

# Le Signal

Mittwoch,  
15. Februar 2023

Nr. 2/2023  
104. Jahrgang  
Nächste Nummer:  
22. März 2023

Organ des FNCTFEL-Landesverbandes

SEV-PRÄSIDIUM

## CIAO E GRAZIE GIORGIO!



Am 31. Januar endet die Zeit von Giorgio Tuti als Präsident des SEV. Am Kongress im Oktober wurde er gross verabschiedet Seiten 22-23

Foto: Claudine Bosseler

### Fahrerlos zur Uni



Die CFL ist in einer Testphase mit selbstfahrenden Pendelbussen. Die Fahrzeuge zirkulieren zwischen dem Bahnhof Belval, der Universität und dem Lyzeum.

Seiten 3-4

### CFL erwirbt Anteile an Luxport



Die CFL will mit dem Anteilserwerb an Luxport, unter anderem Betreiber des Hafens in Mertert, ihr Frachtgeschäft stärken und diversifizieren.

Seite 11

### Kongress und 70. Jubiläum der FISAIC



Die FISAIC wurde am 15.11.1952 in Straßburg gegründet. Nach 70 Jahren fanden sich ein Großteil der Mitgliederländer im Elsass zusammen.

Seite 26

### Die Waldenburger Bahn ist wieder da



2021 endete nach mehr als 140 Jahren der Betrieb auf der damaligen Waldenburger Bahn, welche die Bahn mit der schmalsten Spurweite in der Schweiz war.

Seiten 14-16

### Erlebnis-Gourmetabend in See im Paznauntal



Der ATCL bietet allen Genießern vom 26. bis zum 31. März eine Schlemmerreise mit Mike Süsser ins wunderschöne See im Paznauntal an.

Seiten 30-31



Georges  
Melchers



## Index!

Dank des Einsatzes des OGBL und Landesverbandes wird am 01. Februar 2023 eine Indexranche erfallen. Im ersten Tripartite-Abkommen hatte die Regierung zusammen mit dem LCGB und der CGFP beschlossen, das normale Funktionieren des Index auszusetzen. Der OGBL widersetzte und weigerte sich, dieses Tripartite-Abkommen zu unterzeichnen. Durch die im Abkommen beschlossenen Maßnahmen war das Index-System in Gefahr. Dieses Verhalten löste sowohl bei der Regierung als auch bei den beiden anderen Gewerkschaften Bestürzung aus. Dabei wurde der OGBL von allen Seiten angegriffen. Schwere Zeiten standen dem OGBL bevor. Trotz alledem hielt der OGBL an seiner Entscheidung fest.

Am 1. Mai 2022 mobilisierte der OGBL gemeinsam mit dem Landesverband mehrere tausend Delegierte und Militante, um gegen dieses Abkommen zu manifestieren. Überdies hatten sich der OGBL und der Landesverband das ganze Jahr über in einem harten Kampf für die Verteidigung dieses Pfeilers des luxemburgischen Sozialmodells engagiert.

Liebe Leserinnen und Leser, wie Sie sehen, führte unser Kampf zum Erfolg. Ein paar Monate nach dem ersten Abkommen wurde in einem weiteren Tripartite-Abkommen beschlossen, dass der Index wieder nach dem normalen Automatismus funktionieren soll. Dank der Stärke und Willens vom OGBL und der gleichzeitigen Unterstützung vom Landesverband, können wir alle ab dem 01. Februar 2023 von einer Gehaltserhöhung von 2,5 % profitieren. Ohne den Einsatz beider Gewerkschaften wäre diese Indexranche erst in 14 Monaten fällig gewesen.

Vor kurzem gab Finanzministerin Yuriko Backes bekannt,

dass sich die öffentlichen Finanzen besser entwickelt hätten und die Schulden geringer ausgefallen sind, als in den entsprechenden Prognosen ursprünglich angegeben worden war. Während der Tripartite-Gespräche im September 2022 wies der OGBL mehrmals darauf hin, dass die finanzielle Situation in Luxemburg nicht so negativ wäre wie ihre Darstellung und dass es Spielraum gäbe, um den Anstieg der Lebenshaltungskosten zu kompensieren. Damals wollte die Regierung dies nicht zugeben, jetzt aber, im Februar 2023, verspricht sie, mit dem Überschuss von rund 500 Millionen zeitlich befristete, Steuererleichterungen zu gewähren. Dabei soll aber weiterhin an eine Anpassung der Steuertabelle verzichtet werden.

Die erneute Nichtanpassung der Steuertabelle an die Inflation führt bei einem Monatseinkommen von 5.000 Euro zu einer Einbuße von rund 200 Euro. Während die Steuern für die Arbeitnehmer im Zeitraum von 2017 bis 2023 bei einem Einkommen von 5.000 Euro um 21,8 % gestiegen sind, profitieren die Unternehmen im Gegenzug von Steuersenkungen.

Statt der angekündigten zeitlich begrenzten Maßnahmen fordern daher der OGBL und der Landesverband eine nachhaltige Steuererleichterung.

Laut neusten Prognosen von Statec könnte nebst der vom letzten Jahr verschobenen Indexranche, welche im April ausbezahlt wird, eine zusätzliche Indexranche im 4. Trimester 2023 erfallen. Dadurch bedingt ruft der Premierminister Xavier Bettel jetzt eine weitere Tripartite ein. Dem OGBL stehen schwierige Verhandlungen bevor, in denen es erneut darum gehen wird, den Index zu verteidigen

# Fahrerlos zur Uni

BELVAL Selbstfahrende CFL-Pendelbusse ab September unterwegs

**Ab September wird die Eisenbahngesellschaft CFL eine Testphase mit selbstfahrenden Pendelbussen auf Belval starten. Autonome Fahrzeuge werden dann zwischen dem dortigen Bahnhof, der Universität und dem Lyzeum zirkulieren.**

In einer ersten Phase werden die Kleinbusse, welche die CFL einsetzen wird, zwischen dem Bahnhof „Belval Université“, der Universität und dem Lyzeum fahren. Das hat Mobilitätsminister François Bausch („déi gréng“) kürzlich in einer Antwort auf eine parlamentarische Frage seiner Parteikollegin Chantal Gary erklärt. In einer zweiten Phase soll eventuell auch das dortige Seniorenheim in die Strecke mit eingebunden

werden. Die Höchstgeschwindigkeit der 4,7 Meter langen „Ohmio“-Busse beträgt 25 km/h. Sie bieten Platz für 14 Fahrgäste, auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Radargeräte ermöglichen dem Bus eine 360-Grad-Sicht.

Wie das Unternehmen auf seiner Webseite erklärt, will es auf Belval das Konzept der „ersten“ oder „letzten“ Meile umsetzen. Dabei gehe es darum, „den Kunden eine durchgehende öffentliche Mobilitätskette von Tür zu Tür anzubieten, ohne dass sie hierfür auf das Auto angewiesen sind, um zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Haltestelle zu gelangen“. Über ihre Software kommunizieren die Busse ständig mit ihrer Umgebung, was ihre Sicherheit garantiere. Die luxemburgische Gesetzgebung schreibe allerdings auch vor, dass eine Begleitperson an Bord sein muss. In der ersten Phase, die noch

unter der Bezeichnung „wissenschaftlicher Test“ stattfinden, ist allerdings zusätzlich noch ein Fahrer mit an Bord.

## Aus Neuseeland

Nach einer internationalen öffentlichen Ausschreibung für die Fahrzeuge fiel die Wahl auf die neuseeländische Firma „HMI Technologies“, und deren autonomen Ohmio-Busse. Zwei „LIFT“-Modelle werden im März an die CFL ausgeliefert. Ab Mitte März werden sie zuerst an zwei geschlossenen Standorten getestet: bei der Firma „Intelligent Sensing Solutions“ in Bissen und am multimodalen CFL-Terminal in Bettemburg-Düdelingen. Dort wird auch der erste Leertest des selbstfahrenden Busses stattfinden. Im November hatte das Unternehmen HMI übrigens angekündigt, dass es seinen europäischen Hauptsitz in Luxemburg eröffnen werde.

Die Ohmio-Pendelbusse verkeh-

ren u.a. bereits in der südkoreanischen Stadt Sejong, wo sich eine luxemburgische Delegation das Projekt im Rahmen einer Wirtschaftsmission im November angeschaut hatte. In Australien fahren die Busse bereits innerhalb des Flughafenareals von Christchurch sowie auf dem Campus der Universität La Trobe in Melbourne. Das Projekt auf Belval ist für HMI Technologies eine Premiere in Europa. Die Busse auf Belval werden aber nicht die ersten ihrer Art in Luxemburg sein: Seit 2019 zirkuliert bereits das „Uelzecht Mobil“ in der Alzettestraße. Auch andere europäische Länder wie Finnland und Großbritannien seien an diesen Shuttles interessiert, schreibt François Bausch in seiner Antwort. Das Unternehmen werde seine neue europäische Basis auf dem Automobility Campus in Bissen nutzen, um neue Geschäftsmöglichkeiten zu entwickeln.

Claude Molinaro



## Mobilität der Zukunft - Autonome Fahrzeuge?



## Kommentar

Ab September wird nun also auch bei den CFL eine Testphase mit selbstfahrenden Pendelbussen auf Belval gestartet. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass die CFL aber nicht Vorreiter auf dem Gebiet der autonomen Fahrzeuge ist.

TextfeldBereits im September 2017 wurde von den damaligen zuständigen Verkehrsministern aus Luxemburg, Deutschland und Frankreich ein grenzüberschreitendes Mobilitätsprojekt vorgestellt. Das Projekt mit dem Namen „5GCroCo“ hat als Ziel ein kontinuierliches Fahrerlebnis zwischen den nationalen 5G-Netzen zu ermöglichen, wenn vernetzte und autonome Fahrzeuge von einem Land in ein anderes fahren. Zu diesem Zweck werden regelmäßig Testfahrten mit selbstfahrenden Autos auf der Strecke zwischen Schengen, Saarbrücken und Metz durchgeführt. Aus Sicherheitsgründen sitzt aber bis auf Weiteres immer noch Fahrer am Steuer der Fahrzeuge.

