband, créé en 2020, a finalement eu lieu, avec exactement 2 ans de retard, le 2 juillet 2022. La crise du COVID-19 nous avait contraints, pour des raisons sanitaires vis-à-vis de nos membres, à reporter cette journée importante.

Enfin, lors de la première journée syndicale, nous avons pu élire, conformément au règlement intérieur du syndicat, la nouvelle direction syndicale et l'exécutif syndical pour lequel plusieurs candidats avaient posé leur candidature. Lors de la création du syndicat en 2020, nous avons été contraints, en raison de l'absence de la journée syndicale, de reprendre l'exécutif existant du Landesverband avec l'accord du conseil fédéral en tant qu'exécutif provisoire du syndicat des chemins de fer. Le 2 juillet, le nouveau comité exécutif du syndicat des cheminots de l'OGBL a enfin été élu. Vous pouvez lire le compte rendu détaillé de la journée syndicale dans ce numéro du Signal. Je souhaite d'ores et déjà à la nouvelle équipe beaucoup de succès dans son travail.

Le 15 octobre prochain, un autre événement important aura lieu, cette fois-ci pour le compte du FNCTTFEL-Landesverband. Il s'agit du 68^e congrès ordinaire qui se tiendra, comme d'habitude, au Casino Syndical de Bonnevoie. Outre les rapports statutaires habituels, deux points extrêmement importants sont à l'ordre du jour du congrès : le bilan intermédiaire de l'intégration du FNCTTFEL-Landesverband dans l'OGBL et les élections. Comme nous l'avons déjà annoncé à plusieurs reprises, nous ferons un premier bilan de l'intégration provisoire du FNCTTFEL-Landesverband dans l'OGBL. Ensuite, nous déciderons si oui ou non et comment cette intégration se poursuivra. Nous attendons de nos membres mandatés qu'ils s'expriment activement sur ce point crucial.

Le second point important est l'élection du nouveau comité exécutif du FNCTTFEL-Landesverband. A cet égard, les candidats ont déjà été ou seront élus lors des conférences sectorielles respectives, lesquels pourront présenter en amont du congrès leur candidature à un poste dans l'exécutif du FNCTTFEL-Landesverband. Pour le secteur chemins de fer, les candidats ont été élus lors de la journée syndicale du syndicat des chemins de fer le 2 juillet, les candidats du secteur des retraités ont été élus à leur tour lors de leur conférence. Les candidats du secteur public suivront lors de la prochaine conférence.

En tout cas, nous nous réjouissons d'un congrès couronné de succès. D'ici là, nous souhaitons à tous nos membres et à vos familles, en tant qu'exécutif de la fédération, un bel été et des vacances reposantes.

Georges MERENZ
Président du syndicat Chemins de Fer

Editorial



OGB-L FNCTTFEL Landesverband

Bitte beachten sie, dass unsere
Öffnungszeiten
ab **1. Juni 2021** geändert haben
Montag bis Freitag:
8.00 - 12.00 / 13.00 - 16.00 Uhr



FNCTTFEL Landesverband

Wertes Mitglied
Wir möchten Dich hiermit in Kenntnis setzen, dass Dein Jahresbeitrag bezüglich der LAR seit Oktober 2020 nicht mehr über Deine Gewerkschaft eingezogen wird, sondern direkt von der Luxembourg Air Rescue eingefordert wird.
Selbstredend bleiben alle preislichen Vorteile bestehen.
In positiver Erwartung auf eine weitere gute Zusammenarbeit verbleiben wir mit gewerkschaftlichen Grüßen und stehen Dir, wertiges Mitglied, jederzeit für weitere Fragen diesbezüglich gerne zur Verfügung.
FNCTTFEL-Landesverband Luxembourg Air Rescue

Cher membre
Nous tenons à t'informer que depuis le mois d'octobre 2020, ta cotisation annuelle pour le LAR ne sera plus collectée via ton syndicat, mais sera collectée directement par Luxembourg Air Rescue.
Bien entendu, tous les avantages de prix restent en vigueur et ne changeront pas.
Dans l'attente positive de la poursuite de la bonne coopération, nous restons avec les salutations syndicales et sommes à ta disposition à tout moment pour d'autres questions à ce sujet.
FNCTTFEL-Landesverband Luxembourg Air Rescue

Service Finances et Contrôle de Gestion

Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2022, 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 août 2022
mercredi	le 28 septembre 2022
jeudi	le 27 octobre 2022
lundi	le 28 novembre 2022
mercredi	le 28 décembre 2022

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

Aktueller Punktwert seit dem 1. April 2022

Indexstand:	877,01	Maximum : 29 Gehaltspunkte:	614,80 €
Kaderpersonal:	21,2003 €	Pensionierte und Witwen:	20,7031 €
Familienzulage (8,1% der Gehaltspunkte):		Nicht pensionsberechtigte Elemente:	
Minimum : 25 Gehaltspunkte:	530,00 €		20,0746 €

In Memoriam

Marcel SPIELMANN	1936 - 2022
Marc SCHNEIDER	1958 - 2022
Jemp BECKER	1934 - 2022
Raymond ETRINGER	1948 - 2022
Marcel TRZECIAK	1954 - 2022
Victor KAUFFMANN	1956 - 2022
François Jean Marie FELTGEN	1947 - 2022
Guy CHRISNACH	1964 - 2022
Nico LUTGEN	1964 - 2022
Lucie GLESENER-MARBES	1929 - 2022
Robert GEIBEN	1955 - 2022
Roger URBAIN	1933 - 2022



f JOBS Jobs bei den CFL, de Gemengen an dem Staat
facebook.com/landesverband.jobs

Le Signal 2022

numéro	clôture de rédaction	parution
8	5 septembre 2022	14 septembre 2022
9	10 octobre 2022	19 octobre 2022
10	7 novembre 2022	16 novembre 2022
11	5 décembre 2022	14 décembre 2022

Le Signal

Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:
FNCTTFEL-Landesverband
unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar.
Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Verantwortlich für den Layout:
Georges Melchers,
Generalsekretär
Abonnement:
Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten.
Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.

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

Redaktion und Koordination:
FNCTTFEL-Landesverband
Gestaltung und Umbruch:
Espace-Médias S.A.

E-mail: lesignal@landesverband.lu
Made in Luxembourg

Für eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten Artikel stellen nicht
Versand:
Editpress SA - Esch/Alzette
Tel.: 54 71 31-1
Fax: 54 71 30

Kongresseinberufung

Hiermit wird die Einberufung eines Kongresses mitgeteilt welcher am
Samstag, den 15. Oktober 2022
im Casino Syndical in Bonneweg stattfindet

Auszug aus den Statuten des Landesverbandes:

ART. 16. Der Kongress ist das oberste Organ des Landesverbandes. Er vertritt die Gesamtheit der Mitglieder und entscheidet endgültig über alle den Landesverband betreffenden Fragen.

Der Kongress wird gebildet aus:

- a) den Mitgliedern des Verbandsrates
- b) den Vorstandsmitgliedern der einzelnen Vereinigungen
- c) den Delegierten der Sektoren
- d) drei Vertretern/innen der Jugendabteilung, die von ihrem Führungsgremium bestimmt werden
- e) drei Vertreterinnen der Frauenabteilung, die von ihrem Führungsgremium bestimmt werden.

Die unter c) aufgeführten Delegierten werden wie folgt bestimmt:

Jeder Sektor hat bis zu einer Mitgliederzahl von 200 Anrecht auf einen Delegierten pro 50 Mitglieder oder für die Bruchzahl von 25. Für die restlichen Mitglieder haben selbe Anrecht auf einen Delegierten pro 100 Mitglieder oder für die Bruchzahl von 50.

Die Delegierten sollen nach Möglichkeit im Verhältnis zur Mitgliederzahl der Sektoren und Berufssektionen bestimmt werden.

ART. 20. Die Anträge der Vereinigungen und der Sektoren sind spätestens einen Monat vor dem Kongress dem Verbandsrat schriftlich vorzulegen.

Der Verbandsrat nimmt Stellung zu den fristgemäß eingereichten Anträgen und verweist sie anschließend zwecks Prüfung an eine Antragsberatungskommission. Diese Kommission fungiert im Prinzip als Resolutionskommission auf dem Kongress.

Anmerkung: Der diesbezügliche Verbandsrat vor dem 68. Kongress ist für Mittwoch den 28. September 2022 um 17 Uhr vorgesehen

ART. 23. Der Kongress wählt sein Präsidium, bestehend aus:

- einem/er Präsidenten/in
- 2 Vizepräsidenten/innen
- 3 Sekretären/innen

Im Präsidium müssen alle Sektoren, sowie die Jugendabteilung und die Frauenabteilung vertreten sein.

Der Kongress setzt eine Antragsberatungs- sowie eine Resolutionskommission ein und bestimmt seine Tages- und Geschäftsordnung.



JQBS

Jobs bei den CFL, de
Gemengen an dem Staat

facebook.com/landesverband.jobs

KONKRETE BEGEBENHEITEN UND AMÜSANTE NEBENSACHEN



Jean-Marie Backes JEM ist wie immer den kleinen Geschichten des Luxemburger Alltags auf der Spur.

Es geht in diesem Buch nicht um Covid oder Krieg, nein, es soll ein Stimmungsaufheller sein, gespickt mit etwas Retro-Charme und netten Reportagen.

Unter dem Motto, dass die besten Geschichten vor Ort zu finden sind, geht es um Menschen aus dem Alltag: Einen Wanderguide mit seinen Geschichten, den Polizist, der kürzlich in Rente ging, nachdem er seinen Dienst in den Gemeinden leistete, Männer in överschmierten Overalls, die eine Lok restaurieren, oder die, die eine Geheimsprache mit ihrer Kultur und Lebensart erhalten und ihren Alltag in dieser Kultur leben wollen.

Es geht um den Briefträger im ländlichen Raum, der in den 70er und 80er Jahren ein richtiger Servicemann auf den Dörfern war, oder die dynamische Frau die, zusammen mit einigen Unentwegten, die einzige noch aktive Bergarbeitermuseums-gesellschaft Luxemburgs am Leben hält ... Und da ist oder war ja noch mein Freund, der Baum, ein Rekordbaum, der im Park eines Seniorenheims am Lebensende angekommen war und vieles zu erzählen hatte.

Die gefundenen Zettel und Briefe gehören auch zum Alltag, wobei einige von ihnen auf einem Supermarktparkplatz in Einkaufswagen auf einen befreienden Windstoß warteten.

Die motivierten Schülerinnen und Schüler im zweiten Lehrjahr bei Koch Claude Sauber zauberten mit den Lebensmitteln, die auf diesen Einkaufszetteln standen, leckere Gerichte.

Traditionell sind auch wieder Beiträge von Petz Lahure dabei, der es auch 2021 wieder mit seiner Kolumne unter die weltbesten Sportjournalisten schaffte.

Viel Spaß beim Lesen

ISBN 978-99959-812-9-7

Preis: 20 Euro

201 Seiten

Bestellung auf BCEE: LU57 0019 6303 7596 3000

Vermerk: Begebenheiten

Bitte Versandadresse angeben

Email: backes@pt.lu



Post erhöht Brief- und Paketgebühren ! Luxemburg: Die neuen Tarife gelten ab dem 1. September

Post Luxemburg gibt sich ab dem 1. September neue Tarife für den Versand von Briefen und Paketen. Die alten Briefmarken können aber weiterhin verwendet werden.

Die Luxemburger Post wird zum 1. September ihre Brief- und Paketgebühren erhöhen. Die Tarifierhöhung betrifft sowohl den nationalen als auch den internationalen Versand, teilte die Post in einem Presseschreiben am Freitag mit. So wird das Porto für einen Standardbrief für nationale Sendungen um 20 Cent erhöht und beträgt somit 1,00 Euro. Das Porto für einen Standardbrief nach Europa und in den Rest der Welt wird um

35 Cent auf 1,40 Euro bzw. 1,75 Euro erhöht. Das Porto dieser ersten Gewichtsstufe gelte weiterhin als Basisreferenz für die Tarife höherer Gewichtsstufen.

Alte Briefmarken könnten aber weiterhin genutzt werden und müssen nicht entsorgt werden, heißt es in dem Schreiben: „Ab dem 1. September 2022 können Briefmarken mit einem niedrigeren Nennwert als den neu geltenden Tarifen weiterhin verwendet werden, sofern ein zusätzliches Porto hinzugefügt wird.“

Für gemeinnützige Vereine und Stiftungen würden nach wie vor bestimmte Vorzugstarife gelten, die der Hälfte des üblichen Tarifs entsprechen - also 50 Cent für einen Standardbrief.

Die Post weist darauf hin,

dass die Tarife trotz der Preiserhöhung weiterhin unter dem europäischen Durchschnitt liegen. So beliefen sich die Preise für nationale Prioritätssendungen bis 50 Gramm in Deutschland vergleichsweise auf 1,00 Euro, in Belgien auf 1,89 Euro und in Frankreich auf 2,86 Euro - wobei es zu beachten gilt, dass die angewandten Gewichtsklassen sich von Land zu Land unterscheiden können. Die Post merkt zudem an, dass jeder luxemburgische Haushalt im Jahr 2021 durchschnittlich sechs Briefmarken verbraucht hat. (Red.)

Die neuen Tarife der Post ab dem 1. September 2022

Quelle: Tageblatt
(30/07/2022)

Muss das sein ?

Mitten in der Sommerzeit, zu einer Zeit, wo viele Leute im Urlaub verweilen, teilt die Luxemburger Post den Bürger mit, dass ab dem 1. September 2022 neue Tarife eingeführt werden. Erhöht werden die Posttarife für nationale und internationale Brief- und Paketsendungen. Rechnet man die Preiserhöhung aus, so beträgt diese 25 % für nationale Sendungen bzw. 33 % für Sendungen innerhalb Europas. Diese Preiserhöhung ist völlig unbegründet und übertrieben.

In Ihrer Pressemitteilung vom 01. August 2022 erklärt die Post, dass die Erhöhung notwendig wäre, um den Fortbestand und die Qualität des Universaldienstes vor dem Hintergrund eines kontinuierlichen strukturellen Rückgangs der Postvolumen und steigender Kosten, insbesondere für Arbeit, Infrastruktur und Transport zu gewährleisten und um weiterhin innovativ zu sein und um sich an die Gepflogenheiten und Bedürfnisse Ihrer Kunden anzupassen. Des Weiteren wird angemerkt, dass die Posttarife auch nach der Anpassung weiterhin unter dem Durchschnitt der in Europa angewandten Tarife liegen. So würde in den Nachbarländern die vergleichbaren Tarife für eine nationale Prioritätssendung bis 50 Gramm derzeit bei 1,00 EUR in Deutschland, 1,89 EUR in Belgien und 2,86 EUR in Frankreich liegen. Dabei wäre zu beachten, dass die Gewichtsklassen je nach Land unterschiedlich sind. Gemeinnützige Vereine und Stiftungen würden auch weiterhin in den Genuss vom ermäßigten Porto "ATR" kommen.

Was der Kunde sich unter „innovativ“ genau vorzustellen hat und was nun die Gepflogenheiten und Bedürfnisse der Kunden wirklich sind, wurde



Kommentar

leider nicht in der Pressemitteilung beschrieben.

Der Vergleich der Tarife mit den Nachbarländern ist ein schwieriges Unterfangen, denn so gibt es in Frankreich und Deutschland Tarife für Briefe bis zu 20 Gramm, Tarif,

der im September 2012 in Luxemburg abgeschafft worden ist, wo doch das Gewicht von vielen Briefen weit unter 20 Gramm liegt. Verzichtet man bei einem Vergleich mit dem Ausland aber auf die Prioritätssendung, so liegen die Tarife für einen 20 Gramm Brief derzeit bei 0,85 EUR in Deutschland, 1,19 EUR in Belgien und 1,16 EUR in Frankreich. Somit sind die Unterschiede im Vergleich zum Ausland dann weit weniger groß, wie in der Pressemitteilung angegeben. Rechnet man z.B. die Mehrkosten für einen gemeinnützigen Verein für einen Sammelversand von 5.000 Briefen, so belaufen sich diese ab dem 1. September auf 500 EUR, was für einen Verein eine nicht unerheblich Summe darstellt.

In einer Zeit der Krise, wo die Inflation so hoch ist wie in den letzten 40 Jahren nicht mehr, hätte man von der Luxemburger Post, welches ja ein öffentliches Unternehmen ist und welches 2021 immerhin einen Nettogewinn von 28,7 Millionen Euro verbuchen konnte, mehr Fingerspitzengefühl verlangen können bei der Erhöhung der Preise für eine Dienstleistung für welche das Unternehmen aktuell einen Rahmenvertrag mit dem ILR (Institut Luxembourgeois de la Liberté) hat, der noch bis 2029 gültig ist.

Josy Bourgraff

Fortbildungskurs - Steuersystem in Luxemburg

Am 05. Juli wurde im Casino Syndical in Bonnevoie ein Fortbildungskurs über das luxemburgische Steuersystem organisiert. Referent war Guy Heintz, der zwischen 2006 und 2016 Direktor der Steuerverwaltung in Luxemburg war und der folglich über ein großes Wissen auf diesem Gebiet verfügt.

Im ersten Teil seines Vortrages ging der Referent auf die größten Einnahmequellen des luxemburgischen Staates ein als da wären:

1) Direkte Steuern (10.