Im Rahmen des europäischen Projektes „H2020 AVENUE - Autonomous Vehicles to Evolve to a New Urban Experience“ wurden ab September 2018 zwei selbstfahrende Shuttle-Busse auf Strecke zwischen dem Aufzug in Pfaffenthal und der Standseilbahn auf den Kirchberg sowie ein Shuttle-Bus zwischen dem Gewerbegebiet und dem Bahnhof Contern getestet. Dabei war der Erfolg der Teststrecke in Luxemburg nicht besonders groß weil die City Busse erstens nur dienstags und donnerstags von 12 bis 16 Uhr und von 16:45 bis 20 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen von 10 bis 21 Uhr fahren und zweitens auch nicht sonderlich zuverlässig waren. Bei allen Fahrten war immer eine Begleitperson anwesend, die für die Sicherheit der Fahrgäste zuständig waren. Die maximale zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 25 km/h, geleitet wurden die Busse, per GPS, Laserscanning und Odometrie. Wegen der geringen Höchstgeschwindigkeit wurde damals auf den geplanten Einsatz eines Busses zwischen dem „Low cost“-Parking und dem Flugterminal verzichtet, da diese auf der normalen Straße hätten fahren müssen.

In Esch fährt seit Herbst 2021 in der „Alzettestraße“ ein autonomer Pendelbus. Der Bus fährt dabei mit maximal 5,4 km/h zwischen dem Brill- und dem Rathausplatz. Bei einem Hindernis bremst er automatisch ab. Wegen fehlender Straßenverkehrsordnung muss aber auch in Esch eine Begleitperson an Bord präsent sein, um im Notfall einzugreifen.

Analysiert man die bisher in Luxemburg durchgeführten Versuche mit autonomen Fahrzeugen so bleibt festzustellen dass es noch eine Weile dauern wird bis sich das autonome Fahren durchsetzen kann. Die bisherigen in Luxemburg durchgeführten Fahrten fanden immer auf kurzen Strecken und mit niedriger Geschwindigkeit statt. Mit Sicherheit kann man aber jetzt schon sagen dass die Anschaffungskosten für diese autonome Fahrzeuge höher sein werden allein schon durch die Tatsache dass weitere zusätzliche Elektroniksysteme eingebaut werden müssen.

Nebst dem Straßenverkehr verstärkt sich aber auch bei der Bahn der Trend im-

mer mehr auf autonomes Fahren zu setzen. So sind die neue Coradia Züge bereits mit einem „Automatic Train Operation“ (ATO) System ausgestattet, welches eine automatisierte Anpassung der Geschwindigkeit erlaubt. Dies ist die erste Stufe hin zum autonomen Fahren.

Als Gewerkschaft begrüßen wir natürlich jegliche sinnvolle Unterstützung der Fahrzeugführer durch Assistenzsysteme, sei es im Busbetrieb als auch bei der Bahn, solange die Unterstützung zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit dienen.

Einem 100 % autonomen Fahren stehen wir aber aktuell eher skeptisch gegenüber, zu viele offene Fragen bleiben noch zu klären. Die wichtigste aller Fragen ist aber, was mit den bestehenden Angestellten passieren würde - welche Aufgaben würden diese in Zukunft zugeteilt?

Wir müssen dieses Thema also weiterhin mit großer Wachsamkeit verfolgen, um rechtzeitig handeln zu können.

### Die verschiedenen Stufen des automatisierten Fahrens

Die SAE J3016 Norm (Society of Automotive Engineers) klassifiziert das automatisierte Fahren in sechs Stufen.

Stufe 0: Das Fahrzeug besitzt keine Fahrautomatisierung → eigenständiges Fahren

Stufe 1: Das Fahrzeug ist mit verschiedenen Assistenzsystemen (wie z.B. adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung, Parkassistent, Spurhalteassistent, usw.) → immer noch eigenständiges Fahren

Stufe 2: Das Fahrzeug ist mit verschiedenen Assistenzsystemen, z.B. Überholassistent oder automatische Parken. Damit kann das Fahrzeug manche Aufgaben zeitweilig selbst ausführen, ohne dass der Fahrer/-in eingreifen muss. → immer noch eigenständiges Fahren

Stufe 3: Die im Fahrzeug eingebauten Systeme übernehmen Fahraufgaben für definierte Anwendungen, z.B. beim Fahren auf Autobahnen, selbstständig Fahrlösungen wie Bremsen, Lenken, Spurwechsel oder Überholen. → Der Fahrer/-in darf sich vorübergehend von Fahraufgabe und Verkehr abwenden, muss aber bei Anforderung aber das Fahrzeug kurzfristig wieder übernehmen

Stufe 4: Die im Fahrzeug eingebauten Systeme ermöglichen die selbsttätige Durchführung aller Fahraufgaben. → Der Fahrer/-in wird zum Passagier, es besteht aber noch die Möglichkeit, das Steuer zu übernehmen

Stufe 5: Die im Fahrzeug eingebauten Systeme ermöglichen die selbsttätige Durchführung aller Fahraufgaben. → Der Fahrer/-in ist nur noch Passagier

Josy Bourgraff  
Generalsekretär

Einladung

# An alle Mitglieder der Sektion AVL des OGBL/Landesverbandes.

Am Freitag, dem 24. März 2023 um 19:30  
findet die Generalversammlung  
im Museum des Tramways in Hollerich,  
63 rue de Boullion statt.

Wir würden uns freuen, zahlreiche Mitglieder an diesem  
Abend begrüßen zu dürfen.

*Ihre Personalvertreter*



FNCTTFEL  
Landesverband

## Agenda

Datum	Uhrzeit	Veranstaltung	Ort
28/02/2023	08h30	Seminar	Casino syndical
11/03/2023	17h00	AG Vereenegung Péiteng	Kénzeg Brasserie „Op Der Gare“
17/03/2023	18h00	AG Vereenegung Esch-Uelzecht	Schëffleng Café „beim Stadhaus“
18/03/2023	18h00	AG Vereenegung Ettelbréck	Ierpeldeng-Sauer Hotel-Restaurant „Dahm“
18/03/2023	16h00	AG Vereenegung Klengbetten/Mamer	Klengbetten Restaurant „Bräiläffel“
19/03/2023	16h00	AG Vereenegung Syrdall	Wecker Gare Restaurant „Al Treno“
24/03/2023	19h30	AG Sektion AVL	Lëtzebuerg Museum des Tramways
30/03/2023	17h00	Verbandsrat	Casino syndical
02/04/2023	17h00	AG Vereenegung CKW	Eeselbuer - Café -Restaurant „A Péitesch“
14/04/2023	16h00	AG Vereenegung Miersch	Lëntgen Restaurant „op der Gare“

## NOTE

## A tous les Services

Objet: Règlement des émoluments au personnel  
Le personnel est informé, que pour les exercices 2022/2023, 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 :

Vendredi	le 24 février 2023
Mercredi	le 29 mars 2023
Mercredi	le 26 avril 2023
Vendredi	le 26 mai 2023
Mercredi	le 28 juin 2023
Jeudi	le 27 juillet 2023
Mardi	le 29 août 2023
Mercredi	le 27 septembre 2023
Vendredi	le 27 octobre 2023
Mardi	le 28 novembre 2023
Mercredi	le 27 décembre 2023

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

La présente est à porter à la connaissance du personnel par la voie la plus appropriée.

Le Chef du Service FI

G. SCHWINNINGER

## Aktueller Punktwert seit dem 1. Februar 2023

Index: **898,93****8,1%** der Gehaltspunkte

Punktwerte	Kaderpersonal: <b>21,7301 €</b>	Familienzulage	Minimum
			25 Gehaltspunkte: <b>543,25 €</b>
Nicht pensionsberechtigte: <b>20,5764 €</b>		Familienzulage	Maximum
			29 Gehaltspunkte: <b>630,17 €</b>

## In Memoriam

Marie-Luise KÖHNEN	1941 - 2023	Vereenegung lechternach
Carlo Marco BILLO	1953 - 2023	Vereenegung Esch/Uelzecht
Jules WATHEN	1944 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg

OGB L

FNCTTFEL  
Landesverband

## Öffnungszeiten

Montag bis

Freitag:

8.00 – 12.00 Uhr

13.00 – 16.00 Uhr

## Le Signal 2022

N°	clôture de rédaction	parution
3	lundi, 13 mars 2023	mercredi, 22 mars 2023
4	lundi, 10 avril 2023	mercredi, 19 avril 2023
5	lundi, 8 mai 2023	mercredi, 17 mai 2023
6	lundi, 12 juin 2023	mercredi, 21 juin 2023
7	lundi, 3 juillet 2023	mercredi, 12 juillet 2023
8	lundi, 8 août 2023	mercredi, 16 août 2023
9	lundi, 4 septembre 2023	mercredi, 13 septembre 2023
10	lundi, 9 octobre 2023	mercredi, 18 octobre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023

## Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:  
FNCTTFEL-LandesverbandVerantwortlich für den Layout:  
Josy Bourgraff,  
Georges Melchers,  
63, rue de Bonnevoie  
L-1260 Luxembourg  
Tél.: 48 70 44-1  
Fax: 48 85 25  
www.landesverband.lu  
secretariat@landesverband.luRedaktion und Koordination:  
FNCTTFEL-LandesverbandE-mail: lesignal@landesverband.lu  
Für eingesandte Manuskripte  
wird keine Haftung übernommen.  
Die gezeichneten Artikel stellen  
nicht unbedingt die Meinung derRedaktion und des Landesverbandes  
dar. Kürzungen der Beiträge behält sich  
die Redaktion vor.Abonnement:  
Für alle Mitglieder ist das Abonnement  
im Mitgliederbeitrag enthalten.  
Nichtmitglieder können „Le Signal“  
über die Redaktion bestellen.

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:  
Espace-Médias S.A.