124.337.172 € - 46,27% des Gesamthaushalts):

➤ Allgemeine Einkommensteuer - Steuer, die auf Gehälter und Löhne einbehalten wird: 5.240.000.000 €

➤ Allgemeine Einkommensteuer - Einkommensteuer für Körperschaften: 1.980.000.000 €

➤ Allgemeine Einkommensteuer - Steuer auf das Einkommen natürlicher Personen, die durch eine Bemessungsgrundlage festgelegt wird: 860.000.000 €

➤ Vermögenssteuer: 800.000.000 €

➤ Allgemeine Einkommensteuer - Steuer, die

auf Kapitalerträge einbehalten wird: 500.000.000 €

➤ Einnahmen aus der Solidaritätssteuer: 473.275.862 €

2) Steuern, Zölle und sonstigen Abgaben (6.871.339.000 € - 31,40% des Gesamthaushalts)

➤ Mehrwertsteuer: 4.779.338.000 €

➤ Abonnementsteuer auf Unternehmenswertpapiere: 1.380.302.000 €

➤ Einregistrierungsgebühr: 524.670.000 €

3) Zoll- und Verbrauchssteuer (1.892.588.514 € - 8,65% des Gesamthaushalts)

➤ Anteil des Großherzogtums an den ge-

meinsamen Einnahmen der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion im Bereich der Zölle und Verbrauchsteuern: 984.408.207 €

➤ Ertrag aus dem Beitrag zur CO₂-Steuer: 259.583.735 €

Autonome Verbrauchsteuern auf Zigaretten: 201.935.443 €

➤ Autonome Verbrauchsteuern auf bestimmte Mineralöle: 183.808.957 €

➤ Ertrag der auf Kraftstoffe erhobenen Sozialabgabe: 110.483.324 €

Im Anschluss daran erläuterte der Referent das Prinzip der Einkommensteuer eines(r) steuerpflichtigen

Arbeitnehmer(in). Hier gab er Erklärungen zu den Steuerklassen sowie zu den Steuersätzen und deren Entwicklung in den letzten Jahren. Weitere Themen waren die Besteuerung der Betriebe, die Erbschaftssteuer, die Vermögenssteuer und die Quellensteuer. Diskutiert wurde auch über die Aussetzung des Index, die seit 2013 nicht mehr erfolgte Anpassung der Steuertabelle an die Preisentwicklung sowie über eine mögliche Steuerreform.

J. Bourgraff



Teilnehmer mit Referent Guy Heintz: erste Reihe, 2. v.l. - Foto : Georges Melchers

Mehr Menschen in Bus, Zug und Tram

Öffentlicher Verkehr Kapazitäten sind laut Minister Bausch noch nicht voll ausgelastet. Mehr Menschen als noch im Oktober 2021 haben im März dieses Jahres den öffentlichen Transport benutzt. Allerdings ist noch unklar, ob die steigenden Benzinpreise der Grund dafür sind. Die Verkehrsmittel seien nicht überfüllt – und die Kapazitäten könnten noch erhöht werden. Das antwortet Mobilitätsminister François Bausch auf zwei parlamentarische Anfragen.

Der DP-Angeordnete Max Hahn wollte wissen, ob die Tram Opfer des eigenen Erfolges geworden sei und ob sie zu den Hauptverkehrszeiten komplett ausgelastet sei. „Die Benutzung der Tram ist über den Tag verteilt hoch“, schreibt der Minister in seiner Antwort. Die Tram habe in der letzten Aprilwoche zu den abendlichen Stoßzeiten 100 bis 150 Personen pro Tram zwischen dem Hamilius und dem Hauptbahnhof transportiert. Laut Bausch könnten noch bis zu 200 weitere Personen pro Tram mitfahren. Vor der Pandemie sei man davon ausgegangen, dass eine einzelne Tram 450 Personen transportieren könne. „Wir beobachten, dass die Nutzer durch die Pandemie vorsichtiger geworden sind“, schreibt das Mobilitätsministerium auf Nachfrage des Tageblatt. Sie würden eine gut gefüllte Tram eher meiden und stattdessen lieber drei bis vier Minuten auf die nächste warten.

Zwischen dem Hauptbahnhof und der Luxexpo fahre die Tram von 6.00 bis 18.30 Uhr alle vier Minuten, schreibt Bausch. Pro Stunde könnten demnach 4.500 Menschen transportiert werden. Am meisten ausgelastet sei die Tram zwischen 8.00 und 9.00 Uhr morgens in Richtung Kirchberg sowie zwischen 17.00 und 18.00 Uhr abends in Richtung Hauptbahnhof.

Die Tram transportiere momentan rund 70.000 Personen pro Tag. Sie sei laut Bausch allerdings kein Opfer ihres eigenen Erfolges, wie vom DP-Abgeordneten Hahn angedeutet. Dass eine Trambahn komplett voll sei, könne insbesondere dann vorkommen, wenn am Hauptbahnhof beispielsweise mehrere Züge gleichzeitig ankommen würden. „Im Extremfall muss man auf die nächste Tram warten“, so Bausch, was eine Wartezeit von vier Minuten bedeute.

Aus der einen Tram-Linie solle jedoch zukünftig ein richtiges Tramnetz, bestehend aus insgesamt vier verschiedenen Linien, werden. So würden sich die Passagiere auf mehrere Linien verteilen können, statt nur auf einer, schreibt Bausch. Das habe er bereits im Kontext des „Plan national de mobilité 2035“ erklärt.

Die Tram habe zurzeit zwei „Berührungspunkte“ mit dem Zugverkehr, schreibt Bausch weiter. Dies werde sich jedoch in zwei Jahren ändern, wenn der Bahnhof Howald und später der Bahnhof Hollerich angebunden würden. „Wir verdoppeln also die Anzahl der Umsteigepunkte Zug-Tram, was den Hauptbahnhof entlasten



Foto: Editpress-Archiv

Pro Tag nutzen rund 70.000 Menschen die Tram

wird“, so Bausch. Eine ähnliche Situation habe man bei den Umsteigepunkten Bus-Tram. Insgesamt wolle man diese von fünf auf zwölf erhöhen. Fünf neue (Héienhaff, Howald, Cloche d’Or, CHL, Bonnevoie) werden bis 2025 in Betrieb sein, wie das Mobilitätsministerium auf Nachfrage des Tageblatt schreibt – die anderen zwei (Hollerich, Ouest) zwischen 2025 und 2035.

Jedoch gebe es die Möglichkeit, die Kapazität um 33 Prozent zu erhöhen, indem die Tram alle drei statt vier Minuten fahre, so Bausch. Dies bedeute, dass pro Stunde und Richtung 6.000 Passagiere transportiert werden könnten, also 1.500 mehr als bisher. „Langfristig können auch längere Trams mit mehr angehängten Waggons eingesetzt werden, falls die Nachfrage weiter steigt“, schreibt Bausch. Nur drei Züge von 353 vollbesetzt

Beim Zugtransport sehe die Situation nicht viel anders aus. Auch hier gebe

es keine Probleme, selbst zu den Stoßzeiten mehr Passagiere aufzunehmen, schreibt Bausch in seiner Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der beiden DP-Abgeordneten André Bauler und Max Hahn. Von den 353 Zügen, die von Montag bis Freitag zu diesen Zeiten fahren, seien bloß bei drei Zügen alle Sitzplätze besetzt. Die Züge seien wegen der Schulferien im Juli, August und September 2021 sowie im Februar und April 2022 weniger benutzt worden. Insgesamt zähle der öffentliche Transport in diesen Zeiträumen weniger Passagiere. „Da die Gesamtzahl der Zugpassagiere für die Periode Januar bis April 2022 nur 79 Prozent der Gesamtzahl der Passagiere für den gleichen Zeitraum im Vor-Covid-Jahr 2019 ausmacht, stelle ich fest, dass der öffentliche Transport aktuell nicht mit Aufnahme-problemen zu den Stoßzeiten aufgrund von einer verstärkten Nutzung der Wohnbevölkerung und Grenzgänger konfrontiert

ist“, schreibt Bausch. Busse des RGTR- und des TICE-Netzes, die ab 2018 in die Verkehrsflotte aufgenommen wurden, verfügen systematisch über einen automatischen Fahrgastzähler (CAV), schreibt Bausch. Dieser zähle, wie viele Gäste an einer Haltestelle ein- oder aussteigen. Da nicht alle Busse über einen solchen Zähler verfügen, sei es schwierig, genaue Angaben zu der Nutzerentwicklung zu machen. Einer ersten Schätzung zufolge habe es im März 2022 im Vergleich zum Oktober 2021 ein deutliches Plus von 16,78 Prozent an TICE-Fahrgästen gegeben. Was die Nutzung der RGTR-Busse anbelangt, gebe es einen leichten Anstieg von 1,12 Prozent. Jedoch sei es noch zu früh, um zu behaupten, dass dieser Anstieg der Busfahrgäste auf die hohen Energiepreise zurückzuführen sei, schreibt der Minister. (Red./zel)

Quelle: Tageblatt (2022-06-25)

Indextranche - OGBL will weiter Druck machen

Symbolischer Protest vor Staatsministerium



Foto: Editpress/Fabrizio Pizzolante

Mit erhobenen Fahnen für den Index: Die Protestaktion des OGBL vor dem Staatsministerium

Der OGBL hat am Freitag öffentlichkeitswirksam vor dem Staatsministerium demonstriert. Nicht zufällig hat die Protestaktion am 1. Juli stattgefunden. Die Gewerkschaft wolle Präsenz bei denjenigen zeigen, die die Indexmanipulation zu verantworten haben – und warnt vor einer weiteren Indexverschiebung.

Der OGBL hat am Freitag vor dem Staatsministerium auf dem Clairefontaine-Platz demonstriert. „Wir protestieren am ersten Tag des Monats, an dem den Menschen die Indextranche verwehrt wird und sie somit an Kaufkraft verlieren“, sagte OGBL-Präsidentin Nora Back im Gespräch mit dem Tageblatt. „Wir wollen symbolisch Präsenz bei denjenigen zeigen, die diesen Kaufkraftverlust zu verantworten haben.“ Deswegen sei der OGBL nicht nur vor dem Staat

tsministerium präsent, sondern auch symbolisch vor einigen Unternehmen in Luxemburg, die ohne Problem den Index hätten ausbezahlen können, meinte Back. „2,2 Millionen Euro kostet die Indextranche die Arbeitnehmer pro Tag – eine Summe, die nun den Unternehmen geschenkt werde“, sagte die Gewerkschafterin. Emile Weber, die Luxemburger Post, ArcelorMittal ...: Die Liste der Unternehmen, vor denen der OGBL am Freitag demonstrierte, liest sich wie das „Who’s who“ des Luxemburger Privatsektors.

„Wir stellen uns mit einem Scheck in Höhe der Summe, die das Unternehmen durch die Verschiebung der Indextranche spart“, sagte Back. Zur Pressekonferenz vor dem Staatsministerium sei auch deshalb gerufen worden, um Premierminister Xavier Bettel (DP) noch einmal deutlich zu zeigen, dass man mit der Entscheidung bezüglich des Index nicht einverstanden sei.

Geeinte Gewerkschaftsfront für nächste Runde?

Die weiteren Schritte des OGBL bestehen in der Vorbereitung der nächsten Tripartite-Runde. „Wir sind froh, dass wir zumindest Verbesserungen beim Index-Gesetz erreicht haben“, sagte Back. Das wiederum zeige, dass man auch jetzt weiter Druck machen müsse. „Wie wir von Anfang an angekündigt haben, werden wir nicht nachgeben, bis der Index wieder normal funktioniert.“ Die OGBL-Präsidentin kündigte deswegen weitere gewerkschaftliche Aktionen an und warnte vor einer weiteren Verschiebung des Index bei der nächsten Tripartite-Runde. „Bei einer weiteren Indexmanipulation bewegen wir uns Richtung Großdemo“, sagte Back. Man wolle richtige Verhandlungen und keine „Show“, wie sie bei den letzten Verhandlungen abgezogen wurde. Verhandlungen, in die wieder eine geeinte Gewerkschaftsfront ziehen

soll. „Wir werden uns mit den anderen beiden Gewerkschaften zusammensetzen“, sagte Back. Man sei ja auch mit einem gemeinsamen Forderungskatalog in die letzten Verhandlungen gegangen – bis es eben einen Knacks gegeben habe. Ein Knacks, der sich bis heute jedoch weiter durch die Gewerkschaftsfront zu ziehen scheint. „CGFP setzt Nachbesserungen beim Tripartite-Gesetz durch“, lautet es in der Juni-Ausgabe des CGFP-Journals. „Das kann keiner behaupten, der das Tripartite-Abkommen unterschrieben hat“, sagte Back. Es wären keine Nachbesserungen durchgesetzt worden, wenn nicht der OGBL Druck gemacht hätte. Nun sei eine leichte Verbesserung eines schlechten Gesetzes erreicht worden. „Das Gesetz geht ja weniger weit als das von der CGFP mit unterzeichnete Abkommen“, so Back.

Juni-Indextranche

Die Juni-Indextranche ist

gefallen. Das meldete die nationale Statistikbehörde Statec am Freitagmorgen in einer Pressemitteilung. „Gemäß dem vom Statec veröffentlichten vorläufigen Ergebnis beläuft sich die jährliche Inflationsrate des Landesindex der Konsumentenpreise für Juni auf 7,4 Prozent“, so die Behörde. „Mit diesem Ergebnis übersteigt der Index im Juni die Schwelle von 941,12 Punkten.“ Die Indextranche wird jedoch nicht ausbezahlt, sondern gemäß dem Tripartite-Gesetz auf April 2023 verschoben. Als Kompensationsmaßnahme ist ein Energie-Steuerkredit von der Regierung vorgesehen. Lediglich das Kindergeld werde an die Inflation angepasst. Die endgültigen Ergebnisse zum nationalen Verbraucherpreisindex sollen am 6. Juli publiziert werden.

Quelle: Tageblatt
(2022-07-02)



Communiqué de presse

Nouvelle convention collective pour le groupe CFL cargo

Dudelange, le 18 juillet 2022 - CFL cargo et les syndicats FNCTTFEL-Landesverband, OGBL et LCGB procèdent à la signature d'une nouvelle convention collective, applicable à partir du 1^{er} juillet 2022.

Après plusieurs mois de négociations dans un contexte sanitaire et économique compliqué, la Direction du groupe CFL cargo et les syndicats FNCTTFEL-Landesverband, OGBL et LCGB ont signé une nouvelle convention collective.

Ce nouvel accord, conclu pour une durée de 3 ans, est applicable à partir du 1^{er} juillet 2022 et couvre les salariés des sociétés CFL cargo S.A. et CFL technics S.A.

Les nouvelles dispositions portent aussi bien sur l'évolution d'un grand nombre de carrières ainsi que sur la fidélisation et la polyvalence de ses salariés.

La Direction et les partenaires sociaux se félicitent des négociations constructives menées ces derniers mois ainsi que des avancées sociales dont vont bénéficier les salariés.

A propos de CFL cargo

CFL cargo, avec sa société sœur CFL multimodal, est un prestataire de services qui couvre l'entièreté de la chaîne logistique multimodale. Fort d'une présence européenne au travers de 12 sociétés implantées dans 6 pays, CFL cargo et CFL multimodal offrent une gamme de services en transport et logistique répondant aux besoins spécifiques de leurs clients : transport ferroviaire combiné et conventionnel, maintenance de wagons, transport route et affrètement, entreposage, services logistiques sur-mesure et agence en douane.

En tant qu'entreprise ferroviaire et avec le support de ses filiales en France, Allemagne, Danemark et Suède, CFL cargo dessert les axes ferroviaires majeurs en Europe.

Contact CFL multimodal

Julie BÜCHLER
Responsable Communication
Tel: + 352 691 981 212
julie.buchler@cfl-mm.lu
www.cfl-mm.lu





Pressemitteilung

Neuer Kollektivvertrag für die CFL cargo Gruppe

Düdelingen, 18. Juli 2022 - CFL cargo und die Gewerkschaften FNCTTFEL-Landesverband, OGBL und LCGB unterzeichnen einen neuen Kollektivvertrag, der ab dem 1. Juli 2022 Anwendung findet.

Nach mehrmonatigen Verhandlungen in einem komplexen sanitären und wirtschaftlichen Umfeld ist es der Geschäftsführung der CFL cargo Gruppe und den Gewerkschaften FNCTTFEL-Landesverband, OGB-L und LCGB gelungen, einen neuen Kollektivvertrag zu unterzeichnen.

Diese neue Vereinbarung, die für einen Zeitraum von drei Jahren abgeschlossen wurde, gilt ab dem 1. Juli 2022 und umfasst die Angestellten der Unternehmen CFL cargo S.A. und CFL technics S.A.

Die Neuregelungen betreffen sowohl die Neugestaltung einer Vielzahl von Laufbahnen mit langfristigen Entwicklungsperspektiven als auch die Personalbindung an die Gruppe, sowie die Polyvalenz.

Die Geschäftsführung und die Sozialpartner begrüßen die in den letzten Monaten geführten konstruktiven Verhandlungen sowie die sozialen Fortschritte, von denen die Angestellten profitieren werden.