Made in Luxembourg

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



**MEC**  
Réiserbann

MINIATUR EISEBUNN'S CLUB  
RÉISERBANN A.S.B.L

# BOURSE

26ième Bourse de modélisme ferroviaire  
26. Modelleisenbahn - Tauschbörse

**5 mars 2023**

**10h00 - 17h00**

Salle des Fêtes / Festsaal  
François Blouet - 40 Grand'rue

# ROESER

Grand-Duché de Luxembourg

Organisateur: MINIATUR EISEBUNN'S CLUB RÉISERBANN  
B.P. 26  
L-3201 Bettembourg

Entrée / Eintritt : 4 €  
Entrée libre pour membres et enfants de moins de 12 ans  
Eintritt frei für Mitglieder und Kinder unter 12 Jahren

# Bis zu vier Indextranchen in zwei Jahren

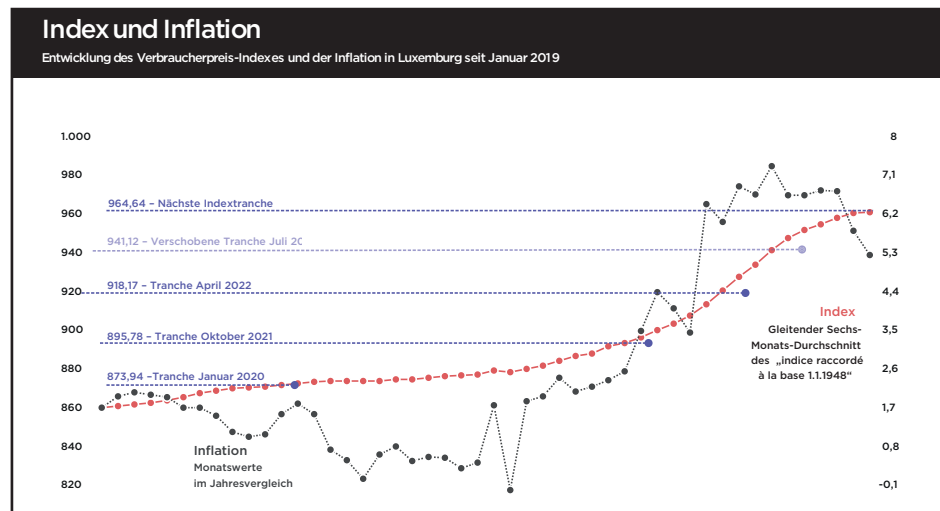
Ende der Hilfen Statec rechnet für 2024 mit sprunghaftem Anstieg der Inflation

**Statec geht in seinem neuesten Inflationsbericht von einem sprunghaften Anstieg der Inflation Anfang 2024 aus. Das könnte in dem Jahr bis zu zwei weitere Indexierungen auslösen.**

Das Luxemburger Statistikinstitut hat am Mittwoch seine neusten Inflationsprognosen veröffentlicht. Die zweite für 2023 vorhergesagte Indextranche soll laut den neuesten Berechnungen im Laufe des vierten Quartals fallen. Diese Tranche folgt auf jene, die im Februar fallen wird, und jene, die vergangenes Jahr auf April 2023 verschoben wurde. Etwas überraschend kommt allerdings die Ankündigung einer weiteren Indextranche im zweiten Quartal 2024.

Laut Statec wird die Inflation 2023 3,4 Prozent erreichen. Im Januar 2023 sei sie das erste Mal seit über einem Jahr wieder unter die Fünf-Prozent-Marke gefallen. Diese Talfahrt sollte sich laut Statec das ganze Jahr über weiter durchziehen. 2024 werde sie dann aber wieder sprunghaft auf 4,8 Prozent steigen und liege damit wieder so hoch wie 2022. Dieser mögliche Anstieg sei hauptsächlich auf das Auslaufen der Tripartite-Maßnahmen bezüglich der Gas- und Strompreise zurückzuführen, sollten keine neuen Maßnahmen getroffen werden.

Für 2024 prognostiziert Statec einen Anstieg der Gas- und Strompreise um 37 beziehungsweise 78 Prozent. Diese Prognose ergebe sich direkt aus der Preisentwicklung auf den Derivatmärkten und der Art und Weise, wie die Luxemburger Energieversorger ihre Energie beschaffen. So sei ein Großteil des Stroms,



der 2024 geliefert wird, bereits 2021 und 2022 zu den damaligen Marktpreisen eingekauft worden. Das ermögliche eine gute Einsicht in die Strompreise, die 2024 in Rechnung gestellt werden.

Gas werde hingegen nur einige Monate vor seiner Lieferung eingekauft. Die Statec-Prognosen stützen sich auf die Markterwartungen für das Jahr 2024. Die Preiserwartungen seien allerdings aufgrund der derzeitige geopolitisch instabilen Lage sehr volatil und mit Vorsicht zu genießen.

## Drei mögliche Szenarien

Statec hat bei der Erstellung seiner Index-Prognosen das Hauptaugenmerk auf die Entwicklung der Öl- und Energiepreise gelegt. Andere Faktoren, wie etwa Verschärfungen oder Lockerungen der Zero-Covid-Strategie in China sowie Veränderungen am Luxemburger Arbeitsmarkt, wurden dabei nicht berücksichtigt.

Die bereits genannten Indexierungsprognosen basieren auf dem mittleren Szenario von Statec. In ihrem hohen Szenario gehen die Statistiker von einem Anstieg der Gas-, Strom- und Ölpreise um jeweils

87, 91 und 15 Prozent aus. Demnach würde die angekündigte Indextranche nicht erst im vierten, sondern bereits im dritten Quartal 2023 fallen. Darauf würden 2024 zwei weitere Tranchen folgen: eine im ersten und die andere im zweiten Quartal.

Im niedrigen Szenario rechnet Statec mit einer Preissteigerung des Stroms um 71 Prozent und des Erdgases um 15 Prozent. Bei den Ölpreisen wird von einem Preisrückgang von 25 Prozent ausgegangen. Demnach würde nach den Indextranchen vom Februar und April 2023 keine weitere mehr fallen. 2024 würde dann eine im ersten und einer weitere im dritten Quartal fällig werden.

„Die Gesamtkosten für eine Indextranche belaufen sich auf etwa 965 Millionen Euro, dies auf Basis der geschätzten Lohnsumme („masse salariale“) für 2022“, teilt Statec auf Tageblatt-Nachfrage hin mit. Davon würden etwa 200 Millionen Euro vom Staat und den Gemeinden, 175 Millionen Euro vom Finanzsektor und der restliche Betrag von 590 Millionen Euro von anderen Branchen wie etwa der Industrie, dem Baugewerbe, dem Handel sowie unter-

nehmens- und personenbezogenen Dienstleistungen bezahlt werden. Dieser Betrag würde sich dann bei jeder Indextranche um weitere 2,5 Prozent erhöhen (zuzüglich der nicht indexgebundenen Lohnerhöhungen).

## Auswirkungen der Maßnahmen

Die Inflation konnte 2022 mithilfe der Tripartite-Maßnahmen eingedämmt werden. Ohne diese Finanzhilfen wären die Gaspreise in dem Jahr um sage und schreibe 92 Prozent und 2023 um 33 Prozent gestiegen, schreibt Statec. Die Verteuerung des Gases hätte wiederum Auswirkungen auf den Strompreis gehabt, der laut Statec bis 2023 um 69 Prozent gestiegen wäre. Demnach wäre die Inflation 2022 auf sieben Prozent und im darauffolgenden Jahr auf 7,5 Prozent angestiegen. So wären im Zeitraum zwischen März 2022 und dem vierten Quartal 2023 sechs Indextranchen fällig geworden – anstelle von vier. Doch seit der letzten Inflationsprognose hat sich die Weltwirtschaftslage jedoch deutlich verändert, behauptet Statec. Am bedeutsamsten für die Inflation sei das Ende der chine-

sischen Zero-Covid-Politik. Langfristig führe das zu einer Verflüssigung der Lieferketten, wodurch die weltweite Inflation wieder sinken werde. Kurzfristig könnte die Erholung der chinesischen Wirtschaftstätigkeit die Rohstoffpreise – insbesondere die Ölpreise – allerdings unter Druck setzen und den Rückgang der Inflation ausbremsen, schreibt Statec.

## Neue Tripartite wird einberufen

Premierminister Xavier Bettel (DP) werde, wie im „Solidaritätspak 2.0“ vereinbart, in den kommenden Wochen eine weitere Sitzung des Koordinierungsausschusses der Tripartite einberufen, geht aus einer Pressemitteilung des Staatsministeriums vom Mittwoch hervor. Tageblatt-Informationen zufolge soll die Tripartite in der zweiten Märzhälfte stattfinden. Dort sollen zwei Punkte besprochen werden, heißt es in der Mitteilung. Einerseits sieht das Tripartite-Abkommen vor, dass die Regierung, für den Fall, wo Statec feststellt, dass die Beendigung der Hilfsmaßnahmen zu einem Inflationschock führen kann, eine weitere Sitzung einberuft. Dort solle dann eine mögliche Staffelung des Auslaufens der Maßnahmen geprüft und gegebenenfalls organisiert werden.

Die Regierung wolle die geplante Zusammenkunft mit den Sozialpartnern zudem dazu nutzen, um die Modalitäten der vorhergesagten Indextranchen zu besprechen. Ohne die finanziellen Unterstützungen wären die Gaspreise 2023 in Luxemburg um 92 Prozent gestiegen, schreibt Statec  
Raffael Wilmes



# Neujahrsempfang bei den CFL

Gemäß Tradition luden am 16. Januar 2023 der Präsident des CFL-Verwaltungsrates, Jeannot Waringo, sowie der Generaldirektor der CFL, Marc Wengler, eine Delegation des Landesverbandes zum Neujahrsempfang ein.

Die Delegation des Landesverbandes setzte sich zusammen aus Georges Merenz, Gaby Birtz, Claude Wanderscheid, Patrick Vansteenkiste, Nico Wennmacher sowie Josy Bourgraff. Präsident Georges Merenz erörterte kurz einige Probleme, mit welchen die Eisenbahn momentan tagtäglich zu kämpfen hat.