Über CFL cargo

CFL cargo ist zusammen mit seiner Schwestergesellschaft CFL multimodal ein Dienstleister, der die gesamte multimodale Lieferkette abdeckt. Mit einer europäischen Präsenz von 12 Unternehmen in 6 Ländern bieten CFL cargo und CFL multimodal eine Reihe von Transport- und Logistikdienstleistungen an, um den spezifischen Bedürfnissen ihrer Kunden gerecht zu werden: kombinierter und konventioneller Schienenverkehr, Wagenwartung, Straßentransport und Charter, Lagerung, maßgeschneiderte Logistikdienstleistungen und Zollagentur.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit der Unterstützung von seinen Tochtergesellschaften in Frankreich, Deutschland, Dänemark und Schweden bedient CFL cargo viele der wichtigsten europäischen Schienenachsen.

Kontakt CFL multimodal

Julie BÜCHLER
Responsable Communication
Tel: + 352 691 981 212
julie.buchler@cfl-mm.lu
www.cfl-mm.lu



Straßenbahnverlängerung ab dem 11. September 2022 in Luxemburg

Ab dem 11. September wird die neue Tramlinie in Luxemburg um 1,2 Kilometer wachsen, wenn das neue Teilstück zwischen dem Hauptbahnhof (Gare centrale) und dem Lyzeum Bonnevoie (Lycée de Bonnevoie - Boune-

weger Lycée) offiziell in Betrieb genommen wird. Auf dem Abschnitt gibt eine Zwischenstation «Leschte Steiwer - Dernier Sol».

Am 11. Juli befuhr zum ersten Mal ein Straßenbahnwagen den neuen Abschnitt zu Test- und

Messzwecken. Nach diesen Probefahrten sollen ab Anfang August die Schulungsfahrten für das Personal erfolgen.

Zum Beginn des Schuljahres 2023 soll eine weitere Schule, das Lycée Vauban, bedient werden, ehe dann 2024 mit der Haltestelle «Stade de

Luxembourg» der südliche Endpunkt der ersten Linie erreicht werden soll. Auch an der anderen Extremität gehen die Arbeiten in Richtung Flughafen voran.

Die neue Brücke, welche die Autobahn A1 Luxemburg - Trier auf der Höhe des Betriebshofes

der Tram überquert, soll im Herbst in Stellung gebracht werden; die Endhaltestelle Findel (Flughafen) soll dann ebenfalls 2024 erreicht werden.

Hier einige Bilder von der ersten Fahrt über das neue Teilstück am Abend des 11. Juli:



1) Die Oberleitung vor dem Bahnhof steht unter Spannung; Tram 115 fährt mit gehobenem Stromabnehmer in Richtung neues Teilstück.



2) Mit Schrittgeschwindigkeit begibt sich die Tram auf die Rampe in Richtung Pont Buchler.



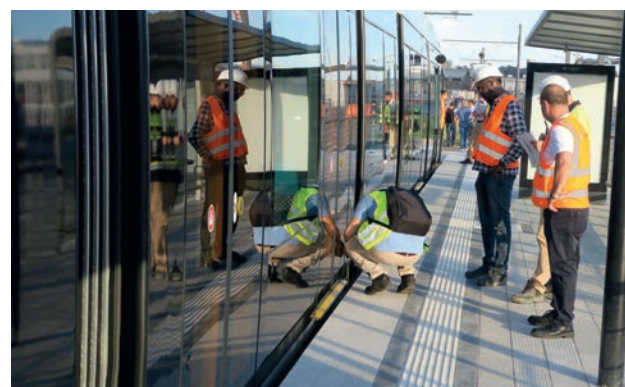
3) Zahlreiche Mitarbeiter von Luxtram begleiten die Tram zu Fuß auf ihrer ersten Fahrt.



4) Erste Fahrt über den Pont Buchler.



5) Die Haltestelle „Dernier Sol - Leschte Steiwer“ ist erreicht.



6) Nachmessen des Raumes zwischen der Bahnsteigkante und die Tram an der Haltestelle „Dernier Sol - Leschte Steiwer“.



7) Weiterfahrt nach der Haltestelle „Lycée de Bonnevoie - Bouneweger Lycée“. An diesem Ort befanden sich noch vor ein paar Jahren Gleisanlagen der CFL - Güterhalle von Bonneweg.



9) Während der Probefahrt wurden auch die Weichenverbindungen in Bonneweg getestet.



11) Noch verhindern Pöller die Weiterfahrt in Richtung „Rangwee“; ab September 2023 soll aber der nächste Abschnitt bis zum Lycée Vauban fertiggestellt sein.



13) Ein letzter Halt bei der Rückfahrt an der Haltestelle „Dernier Sol - Leschte Steiwer“.



15) Ein letztes Selfie in der Rampe zum Pont Buchler nach der gelungenen Jungfernfahrt.



8) Die provisorische Endhaltestelle „Lycée de Bonnevoie - Bouneweger Lycée“ ist erreicht.



10) Auch an der Haltestelle „Lycée de Bonnevoie - Bouneweger Lycée“ wurden die Abstände zwischen Bahnsteig und Straßenbahn noch einmal genau nachgemessen.



12) Geschafft. Tram 115 tritt nach den erfolgreich abgeschlossenen Testfahrten in Bonneweg die Rückfahrt an. Außer dem Wagenführer müssen alle anderen den Rückweg zu Fuß antreten.



14) Rückfahrt auf dem Pont Buchler in Richtung Bahnhof.

Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband & 45. Konferenz des Sektors Eisenbahnen

Am 02. Juli 2022 fand der 1. Syndikatstag des Syndikates Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband im Casino Syndical Bonnevoie statt. Dieser war ursprünglich für den 1. Juli 2020 geplant, coronabedingt musste dieser dann aber abgesagt werden. Aufgrund der Tatsache, dass wir uns im Moment noch immer in einer Übergangsphase der Integration in den OGBL befinden und in Hinsicht des 68. ordentlichen Kongresses, welcher am 15. Oktober 2022 stattfinden wird, fand gleichzeitig zum 1. Syndikatstag auch die 45. Konferenz des Sektors Eisenbahnen statt.

In seiner Begrüßungsrede hieß Georges Merenz ganz besonders die Präsidentin des OGBL, Nora Back, herzlich willkommen. Anschließend blickte er kurz auf die beiden letzten Jahre zurück, welche wegen der sanitären Krise keine leichte waren. Ein weiterer Punkt war der anstehende Kongress im Oktober dieses Jahres, bei welchem auch eine Zwischenbilanz der vorläufigen Integration des FNCTTFEL-Landesverbandes in den OGBL gezogen werden soll. Abschließend dankte Georges Merenz allen Anwesenden für ihre Teilnahme am Syndikatstag und an der Konferenz.

Referat der Präsidentin des OGBL

In Ihrer Ansprache bedankte sich Nora Back als Erstes bei Georges Merenz für die in den vergangenen Jahren geleistete Arbeit, als da wären die Ausarbeitung

von drei Kollektivverträgen bei LuxTram, CFL Cargo und CFL Multimodal. Die nächsten Herausforderungen stehen jedoch schon vor der Tür. Die Privatisierung von Betrieben muss verhindert werden, ein weiteres LuxTram muss verhindert werden. Nora Back fordert den Staat dazu auf, die Kaufkraft der Menschen zu stärken sowie die Investitionen hochzuhalten. Ein weiteres „Muss“ ist die Beteiligung des OGBL an den nächsten Gehaltsverhandlungen für die Beamten des öffentlichen Dienstes.

Zur Index-Manipulation bleibt zu sagen, dass alle Gremien des OGBL auch weiterhin zum „NEIN“ stehen. Der OGBL ist natürlich nicht dagegen, dass den Betrieben, die wirklich in Schwierigkeiten stecken, geholfen wird, dies dürfe aber nicht in einem Gießkannenprinzip ausufern. Wir müssen auch weiterhin unseren Mitgliedern erklären, dass die Regierung uns bei den Verhandlungen zum Index über den Tisch gezogen hat und dass die Leute die eigentlichen Verlierer dieser Index-Manipulation sind.

Nora Back kündigte noch an, dass es Ende 2022 / Anfang 2023 zu einer großen Kundgebung kommen wird.

Zum Abschluss Ihrer Rede wünschte Nora Back dem neuen Syndikat sowie der neuen Mannschaft alles Gute für die Zukunft.

Berichte der Zentraldelegationen

Patrick Vansteenkiste machte in seinem Rückblick als Vorsitzender der Zentraldelegation der CFL eine Bestandsaufnahme der verschiedenen Arbei-

ten der Zentraldelegation. - OG 13 (Urlaubsregelung für Bedienstete des ständigen Personals)

Die Dienstvorschrift OG 13 wurde Anfang 2022 um ein Kapitel über das Zeitsparkonto erweitert. Patrick Vansteenkiste erinnerte die Delegierte daran, dass der luxemburgische Staat sich 5 Jahre Zeit für die Umsetzung gegeben hat, dass jedoch die Verantwortlichen der CFL die Umsetzung bei den CFL übers Knie brechen wollen.

- Dienstunfähige Mitarbeiter (personnes inaptes)

Im Jahre 2006 wurde ein Laufbahnstopp, für alle Mitarbeiter bei welchen eine Dienstunfähigkeit festgestellt worden ist, beschlossen. 2021 wurde jetzt eine Regelung eingeführt, welche es diesen Personen ermöglicht, un-

ter bestimmten Bedingungen trotzdem in der Laufbahn weiterzukommen.

- Rangierer (CDM)

Für die Rangierer (CDM) wurde eine neue Laufbahn „Conducteur de manœuvre“ geschaffen.

- IG 15 - Bereitschaftsdienst

Eine neue Version der IG 15 ist in Ausarbeitung, welche dann für sämtliche Dienststellen der CFL gültig sein soll. Als Landesverband fordern wir, dass die maximale Arbeitszeit, welche sich aus der normalen Arbeitszeit + der Zeit, die „in Störung“ verbracht wurde zusammensetzt, in der IG 15 auf 12 Stunden fixiert wird. Bisher gibt es keine Beschränkung.

- Mangel an Handwerker
Besonders im Gleisbau herrscht aktuell ein großer Mangel an Mitarbeiter.

Die Arbeit hat sich zum Schichtbetrieb gewandelt, dies wurde jedoch bis jetzt noch nicht in einer Regelung verankert. Es kommt vor, dass einzelne Mitarbeiter bis zu 60 Stunden in der Woche arbeiten müssen.

Dirk Lorig machte als Vorsitzender der Zentraldelegation von CFL cargo einen Rückblick auf die verschiedenen Arbeiten der Zentraldelegation bei CFL cargo.

Mitarbeiter der CFL, die letztes Jahr noch für CFL cargo gearbeitet haben, sind aus Mangel an Arbeit bei CFL cargo, zur CFL zurückgekehrt. Die Ursache für den der Mangel an Arbeit war Corona.

Letztes Jahr begannen die Verhandlungen für einen neuen Kollektivvertrag, welcher 2020 wegen Co-



Nora Back OGBL Präsidentin



rona schon um ein Jahr verlängert worden war. Am 14.06.2022 wurde eine Grundsatzvereinbarung unterschrieben und am 15.07.2022 soll der neue Kollektivvertrag von allen Parteien unterzeichnet werden.

Weitere Themen waren:

- Kurzarbeit während der Coronapandemie
- Beistand eines Personalvertreters bei Disziplinarverfahren
- Stunden- und Lohnzettelprobleme
- Installation einer Klimaanlage in der neuen Unterkunft der Dienststelle „Visite“
- Neue Wartungs- und Reparaturwerkstatt in Bettburg

Berichte aus den Filialen

1) CFL Multimodal
Sveinn Graas in seiner

Funktion als Zentralsekretär des Syndikates Straßentransport, Fluss- und Seeschifffahrt präsentierte seinen Bericht über die Tätigkeiten bei CFL Multimodal.

Bei CFL Multimodal kam es letztes Jahr, coronabedingt, zu einem Einbruch der Einnahmen. Dies führte auch zur Einführung der Teilzeitarbeit bei CFL Multimodal. Des Weiteren wurden im März 2021 die geplanten Verhandlungen für einen neuen Kollektivvertrag gestoppt. Auf Drängen des OGBL wurden die Verhandlungen dann wieder aufgenommen. Nach zähen Verhandlungen wurde der neue Kollektivvertrag am 25.02.2022 unterzeichnet und gilt rückwirkend ab dem 1. Januar 2022 für eine Dauer von zwei Jahren.

Die wichtigsten Bestimmungen des neuen Kollektivvertrages sind:

- Aufwertung und Neuordnung der Gehaltstabellen zugunsten der Beschäftigten

- Aufwertung der Bereitschaftsdienste

- Erschwerniszulage für Arbeiten in Umgebungen mit Minustemperaturen (- 20 °C)

- zwei zusätzliche Urlaubstage in Verbindung mit der Betriebszugehörigkeit der Beschäftigten

- Erhöhung der Sicherheitsprämie auf 115,- € netto pro Quartal

- Anhebung der Qualitätsprämie auf 125,- € brutto pro Monat

Aktuell wird eine Regelung ausgearbeitet, in welcher die Kriterien für Telearbeit eindeutig festgelegt werden.

2) LuxTram

In Abwesenheit von Christian Sikorski, seines Zeichens Zentralsekretär des

Syndikates Öffentlicher Dienst OGBL/Landesverband, berichtete Georges Merenz kurz, dass bei LuxTram die Verhandlungen für einen neuen Kollektivvertrag angefangen haben.

Berichte der Sicherheitsdelegierten

Für die CFL war es Claude Wanderscheid, der in seiner Funktion als Sicherheitsdelegierter der CFL den Bericht vortrug.

Im Zeitraum Oktober 2019 bis Ende Juni 2022 wurden vom Sicherheitsdelegierten 20 Unsicherheitsbefunde verfasst. Insgesamt 10 Unsicherheitsbefunde sind abgeschlossen, 4 Unsicherheitsbefunde befinden sich in der Endphase. 6 Unsicherheitsbefunde sind noch nicht weiterverfolgt worden.

Zweimal pro Jahr findet ein

Treffen zur Fertigstellung der Unsicherheitsbefunde zwischen der Dienststelle S&E und den Sicherheitsbeauftragten der Direktionen EF und GI statt.

In Abwesenheit von Bruno da Silva war es Dirk Lorig, der den Bericht für CFL cargo präsentierte.

In den Jahren 2020 und 2021 wurden nicht weniger als 48 Sicherheitsrundgänge durchgeführt. Bei diesen Rundgängen wurden 42 unmittelbare Beobachtungen notiert, von denen zum jetzigen Zeitpunkt 39 abgeschlossen sind. Zur Behebung der restlichen 3 Punkten sind umfangreiche Arbeiten erforderlich, hier wurde die Dienststelle MI der CFL bereits benachrichtigt.

Außerdem wurde den Delegierten die Software „BlueKanGo“ vorgestellt, welche zur Verwaltung der Beobachtungen benutzt wird.

Analyse des Fortschritts der provisorischen Integration

Präsident Georges Merenz berichtete, dass die provisorische Integration sich auf dem richtigen Weg befindet. Die Integration in den OGBL sei wichtig, um auch zukünftig bei den Verhandlungen der Kollektivverträge vom Multimodal, CFL cargo und LuxTram teilnehmen zu können. Beim Kongress im Oktober wird das Thema der Integration auch auf der Agenda stehen.

Wahlen

Bevor der eigentliche Wahlgang erfolgte, gab es noch Erklärungen zu deren Ablauf. Auf dem Programm standen sowohl Wahlen zum OGBL - Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband als auch Wahlen für den Sektor Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband und dies in Hinblick auf den

Kongress, welcher am 15. Oktober stattfinden wird.

1. OGBL - Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband

a. Syndikatsleitung
Bei den Wahlen für Syndikatsleitung lag 29 Kandidaturen vor. Da die Syndikatsleitung maximal 40 Mitglieder umfassen kann, konnte hier auf eine Wahl verzichtet werden. Die offenen Posten werden noch im Lauf des Jahres so besetzt, dass jede Berufssektion mit mindestens einem Vertreter in der Syndikatsleitung vertreten ist.

b. Syndikatsexekutive
Für die Posten des Präsidenten, Vizepräsidenten, Kassiererin und Sekretärs lagen jeweils nur eine Kandidatur vor. Somit wurde auch für diese Posten auf eine Wahl verzichtet.

Für die 3 Posten als Mitglied der Syndikatsexekutive lagen 6 Kandidaturen vor.

Bei den Wahlen konnte sich Dirk Lorig, Freddy Schockweiler und Jos Glesener durchsetzen.

Somit ist die Zusammensetzung der Syndikatsexekutive folgende:

Präsident: Georges Melchers

Vizepräsident: Patrick Vansteenkiste

Kassiererin: Gaby Birtz

Sekretär: Josy Bourgraff

Mitglieder: Dirk Lorig, Freddy Schockweiler, Jos Glesener

2. Sektor Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband

a. Vertreter des Sektors Eisenbahnen im Verbandsrat
Für die neun Vertreter des Sektors Eisenbahnen im Verbandsrat lagen insgesamt 15 Kandidaturen vor. Nachfolgend die gewählten Vertreter: Josy Bourgraff, Gaby Birtz, Georges Merenz, Georges Melchers, Dirk Lorig, André Marques, Patrick Vansteenkiste, Adriano Martins sowie Freddy Schockweiler. Letzgenannter konnte sich in einer Stichwahl gegen Joël Nies durchsetzen. Diese neun Vertreter haben das statutarische Recht eine Kandidatur für ein Mandat in der Verbandsleitung des Landesverbandes schriftlich zu stellen. Die Wahlen finden bekanntlich auf dem Kongress am 15. Oktober 2022 statt.

b. Vertreter des Sektors Eisenbahnen in der Kontrollkommission

Für die sechs Stellen aus dem Bereich der aktiven Eisenbahner in der Kontrollkommission lagen die Kandidaturen von Henri Klein, Mike Nunes, Steve Kerschen und Joël Nies vor. Auf eine Wahl konnte auch hier verzichtet werden.