Zur Sprache kamen dabei u.a. folgende Themen:

1) **Voranschreiten der Arbeiten im Tunnel Schieburg nach dem Erdbeben vom 27. August letzten Jahres**

Generaldirektor Marc Wengler erläuterte, dass man seitens der CFL alles Mögliche dafür tue, dass der geplante Termin für Mitte April 2023 eingehalten wird.

2) **Probleme mit dem neuen Stellwerk in Ettelbrück**

Generaldirektor Marc Wengler erklärte, dass es Probleme mit den Achszählern gibt und dies insbesondere, wenn die Triebwagen einer bestimmten Baureihe auf der Strecke unterwegs sind. Der Generaldirektor betont aber, dass man sowohl in der Abteilung TM (Trains et Matériel) als auch in der Abteilung II (Ingénierie Infrastructure) mit Hochdruck daran arbeitet, dem Problem auf den Grund zu gehen, um eine dauerhafte Lösung zu finden.

3) **Die neuen öffentlichen Dienstleistungsverträge für die Erbringung von öffentlichen Verkehrsdiensten mit der Eisenbahn sowie mit dem Bus**

Unserer Delegation wurde mitgeteilt, dass es der Wille des Transportministeriums ist, dass die Verträge noch in dieser Amtsperiode im Parlament zur Abstimmung kommen sollen. Die Dauer der Verträge beträgt 15 Jahre für die Verkehrsdienste mit der Eisenbahn beziehungsweise 10 Jah-



Foto: Patrick Flammang (Service COM)

re für die Busverkehrsdienste. Betreffend den Vertrag für die Eisenbahn wurden die Qualitätskriterien so definiert, dass die sich diese an die jetzt schon bei den CFL benutzten Qualitätsindikatoren anlehnen.

4) **Die Auslieferung des neuen Rollmaterials sowie die geplante Werkstätte für den Unterhalt dieser Züge**

Aktuell finden Probefahrten mit dem ersten Doppelstocktriebzug der Baureihe 2400 statt. Coronabedient ist die Auslieferung der Doppelstocktriebzüge jedoch in Verzug geraten. Hinsichtlich der geplanten Werkstätte in Rodingen stehen die CFL kurz davor, den Kauf der letzten noch benötigten Grundstücke abzuschließen. Somit könnte dann in Kürze mit dem Bau begonnen werden. Die Arbeiten an der neuen Halle 4 in Luxemburg schreiten aber gut voran.

5) **Die Zukunft der Elektrotriebwagen der Baureihe 2000**

Hier wurde uns mitgeteilt, dass diese in absehbarer Zeit, nach Lieferung der CFL-Triebwagen 2400 / 2450, verkauft werden sollen. Es liegen auch schon Angebote für den Kauf vor.

6) **Inbetriebnahme von zwei autonomen Kleinbussen**

Ab September 2023 sollen

zwei autonome Minibusse in Belval fahren. Betreiber wird die CFL sein. Die ersten Fahrten werden die beiden Gefährte im März dieses Jahres auf dem Gelände der Firma IEE Sensing in Bissen und auf dem multimodalen Terminal in Düdelingen/Bettemburg durchführen.

7) **Die Integration des Landesverbandes in den OGBL**

Georges Merenz informierte die Herren Jeannot Waringo und Marc Wengler, dass die definitive Integration des Landesverbandes in den OGBL in naher Zukunft abgeschlossen sein sollte. Er versicherte jedoch, dass ungeachtet dieser Integration, weiterhin nur statutische Eisenbahner als Delegierte in den CFL-Verwaltungsrat berufen werden.

Der Vorsitzende des CFL-Verwaltungsrates, Jeannot Waringo, betonte die Bedeutung einer guten und konstruktiven Gewerkschaftsarbeit. Kritik müsse sachlich und konstruktiv sein und dürfe nicht beleidigend sein.

Der Präsident des CFL-Verwaltungsrates, Jeannot Waringo, sowie der Generaldirektor der CFL sprachen ihrerseits noch folgende Punkte an:

1) **Einstieg der CFL in der Luxport-Gruppe**

Die CFL verspricht sich vom

Einstieg bei Luxport neue Synergien zwischen ihren derzeit bereits angebotenen Dienstleistungen im Bereich der Eisenbahn- und Logistikaktivitäten sowie der Binnenschifffahrt. Die CFL wird 64,5 % der Anteile der Gesellschaft Manuport übernehmen, welche ihrerseits zu 50 % an Luxport beteiligt ist.

2) **Einführung Mitarbeitergespräche**

Der Präsident des Verwaltungsrates sprach sein Bedauern darüber aus, dass bedingt durch das neue Gehälterabkommen beim Staat, das Bewertungssystem abgeschafft wird. Ein beidseitiger Austausch zwischen Chef und Mitarbeiter sei aber wichtig und infolgedessen sollen daher bei der CFL zukünftig verstärkt Mitarbeitergespräche geführt werden.

3) **Interne CFL-Meinungsumfrage 2022**

Der Direktor der CFL zeigte sich erfreut über die Steigerung der Anzahl der Mitarbeiter, die sich an der Umfrage beteiligt haben. Es hat sich gezeigt, dass sich die CFL in fast allen Punkten verbessert hat. In Kürze werden die Ergebnisse den Mitarbeitern der einzelnen Abteilungen vorgestellt.

Text: Josy Bourgraff

## Lettre au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Monsieur François Bausch



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics  
M. François Bausch, Ministre  
4, Place de l'Europe  
L-1499 Luxembourg

### Recommandé A/R

Esch-sur-Alzette, le 3 février 2023

Monsieur le Ministre,

Les annonces relatives à la mise en place d'un tram rapide entre Luxembourg et Esch/Belval, les réductions prévues au niveau de certaines lignes du RGTR, mais aussi les menaces qui planent sur le financement du syndicat intercommunal TICE soulèvent à nos yeux un certain nombre de questions par rapport à l'organisation future des transports publics dans la capitale et dans le Sud du pays.

L'OGBL/Landesverband estime qu'il y a lieu d'opérer une stratégie multimodale intégrée « Bus-Tram-Bunn ». Celle-ci ne doit en aucun cas mené à une réduction de l'offre, mais plutôt vers une extension et densification des réseaux, amenant plus de personnes à utiliser les transports en commun plutôt que leur voiture individuelle.

Pour cette raison, l'ensemble des structures de l'OGBL et du FNCTTFEL-Landesverband, qui regroupent les différents personnels sous différents statuts concernés par cette approche multimodale ont pris l'initiative commune de solliciter une entrevue avec vous pour s'échanger sur les priorités à mettre en œuvre, sur les problèmes à résoudre et sur les évolutions à éviter dans le cadre d'une telle stratégie multimodale.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous proposer plusieurs alternatives de date pour une entrevue à ce sujet.

En attendant votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur Bausch, l'expression de notre parfaite considération.

Georges Merenz  
Président  
FNCTTFEL-  
Landesverband

Frédéric Krier  
Membre du Bureau exécutif  
OGBL

Christian Sikorski  
Secrétaire central  
Syndicat Service  
public  
OGBL/Landesverband

Sveinn Graas  
Secrétaire central  
Syndicat Transport  
sur route et  
navigation/ACAL

# CFL erwirbt Anteile an Luxport, Betreiber des Hafens in Mertert

Der staatliche Eisenbahnbetreiber CFL steigt in das Kapital der Luxport-Gruppe, unter anderem Betreiber des Hafens in Mertert, ein. Die CFL will mit dem Schritt ihr Frachtgeschäft stärken und diversifizieren.

Zu Beginn dieses Jahres hat der Luxemburger Eisenbahnbetreiber CFL Anteile an der Luxport-Gruppe erworben. Das teilte die CFL in einer Pressemeldung mit. Mit dem Erwerb möchte die CFL-Gruppe ihre Aktivitäten im Güterverkehrsbereich stärken und mit zusätzlicher Infrastruktur und Aktivitäten wie Binnenschifffahrt oder Schüttgutlogistik diversifizieren.

Die Luxport Group, mit ihren Tochterunternehmen Luxport S.A., Lorang S.A., Lorang GmbH, ThesiLux S.A., MMS S.A.S. und TCT GmbH sowie dem Container-Liniendienst MCL, ist an ihrem Stammsitz im Luxemburger Hafen in Mertert sowie an den Standorten Trier (Deutschland) und Metz (Frankreich) vertreten. Am Stammsitz in Mertert bietet sie seit mehr als 50 Jahren trimodale Logistiklösungen an, darüber hinaus auch Lagerhaltung (in Waren-



Jan Löwenguth von der Luxport-Gruppe mit CFL-Generaldirektor Marc Wengler Foto: CFL

schlaghallen, im Freilager und in Containern) sowie Schweißarbeiten und Korrosionsschutz.

Der Eisenbahnbetreiber CFL, der letztes Jahr seinen 75. Geburtstag gefeiert hat, hatte sich vor einer Reihe Jahren die Liberalisierung des europäischen Marktes zunutze gemacht und sich in Nischen-Geschäftsfeldern (im Cargo-Bereich) etabliert. Als eine Art zweites Standbein neben dem Personentransport. Heute steht dieser Bereich, zu dem vor allem die Aktivitäten in Bettemburg

zählen, für rund 1.200 Jobs. Der Umsatz der Sparte, zu der die Unternehmen CFL Cargo, CFL Multimodal wie auch Lorry Rail zählen, konnte im Jahr 2021 von 234 auf 259 Millionen Euro gesteigert werden. Zum konsolidierten Nettogewinn der CFL-Gruppe hat die Fracht 2021 sechs Millionen Euro beitragen können, deutlich mehr als die 0,8 Millionen Euro vom Vorjahr.

## Schiene, Straße und Binnenschifffahrt

Die strukturelle Zusammenarbeit, die mit dem Kauf der Anteile zustande kommt, soll die Synergien zwischen den Frachtdienstleistungsangeboten der beiden Gruppen fördern, schreibt die CFL weiter. Vor allem wolle man durch die Stärkung des trimodalen Angebots (Schiene/Straße/Binnenschiff) von und zu den großen europäischen Seehäfen sowie durch die gemeinsame Entwicklung eines intermodalen Dienstleistungsangebots für Verlagerer eine bessere Nutzung der Komplementarität der Standorte Mertert und Bettemburg-Düdelingen erreichen. Es geht demnach um eine engere Zusammenarbeit zwischen den Straßentransporttätigkeiten von Lorang S.A., einer Tochtergesell-

schaft von Luxport, und den intermodalen Schienenaktivitäten von CFL intermodal S.A., einer Tochtergesellschaft der CFL.

„Wir verfolgen weiterhin unser Ziel, Luxemburg als multimodalen Hub Europas zu entwickeln“, so Marc Wengler, Generaldirektor der CFL-Gruppe. „Eine strukturelle Zusammenarbeit zwischen der CFL-Gruppe und der Luxport-Gruppe wird es uns sicherlich ermöglichen, die strategischen Überlegungen und Investitionen für die Entwicklung der multimodalen Aktivitäten in Luxemburg in Zukunft besser auszurichten und so die Wettbewerbsposition des multimodalen Hubs Luxemburg in Europa zu stärken.“

Die Nachricht, dass die CFL nun Anteile bei der Gesellschaft Luxport übernimmt, kommt gerade mal einen Monat nach der Ankündigung des Transport- und Logistikdienstleisters Lorang (eines Unternehmens der Luxport Group), die Straßentransportaktivitäten von CFL Logistics, einem Unternehmen der CFL-Gruppe, zu übernehmen. Ob beide Transaktionen etwas miteinander zu tun haben, hat die CFL in ihrer aktuellen Pressemeldung nicht mitgeteilt. Auch hat sie weder Angaben zur Höhe der Beteiligung noch zum Kaufpreis gemacht.

Insgesamt gewinnt der Luxemburger Staat jedenfalls stetig an Gewicht in der Privatwirtschaft. Während in der Vergangenheit traditionell große Konzerne, namentlich die Arbed, hierzulande die größten Arbeitgeber waren, so ist das bereits seit einigen Jahren nicht mehr der Fall. 2016 hatte die Luxemburger Post im Ranking der größten Arbeitgeber des Landes die Spitzenposition von dem Stahlhersteller übernommen. Anfang 2022 war dann der Eisenbahnbetreiber CFL an die Spitze des Rankings gerollt.

Christian Müller



Foto: Claude Lenert

# Arbeitszeitverkürzung statt individueller Flexibilisierung

Erfreulich ist die Tatsache, dass auf politischer Ebene, eine Diskussion über Arbeitszeitverkürzung ausgelöst wurde. Bekanntlich hat die Regierung eine Studie über eine mögliche Arbeitszeitverkürzung in Auftrag gegeben. Ohne das Resultat dieser Studie abzuwarten, hat Staatsminister Bettel, gelegentlich eines Neujahrsinterviews, eine Arbeitszeitverkürzung kategorisch abgelehnt. Diese Ablehnung wurde auch beim Neujahrsempfang der Liberalen mit Applaus bestätigt.

Diese ablehnende Haltung der DP bezüglich einer Arbeitszeitverkürzung, ist an sich nicht verwunderlich, da sie der Haltung vom Patronat entspricht. Anstatt einer Arbeitszeitverkürzung hat Bettel den Arbeitnehmer geraten, individuell mit den jeweiligen Arbeitgebern über die Gestaltung der Arbeitszeit zu verhandeln. Dies entspricht alten liberalistischen Vorstellungen, wonach gesetzliche und kollektivvertragliche Regelungen der Arbeitszeit die individuelle Gestaltungsfreiheit einengen. Dabei sollte man bedenken, dass erst durch die gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer und deren Wirken annehmbare Arbeits- und Lohnbedingungen entstanden sind. Auch heute noch herrscht auf dem Arbeitsmarkt ein Machtgleichgewicht zwischen den abhängig Beschäftigten und den Unternehmern, die infolge einer Kosten-Nutzenrechnung rekrutieren und dementsprechend auch Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen regeln möchten. Manche

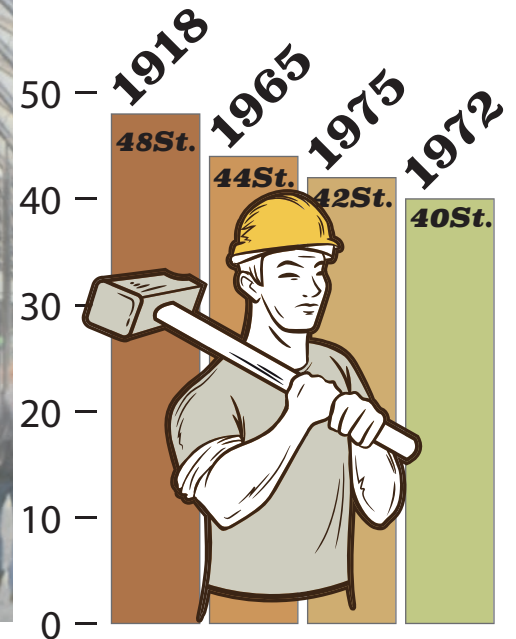
Unternehmer möchten natürlich die Flexibilität in ihrem Sinne nutzen, um die Arbeitszeit der Beschäftigten entsprechend dem jeweiligen Arbeitsvolumen in den Betrieben zu gestalten. Damit würden sie auch das Bezahlen von Überstunden umgehen. Der Vorschlag von Bettel zielt neben andern Erwägungen auch darauf ab, die Gewerkschaften zu schwächen und gesetzliche und kollektivvertragliche Regelungen durch individuelle Übereinkommen zu ersetzen. Dies entspricht der liberalen Ausrichtung der Europäischen Union, nach freier und uneingeschränkter Konkurrenz in der Wirtschaft und auf dem Arbeitsmarkt, wie sie in den Verträgen präkonisiert wird.

## Geregelte Arbeitszeitflexibilität gibt es schon

Bei der Diskussion um flexible Arbeitszeitgestaltung darf nicht übersehen werden, dass es heute schon solche Möglichkeiten gibt. Dies betrifft die gesetzliche respektive kollektivvertraglich geregelte gleitende Arbeitszeit, sowohl im privaten als auch im öffentlichen Sektor. Eine weitere Form flexibler Arbeitszeitgestaltung betrifft die Teilzeitarbeit. Als vor Jahrzehnten erstmals in vielen Bereichen die Möglichkeit zur Halbtagsbeschäftigung eingeführt wurde, wurde dies als Fortschritt dargestellt, da es vielen Frauen die Möglichkeit gab, Hausarbeit und berufliche Tätigkeit miteinander zu verbinden. Auch damals gab es bereits warnende Stimmen, die zu Recht befürchteten, dass sich hierdurch das klas-



Nico Wennmacher



sische Rollenverhältnis in unserer Gesellschaft nicht ändern würde. Der Mann galt weiterhin als Ernährer der Familie und die Frau sollte sich weiterhin um die Hausarbeit kümmern und ein Zubrot verdienen. Hinzu kommt, dass Teilzeitarbeit weniger Lohn und im Alter eine geringere Pension bedeutet. Auch heute sind es noch vorwiegend Frauen, die teilzeitbeschäftigt sind. Entweder, weil sie keine andere Beschäftigung finden oder weil sie dies für sie die einzige Möglichkeit darstellt, Hausarbeit und Berufstätigkeit miteinander zu verbinden. Dabei wäre eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung die Alternative, die es Männer und Frauen ermöglichen würde, Hausarbeit und Berufstätigkeit miteinander in Einklang zu bringen. Vom Gleichstellungsministerium werden zurzeit Initiativen ergriffen, um Frauen, angesichts der bevorstehenden Wah-

len, dazu zu bewegen, politisch aktiv zu werden. In dieser Hinsicht wundert es schon, dass von dieser Seite aus keine Initiativen in Richtung Arbeitszeitverkürzung ergriffen werden.

## Verbesserung der Lebensbedingungen durch Arbeitszeitverkürzung

Der Kampf um Arbeitszeitverkürzung ist eng verbunden mit der Geschichte der organisierten Arbeiterbewegung. Vor etwas mehr als 100 Jahren ging es darum, den 8-Studentag und die 48-Stundenwoche gesetzlich einzuführen. In weiteren Etappen wurde die 44-Stundenwoche, die 42-Stundenwoche, und schließlich 1975, die 40-Stundenwoche bei uns gesetzlich verallgemeinert. Seither gab es keine Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit. Zwar wurden allgemein und

spezifisch in verschiedenen Sektoren zusätzliche Urlaubs- respektive Feiertage eingeführt. Dies ist allerdings kein Ersatz für die notwendige Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit. Die enormen Produktivitätsgewinne seit Einführung der 40-Stundenwoche wurden weder durch Lohnerhöhungen noch durch Arbeitszeitverkürzung in einem gerechten Ausmaß ausgeglichen. Deshalb ist eine Verkürzung der Arbeitszeit, bei vollem Lohnausgleich, dringend geboten. Eine Arbeitszeitverkürzung wird dazu beitragen, die Arbeitsverhältnisse zu humanisieren. Sie wird allen arbeitenden Menschen es ermöglichen, besser als bisher, sich am sozialen, kulturellen und politischen Leben zu beteiligen und Arbeit und Beruf und Familie besser zu vereinbaren.

Nico Wennmacher  
Präsident honoraire  
FNCTTFEL-Landesverband

## Tunnel Schüttburg: Die Arbeiten gehen planmäßig voran

Die CFL informieren, dass die Instandsetzungsarbeiten im Schüttburg-Tunnel planmäßig voranschreiten, sodass der Tunnel nach den Osterferien 2023 wieder eröffnet werden kann.

### Die Einrichtung der Baustelle und die durchgeführten Vorbereitungsarbeiten

Das auf der Pressekonferenz im November 2022 vorgestellte Konzept für die Wiedereröffnung bleibt also weiterhin gültig. Demnach wurden die Vorbereitungsarbeiten wie geplant durchgeführt, insbesondere die Einrichtung einer Straßenzufahrt zum südlichen Teil des Schüttburg-Tunnels, die die Anlieferung und den Transport von technischem Material sowie den Abtransport des Gerölls in der Zukunft ermöglicht. Die Analysen und Untersuchungsarbeiten zur Bewertung der Stabilität und Lokalisierung der Felsmasse, die den Felssturz verursacht hatte, wurden abgeschlossen. Zu diesem Zweck wurden 12 Bohrungen mit einer Länge von bis zu 75 Metern durchgeführt.