Tagesresolution

Josy Bourgraff trug die ausgearbeitete Tagesresolution vor und gab Erklärungen hinzu.

Die Resolution der Konferenz kann man an anderer Stelle des Berichtes nachlesen.

Schlusswort des neu gewählten Syndikatspräsidenten



Georges Melchers

Zu Abschluss bedankte sich Georges Melchers bei seinem Vorgänger, für dessen geleistete Arbeit, welche durch die Pandemie zusätzlich erschwert wurde. Georges Merenz, bleibt aber weiterhin Präsident vom FNCTTFEL-Landesverband und wird auch in Zukunft die Aufgabe des Vizepräsidenten des OGBL wahrnehmen.

Für den neuen Präsidenten gilt es aber jetzt schon den Blick nach vorn zu richten, denn die nächsten Aufgaben stehen bereits vor der Tür, so z. B. die Sozialwahlen 2024, bei welchen der Landesverband seine Position als stärkste Kraft verteidigen will. Der neugewählten Syndikatspräsident wies in seiner Ansprache auf die Wichtigkeit der Gewerkschaften in der heutigen Zeit hin.

Um auch in den kommenden Jahren weiterhin Erfolge zu verzeichnen, wie wir das bei der Ausarbeitung der neuen Kollektivverträge bei CFL cargo sowie Multimodal kürzlich be-

wiesen haben, ist es heute umso wichtiger einer Gewerkschaft beizutreten und auch diese zu unterstützen, um Stärke zu zeigen gegenüber den Arbeitgebern, aber auch gegenüber der Regierung. Die Bedeutsamkeit einer Integration in den OGBL liegt auch darin, dass dadurch die Abteilung Öffentlich Dienst des OGBL gestärkt wird. Dafür stellen wir auch die Forderung, dass der OGBL bei den kommenden Gehaltsverhandlungen für den öffentlichen Dienst unbedingt einbezogen werden muss. Es ist anzumerken, dass die Abteilung derzeit fast 20.000 Mitglieder zählt, die sich zusammensetzen aus Arbeitnehmer, Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst, bei den Gemeinden, bei der CFL und in öffentlichen und parastaatlichen Einrichtungen.

Fotos und Text Josy Bourgraff
Sekretär Syndikat Eisenbahnen
/ FNCTTFEL-Landesverband



Dirk Lorig

Résolution du jour

1^{ère} journée syndicale du Syndicat Chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband & 45. Conférence ordinaire du secteur

La crise sanitaire, qui n'est toujours pas terminée, ainsi que la guerre impitoyable en Ukraine, ont fait augmenter les inégalités et les injustices sociales dans le monde entier. De nombreuses personnes ont des difficultés à boucler les fins de mois aussi chez nous au Luxembourg. Les aumônes que notre gouvernement distribue sous forme de crédits d'impôt mensuels entre juillet 2022 et mars 2023 sont loin d'être suffisantes. Elles ne peuvent en aucun cas remplacer une politique de revenus équitable et une bonne politique sociale. Les manipulations de l'index décidées par le gouvernement signifient l'annulation du mécanisme d'indexation.

La volonté de dialogue des syndicats a été détournée pour diviser les syndicats dans l'intérêt du patronat et pour entamer une nouvelle étape d'austérité. Face à cette situation, le mouvement syndical libre doit se demander dans quelle mesure les négociations tripartites peuvent encore servir les intérêts des travailleuses et travailleurs ou si l'action syndicale ne serait pas plus efficace. Dans ce cadre, nous exigeons :

Halte à la manipulation de l'index !

Grâce à la mobilisation de

l'OGBL, mobilisation à laquelle le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband avait participé, et après le refus de l'OGBL d'entériner un accord tripartite prévoyant une manipulation de l'index au moins jusqu'en 2024, le gouvernement a fait marche arrière en limitant la manipulation légale de l'index à une seule tranche. Cela ne change cependant rien au fait que la manipulation de l'index, à un moment de haute inflation et où une pénurie se fait pratiquement sentir dans tous les secteurs, est totalement la mauvaise voie. Le crédit d'impôt énergie proposé comme compensation est insuffisant et incohérent. Au lieu d'une manipulation de l'index, des mesures urgentes doivent être prises pour soutenir le pouvoir d'achat des travailleuses et travailleurs, des pensionnées et pensionnés et de leurs familles.

Ainsi, nous revendiquons :

- 1) Une adaptation régulière du barème de l'impôt à l'inflation, fait pour la dernière fois en 2009 ;
- 2) une réforme fiscale qui allège la charge des petits et moyens revenus et supprime l'imposition socialement injuste des familles monoparentales, des personnes divorcées, veuves et âgées, personnes à besoins spécifiques et leurs aidants ;
- 3) une imposition plus élevée des bénéfices des entreprises et des revenus du capital ainsi qu'un allègement des revenus provenant des salaires, des traitements et des pensions ;
- 4) des augmentations de



Georges Merenz – Georges Melchers – Gaby Birtz

salaires dans les secteurs privé et public qui tiennent compte de l'évolution de l'économie et de la productivité ;

- 5) une augmentation structurelle du salaire minimum, du revenu d'inclusion sociale „revis“ et des pensions minimales,
- 6) des mesures appropriées pour lutter contre la crise du logement et pour rendre effectif le droit à un logement décent, pour tous.

Pour des négociations globales pour l'ensemble du secteur public !

Actuellement, le gouvernement négocie l'accord salarial de la Fonction publique à huis clos avec le seul syndicat majoritaire dans la Fonction publique. Or, des milliers de salariés du secteur public dépendent directement

ou indirectement de ces négociations, dont le personnel des chemins de fer occupant des emplois du cadre permanent, les services publics communaux, les salarié-e-s de l'État, les salarié-e-s des établissements publics et conventionnés dans les secteurs de la santé, des services sociaux éducatifs ainsi que de l'enseignement supérieur et de la recherche. Il y a lieu de remplacer ce modèle par des négociations globales pour l'ensemble du secteur public, qui incluent tous les syndicats représentatifs pour le secteur public.

Des mesures d'incitation pour rendre à nouveau plus attractifs les emplois auprès des chemins de fer !

À la suite de la réforme du service public, les CFL con-

naissent d'énorme problème dans le recrutement de personnel dans presque tous les domaines. Ceci est dû au fait que la majorité des métiers sont devenus moins attractifs. Sont concernés, surtout, tous les métiers devant faire de travail posté (conducteur de train, agent(e) d'accompagnement des trains, chef de surveillance, agent(e) maintenance et travaux voies, agent(e) maintenance des trains, etc.). Nous demandons que des mesures d'incitation soient prises au plus vite pour rendre de nouveau attractifs les emplois dans les chemins de fer. Ces incitations consistent à accorder davantage de jours de congé aux travailleurs postés, à améliorer et à allonger la répartition des services pour le personnel de réserve et à optimiser les horaires de début de service qui



Patrick Vansteenkiste

varient en permanence. Si ces mesures s'avéraient inefficaces, il faudrait envisager des incitations financières.

Deux accords sans augmentation de salaire, cela suffit !

Malgré une situation des finances publiques globalement saine, le syndicat majoritaire à la Fonction publique a signé deux accords salariaux subsidiaires (portant sur les années 2018-2019 et 2020-2021-2022) sans adaptation de la valeur du point. Ces « Nullrunden » ont aussi impacté tous les autres secteurs qui dépendent de l'accord salarial. S'y ajoute maintenant encore le report de la prochaine tranche indiciaire, qui affecte également le pouvoir d'achat des personnes travaillant dans les services publics (salariés au service de l'État et des communes, chemins de fer, hôpitaux, services sociaux et éducatifs, enseignement supérieur et recherche publique...). Nous exigeons que le prochain accord salarial doive prendre en compte une

compensation pour l'absence d'une revalorisation salariale pendant les cinq dernières années ainsi que les pertes salariales en termes réels encourues par la manipulation de l'index.

Halte à la politique de privatisations !

Alors que la pandémie de Covid-19 a montré une fois de plus l'importance de services publics performants, et ceci notamment dans le transport public, les tendances vers la privatisation continuent à être poursuivies. Il est question que l'exploitation de la ligne de tram Luxembourg vers Esch/Alzette et Belvaux soit confiée à une entreprise privée plutôt qu'aux CFL. De plus en plus de services publics se voient externalisées et privatisées, suivant une stratégie de saucissonnage. Ces politiques ne profitent finalement qu'aux entreprises privées qui obtiennent ainsi des marchés publics lucratifs. Sans exception, ces politiques de libéralisation se sont toujours faites au détriment des

conditions de travail, de salaire et de protection contre le licenciement du personnel concerné. Le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband demande un changement de cap de la part de la politique afin de mettre un terme à la privatisation rampante des services publics.

Abandon de la ligne Esch/Alzette vers Audun-le-Tiche !

Dans le cadre du « Plan National de Mobilité 2035 », le ministère de la Mobilité et des Travaux publics envisage d'abandonner à moyen terme la ligne de chemin de fer à voie unique entre Esch/Alzette et Audun-le-Tiche et de remplacer les trains circulant sur cette ligne par des autobus à haut niveau de service (BHNS). Le syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband s'oppose à cette fermeture et invite les responsables de laisser en service cette ligne ferroviaire.

Modernisation de la ligne ferroviaire 162 !

En 2007, le projet de modernisation de la ligne Luxembourg-Bruxelles a été entamé afin de réduire le temps de parcours à 2h37. Maintenant, en 2022, le projet n'est toujours pas achevé, ce qui fait qu'il faut toujours compter avec un temps de voyage de 3h17 pour parcourir en train le trajet entre les gares de Luxembourg-Ville et de Bruxelles-Midi. Dans le but d'augmenter l'attractivité de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Luxembourg, le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband invite le ministre de la Mobilité au Luxembourg d'augmenter la pression par rapport à son homologue belge pour accélérer la réalisation de ce projet.

Pour le Syndicat, la date annoncée de la fin des travaux de 2030 est intolérable.

Modernisation du réseau luxembourgeoise !

Une obligation des pouvoirs publics est d'assurer que tout un chacun, indépendamment de son lieu de résidence, de son lieu de travail, s'il dispose oui ou non d'une voiture, jouisse d'une offre des transports en commun qui soit du moins acceptable.

Or, ceci n'est pas le cas actuellement pour tout le pays. Notamment pour la région Nord du Grand-Duché de Luxembourg, une modernisation de l'infrastructure ferroviaire s'impose. Le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband exige la mise à double voie par étape de la ligne du Nord et ceci sur le tronçon d'Ettelbruck jusqu'à Troisvierges.

De même, nous enjoignons que la ligne existante de Bissen vers Ettelbruck soit modernisée afin de pouvoir assurer un service public voyageur.

Liaisons internationales de nuit !

En octobre 2016, le dernier train de nuit reliant la capitale à Nice, puis Port-Bou (en Espagne) a quitté la gare de Luxembourg. Depuis lors, le Luxembourg ne bénéficie plus de liaisons internationales de nuit. Cependant, nous constatons que le retour des trains de nuit en Belgique et en France est devenu réalité. À ce sujet, le ministre français des Transports a expliqué récemment que le gouvernement français souhaitait lancer, de 2026 à 2030, plusieurs trains de nuit, dont entre autres une liaison au départ de l'est de la France vers l'Espagne, qui relierait Strasbourg et Luxembourg à Barcelone, en passant par Metz, Nancy, Montpellier et Perpignan. De plus, quatre compagnies ferroviaires (DB, SNCF, CFF, et ÖBB) ont annoncé le souhait de vouloir créer six nouvelles liaisons de trains de nuit d'ici à 2024. Le Syndicat Chemins de Fer/



Claude Wanderscheid

FNCTTFEL-Landesverband demande aux responsables des CFL d'élaborer un modèle commercial avec les entreprises ferroviaires limitrophes, dans l'objectif que dans l'avenir des trains de nuit passent de nouveau par le Luxembourg.

Retour du fret ferroviaire !

Le 16 décembre 2021, ArcelorMittal et CFL cargo ont annoncé le renforcement de leur partenariat en signant un nouveau

contrat couvrant les services ferroviaires entre les sites de production d'ArcelorMittal au Luxembourg et le transport de marchandises à travers l'Europe. Les prestations couvertes incluent le transport des matières premières vers les principaux sites de production luxembourgeois, le transport interne entre et sur ces sites de production et l'expédition de produits longs finis en Europe. Le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband ne peut que soutenir ce

contrat, cependant nous devons constater qu'actuellement un nombre important de transports de marchandises se fait toujours par la route. Compte tenu de la crise économique actuelle et du fait que le transport ferroviaire est beaucoup plus efficace sur le plan énergétique que le transport routier, le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband exige que le nombre de transports de marchandises par la route soit réduit au strict minimum et qu'en

contrepartie, le volume de transport par le rail, soit augmenté.

Extension de la gratuité des transports publics dans toute la Grande Région !

À présent, la gratuité des transports publics se limite au seul territoire luxembourgeois. Dans l'optique de réduire significativement les trajets journaliers en voiture des travailleurs frontaliers vers la première gare ferroviaire luxembourgeoise fronta-

lière, le Syndicat Chemins de Fer/FNCTTFEL-Landesverband invite le ministre de la Mobilité au Luxembourg d'intervenir auprès de ses homologues dans la Grande Région afin d'élargir le rayon de la gratuité des transports publics sur toute la Grande Région. Cette mesure réduirait le nombre des voyageurs individuels et contribuerait à une réduction de l'empreinte carbone.



Neu gewählte Mannschaft: v.l.n.r. Gaby Birtz, Georges Melchers, Patrick Vansteenkiste, Jos Glesener, Josy Bourgraff, Dirk Lorig, es fehlt auf dem Foto: Freddy Schockweiler

Resolution des Tages

1. Gewerkschaftstag des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband & 45. Ordentliche Konferenz des Eisenbahnsektors

Die Gesundheitskrise, die immer noch nicht überwunden ist, sowie der erbarmungslose Krieg in der Ukraine haben die Ungleichheit und die soziale Ungerechtigkeit auf der ganzen Welt angewachsen lassen. Viele Menschen haben auch bei uns in Luxemburg Schwierigkeiten, über das Monatsende zu kommen. Die Almosen, die unsere Regierung in Form von monatlichen Steuergutschriften zwischen Juli 2022 und März 2023 verteilt, sind bei Weitem nicht ausreichend. Sie können keinesfalls eine gerechte Einkommenspolitik und eine gute Sozialpolitik ersetzen. Die von der Regierung beschlossenen Manipulationen des Index bedeuten die Aufhebung des Indexierungsmechanismus.

Die Dialogbereitschaft der Gewerkschaften wurde missbraucht, um die Gewerkschaften im Interesse der Arbeitgeber zu spalten und eine neue Etappe der Austerität einzuleiten. Angesichts dieser Situation muss sich die freie Gewerkschaftsbewegung die Frage stellen, inwieweit dreigliedrige Verhandlungen noch den Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dienen können oder ob gewerkschaftliche Aktionen nicht effektiver wären. In diesem Zusammenhang verlangen wir :

Stoppt die Manipulation des Indexes!

Aufgrund der Mobilisierung des OGBL, an der sich auch das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband beteiligt hatte, und nachdem der OGBL sich geweigert hatte, ein Tripartite-Abkommen zu bestätigen, das eine Indexmanipulation bis mindestens 2024 vorsah, machte die Regierung einen Rückzieher und begrenzte die legale Indexmanipulation auf eine einzige Tranche. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Manipulation des Index zu einem Zeitpunkt hoher Inflation und einer praktisch in allen Bereichen spürbaren Verknappung der völlig falsche Weg ist. Die als Ausgleich vorgeschlagene Steuergutschrift für Energie ist nicht ausreichend und inkohärent. Statt einer Manipulation des Index müssten, dringend Maßnahmen ergriffen werden, um die Kaufkraft der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Rentnerinnen und Rentner und ihrer Familien zu stützen.

Daher fordern wir:

- 1) Eine regelmäßige Anpassung der Steuertabelle an die Inflation, die zuletzt 2009 vorgenommen wurde ;
- 2) eine Steuerreform, die kleine und mittlere Einkommen entlastet und die sozial ungerechte Besteuerung von Alleinerziehenden, Geschiedenen, Witwen, älteren Menschen, Menschen mit besonderen Bedürfnissen und ihren Betreuern abschafft;
- 3) eine höhere Besteuerung von Unternehmensgewinnen und Kapitaleinkommen sowie eine Entlastung der Einkommen aus Löhnen, Gehäl-



tern und Renten ;
4) Lohnerhöhungen im privaten und öffentlichen Sektor, die der wirtschaftlichen Entwicklung und der Produktivität Rechnung tragen ;
5) eine strukturelle Erhöhung des Mindestlohns, des Einkommens zur sozialen Eingliederung „revis“ und der Mindestrenten,
6) geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung der Wohnungskrise und zur Durchsetzung des Rechts auf eine menschenwürdige Unterkunft für alle.

Für umfassende Verhandlungen für den gesamten öffentlichen Sektor!