Gleichzeitig wurden die erforderlichen Genehmigungen bei den verschiedenen betroffenen privaten und öffentlichen Interessengruppen beantragt, um unter anderem die verschiedenen Arbeitsbereiche außerhalb des Schüttburg-Tunnels vorzubereiten, in denen die Stabilisierungsarbeiten durch Injektion von Tonkugeln und Betonmörtel durchgeführt werden sollen.

### Die begonnenen Stabilisierungsarbeiten, sowohl von innen als auch von außen

7 Bohrungen mit einer Länge von jeweils 75 Metern und einem Durchmesser von fast 200 Millimetern wurden bereits durchgeführt, um die Injektion von Fließbeton zu ermöglichen. Etwa 50 dieser Bohrungen sind geplant, um die verwitterte Felszone über dem Tunnel zu stabilisieren.

Auch im Inneren des Tunnels wurde bereits mit den Stabilisierungsarbeiten begonnen. So wurden die Stabilisierung des Gerölls über den Gleisen und die Stabilisierung des Tunnelgewölbes im geschwächten Bereich durchgeführt.

### Die Fortsetzung der Substitutionsmaßnahmen

Bis zur Wiedereröffnung des Tunnels bleiben die Busersatzmaßnahmen für Kunden, die die derzeit für den Verkehr gesperrte Bahnstrecke Clervaux - Kautenbach benutzen, weiterhin gültig. Informationen über die genauen Fahrten der Busersatzdienste sind auf [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu), auf der CFL mobile App, auf [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) und auf der [mobiliteit.lu](http://mobiliteit.lu) App abrufbar. CFL Pressemitteilung

## Tunnel Schieburg : les travaux avancent selon le planning défini

Les CFL informent que les travaux de remise en état du tunnel Schieburg avancent selon le planning défini, afin de permettre sa réouverture au sortir des vacances de Pâques 2023.

### L'installation de chantier et les travaux préparatifs réalisés

Le concept de réouverture présenté lors de la conférence de presse en novembre 2022 reste donc valable. Ainsi, des travaux préparatoires ont été effectués comme prévu, notamment la mise en place d'un accès routier à la partie sud du tunnel Schieburg permettant la livraison et le déplacement du matériel technique ainsi que l'évacuation de l'éboulis dans le futur. Les analyses et travaux d'investigation pour évaluer la stabilité et la localisation de la masse rocheuse à l'origine de l'éboulement de roche ont été finalisés. À cette fin, 12 forages d'une longueur allant jusqu'à 75 mètres avaient été réalisés.

Parallèlement, les demandes d'autorisation nécessaires ont été introduites auprès des différentes parties prenantes privées et publiques concernées pour permettre, entre autres, la préparation des différentes zones de travail se situant à l'extérieur du tunnel Schieburg et à partir desquelles les travaux de stabilisation moyennant injection de billes d'argile et de coulis béton seront effectués.

### Les travaux de stabilisation entamés, aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur

7 forages d'une longueur de 75 mètres chacun et d'un diamètre proche des 200 millimètres ont déjà été effectués pour permettre l'injection de béton coulis. Autour de 50 de ces forages sont prévus selon planning pour stabiliser la zone altérée de la roche qui se trouve au-dessus du tunnel.

À l'intérieur du tunnel, les travaux de stabilisation ont également déjà été entamés. Ainsi, la stabilisation de l'éboulis se trouvant sur les voies ainsi que la stabilisation de la voûte du tunnel dans la partie fragilisée ont été réalisés.

### La poursuite des mesures de substitution

En attendant la réouverture du tunnel, les mesures de substitution par bus restent valables pour les clients empruntant le tronçon ferroviaire Clervaux - Kautenbach actuellement fermé à la circulation. Les informations sur les trajets précis des services de bus de substitution sont accessibles sur [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu), sur l'application CFL mobile, sur [www.mobiliteit.lu](http://www.mobiliteit.lu) et sur l'application [mobiliteit.lu](http://mobiliteit.lu). Communiqué de Presse CFL



# Wie Phoenix aus der Asche: Die Waldenburger Bahn ist wieder da

Am 6. April 2021 endete gegen Mitternacht nach mehr als 140 Jahren der Betrieb auf der damaligen Waldenburger Bahn, welche mit einer Spurweite von 75 cm die Bahn mit der schmalsten Spurweite in der Schweiz war. Und sie wurde nicht, wie von vielen Politikern oft gewünscht und gefordert, in eine Fahrradpiste umgewandelt, um eine gewisse Wählerklientel zu befriedigen, nein, nach 20 Monaten erstrahlt sie wieder in neuem Glanz, die neue Bahn, welche durch das Waldenburger Tal die Orte Liestal mit Waldenburg verbindet.

## Mit 80 km/h auf schmaler Spur

In den rund 20 Monaten, während denen die Bevölkerung aus dem Waldenburger Tal auf ihre Bahn verzichten mussten und sich stattdessen mit dem Schienenersatzverkehr begnügen musste, wurde die Strecke nicht nur komplett erneuert und auf Meterspur umgespurt, sondern sie erhielt auch neue Triebwagen von Stadler, welche nun auf den neuen Gleisen mit einer Geschwindigkeit von bis 80 km/h unterwegs sind. Ein Grund dafür, um sich die neue Waldenburger Bahn genauer anzusehen. Die Hauptwerkstätten der Waldenburger Bahn befinden sich auch heute noch in Waldenburg. Hier empfing Herr Glogg, Verantwortlicher für den gesamten Fuhrpark der BLT, am 5. Januar eine Delegation



Blick in die neuen Werkhallen von Waldenburg

aus Luxemburg, welche aus Mitgliedern des OGBL-Landesverbandes und des «Groupement d'Etudes et de Documentation Ferroviaires» bestand.

Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Waldenburger Bahn, welche die Industrialisierung des Tales ermöglichte (besonders die Uhrenindustrie siedelte sich dort an) und heute eine wichtige Rolle bei der Beförderung der Menschen aus ihren Wohngemeinden in die Zentren von Basel und Olten spielt, erklärte Herr Glogg die Ursachen für den Entschluss, die Strecke nicht nur beizubehalten, sondern auch von Grund auf zu modernisieren, trotz mancher Meinungen, eine Umstellung auf Busbetrieb sei auch eine (billigere) Lösung.

## Praktisch ein Neubau

Da sowohl die Bahninfrastruktur als auch die derzeitigen Triebwagen sich

dem Ende ihrer Laufzeit näherten und somit eine Entscheidung über die Zukunft der Bahnstrecke getroffen werden musste, entschied der Landrat des Kantons Basel-Landschaft im Dezember 2015, diese auf Meterspur umzustellen und entsprechende neue Fahrzeuge zu beschaffen. Im Jahr 2016 begannen die Planungen der Arbeiten, welche damals auf rund 320 Millionen CHF geschätzt wurden, zu denen dann noch etwa 50 Millionen für 10 neue Triebwagen hinzukommen sollten. Im Jahr 2019 begannen die ersten Arbeiten noch unter laufendem Betrieb; am 6. April 2021 fuhr dann die alte Waldenburger Bahn zum letzten Mal. Im Jahr 2021 wurden der Rückbau der alten Anlagen sowie die notwendigen Bauarbeiten an der neuen Trasse durchgeführt; im Jahr 2022 erfolgten dann die Errichtung der neuen Gebäude sowie der Gleis- und Fahrleitungsbaus, welche

im September abgeschlossen waren und somit mit den Probe- und Schulungsfahrten mit den neuen Triebwagen von Stadler begonnen werden konnte. Die wichtigsten Änderungen am Streckenverlauf erfolgten:

- im Bahnhof Liestal, wo der Anschluss an die SBB besteht. Hier wurden die Bahnanlagen und der Bahnsteig der Waldenburger Bahn im Zuge der Modernisierungsarbeiten und des Ausbaus der SBB-Strecke auf vier Gleise angepasst.

- In Bubendorf wurde die Überholung verlängert, sodass jetzt hier «fliegende» Kreuzungen stattfinden können. Das Gleiche gilt für die Haltestelle Gräubern, Lampenberg - Ramlinsburg und Winkelweg.

- Verschoben wurde die Kreuzungsmöglichkeit bei der Haltestelle Hölstein Station zu Hölstein Süd.

Im Rahmen des Strecken-

neubaus wurden auch weitere Schutzmaßnahmen im Hochwasserbereich entlang der Strecke vorgenommen.

In Waldenburg musste der alte Bahnhof einem praktischen Neubau weichen, in dem sowohl ein Lebensmittelladen und ein öffentliches WC dem Kunden neben einem Fahrscheinautomaten, einem Briefkasten und elektronischen Anzeigern über die nächsten Abfahrten zur Verfügung stehen. Die Waldenburger Bahn betreibt dort ihre Werkstatt und besitzt Büros und Aufenthaltsräume. Auch die Leitstelle der Bahn ist dort untergebracht.

## Neue Fahrzeuge braucht die Bahn

Neben einer erneuerten Infrastruktur brauchte es aber auch neue Fahrzeuge. Hier wurde man bei der Schweizer Firma Stadler fündig und konnte zusammen mit der Aargau Verkehr AG, welche ebenfalls Triebwagen für die neue Limmattalbahn im Raum Zürich benötigte, 18 Fahrzeuge bestellen. Durch diese Synergie konnte der Einkaufspreis für die zehn benötigten Wagen der Waldenburgerbahn um rund 3,3 Millionen CHF gesenkt werden.