Derzeit verhandelt die Regierung das Lohnabkommen für den öffentlichen Dienst hinter verschlossenen Türen mit der einzigen Gewerkschaft, die die Mehrheit im öffentlichen

Dienst stellt. Tausende von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im öffentlichen Sektor sind jedoch direkt oder indirekt von diesen Verhandlungen abhängig. Darunter fallen die fest angestellten Beschäftigten der Eisenbahn, der öffentliche Dienst der Kommunen, die Beschäftigten des Staates, die Beschäftigten der öffentlichen und vertraglich gebundenen Einrichtungen in den Bereichen Gesundheit, soziale Bildungsdienste sowie Hochschulbildung und Forschung. Dieses Modell sollte durch umfassende Verhandlungen für den gesamten öffentlichen Sektor ersetzt werden, die alle für den öffentlichen Sektor repräsentativen Gewerkschaften einschließen.

Schaffung von Anreizen, um die Arbeitsplätze bei

der Bahn wieder attraktiver zu machen!

Nach der Reform des öffentlichen Dienstes haben die CFL enorme Probleme bei der Einstellung von Personal in fast allen Bereichen.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass die meisten Berufe weniger attraktiv geworden sind.

Betroffen sind vorwiegend alle Berufe, die Schichtarbeit leisten müssen (Zugführer/in, Zugbegleiter/in, Fahrdienstleiter/in, Überwachungsleiter/in, Gleisbau- und Wartungstechniker/in, Zugwartungstechniker/in usw.). Wir fordern, dass so schnell wie möglich Anreize geschaffen werden, um die Arbeitsplätze bei der Bahn wieder attraktiver zu machen. Diese Anreize bestehen darin, Schichtarbeitern mehr Urlaubstage zu

gewähren, die Dienstpläne für das Reservepersonal zu verbessern und zu erweitern sowie die ständig wechselnden Dienstbeginnzeiten zu optimieren. Sollten sich diese Maßnahmen als unwirksam erweisen, sollten finanzielle Anreize in Betracht gezogen werden.

Zwei Abkommen ohne Lohnerhöhung - das reicht!

Trotz einer insgesamt gesunden Lage der öffentlichen Finanzen hat die Mehrheitsgewerkschaft im öffentlichen Dienst zwei aufeinanderfolgende Lohnabschlüsse (für die Jahre 2018-2019 und 2020-2021-2022) ohne Anpassung des Punktwerts unterzeichnet. Diese „Nullrunden“ betrafen auch alle anderen Sektoren, die vom Lohnabkommen abhängen. Hinzu kommt jetzt noch die Verschiebung der nächsten Indextranche, die sich ebenfalls auf die Kaufkraft der Menschen auswirkt, die im öffentlichen Dienst arbeiten (Beschäftigte im Staats- und Kommunaldienst, Eisenbahnen, Krankenhäuser, Sozial- und Erziehungsdienste, Hochschulwesen und öffentliche Forschung ...). Wir fordern, dass das nächste Gehaltsabkommen einen Ausgleich für die in den letzten fünf Jahren ausgebliebene Gehaltsaufbesserung sowie die durch die Indexmanipulation entstandenen Reallohnverluste berücksichtigen muss.

Stoppt die Privatisierungspolitik!

Während die Covid 19 Pandemie einmal mehr gezeigt hat, wie wichtig gut funktionierende öffentliche Dienstleistungen sind, insbesondere im öffentlichen Verkehr, werden die Privatisierungstendenzen weiter vorangetrieben. So ist im Gespräch, dass

der Betrieb der Straßenbahnlinie Luxemburg nach Esch/Alzette und Belvaux an ein privates Unternehmen statt an die CFL vergeben werden soll. Immer mehr öffentliche Dienstleistungen werden ausgelagert und privatisiert, was einer Strategie der Salamiaktik folgt. Diese Politik kommt letztlich nur privaten Unternehmen zugute, die auf diese Weise lukrative öffentliche Aufträge erhalten. Ausnahmslos gingen diese Liberalisierungspolitiken immer zu Lasten der Arbeitsbedingungen, der Löhne und des Kündigungsschutzes des betroffenen Personals. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband fordert einen Kurswechsel der Politik, um der schleichenden Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen Einhalt zu gebieten.

Aufgabe der Strecke von Esch/Alzette nach Audun-le-Tiche!

Im Rahmen des „Nationaler Mobilitätsplan 2035“ plant das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten, mittelfristig die eingleisige Eisenbahnstrecke zwischen Esch/Alzette und Audun-le-Tiche aufzugeben und die auf dieser Strecke verkehrenden Züge durch Hochleistungsbusse (BHNS) zu ersetzen. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband lehnt diese Schließung ab und fordert die Verantwortlichen auf, diese Bahnstrecke in Betrieb zu lassen.

Modernisierung der Bahnlinie 162!

Im Jahr 2007 wurde das Projekt zur Modernisierung der Strecke Luxemburg-Brüssel begonnen, um die Fahrzeit auf 2 Stunden und 37 Minuten zu verkürzen. Jetzt, im Jahr 2022, ist das Projekt

immer noch nicht abgeschlossen, sodass man immer noch mit einer Reisezeit von 3 Stunden und 17 Minuten rechnen muss, um die Strecke zwischen den Bahnhöfen Luxemburg-Stadt und Brüssel-Midi mit dem Zug zurückzulegen. Um die Attraktivität der Bahnverbindung zwischen Brüssel und Luxemburg zu erhöhen, fordert das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband den Mobilitätsminister in Luxemburg auf, den Druck gegenüber seinem belgischen Amtskollegen zu erhöhen, um die Fertigstellung dieses Projekts zu beschleunigen. Für das Syndikat ist das angekündigte Fertigstellungsdatum 2030 untragbar.

Modernisierung des luxemburgischen Netzes!

Es ist eine Pflicht der öffentlichen Hand, dafür zu sorgen, dass jeder, unabhängig von seinem Wohnort, seinem Arbeitsplatz und ob er ein Auto besitzt oder nicht, ein zumindest akzeptables Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorfindet. Dies ist derzeit jedoch nicht für das ganze Land der Fall. Insbesondere für die nördliche Region des Großherzogtums Luxemburg ist eine Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband fordert den schrittweisen zweigleisigen Ausbau der Nordbahnstrecke, und zwar auf dem Abschnitt von Ettelbrück bis Troisvierges. Ebenso fordern wir, dass die bestehende Strecke von Bissen nach Ettelbrück modernisiert wird, um einen öffentlichen Personenverkehr gewährleisten zu können.

Internationale Verbindungen in der Nacht!

Im Oktober 2016 verließ der letzte Nachtzug, der die Hauptstadt mit Nizza und anschließend mit Port-Bou (in Spanien) verbindet, den Bahnhof von Luxemburg. Seitdem gibt es in Luxemburg keine internationalen Nachtzugverbindungen mehr. Wir stellen jedoch fest, dass die Rückkehr der Nachtzüge nach Belgien und Frankreich Realität geworden ist. In diesem Zusammenhang erklärte der französische Verkehrsminister kürzlich, dass die französische Regierung zwischen 2026 und 2030 mehrere Nachtzüge einführen möchte, darunter unter anderem eine Verbindung von Ostfrankreich nach Spanien, die Straßburg und Luxemburg über Metz, Nancy, Montpellier und Perpignan mit Barcelona verbinden würde. Ferner haben vier Bahngesellschaften (DB, SNCF, SBB und ÖBB) angekündigt, bis 2024 sechs neue Nachtzugverbindungen einrichten zu wollen. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband fordert die Verantwortlichen der CFL auf, mit den benachbarten Eisenbahnunternehmen ein Geschäftsmodell zu entwickeln, mit dem Ziel, dass in Zukunft wieder Nachtzüge über Luxemburg fahren.

Rückkehr des Schienengüterverkehrs!

Am 16. Dezember 2021 gaben ArcelorMittal und CFL cargo die Stärkung ihrer Partnerschaft bekannt, indem sie einen neuen Vertrag unterzeichneten, der die Schienenverkehrsleistungen zwischen den Produktionsstätten von ArcelorMittal in Luxemburg und den Gütertransport durch ganz Europa abdeckt. Die abgedeckten Dienstleistungen umfassen den Transport von Rohstoffen zu den wichtigsten luxemburgischen Produktionsstätten, den

inländischen Güterverkehr zwischen und an diesen Produktionsstätten und den Versand von fertigen Langprodukten innerhalb Europas. Das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband kann diesen Vertrag nur unterstützen, allerdings müssen wir feststellen, dass derzeit immer noch eine große Anzahl von Gütertransporten über die Straße abgewickelt wird. Angesichts der aktuellen Wirtschaftskrise und der Tatsache, dass der Schienenverkehr wesentlich energieeffizienter ist als der Straßenverkehr, fordert das Syndikat Eisenbahnen/FNCTTFEL-Landesverband, dass die Anzahl der Straßengütertransporte auf ein absolutes Minimum reduziert wird und im Gegenzug das Transportaufkommen auf der Schiene erhöht wird.

Ausweitung der kostenlosen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der gesamten Großregion!

Derzeit ist die kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nur auf das luxemburgische Staatsgebiet beschränkt. Um die täglichen Autofahrten der Grenzgänger zum ersten luxemburgischen Eisenbahngrenzbahnhof deutlich zu reduzieren, fordert das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband den Mobilitätsminister in Luxemburg auf, sich bei seinen Amtskollegen in der Großregion dafür einzusetzen, dass der Radius des kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs auf die gesamte Großregion ausgeweitet wird. Diese Maßnahme würde die Zahl der Individualreisenden reduzieren und zu einer Verringerung des CO₂-Fußabdrucks beitragen.

« Aktioun Öffentlechen Transport » zieht Bilanz

Anlässlich einer Pressekonferenz im Bonneweger Casino informierte die Aktion Öffentlechen Transport (AÖT) am 26. Juli die Presse über ihre Position zur aktuellen Situation im öffentlichen Verkehr sowie über ihre Unterredungen mit Verantwortlichen des Transportministeriums und der CFL-Direktion.

40 Jahre schon.

In seiner Einleitung erinnerte der Vorsitzende der AÖT, Roland Schreiner, daran, dass die Vereinigung im nächsten Jahr ihr 40. Jubiläum feiern kann. Gegründet zu einer Zeit, als der öffentliche Transport noch eher als ein notwendiges Übel an-

gesehen wurde, das man so billig wie möglich abwickeln sollte, hat der Verein viel zu einem Mentalitätswechsel sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Entscheidungsträgern beigetragen. Heute werden Bahn, Tram und Bus auf höchstem Niveau gefördert, auch ein Teilerfolg der AÖT, welche sich seit Beginn für die Interessen der Benutzer und für stetige Verbesserungen des Angebotes einsetzt.

François Kohnen, langjähriger Schatzmeister der AÖT, belegte an einem Beispiel wie Kundenwünsche, welche an den Verein herangetragen werden, umgesetzt werden können. So hatten sich Eltern bei der AÖT darüber beschwert, dass ihre Kinder aus dem Raum Moutfort zu spät bei den Schulen im

Limpertsberger Viertel ankommen würden, da der Bus im morgendlichen Berufsverkehr in der Hauptstadt stecken blieben. Nach einer Intervention beim Transportministerium wurde der Bus ab dem « Irrgärtchen » über den Kirchberg geleitet und die Schülerinnen und Schüler kommen nun pünktlich am Morgen in ihren jeweiligen Limpertsberger Schulen an.

Bedingt durch den Einsatz der AÖT wurde die Haltestelle «Cents/Hamm» letztes Jahr ebenfalls auf der Internetseite des Verkehrsverbundes in die Liste der « Pôles d'échange » um die Hauptstadt aufgenommen, da sie Bahn- und Busreisenden aus dem Osten eine schnellere Alternative in die Oberstadt und zum Flughafen bie-

tet als ein Umsteigen am Hauptbahnhof.

Der öffentliche Transport in Luxemburg ist gut, aber ...

Fons Classen, Vizepräsident der AÖT, unterstrich, dass in Luxemburg öffentlicher Transport auf hohem Niveau angeboten würde. So würde bei uns fast jede Ortschaft im Land an Werktagen mindestens einmal pro Stunde von einem Bus bedient; an Sonn- und Feiertagen würde in vielen Orte immerhin noch ein Zweistunden-Takt angeboten. Die Vermarktung des Angebotes lasse aber dennoch zu wünschen übrig, so Fons Classen, besonders bei den Gemeindeverwaltungen, welche es oft

nicht einmal fertigbrächten, ihre Haltestellen mit aktuellen Fahrplänen auszugestalten. Viele wüssten nicht einmal, dass sie für die Haltestellen auf ihrem Gemeindegebiet zuständig seien und würden so verhindern, dass für den öffentlichen Transport positiv geworben würde.

Ja zum Tram und zu Investitionen in die Schiene, nein zu geplantem Streckenabbau bei der Bahn.

René Birgen, Sekretär der AÖT, erläuterte dann die Standpunkte der Vereinigung zu bestimmten aktuellen Vorkommen im öffentlichen Transport. So begrüße man den Bau der neuen Tramverbindung



1) Auf Fürsprache der AÖT wurde die neue Haltestelle «Cents/Hamm» in die Liste der als «Pôle d'échange» bezeichneten Haltepunkten der Stadt Luxemburg aufgenommen.

zwischen Luxemburg und Esch-Alzette, hätte sich aber auch eine klassische Bahnstrecke vorstellen können. Wichtig sei in den Augen der AÖT jedoch auch, in Wickrange/Pontpierre eine Haltestelle vorzusehen, da sich dort große Handelszentren niederlassen wollen. Begrüßt wird ebenfalls der planmäßige Ausbau der Tram auf dem Gebiet der Stadt Luxemburg bis zum Jahr 2024 und besonders die neue Verlängerung bis Bonneweg-Lyzeum im September dieses Jahres. Was die Verlängerung zum Flughafen betrifft, so ist sie sicherlich für die Anbindung des Kirchbergs und den sich dort befindlichen Banken interessant, eine Alternative für denjenigen, der mit dem TGV weiterfährt, ist die Tram leider nicht. Hier wäre der geplante und bislang nicht realisierte Bau einer neuen Bahnstrecke vom Flughafen zum Hauptbahnhof sicherlich die bessere Lösung. Was die klassische Schieneninfrastruktur betrifft, so unterstützt die AÖT die hohen Investitionen,

welche zum jetzigen Zeitpunkt in die Infrastruktur und in die Modernisierung des Rollmaterials getätigt wurden und noch werden. Hier ist die AÖT besonders zufrieden, dass im PNM 2035 « Plan nationale de mobilité » die Bahnstrecke Noertzange - Rumelange nicht nur erhalten, sondern auch in einem geplanten Neubaugebiet bei Kayl einen zusätzlichen Haltepunkt erhalten soll. Ebenfalls der geplante zweigleisige Teilausbau zwischen Bettemburg und Dudelange-Burange geht in die richtige Richtung und wird nach Fertigstellung der Neubaustrecke zwischen Luxemburg und Bettemburg direkte Züge mit hoher Pünktlichkeit zwischen der Hauptstadt und der «Forge du Sud» erlauben. Die AÖT begrüßt auch den Erhalt und den Ausbau der Bahnlinie Ettelbrück - Diekirch; in den neuen Plänen muss der Bahnhof jedoch am jetzigen Standort erhalten bleiben und es darf nicht wieder kurzfristig zu der geplanten Streckenkürzung in Diekirch kommen.

Was die Bahnlinie Bissen - Ettelbrück angeht, so unterstützt die AÖT weiterhin die Forderung der Gemeinde Bissen nach einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Rahmen des Projektes « Nordstad » und der damit verbundenen Schaffung einer Durchmesserlinie Bissen - Diekirch. Die AÖT spricht sich gegen die Verwendung eines Teiles der Bahntrasse zwischen Clervaux und Troisvierges als Fahrradpiste; hier unterstützt sie die Forderung der Eisenbahnergewerkschaften nach einem erneuten zweigleisigen Ausbau dieses Abschnittes im Interesse der Pünktlichkeit und zur Erhöhung der Kapazitäten der Strecke. Überhaupt nicht nachvollziehbar ist die vorgesehene Streckenstilllegung zwischen Esch-Alzette und Audun-le-Tiche, welche erst 1992 unter Mitwirkung der AÖT wieder für den Personenverkehr im Grenzgebiet eröffnet wurde. Das Ersetzen durch einen Bus, auch wenn er denn « à haut Niveau de Service » sein soll, ist

ein Rückschlag in puncto Komfort und Reisezeit für die Benutzer. Die AÖT wird jedenfalls alle Maßnahmen gegen dieses Projekt unterstützen.

Busbetrieb: Fahrer-mangel, Sprachan-zeigen, Schienenersatzverkehre

Die AÖT bedauert den Mangel an Busfahrern, unter welchem besonders die privaten Betreiber der RG-TR-Strecken zu leiden haben und begrüßt den Willen der Betriebe, den neuen Kolleginnen und Kollegen trotz enger Personaldecke, auch Covid-bedingt, eine gute Ausbildung zukommen zu lassen. Besonders hervorzuheben sind die Luxemburgisch-Kurse, da die Rekrutierung neuer Mitarbeiter inzwischen die Grenzen der Großregion überschritten hat und sich anscheinend bis Paris und noch weiter südlich hinzieht.

Die Qualität der Ansagen in den Bussen wird laufend verbessert; diese geschehen in Zukunft getrennt von der Audio-Einrichtung des Fahrzeuges und die/der Fahrer/in/Fahrer können somit nicht mehr auf die Lautstärke einwirken. Was die Haltestellen im Schienenersatzverkehr betrifft, so waren sich das Ministerium als auch die CFL einig: An den festgelegten Haltepunkten, welche als «Ersatzbahnhof» dienen, muss ein obligatorischer Halt erfolgen und die Reisenden müssen per Ansage darauf aufmerksam gemacht werden. Diese Forderung der AÖT wird in Zukunft den teilnehmenden Busbetreibern vor jedem Einsatz noch einmal in Erinnerung gerufen werden.

Zugbegleitpersonal soll auch nach 2025 erhalten bleiben

Nico Wennmacher, Vertreter der ULC, begrüßte,

dass das Finanzierungsgesetz über den neuen Vertrag für den Schienenverkehr von 2025 bis 2040 auf dem Instanzenweg ist. Er war der Meinung, dass in diesem Gesetz und im entsprechenden Vertrag präzisiert werden müsste, dass alle Personenzüge mit qualifiziertem Personal zu begleiten sind und dass dies je nach der Kapazität der Züge und je nach Tageszeit durch mehrere Zugbegleiter geschehen müsste. Nico Wennmacher sprach auch das Problem der leerstehenden Bahnhofsgebäuden an. Hier wäre es angebracht, diese durch innovative Ideen, wie z.B. kleinen Geschäften, zu neuem Leben zu erwecken. Auch sollten diese wieder im Interesse der Kundschaft mit verstärkt mit Bahnpersonal besetzt werden, um den Kunden mit Rat und Tat beizustehen. Dies ist zumal deshalb wichtig, weil die CFL keine Fahrplanfaltblätter mehr drucken lassen wollen und der Benutzer ohne Internetausrüstung sich diese vor Ort ausdrucken lassen soll.

Dauerbrenner Landesgrenze bei der Bahn

Leider gibt es noch kein Weiterkommen in der Forderung der AÖT nach der Verlängerung des luxemburgischen Tarifsystems bis zum ersten Bahnhof hinter der Grenze (Hettange-Grande und Longwy in Frankreich, Igel in Deutschland, Gouvy und Arlon in Belgien). Diese Maßnahme würde viele Pendler davon abhalten, mit dem Auto den jeweiligen Luxemburger Grenzbahnhof anzusteuern und würde sich somit besonders morgens und abends positiv auf das Verkehrsaufkommen auswirken. « Affaire à suivre », hätte ein bekannter RTL-Journalist zu seiner Zeit gesagt.



2) Die AÖT unterstützt die Idee einer Reaktivierung der Bahnverbindung Ettelbrück - Bissen für den Personenverkehr.



30. Juni 2022

Die Richtlinie 2007 /59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, trägt in bestimmten Fällen dazu bei, bestehende gute Ausbildungsprogramme zu untergraben. Sie erschwert den Wechsel von Unternehmen zu Unternehmen und lädt zu Sozialdumping bei den Kompetenzstandards, sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene ein.

Die Lokführervertreter aus Deutschland, Luxemburg, Schweiz und Österreich fordern die Europäische Kommission auf, im Zuge der Revision der Triebfahrzeugführerrichtlinie dafür Sorge zu tragen, dass das Sicherheitsniveau aufrechterhalten und erhöht wird und zur Gewährleistung des Qualitätsniveaus der Leistung des Fahrpersonals gesichert wird, etwa durch Sicherstellung und Überprüfung der Einhaltung von Kompetenzniveaus, die auf die jeweiligen europäischen Eisenbahnsysteme abgestimmt sind.

Besonders hervorzuheben ist hierbei die Notwendigkeit einer einheitlichen Mindestausbildungsdauer mit einheitlichen Ausbildungsinhalten. Ebenso sehen wir die Beibehaltung des Sprachniveaus in den Mitgliedsstaaten von B1 oder höher als unabdingbar an. Ein sicherer Zugbetrieb auf dem Netz eines Landes kann nur dann funktionieren, wenn die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern und Verkehrsleitern in jeder Situation einwandfrei funktioniert.

Derzeit gibt es keine ausreichend effiziente Möglichkeit, das Kompetenzniveau der einzelnen Triebfahrzeugführer durch Inspektionen zu kontrollieren. Die Einführung einer verpflichtenden digitalen und manipulationssicheren Arbeitszeitaufzeichnung und eine verstärkte Kontroll- und Sanktionsmöglichkeit für die Behörden sind unverzichtbar.

Die Kommission hat die Publikation der Öffentlichen Konsultation für Ende März 2022 in Aussicht gestellt. Nach großen Verzögerungen hat die Kommission erst Anfang Juni ihr Vorhaben umgesetzt.

Die vorgegebene dreimonatige Konsultationsfrist (bis 1. September 2022) ist zu kurz, da der August von der dreimonatigen Konsultationsfrist in der Regel ausgenommen wird.

Die undemokratische Vorgangsweise der Kommission, bei der öffentlichen Konsultation zur Überarbeitung der Richtlinie kurze Fristen anzusetzen, wodurch die Betroffenen nicht im notwendigen Umfang in den Entscheidungsprozess einbezogen werden können, ist unter Protest abzulehnen. Wir fordern die Kommission auf, die Frist zur Konsultation zu verlängern.



FNCTTFEL

Landesverband

A l'attention de :
M. Alain Bombardella - Chef de Service GI
M. Pascal Poncin - Chef de Service MI

Luxembourg, le 22 juillet 2022

Objet : Introduction de tableaux de service MI

Messieurs les Chefs de Service,

Veuillez trouver par la présente les remarques et questions du FNCTTFEL-Landesverband se rapportant à l'objet cité ci-dessus :

Le fait que les représentants du personnel ont fait part de leurs revendications et remarques concernant l'introduction des tableaux de service à maintes reprises et que les partenaires sociaux avaient revendiqué en même temps qu'au minimum un compte rendu de ces réunions soit rédigé à fin d'éclaircir les points qui restent à clarifier et que cette demande a été ignorée, la déclaration faite par le Chef de Service MI pendant la réunion du 8 juillet 2022, affirmant n'ayant pas de connaissance de ces revendications et remarques, constitue un affront à l'encontre des partenaires sociaux.

Les partenaires sociaux veulent encore une fois réaffirmer leur bonne volonté d'introduire les tableaux de service MI cependant nous condamnons fortement les remarques faites par le responsable du Service MI selon lesquelles les partenaires sociaux avaient pour objectif de remettre en question ce projet. Ceci ne correspond nullement à la réalité, Malheureusement ces remarques, comme dans le passé, n'ont pas été annotées dans un compte rendu. C'est surtout grâce aux syndicats que la nécessité d'un tel projet a été mise en avant et la volonté d'aboutir, à travers d'un dialogue social digne de ce nom, à un résultat satisfaisant aux conditions de travail actuelles et le bien-être des agents en cause reste d'une importance ultime pour le FNCTTFEL-Landesverband.

Pendant la réunion du 8 juillet 2022, avec le soutien du Chef de Service GI un plan d'action a été défini qui reprend 3 grandes étapes :

1. Les syndicats remettent leurs remarques et revendication en forme d'une liste au plus tard pour vendredi, le 22 juillet 2022. Le service MI se charge à travailler sur ces points et
2. après concertation avec les délégués du personnel, le président de la Délégation Centrale du Personnel donnera son avis en vue de lancer une phase d'essai le 22 septembre 2022. Cette phase d'essai a une durée déterminée d'une année calendrier, ceci en vue de refléter tous les problèmes pouvant survenir pendant la planification des chantiers.
3. Des réunions trimestrielles ont été proposées à fin d'avoir un suivi du projet. Le FNCTTFEL Landesverband propose de fixer dorénavant une première réunion pour le mois de décembre 2022. La composition du comité de suivi reste à définir, néanmoins les délégués du personnel du service MI devraient faire part intégrale du comité en question, ainsi que les 2 présidents des syndicaux et le président de la Délégation Centrale du Personnel.

Comme stipulé au point 1, veuillez trouver ci-après les revendications et remarques du FNCTTFEL Landesverband :

- Des précisions concernant les weekends en repos pouvant être demandé par les agents en début d'année manquent. Il y a lieu de clarifier le fait que le minimum de repos sur un dimanche par agent et par année calendrier et de 17, comme définie au statut du personnel. Deuxièmement, sur les 13 weekends pouvant être fixés par l'agent, il faudrait clarifier de la nature de cette demande : Est-ce qu'elle porte sur un repos isolé le dimanche ou plutôt un repos combiné pour un samedi et dimanche ?
- Une instruction définissant les modalités pour la demande de congé devra être rédigée, entre-autre, pour éviter des scénarios ou certaines catégories d'agents (p.ex. des agents n'ayant pas d'enfants à leur charge) se verront confrontés au fait qu'il ne sera plus possible de solliciter du congé pendant les périodes de vacances scolaires. Définir un ordre de priorité et un pourcentage défini d'agents pouvant solliciter du congé portant sur une même période dans une telle instruction de service nous semble nécessaire.
- La mobilité géographique constitue un autre point où des précisions devront être fournies. Les partenaires sociaux insistent sur le fait que les rayons d'actions doivent être déterminés et que les agents concernés possèdent les connaissances locales requises.
- Nous insistons aussi sur le point qu'il faudra éviter de placer des repos isolés et que, surtout regardant les repos placés sur un dimanche, le placement de repos se fera de préférence en repos combiné, les weekends de préférence samedi/dimanche.

A vous lire, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Chefs de Service, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Georges Merenz
Président du FNCTTFEL Landesverband

Colmar-Pont Im Frühjahr 2023 soll das Projekt fertiggestellt sein

Erste Teile der Brücke bald auf dem Weg nach Luxemburg



So soll die neue Brücke später aussehen

An dieser Stelle hatten wir -bereits mehrmals über den Abriss sowie den Neubau der Brücke zwischen den Orten Colmar-Berg und Schieren berichtet. Wie gehen die Arbeiten voran und für wann ist mit der Fertigstellung der neuen Bogenspannbrücke zu rechnen? Wir fragten bei den Verantwortlichen der Straßenbauverwaltung nach.

Die 1960 in Betrieb genommene Brücke an der N7 am Ort Colmar-Pont war den Ansprüchen nicht mehr gewachsen. Die regelmäßigen Untersuchungen hatten ergeben, dass sich ihr Zustand rasant verschlechtert und dass Flickarbeit fehl am Platz sei. „Sie wird abgerissen und durch eine neue Brücke ersetzt“, hieß es daraufhin. Was den Neubau angeht, haben sich die Fachleute für eine sogenannte Bowstring-Brücke entschieden. Aufgrund des doch sehr hohen Verkehrsaufkommens auf der N7 war an eine komplette Sperrung dieser Straße über die Zeitspanne von über einem Jahr nicht zu denken. So wurde am 29. Januar dieses

Jahres eine 45 Meter lange und 150 Tonnen schwere stählerne Behelfsbrücke seitlich des bestehenden Übergangs angelegt. Die maximale Traglast dieser stählernen Brücke liegt bei 60 Tonnen pro Fahrspur. „Es könnten also durchaus zeitgleich zwei Lastwagen die Brücke benutzen“, so Gilberto Fernandes von der Straßenbauverwaltung Ende Januar.

Mitte April begannen die eigentlichen Abrissarbeiten an der bestehenden Brücke, die die Nationalstraße 7 über die Zuggleise der Eisenbahnlinie Ettelbrück-Luxemburg führt. In weniger als sechs Wochen war von der fast 62 Jahre alten Brücke fast nichts mehr zu sehen. Allein zwei Teile des Unterbaus hatten sich gegen den Angriff der schweren Abräumgeräte gewehrt, und das aus gutem Grund: An diesen Teilen waren die Oberleitungen der Eisenbahn unter der Brücke befestigt. In der Zwischenzeit hat man dieses Problem gelöst und so fielen auch die letzten Betonklötze der „OA232“ (die beiden Buchstaben stehen für „ouvrage d’art“), so die genaue Bezeichnung dieser Brücke, den Zähnen der Abriss-Mastodonten zum Opfer. In den letzten Wo-

chen wurden die Verschaltungen der beiden Auflager für die geplante neue Bogenspannbrücke errichtet. In Kürze sollen sie mit Beton ausgegossen werden.

Bis dato einmaliges Verfahren

Vom zuständigen Projektleiter der Straßenbauverwaltung, Frédéric Di Oliveira, wollten wir wissen, wie es nun weitergeht. „Die Arbeiten sind voll in der geplanten Zeit. In den Monaten Juli und August werden die ersten Teile

der neuen Brücke geliefert, die vor Ort, genauer gesagt auf dem momentan stillgelegten Teil der N7 in Colmar-Pont, zusammengebaut wird. Die Brücke wurde in Luxemburg geplant, wurde aber bei einem belgischen Stahlbauer in Auftrag gegeben. Wir hoffen, dass wir die fertige Brücke, die in einem hellen Grauton (RAL 7001) gehalten wird, im Januar/Februar kommenden Jahres in einem für Luxemburg bis dato einmaligen Verfahren an ihren endgültigen Platz setzen können. Somit könnte die N7 zwischen Colmar-Berg und Schieren im Frühjahr 2023 wieder wie gewohnt befahrbar sein. Wir werden zudem versuchen, die jetzige Behelfsbrücke noch vor dem Kollektivurlaub im kommenden Sommer abzutragen.“

Apropos spezielles Verfahren: Ist die neue Brücke vor Ort komplett zusammengebaut, wird sie mit Spezialkränen gehievt und auf rollende Untersätze positioniert. „Bis hierhin ist dieses Verfahren nicht neu“, so

Frédéric Di Oliveira weiter, „doch der nächste Schritt wurde bis dato noch nie in Luxemburg angewandt. Die Brücke wird zur Hälfte über die unter ihr verlaufenden Eisenbahngleise gerollt, dann wird sie von Schiererener Seite aus an einem Spezialkran befestigt, der sie leicht anhebt und gleichzeitig bis zum Auflager auf dieser Seite zieht.“ Abschließend bleibt noch zu erwähnen, dass bei diesem Projekt darauf geachtet wurde, dass unter der Brücke seitlich und in der Höhe mehr Freiraum bleibt, was der darunter verlaufenden Gleisanlage mehr Sicherheit bietet. Die Kosten für das Gesamtprojekt (Behelfsbrücke, Abriss und Neubau der Brücke) werden mit rund 14 Millionen Euro veranschlagt.

Quelle Tageblatt: Roger Infalt (02.07.2022)



Die Verschaltungen für die Brückenaufleger auf der Seite von ColmarBerg



... und auf Schiererener Seite werden in Kürze mit Beton ausgegossen

Bericht der Betriebsdelegation VDL vom 29.6.2022



Fotos: Alphonse Classen

Personal:

Kontrollere Posten:

Hier wird auf das neue Sicherheitsgesetz gewartet, welches im Moment ausgearbeitet wird, dies betrifft die CFL/AVL/TICE. Solange das neue Gesetz nicht da ist, werden keine neuen Posten ausgeschrieben, da die Kompetenzen und Aufgaben der Kontrolleure nicht klar definiert sind.

Urlaub:

Im Durchschnitt wurden 28,5 Urlaubstage an die Fahrer für 2022 genehmigt. Im Juni wurde 275 Tage kurzfristiger Urlaub ausgegeben.

Wahlstunde:

Die betroffenen Personen,

welche in der Freizeit an den Wahlen der Betriebsdelegation teilgenommen haben, müssen dies über eine Überstundenanfrage (Blauer Zettel) anfragen. So kann der Betrieb in der DRH nachfragen, ob die jeweiligen Personen anwesend waren.

Unbefristete Arbeitsverträge (CDI - contrat à durée indéterminée):

Das bekannte Problem des Personalmangels verstärkt sich zunehmend. Es bewerben sich immer weniger Leute für die offenen Stellen, da diesen nur ein befristeter Arbeitsvertrag (contrat à durée indéterminée - CDD) angeboten wird. Des Weiteren ziehen

die Leute ihre Kandidatur auch wieder zurück, da Ihnen beim TICE ein unbefristeter Arbeitsvertrag angeboten wird. Ein weiteres Problem ist der hohe Anteil an Fahren, welche nicht mehr fahrtauglich sind. Hier vermehrt sich leider auch der Anteil der Fahrer, welche noch relativ jung im Dienst sind. Um dem entgegenzuwirken, wird nach Möglichkeiten gesucht, den Leuten einen unbefristeten Arbeitsvertrag anzubieten, genauso wie dies bereits beim TICE der Fall ist. Die Form und die Bedingungen bleibt noch abzuklären.

Posten Chef-Kontrollere:

Da Herr Musel in Rente

geht, wird der Posten auf drei Kontrolleure aufgeteilt. Zwei Kontrolleure werden zuständig für die Leitstelle und der Dritte wird verantwortlich für den Außendienst.

Dienste:

Touren-Zusammensetzung:

Das Problem, dass in einem Dienst vor und nach der Fahrtunterbrechung die gleiche Linie zu fahren ist, kann nur dadurch behoben werden, indem die sogenannten Stresslinien neu definiert werden. Sobald dies geschehen ist, wird sich das Problem auch lösen.