Die neuen Triebwagen sind 45 Meter lang und bieten 88 Sitz- und 172 Stehplätze. Sie sind voll klimatisiert und mit neuester Technik für die Fahrgastinformation ausgestattet. Zu Spitzenzeiten können zwei Triebwagen gekuppelt werden; eine Dreiereinheit wäre technisch möglich,



Der neue Bahnhof von Waldenburg. Rechts im Bild die neue Werkstatt.

scheitert aber an der Länge der Bahnsteige. Die Wagenbreite liegt bei 2.400 mm; da die Infrastruktur aber auf eine Wagenbreite von 2.650 mm ausgelegt ist, muss an den Haltestellen der Freiraum zwischen Wagen und Bahnsteig mittels einer ausfahrbaren Plattform überbrückt werden.

Diskussionen gab es nicht so sehr beim Fahrzeug selbst als bei der Farbgebung. Hier gab es Verlangen, die alte creme-rote Lackierung der alten Waldenburger Bahn beizubehalten. Da die Bahn aber inzwischen zur Baselland Transport AG gehört und

als deren Linie 19 betrieben wird und alle Wagen der BLT gelb mit rotem Zierstreifen tragen, wurde diese Farbgebung auch für die neue Waldenburger Bahn übernommen. Als Hommage an die bisherige Bezeichnung wurde das Bahnlogo «WB» vorne an den Wagen angebracht. Nach und nach werden alle Fahrzeuge auch die Wappen der Talgemeinden erhalten.

Im Alltagsbetrieb sind die Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h unterwegs, sodass die 13 Kilometer lange Strecke zwischen Waldenburg und Liestal mit

ihren zehn Zwischenhalten in 22 Minuten bewältigt werden kann. Im Normalfall werden für den alltäglichen Bedarf vier Triebwagen gebraucht. In den Spitzenzeiten verkehren diese als Doppeltraktion, womit 8 Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz stehen. Gefahren wird übrigens im 15-Minutentakt.

Erwähnenswert ist auch noch, dass die Triebwagen über die 24V-Bordbatterie für sehr kurze Wege mit Schrittgeschwindigkeit im Werkstattbereich bewegt werden können, da hier keine Oberleitung vorhanden ist. Hier wird lediglich ein Drehgestell angetrie-

ben; aufgeladen wird die Batterie dann wieder in der Halle per Kabel oder über die Oberleitung, wenn das Fahrzeug nach draußen gefahren wurde.

In der Werkstatt in Waldenburg können alle Wartungsarbeiten außer dem Abdrehen der Räder vorgenommen werden. Ein Teil des Personals dort verfügt ebenfalls über die Qualifikation als Tram- und/oder Busfahrer und kann somit auch bei Bedarf im Betriebsdienst eingesetzt werden.

## Mehr Sicherheit durch neue Technologie

Beim Besuch der neuen Waldenburger Bahn fällt auf, dass entlang der Strecke die Lichtsignale fehlen. Sie wurden nicht etwa vergessen oder aus Geldmangel weggelassen, sondern sie sind wegen des neuen Sicherheitssystems CBTC (Communication Based Train Control) schlicht und einfach nicht nötig. Eine ständige Verbindung besteht hier zwischen Fahrzeug, Streckeninfrastruktur und «Stellwerk». Sensoren an den Rädern der Triebwagen erkennen, ob das Fahrzeug sich

bewegt und wie schnell. Balisen in den Gleisen tauschen Informationen mit dem Triebwagen darüber aus, ob der nächste Abschnitt frei oder belegt ist, ob das Tram dort einfahren darf oder nicht und mit welcher Höchstgeschwindigkeit auf einem bestimmten Streckenteil gefahren werden darf.

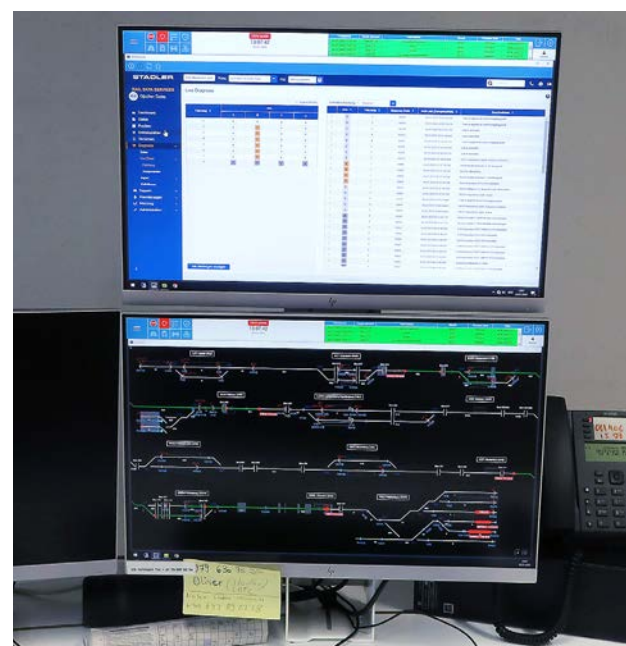
Von der rechnergesteuerten Leitstelle wird der jeweils zu befahrende Abschnitt eines jeden Fahrzeuges festgelegt und, falls sich nichts dem entgegenstellt, auch freigegeben. Auf einem Display erhält dann der Wagenführer den Abfahrauftrag zur Einfahrt in den vorgesehenen Streckenabschnitt, dessen Länge ihm auch angezeigt wird. Während der Fahrt wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit durch einen grünen Punkt am Tachometer angegeben.

Der Tramführer ist dem Überwachungssystem untergeordnet; d.h. er kann z.B. bei Bedarf langsamer fahren, als es die Streckengeschwindigkeit zulässt, kann aber die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten.

Im Augenblick ist der Wagenführer noch zuständig



Der Führerstand eines Stadler-Triebwagens. In der Mitte befindet sich das Kontrollteil für den Betrieb, Tachometer mit Geschwindigkeitsbegrenzer links, rechts der Anzeiger über den zur Fahrt freigegebenen Streckenabschnitt.



Mehr braucht es heute nicht mehr, um 13 Kilometer Bahnstrecke zu überwachen: die Leitstelle in Waldenburg. Auf dem oberen Bildschirm ist der Betriebsstand der acht vorhandenen Triebwagen dargestellt, auf dem unteren ist die Strecke zwischen Waldenburg und Liestal ersichtlich.

für das Fahren; in einer weiteren Etappe könnte auch voll automatisch ohne menschliches Zutun gefahren werden und lediglich das Überwachen der Fahrt sowie das Öffnen und Schließen der Türen würden noch dem Faktor Mensch überlassen sein.

Im Gegensatz zu den anderen Strecken der Schweiz herrscht auf der Waldenburger Bahn Rechtsverkehr an den Kreuzungsstellen. Die Erklärung hierzu ist recht einfach: Die Betriebsführung der Bahn liegt ja bekanntlich bei der Baselland Transport AG, welche auch überregionale Linien bedient, welche im Zentrum von Basel die Gleise der Tram mitbenut-

zen. Und da Fahrer dieser Linien auch auf der Waldenburger Bahn zum Einsatz kommen, hat man entschieden, auch hier rechts zu fahren, um das Personal nicht zu einer Umstellung zu zwingen.

*Fast zwei Stunden nahm sich Herr Glogg Zeit, um die neue Waldenburger Bahn zu erklären und auf die Fragen der Besucher zu antworten. Ihm sei an dieser Stelle herzlich gedankt, ebenfalls meinem Freund Alain Groff von den Basler Verkehrsbetrieben, der diesen Besuch ermöglicht hat. Für das Verfassen dieses Artikels habe ich auf seine Erläuterungen sowie auf die Infoblätter 2/2018, 1/2019, 2/2019, 1/2020 und 01/2021 zurückgegriffen.*

René Birgen



Der helle Innenraum des Fahrzeuges



Nähe Talhaus



«Fliegende» Kreuzung in Bad Bubendorf



Einfahrt in den neuen Bahnhofsteil der Waldenburger Bahn in Liestal

Fotos: René Birgen



# Bericht der Personalvertreterversammlung CFL cargo vom 14.12.2022

**Am 14. Dezember 2022 trat die Personalvertretung zur 4. und letzten Sitzung des Jahres 2022 mit der Direktion von CFL cargo zusammen. Die CFL cargo Direktion war vertreten durch Frau Laurence Zenner, Herr Boris Peters, Herr Sébastien Hoffmann und Herr Max Solvi. Frau Carole Huberty fungierte als Schriftführerin.**

Die Personalseite des Landesverbandes war vertreten durch die Kameraden Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Oliver Benassi und dem Sicherheitsdelegierten Bruno Da Silva. Als erster Punkt stand die Genehmigung des letzten Berichtes vom 13.06.2022 auf der Tagesordnung. Der Bericht wurde von allen angenommen.

## Sicherheit

Im Jahr 2022 gab es bei CFL cargo Luxemburg seit dem 1. Januar drei Arbeitsunfälle. Diese ereigneten sich alle im dritten Quartal, wovon einer mit einem Arbeitsausfall verbunden war. Im vierten Quartal wurde bis zum Tag der Sitzung kein Unfall gemeldet.

Weiter ist eine erhöhte Anzahl an Signalverfehlungen festzustellen, welche sich bis zum heutigen Datum auf vier Fälle beläuft.

Im Zuge der Sicherheit teilte die Delegation den Verantwortlichen noch mit, dass mit der Einführung des neuen RGE und den damit verbundenen Änderungen diese noch

nicht in deutscher Sprache verfügbar sind.

**Entwicklung der Firma**  
Für dieses Jahr liegt der Umsatz auf dem geplanten Niveau. Da aber die Energiekosten enorm angestiegen sind und auch die weiteren Fixkosten zeitbedingt einen sehr hohen Wert erreichen, bleibt in Summe ein negatives Ergebnis zurück.

Auch sind viele unserer Verkehre von den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen negativ beeinflusst. Bei Arcelor-Mittal wird die Produktion auf kosteneffizientere Zeiten verlegt, was für uns einen erhöhten logistischen Aufwand bedeutet. Ferner sind der Koksverkehr und Treibstoffverkehr zurückgegangen. Der Klinkerverkehr mit Cimalux ist aber stabil.