Extra-Dienste:

Dass die Dienste an Extra-Tagen (Marathon, Nationalfeiertag usw.) immer später kommen, hängt größtenteils von anderen Dienststellen der Gemeinde ab, oft werden Straßensperrungen oder Detailänderungen erst verspätet bekannt oder kurzfristig geändert. Dadurch kommt es zu Verzögerungen in der Planung, somit können die Dienste erst so spät ausgegeben werden.

Schobermesse:

Die Linie 37 wird wieder bis zum Glacis fahren und dies im 15-Minuten-Takt. Bei größeren Fahrgastaufkommen wird auf Reserve-Busse zurückgegriffen.

Am Wochenende wird es keine freien Nächte mehr geben, die Schobermesse wird jeden Tag um 01:00 schließen.

Fahrzeiten Samstags:

Das Planungsbüro wurde mit einer entsprechenden Analyse beauftragt.

Vorabend Nationalfeiertag:

Diese Dienste wurden schon an die Fahrer aus gegeben, bevor der GTTP diese kontrolliert hatte, da die letzten Details erst so spät bekannt wurden. Außerdem konnten die Sub-Unternehmen nicht alle gefragten Umläufe sicherstellen, sodass diese wieder durch den AVL gefahren werden mussten, was wiederum die Ausarbeitung neuer Dienste als Folge hatte.

Werkstatt:

Mercedes-Busse:

Die Türen bekamen ein Software-Update, das Problem wurde zufriedenstellend gelöst.

Bezüglich des Bremsassistenten ist keine Änderung möglich, dieser kann nur weiterhin zeitweilig ausgeschaltet bleiben.

Der Geschwindigkeitsbegrenzer wurde von 36 km/h auf 30 km/h angepasst.

Beim Seitenfenster, welches in der Dunkelheit reflektiert, wird laut Hersteller bereits entspiegeltes Glas verwendet. Bis jetzt wurde auch noch keine Folie gefunden, welche ein zufriedenstellendes Ergebnis liefern könnte. Einzige Option wäre das Fenster zu demontieren, dies wurde aber nicht zurückbehalten, da dies sicher nicht im Sinne des Fahrers wäre.

Das Problem mit dem Verbandskasten wurde gelöst. Das Heizungsproblem bei den Mercedes Hybrid Standard Bussen, wo es links vom Fahrer kalt bleibt, sobald die Außentemperatur unter 10 Grad fällt, konnte Mercedes bei Versuchen nicht reproduzieren, da es zu warm war. Dieses Problem sei Mercedes auch nicht bekannt. Sobald die Außentemperatur wieder gesunken ist, soll das Problem erneut analysiert werden.

Die Klappergeräusche bei der Radaufhängung wurden beseitigt.

Desinfizierung der Busse: Es wurde festgehalten, dass die tägliche Desinfizierung des Fahrerbereiches der Busse eingestellt wird.

ITCS-Touch:

Der Touch-Screen wurde

näher am Fahrer angebracht.

Engstellenüberwachung:

Es wurde ein Update installiert, die Meldungen der Engstellenüberwachung müssen jetzt nicht mehr bestätigt werden.

Gebäude:

Arbeiten am Dach vom Bus-Depot:

Die Arbeiten am Dach vom Bus-Depot werden bis Ende 2022 andauern und werden keinen größeren Einfluss auf die Fahrer haben. Lediglich der Motorradparkplatz wird zeitweilig zum Autoparkplatz verlegt.

Voirie:

Bonnevoie Kreuzung Demy Schlechter/ rue du Cimetière:

Hier wurden Testfahrten durchgeführt, Lösungsvorschläge wären das Verrücken des Lichtmastes auf die andere Straßenseite. Wenn dies nicht möglich ist, wird der Mast anders positioniert.

Schülerhaltestelle Batty Weber:

Hier ist keine kurzfristige Lösung möglich, in ferner Zukunft soll die gesamte Straße neu angelegt werden.

Haltestelle Hildegard von

Bingen:

Hier ist seitens des „Service Circulation“ keine Änderung möglich.

Haltestelle Dinselpuert:

Der Ausbau der Haltestelle war nicht prioritär, ist aber in Planung.

Haltestelle Ronnebesch:

Das Problem mit den RG-TR-Bussen, welche dort ihre Zeit abwarten, zeitweise sogar eine Pause einlegen, ist noch immer nicht gelöst. Die Direktion wird eine Beschwerde beim RGTR einreichen.

Hamilius Pub Shamrock:

Hier ist keine Lösung in Sicht, ein Geländer würde auch keine Verbesserung bringen, da die Kunden des Pubs sich dann wohl darauf sitzen würden und somit noch gefährlichere Situationen provozieren.

Circulation:

Abbiegen rue B.Franklin/ rue Clemenceau :

Bei der Fertigstellung der Baustellen wird dieser Bereich entsprechend angepasst.

Boy Konen:

Es wurde ein Spiegel angefragt, dieser wurde aber nicht genehmigt. Es wurde festgehalten, dass dieser Bereich in die Engstellenüberwachung integriert

wird. So bleibt dann nur noch das Kreuzen mit den Lkw der Voirie ein Problem.

Fahrradspur route d'Esch/avenue Marie Thérèse :

Diese Erhöhung der Fahrradspur wird wohl dauerhaft bleiben.

Rue de Bouillon Mercedes Garage:

Es wird ein Brief an die Direktion von Mercedes geschrieben, welche die Problematik mit den Auto-transporter beinhaltet, um eine Lösung zu finden.

Zebrastreifen rue de Bouillon:

Hier wurde keine zufriedenstellende Lösung gefunden, eventuell wird noch an der Beleuchtung nachgebessert.

Auchan Kirchberg:

Das Problem besteht weiterhin, die alten Markierungen der Parkplätze wurden schwarz übermalt, doch je nach Lichtverhältnissen schlecht sichtbar.

Bus-Ampel Gare Quai 2:

Die Grün-Phase für den Bus ist zu kurz, dies wird überprüft.

WC:

Petermelchen:

Das WC ist im Betrieb angekommen und wird demnächst installiert.

Baden Powell:

Hier wird auch in naher Zukunft ein WC installiert.

Verschiedenes:

Haltestellenbeleuchtung:

Es wurde mit der Firma DECAUX nach einer Lösung gesucht, es wird versucht, mit einem alternativen Papier auf dem die Werbungen bedruckt sind, die Spiegelung zu minimieren, Tests werden folgen.

P+R Bouillon:

Es wurde festgehalten, dass wieder verstärkt Kontrollen seitens des Service Parking angefragt werden. Eine dauerhafte Lösung ist erst in Sicht beim Bau eines alternativen Parkplatzes für die Fernbusse.



Fotos: Alphonse Classen

Die Personalvertreter des Landesverbandes

ENTWICKLUNGSHILFE VOR MILITÄRISCHER AUFRÜSTUNG

Frieden schaffen ohne Waffen

Frieden schaffen ohne Waffen“: Dies war einmal der Slogan der Friedensbewegung und von Politikern, die zwischenzeitlich zu Minister- bzw. Abgeordnetenehnen aufgestiegen sind. Aufgrund des brutalen Angriffskrieges von Russland auf die Ukraine scheint dieser Slogan nicht mehr hoffähig zu sein. Trotz der weltweiten Zunahme von Armut, Hunger und Unterernährung wird immer mehr in militärische Aufrüstung investiert. Wenn nur ein Teil der enormen Summen, die in Rüstung investiert werden, verwendet würden, um Hunger und Elend zu beseitigen, würde der Frieden nicht gefährdet, sondern Kriege verhindert.

Unseren Politikern fehlt es nicht an Argumenten, um auch bei uns die emporschnellenden Rüstungsausgaben zu rechtfertigen. In einem Interview im Tageblatt verteidigte Außenminister Jean Asselborn die Erhöhung der Rüstungsausgaben bis zu einer Milliarde Euro mit dem Argument, dass die Menschen Angst haben und sehen, dass die NATO das einzige Mittel gegen die Angst ist. Und wenn die Europäer mehr Gewicht innerhalb der NATO wollen, müssen sie mehr investieren. Ohne etwas zu bezahlen, können wir nicht mitentscheiden. Nicht vorbereitet sein, wenn militärisch etwas geschieht, ist keine Option.

Ökonomische Rüstungspolitik

Das Argument, dass die Leute Angst hätten, erin-

bert mich an die Ruhrfestspiele von 1970 in Recklinghausen, wo wir mit den Kolleginnen und Kollegen vom DGB 25 Jahre Sieg über den Hitlerfaschismus feierten. Wir beschäftigten uns, aus Anlass an dieses Ereignis, mit sozialökonomischen Grundlagen kritischer Friedensforschung. Damals befanden wir uns mitten im Kalten Krieg und in Asien wütete der Vietnamkrieg. Wir gelangten aufgrund vieler Diskussionen u.a. zur Schlussfolgerung, würde der Buhmann Kommunismus nicht existieren, müsste man ihn erfinden, um die Herrschaft der Eliten zu sichern und um die Rüstungsausgaben zu legitimieren.

In dem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Angst der Menschen begründet ist und wo sie herührt. Ist es nicht so, dass unsere Regierungen und die traditionellen Medien Angst und Kriegshysterie schüren? Immerhin investieren die NATO-Staaten 18-mal mehr in militärische Aufrüstung als die Russische Föderation. Hier muss man anmerken, dass die USA seit der Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre, nach Auffassung von vielen Wirtschaftsexperten, über keine Friedenskonjunktur verfügen. Es scheint deshalb normal, dass die USA innerhalb der NATO die anderen Länder dazu drängen, ihre Rüstungsausgaben zu erhöhen, da dies vor allem der amerikanischen Rüstungsindustrie lukrative Aufträge beschert.

Für alle fortschrittlichen und friedliebenden Organisationen und Menschen muss der völkerrechtswidrige Krieg Russlands gegen die Ukraine mit allen Mitteln gebrandmarkt werden. In der aktuellen Situation stellt sich natürlich die Frage, mit welchen



Mitteln der Krieg beendet und der Frieden dauerhaft wiederhergestellt werden kann. Nach meiner Auffassung sollte dies über den Weg von Verhandlungen geschehen.

Zensur und Feindbilder

Ganz generell sollten Konflikte durch Diplomatie und nicht durch Waffen verhindert beziehungsweise beendet werden. In einem kürzlich im Luxemburger Wort erschienenen Interview äußerte sich der Publizist Michael Lüders in ähnlicher Weise. Er vertrat die Ansicht, dass der aktuelle Stellvertreterkrieg zwischen den USA und Russland, auf ukrainischem Boden, schnellstmöglich durch Verhandlungen beendet werden soll. Was auch stört ist, dass von unseren Regierungen nicht nur Putin und das russische Regime an den Pranger gestellt werden, sondern das gesamte russische Volk. In dieser Hinsicht wurden Kultur- und Sportveranstaltungen mit russischer Beteiligung abgesagt oder Mannschaften von den Wettbewerben ausgeschlossen. Auch

russische Medien wurden in unseren Breitengraden verboten. In dieser Hinsicht hatte ich die Illusion gehegt, dass mündige Bürger selbst entscheiden könnten, was sie lesen und was sie sich anschauen wollen. Diese Zensur erinnert an vergangene Zeiten, wo die katholische Kirche beziehungsweise das Bistum vorschrieb, was ihre Schäflein lesen durften. Immerhin hätte man annehmen können, dass aufgrund der Ablehnung des Maulkorbgesetzes im Jahre 1937 eine staatliche Zensur von Medien nie mehr an der Tagesordnung sein würde. Ebenso müsste das Propagieren von Hass und Furcht gegenüber einem anderen Volk der Vergangenheit angehören, da dies mit Werten, die unsere Politiker vorgeben, zu verteidigen, unvereinbar ist und einer dauerhaften Friedensordnung auf unserem Kontinent nicht dienlich sein kann.

Willkommene Flüchtlinge

Es ist begrüßenswert, dass die europäischen Länder ohne administrative Hürden die Kriegsflüchtlinge

aus der Ukraine aufgenommen haben. Allerdings wurde schon in Polen, wo die meisten Flüchtlinge ankamen, eine Selektion vorgenommen, zwischen jenen mit ukrainischer Nationalität und anderen. Diejenigen mit schwarzer Hautfarbe wurden umgehend in die verschiedenen afrikanischen Länder abgeschoben. Es wäre wirklich wünschenswert, wenn alle Flüchtlinge, auch jene aus dem globalen Süden, die trotz NATO-Stacheldraht zu uns kommen oder im Mittelmeer ertrinken, ähnlich behandelt würden. Denn Hunger und Elend u.a. auf dem afrikanischen Kontinent existieren nicht erst seit dem Ukrainekrieg. Bereits vor Jahren bezeichnete Jean Ziegler den Hunger, dem jährlich zig Millionen zum Opfer fallen, als Massenvernichtungswaffe. Diese Art von Völkermord wird von unseren Politikern und in den Medien kaum thematisiert. Wie weiter oben bemerkt sollten unsere Politiker, soweit sie guten Willens sind, eher in die Entwicklungshilfe anstatt in die militärische Aufrüstung investieren.

Quelle: Tageblatt/
Nico Wennmacher
(25.07.2022)

Galakonzert : « 75 Joer Harmonie FNCTTFEL »

Gründungsdatum der Harmonie des Landesverbandes FNCTTFEL war der 22. Juni 1945. Das Jubiläumskonzert zum 75. Geburtstag, vorgesehen im Mai 2020, musste wegen der Corona Pandemie verschoben werden und konnte nun endlich mit zweijähriger Verspätung am 4. Juni 2022 im Festsaal des Casino Syndical in Bonneweg stattfinden.

Präsident Robert Scholer begrüßte Zuhörer und Ehrengäste, u.a. Georges Merenz, Präsident des Landesverbandes; Guy Greivelding, Ehrenpräsident des Landesverbandes sowie Präsident der

Société Coopérative Casino Syndical Luxembourg; Nico Wennmacher, Ehrenpräsident des Landesverbandes und Präsident des Sektors der Pensionäre des Landesverbandes; Josy Konz, Ehrenpräsident des Landesverbandes; Patrick Vansteenkiste, Präsident der Zentraldelegation bei der CFL; Romain Henrion, Regionaldelegierter der UGDA; Claude Millim und Mathias Sassel, Ehrenmusikanten der Harmonie.

Unter der Leitung von Musikdirektor Ralph Massard boten die Musikantinnen und Musikanten der Harmonie FNCTTFEL ihren Zuhörern ein anspruchsvolles Programm mit folgenden Werken: „Grande Fanfare“ von Thomas

Doss gefolgt von „Dances with Wolves“ (arr. Jay Bockook), „Cordilleras de Los Andes“ (Arie Malando), „Canterbury Chorale“ (Jan Van der Roost), „Man of La Mancha“ (Mitch Leigh), „DO-RE-MI“ (arr. Takashu Hoshide), „La Soupe aux Choux“ (Raymond Lefebvre), „Queen’s Park Melody“ (Jacob de Haan), „Hercules“ (Alan Menken), „Beauty and the Beast“ (arr. Toshio Mashima).

Eigens für den 75. Geburtstag der Harmonie wurde das Auftragswerk „Eis Bunn am Laaf vun der Zäit“, komponiert von **Romain Backes**, vorgelesen. Dieses Werk in 4 Teilen beginnt mit einer festlichen Ouvertüre, die von pompös bis klassisch

alles bietet und mit einem Grandioso endet; ab dem zweiten Teil beschreibt der Komponist die Geschichte der Eisenbahn, bei Sonnenaufgang machen sich gut gelaunte Arbeiter auf den Weg in die Schmiede, in welcher der Zug entstehen soll; in der Schmiede angekommen wird man mitgerissen von der Geräuschkulisse und man spürt die Entstehung des Zuges; im vierten Teil des Werkes wird dann aus dem „Jangli“ ein „Feierwon“, man erkennt die Melodie „De Jangli fiert den Houwald erop“ vermischt mit anderen nationalen Klängen und mit einem festlichen Schluss läuft der Zug im Bahnhof ein. Unter der Leitung des Komponisten Romain Ba-

ckes wurde „Eis Bunn am Laaf vun der Zäit“ uraufgeführt und mit Bravour von den Musikantinnen und Musikanten der Harmonie FNCTTFEL vorgetragen. Langanhaltender Applaus belohnte den Komponisten sowie die Musiker für diese Darbietung.

Durch das abwechslungsreiche Programm führte Edmée Pauly-Klein. Nach zwei Zugaben waren die Musikliebhaber zum Empfang eingeladen, um den 75. Geburtstag gebührend abzufeiern.

*Edmée Pauly-Klein
Sekretärin der Harmonie
FNCTTFEL*



ASCFL Athlétisme Luxembourg

Frédérique Gueth und Tim Hoscheit neue CFL Straßenlaufmeister

Nach den coronabedingten Absagen der Meisterschaften in den beiden letzten Jahren konnte die 10 km Meisterschaften dieses Jahr endlich wieder ausgetragen werden.

Die 37. Auflage der CFL Straßenlaufmeisterschaften wurde dieses Jahr am

09. Juli in Feulen ausgetragen. Leider war die Teilnehmerzahl nicht so, wie wir das aus früheren Jahren gewohnt waren. Am Lauf beteiligten sich auch 6 Kollegen aus Belgien, welche unserer Einladung gefolgt waren.

Gleich nach dem Start setzten sich Stéphane Mayerus und Tim Hoscheit vom Rest des Feldes ab.

Nach dem Wendepunkt erhöhte Tim Hoscheit dann das Tempo und somit konnte er sich erstmalig in der Zeit von 38'58" den Titel über die 10 km sichern. Nach dem Crosslauf ist dies Tims zweiter Titel in diesem Jahr. Den zweiten Platz konnte der scheidende Meister von 2019, Stéphane Mayerus, noch so gerade ins Ziel retten

vor dem zum Schluss immer stärker aufkommenden Kollegen aus Belgien Olivier Weerbrouck. Als dritter Läufer der CFL überquerte Gilbert Schiltz die Ziellinie vor seinem ewigen Konkurrenten Albert Recken, welcher bisher an jeder Ausgabe teilnahm. Das Rennen der Frauen wurde von den eingeladenen Läuferinnen aus Bel-

gien dominiert. Souveräne Siegerin wurde Fleur de Nil, die die 10 km in 44'14" zurücklegte, gewann vor ihren Teamkolleginnen Sylvia Neckebrouck und Jacqueline Cornet. Die neue Meisterin der CFL wurde zum ersten Mal Frédérique Gueth, die sich auch schon im Frühjahr den Titel im Cross sichern konnte.

Klassement

Gesamt	Name	Vorname	Verein	
1	HOSCHEIT	HOSCHEIT	CFL	
2	MAYERUS	Stéphane	CFL-MM	
3	WEERBROUCK	Olivier	NMBS	
4	VAN CAER	Jonathan	NMBS	
5	DE NIL	Fleur	NMBS	1. Frau
6	VERHAEGEN	Jerry	NMBS	
7	SCHILTZ	Gilbert	CFL	
8	RECKEN	Albert	CFL	
9	NECKEBROUCK	Sylvia	NMBS	2. Frau
10	CORNET	Jacqueline	NMBS	3. Frau
11	GUETH	Frédérique	CFL	4. Frau



Frédérique Gueth (CFL Meisterin) - Carlo Hansen (Präsident) - Tim Hoscheit (CFL Meister)



Podium Herren: Stéphane Mayerus - Tim Hoscheit - Olivier Weerbrouck

USIC Meisterschaften im Cross-Country

Vom 13. bis zum 16. Juli 2022 fanden in Berlin die 17. internationalen USIC Cross-Country für Männer und zum zweiten Mal die 2. internationalen USIC Cross-Country für Frauen statt.

Nach der Anreise am Mittwoch stand am Donnerstag die Streckenbesichtigung auf dem Programm. Die Strecke war weit weniger schwer als befürchtet und führte größtenteils durch Waldgebiet. Am Nachmittag folgte dann eine Sightseeing-Flussrundfahrt auf der Spree. Der eigentliche Wettkampf war für Freitag geplant. Bei optimalen äußeren Bedingungen, die Temperaturen lagen um die 20 Grad Celsius, es war trocken und sogar die Sonne ließ sich blicken, waren es bei den Herren

48 Läufer aus 11 Nationen (Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Luxemburg, Österreich, Polen, Schweiz und Tschechien) und bei den Frauen 26 Läuferinnen aus 10 Nationen, Großbritannien war ohne Läuferin angereist, die an den Start gingen. Der erste Start erfolgte um 11h00, dabei wurden die Herren auf den 2,6 km langen Rundkurs geschickt, der 4-mal zu bewältigen war. Das Rennen wurde dominiert von den Läufern aus Indien, welche in der Einzelwertung die Plätze 1 bis 3 belegten. Sieger wurde Arun Kumar vor Narendra Pratap Singh und Dinesh. Auf Platz vier lief mit Elias Gemperli aus der Schweiz der erste Läufer aus Europa durch das Ziel. Als bester CFL Athlet lief der aktuelle Crossmeister Tim Hoscheit auf dem guten

23 Rang über die Ziellinie. Auf der Ziellinie gelang es Tim noch ein Konkurrent aus Polen zu überholen und somit konnte er sich in der ersten Hälfte des Klassiments platzieren. Ausgezeichnet schlugen sich auch Stéphane Mayerus, welcher 29. wurde sowie Pascal Jacquemin, der auf Platz 32 folgte. Auf Platz 47 lief Altmeister Gilbert Schiltz ein, mit seinen fast 64 Jahren war er mit Abstand der älteste Läufer am Start. Die Mannschaftswertung der Herren, für welche die Platzierungen der vier besten Läufer addiert werden, wurde von Indien gewonnen, vor den Mannschaften aus Frankreich und Tschechien. Das Team aus Luxemburg landete auf Platz 9 und konnte die Delegation aus Österreich hinter sich lassen. Da bei den Dänen nur ein Läufer am Start war, wurde Dänemark nicht in

die Mannschaftswertung aufgenommen.

Eine Stunde nach den Herren wurden die Frauen auf die Strecke geschickt. Sie hatten 3 Runden zu absolvieren. Wie bei den Herren dominierten auch hier die Läuferinnen aus Indien. Die 3 indische Läuferinnen setzten sich gleich nach dem Start vom Rest des Feldes ab und bauten kontinuierlich ihren Vorsprung aus.

Am Ende setzte sich im Sprint Priti durch, vor Chavi Yadav. Platz drei belegte mit einem Rückstand von 50" Sonika. Als beste Europäerin belegte die Schweizerin Rachel Poffet Rang vier, knapp vor ihrer Landsfrau Anja Rhyner. Als einzige CFL Athletin lief Frédérique Gueth ein engagiertes Rennen und belegte letztlich den 25. Platz. Die Mannschaftswertung, für welche die Platzierungen der zwei besten Läuferinnen addiert werden, wurde von Indien (3 Punkte) gewonnen vor der Schweiz (9 Punkte) und Polen (18 Punkte). Da wir keine zweite Athletin am Start hatten, kam Luxemburg nicht in die Mannschaftswertung.

Es bleibt zu sagen, dass im Vergleich zu den letzten USIC Cross-Country Meisterschaften, welche 2016 in Tisvildeleje (Dänemark) stattfanden, leider weniger Nationen am Start waren und somit die Zahl der Teilnehmer und Teilnehmerinnen stark sank. Liefen 2016 noch 132 Läufer/innen mit, waren es 2022 insgesamt nur noch 74 Läufer/innen. Die USIC Führung muss unbedingt versuchen, wieder neue Mitglieder zu finden.

1. Priti (IND) - 29:12
2. Yadav, Chavi (IND) - 29:14
3. Sonika (IND) - 30:02
4. Poffet, Rachel (SUI) - 32:19
5. Rhyner, Anja (SUI) - 32:25
6. Kujach, Agnieszka (POL) - 32:38
25. Gueth, Frédérique (LUX)

Mannschaftswertung Frauen

1. Indien - 3 Pts
2. Schweiz - 9 Pts
3. Polen - 16 Pts
4. Frankreich - 18 Pts
5. Deutschland - 21 Pts

Gesamtwertung Herren

1. Kumar, Arun (IND) - 33:46
2. Pratap Singh, Narendra (IND) - 33:49
3. Dinesh (IND) - 34:00
4. Gemperli, Elias (SUI) - 34:22
5. Pinto-Ricardo, Anthony (FRA) - 34:33
6. Kumar Bind, Ajay (IND) - 34:43
23. Hoscheit, Tim (LUX) - 40:25
29. Mayerus, Stéphane (LUX) - 41:30
32. Jacquemin, Pascal (LUX) - 42:20
47. Schiltz, Gilbert (LUX)

Mannschaftswertung Herren

1. Indien - 12 Pts
2. Frankreich - 37 Pts
3. Tschechien - 67 Pts
4. Deutschland - 87 Pts
5. Schweiz - 88 Pts
9. Luxemburg - 131 Pts

Gesamtwertung Frauen



v.l.n.r.: Gilbert Schiltz, Stéphane Mayerus, Pascal Jacquemin, Frédérique Gueth, Tim Hoscheit, Josy Bourgraff (Delegationsleiter)

FC CFL RODANGE ERSTMALS CFL-MEISTER!

Am 8. Juli veranstaltete die AS CFL FOOTBALL die Clubmeisterschaft der CFL in Sandweiler. Hier traten acht Mannschaften an, wobei der FC CFL ZWICKAU mit zwei Mannschaften vertreten war. Gespielt wurde in zwei Gruppen, mit jeweils vier Mannschaften.

Unter den Augen zahlreicher Zuschauer gewann der FC CFL RODANGE das Finale im Elfmeterschießen gegen die erste

Mannschaft des FC CFL ZWICKAU. Laut Clubverantwortlichen ist dies der erste Meisterschaftsgewinn in der Geschichte des Vereins. Den dritten Platz sicherte sich der FC ATELIERS.

Ein besonderer Dank gilt dem Syprolux, welche in diesem Jahr die Pokale stiftete, dem FC EISEBUNN 97, die für das leibliche Wohl sorgten, der Gemeinde Sandweiler, für das zur Verfügung stellen des Platzes und den Schiedsrichtern.

1	FC CFL RODANGE
2	FC CFL ZWICKAU 1
3	FC ATELIERS LUXEMBOURG
4	FC FAHRPERSONAL
5	FC CFL GARAGE
6	FC CFL BETTEMBOURG
7	FC CFL BETTEMBOURG
8	FC CFL ZWICKAU 2



FC Ateliers - Platz 3



FC Rodange - Neuer Meister



FC Fahrpersonal - belegten den 4. Platz



FC Zwickau - Bettembourg

Pensioniertenfeier und Jubilarenehrung

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

**Sonntag, dem 23. Oktober 2022
um 15.00 Uhr im Casino Syndical in Bonneweg**

stattfinden wird.

Die traditionelle Pensioniertenfeier des Sektors Pensionierte, die bei allen Kolleginnen und Kollegen großen Anklang findet, ist gleichbedeutend mit der „rentrée sociale“ unseres Sektors. Wegen der sanitären Krise konnte in den zurückliegenden Jahren keine Feier stattfinden. Aktuelle Themen werden auf dieser Feier angesprochen, wobei der kulturelle und gesellige Teil nicht zu kurz kommen. Die Kolleginnen und Kollegen, die sich während längerer Zeit nicht gesehen haben, haben hier die Möglichkeit sich auszutauschen und gemeinsam zu feiern.

Das Programm der diesjährigen Feier sieht Folgendes vor:

- Begrüßung durch den Präsidenten des Sektors Pensionierte.
- Gesangliche Darbietungen der „Chorale d’Hommes Réunies“ : Chorale Albert Bousser des Landesverbandes, Chorale Cessange, Chorale Ste Cécile Neudorf-Weimershof, Société de Chant Caecilia Merl-Belair, Société Chorale Alzingen, Männerchouer Letzebuerg.
- Musikalische Darbietungen der Harmonie des Landesverbandes.
- Jubilarenehrung durch den Präsidenten des Landesverbandes.
- Erste Vorstellung des Ferienaufenthaltes 2023 durch den Kollegen Guy Greivelding.
- Geselliges Beisammensein bei einer Agape.

Erste Anmeldungen für den Ferienaufenthalt 2023 können im Anschluss an den offiziellen Teil der Feier beim Kollegen Guy Greivelding getätigt werden. Da die Teilnehmerzahl für den Ausflug begrenzt ist, werden die Anmeldungen in der Reihenfolge der Einschreibungen berücksichtigt.

Alle Kolleginnen und Kollegen werden nach den Sommerferien eine individuelle Einladung, samt Anmeldeschein, zu dieser Feier erhalten.

Wir hoffen, möglichst viele Kolleginnen und Kollegen auf unserer Feier begrüßen zu können.

Nico Wennmacher



Fotos: Alphonse Classen



Tagesausflug ins Ösling

48 pensionierte Mitglieder des Landesverbandes, mehrere waren von ihren Partnern begleitet, freuten sich nach den 2 Jahren Pandemie wieder zusammen zu sein. Wirklich alle Mitfahrende genossen den am 13. Juli 2022 mit einem CFL-Bus

durchgeführten Ausflug ins Ösling.

Schon morgens konnte die Besichtigung des Automobilmuseums in Diekirch begeistern. Die Verantwortlichen des Museums hatte eine lebendige Ausstellung unter dem Titel „Départ en vacances“ in den 1960er-Jahren zu-

sammengestellt. Manche Kinder- und Jugenderinnerungen wurden bei dieser Besichtigung wach. Danach führte der Ausflug die Teilnehmer weiter ins K-Restaurant am Burgplatz, dem höchstgelegenen Punkt in Luxemburg. Das zeitgenössisch eingerichtete Restaurant konnte gefallen und besonders

das ausgezeichnete Mittagessen ließ keine Zweifel an der Kochkunst der Küchenbrigade aufkommen. Nachmittags stand die Besichtigung des Landmuseums (Musée rural) in Binsfeld auf dem Programm. Hier konnte man Szenen aus dem Leben in früherer Zeit sowie die Geschichte der Region entdecken. Das

Museum vermittelt einen originellen Eindruck vom Landleben auf dem Dorf.

Nach einem erfrischenden Schluck machte die Reisesgesellschaft sich wieder auf den Weg nach Luxemburg-Stadt. Viele verabschiedeten sich mit der Frage, wann der nächste Ausflug stattfinden wird.

GG



Unterirdische Stationen:

Von Ruß und Dampf zur Pracht im Schacht (2)

Im Jahr 1902 fuhr die erste U-Bahn in Berlin und verband überirdisch die Warschauer Straße und Zoologische Garten. Sämtliche Berliner Linien, welche anschließend bis 1913 gebaut wurden, wurden später in die U1- und U2-Linien integriert.

In New York fuhr seit 1868 der überirdische Subway, ehe dieser 1904 von der „Underground Line“ abgelöst wurde. Die berühmte Time Square Station ist eine der ältesten Haltestellen und ein Teil der „Jamaica Line“ in Brooklyn stammt aus dem Jahre 1885 und wird heute noch genutzt.

Schon 1868 war in Athen eine überirdische, dampflokbetriebene und eingeleisige U-Bahn in Betrieb, welche im Jahre 1904 elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut wurde. Diese erste Linie, von den Hellenen Elekrik genannt, verbindet bis heute Kifis-

sia mit Piraeus. Erst im Jahre 2000 gesellte sich eine zweite Linie dazu. Die neuen Stationen (Bild) zeichnen sich besonders durch ein typisches, modernes und edles Design aus.

In Philadelphia konnte die erste überirdische Metro 1907 eingeweiht werden, aber ihr folgte schon ein Jahr später eine unterirdische Sektion, welche aus privaten Fonds finanziert wurden. Fünf Jahre später erhielt Hamburg 1912 eine erste U-Bahn zwischen Rathaus und Barmbek. Heute bedienen drei Linien in der Hansestadt 89 Stationen.

Madrid erhielt 1919 die erste U-Bahn, welche im Laufe der Zeit zügig zu einem ausgedehnten unterirdischen Netzwerk ausgebaut wurde. Barcelona folgte alsdann der spanischen Hauptstadt und nahm eine erste Linie 1924 zwischen Plaça de Catalunya und Lesseps in Betrieb. Heute zählt Barcelona insgesamt 12 Linien.



Fotos: Archiv Infotel

In Südamerika fährt seit 1927 in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires eine städtische U-Bahn. Die Linie A steuerte über 10 Kilometer 18 Stationen an und wurde bis 1944 um die Linien B, C, und D kontinuierlich erweitert. Erst 2007 konnte eine weitere Linie E in Betrieb genommen werden.

In Asien erhielt Tokyo im Jahre 1927 die erste

U-Bahn nach zwei Jahren Bauzeit. Die Ginza Linie verbindet Asakusa mit Ueno und wurde um 8 zusätzliche Linien erweitert. Osaka folgte der Hauptstadt 1933 mit der Einweihung einer ersten Metrolinie, welcher der Midosuji Straße folgte. Bei den Bauarbeiten wurden Arbeitslose zum Bau des Tunnels zwischen Umeda und Shinsaibashi herangezogen, welche per Handarbeit die Tunnelröhre ausheben mussten.

Erst im Jahre 1935 konnte in Europa eine weitere U-Bahn eröffnen. In Moskau ging die erste Linie der heute wohl weltweit markantesten Metro in Betrieb und verband Sokolniki und Park Kulturi. Schon 1870 wurde mit der Planung des Projekts begonnen, aber zahlreiche Rückschläge aller Art verzögerten über 65 Jahre hinweg immer wieder dessen Bau. Fast 80.000 Werktätige gruben die tiefliegende unterirdische Trasse, welche sogar der Zivilbevölkerung während des II. Weltkrieges als Schutzbunker diente. Heute gehört die Moskauer Me-

tro nicht nur zu einer der größten der Welt, sondern wohl auch zu den schönsten. Jede Station wird immer wieder als „Pracht im Schacht“ beschrieben und ist ein Kunstwerk für sich. Besonders die Station Komsomolskaya (Bild) ist beeindruckend und ist, wie es heisst, die wohl am meisten fotografierte U-Bahnstation der Welt.

Anfang der 1950er-Jahre ersetzte Stockholm einige seiner Straßenbahnlinien durch Untergrundbahnen, von denen die erste von Johanneshov, heute in Gullmarsplan umbenannt, nach Hökarängen führte. Die schwedischen U-Bahnstationen sind ebenfalls besonders durch ihr kunstwerkliches Aussehen bekannt.

Eine weitere Untergrundbahn ging 1954 im kanadischen Toronto in Betrieb und folgte der Yonge Street. Sie wurde schon 1910 geplant, aber Wähler konnten deren Bau immer wieder durch Petitionen behindern.