## Krankenstand

Die Abwesenheitszahlen sind allgemein im Vergleich zum Vorjahr um ca. 1 Prozent gestiegen. Vereinzelt Berufsgruppen sind momentan weit über dem gesetzten Ziel.

**Die Mitarbeiter machen sich Sorgen um ihre Sicherheit und Gesundheit wegen des im Terminal installierten Laser an den Ladekränen. Wie ist der aktuelle Stand der angefragten Ermittlungen?**

Gemäß der Norm EN60825 (Norm für Lasergeräte) ist die Verwendung von Lasern der Klasse 1 auch ohne Anweisungen sicher. Entsprechend den vom Hersteller zur Verfügung gestellten Betriebsanleitungen ist die emittierte Strahlung ungefährlich. Der Arbeitsmediziner der CFL cargo hat in seiner Stellungnahme dazu abgegeben, dass mittels Warnaufklebern die Mitarbeiter vor der Strahlung

gewarnt werden und dass sie nicht länger als 100 Sekunden hineinschauen sollen.

Die Delegation ist jedoch der Ansicht, dass diese Aussagen nicht aussagekräftig genug sind, und es wurde beschlossen, einen Besuch vor Ort durchzuführen, um sich gemeinsam mit den Verantwortlichen und dem Arbeitsmediziner ein Bild vor Ort zu machen.

## Regelmäßiger Austausch der 24h Büro-stühle

Hier fragte die Delegation, ob es möglich ist in regelmäßigen Abständen die Stühle zu kontrollieren und diese bei Beschädigungen zeitnah auszutauschen oder ggf. zu reparieren. Die Direktion erläutert, dass ein defekter Stuhl im COV ausgetauscht wurde und seit 2021 neun Stühle ersetzt worden sind, wobei ein Stuhl ca. 1.500 Euro kostet.

## Alternative zu „Bar-dusch“ / Regenschutz

Bei diesem Punkt fragte die Delegation nach der Möglichkeit, die bei „Bar-dusch“ gemietete Arbeitskleidung ggf. durch andere Modelle zu tauschen. Der Hintergrund hierfür ist, dass Mitarbeiter mit der Kleidung, besonders die mit dem integrierten Regenschutz, nicht zufrieden sind. Die Direktion steht dieser Anfrage offen gegenüber. Es muss aber geschaut werden, dass in Bezug auf Kosten und Qualität keine Einbußen entstehen.

**Am Standort Ehrang sind die Mitarbeiter von DB cargo nicht mehr durchgehend präsent, was zu vielen Problemen bei Zugankünften und Zugabfahrten führt. Welche**

**Maßnahmen werden und wurden unternommen, um diese Probleme zu lösen?**

Die Delegation teilte den Verantwortlichen mit, dass es in Ehrang vermehrt zu Problemen bei der Zugabfahrt kommt, weil der Standort nicht mehr durchgehend von DB Personal besetzt ist. Die Probleme der Abwesenheit des DB-Personals sind den Verantwortlichen bekannt und dieses wurde im Rahmen eines Treffens, welches am 23.11.2022 stattfand, mit der DB schon angesprochen. Ein nächstes Treffen mit der DB wird Anfang 2023 stattfinden, um erneut eine Bestandsaufnahme der beschlossenen Maßnahmen vorzunehmen (Information über Nichtbesetzungen, Versand der Wagenlisten im Voraus, um die Zugpapiere im Vorab vorbereiten zu können).

**Auf den Tfz der Baureihe 4000 ist bei den neuen GSM-R Funkgeräten Mesa 26 die Eingabe von relevanten Daten, wie z.B. Zugnummer / Fahrzeugstellung usw., nicht mehr möglich. Besteht die Möglichkeit, diese Funktionen auf den Zugfunkgeräten freizuschalten?**

Auch hier weist die Delegation die Verantwortlichen darauf hin, dass es mit den neuen Funkgeräten Mesa 26 auf der BR 4000 zu erheblichen Problemen kommt, da viele Funktionen, die notwendig sind, um einen reibungslosen Ablauf bei Zug- und Rangierfahrten zu gewährleisten, nicht zur Verfügung stehen. Die Verantwortlichen werden diesen Punkt weitergeben, um nach Lösungen zu suchen.

**Nach welchen Kriterien**

**wurden die Mitarbeiter ausgewählt, die vom Belval nach Bettemburg versetzt wurden?**

Da am Standort Belval weniger Aktivitäten zu verzeichnen sind, wurden drei Mitarbeiter nach Bettemburg versetzt. Hierbei wurden speziell diejenigen ausgewählt, die schon in ihrer Grundausbildung alle Fähigkeiten erworben haben, um die Funktion des CDM in Bettemburg ausüben zu können. (G1000 und ETCS Schulung). Außerdem haben diese Mitarbeiter noch nicht mit ihrer Multisite-Ausbildung UP Süd begonnen.

## Anfrage für zwei zusätzliche Bildschirme für Dispatcher auf dem Belval

Die zwei zusätzlichen Bildschirme wurden bestellt und werden nach der Lieferung montiert.

**Renovierung der Umkleide- und Aufenthaltsräume auf dem Standort Belval aufgrund der Tatsache, dass viele der alten Sanitäranlagen und Heizungen defekt und somit nicht mehr benutzbar sind.**

Zuerst wies die Delegation nochmals auf die zurzeit defekte Heizung in den Umkleiden hin. Weiter wurden die alten Sanitäranlagen bemängelt, welche zum Teil auch defekt sind und infolgedessen ein Sicherheitsrisiko darstellen. Hier wird eine Begehung vereinbart, in der die einzelnen Punkte direkt vor Ort abgeklärt werden können. Die Verantwortlichen teilten uns aber mit, dass eine Firma beauftragt wurde, um die Heizung wieder funktionstüchtig zu machen. Es wird auch geprüft, ob eine Umstellung von Gas auf Elektro einen Sinn ergibt und das Gebäude ggf.

isoliert werden kann, mit dem Ziel den Energieverbrauch zu senken.

## Austausch der Tzf Baureihe 300 - wie sieht die Planung für die Zukunft aus?

Ende 2021 sowie im April 2022 wurden Versuche

mit einer Alstom Prima H3 Lokomotive durchgeführt. Eine Anfrage für ein Preisangebot für diese Lokomotiven wurde gestellt, aber noch nicht beantwortet. Die ganze Prozedur zieht sich jetzt schon länger hin, sodass sich auch nach alternativen Lösun-

gen umgeschaut werden muss.

## Sind Neueinstellungen im Jahr 2023 geplant? Wenn ja, welche?

Im Budget ist es nicht vorgesehen, im Jahr 2023 Klassen einzustellen. Infolge des ConneXion-Pro-

jekts werden derzeit Real-Time-Operatoren in der BU3 eingestellt sowie Sachbearbeiter im Team "rollendes Material - Lokomotiven".

## Aktueller Stand "Neubau Gebäude Lux-Triage"

Die Rohbauarbeiten des

Neubaus in Luxemburg Triage wurden abgeschlossen und zurzeit ist der Innenausbau im Gange. Geplant wird mit einer Fertigstellung des Gebäudes Ende April 2023.



### Titularische Delegierte



Dirk Lorig



Wolfgang Schulz



Marvin Sonntag



Olivier Benassi



Bruno Da Silva Oliveira

### Sicherheitsdelegierter CFL-Cargo

### Ersatzdelegierte



Martin Schäfer



Patrick Karels

## Rapport de la réunion des délégués du personnel CFL cargo du 14.12.2022

**Le 14 décembre 2022, la délégation du personnel s'est réunie avec la direction de CFL cargo pour la 4ème et dernière réunion de l'année 2022. La direction de CFL cargo était représentée par Mme Laurence Zenner, M. Boris Peters, M. Sébastien Hoffmann et M. Max Solvi. Madame Carole Huberty assurait la fonction de secrétaire.**

Du côté du Landesverband, le personnel était représenté par les camarades Dirk Lorig, Wolfgang Schulz, Marvin Sonntag, Olivier Benassi et le délégué à la sécurité Bruno Da Silva. Le premier point à l'ordre du jour était l'approbation du compte rendu de la dernière réunion du 13 juin 2022. Le rapport a été approuvé à l'unanimité.

### Sécurité

Au cours de l'année 2022, trois accidents du travail ont été enregistrés chez CFL cargo Luxembourg depuis le 1er janvier. Ils sont tous survenus au courant du troisième trimestre, dont un avec arrêt de travail. Au quatrième trimestre, jusqu'au jour de la réunion, aucun accident n'a été déclaré.

Par ailleurs, on constate un nombre accru d'erreurs de signalisation, qui s'élève à quatre cas à ce jour.

Dans le cadre de la sécurité, la délégation a encore informé les responsables qu'avec l'introduction du nouveau RGE et les modifications qui y sont liées, celles-ci ne sont pas encore disponibles en allemand.

### Développement de l'entreprise

Le chiffre d'affaires pour cette année se situe au niveau prévu. Cependant, comme les coûts énergétiques ont énormément augmenté et que les autres coûts fixes atteignent eux-mêmes un niveau très élevé, le résultat global reste

négatif.

Il faut dire aussi que beaucoup de nos transports sont négativement influencés par les conditions actuelles de l'économie. Chez Arcelor-Mittal, la production est transférée à des périodes plus rentables, ce qui implique pour nous une augmentation des dépenses logistiques. En outre, le trafic de coke et de carburant est en recul. Le trafic de clinker avec Cimalux est toutefois stable.

### Absence pour cause de maladie

Le nombre d'absences a augmenté d'environ 1 % par rapport à l'année précédente. Certains groupes professionnels isolés sont actuellement bien au-dessus de l'objectif fixé.

**Les collaborateurs s'inquiètent pour leur sécurité et leur santé en raison du laser installé dans le terminal sur les grues de chargement. Quel est l'état actuel des enquêtes demandées ? Selon la norme EN60825**

(norme pour les appareils à laser), l'utilisation de lasers de classe 1 est sûre même en l'absence d'instructions. Conformément aux instructions d'utilisation mises à disposition par le fabricant, le rayonnement émis ne présente aucun danger. Le médecin du travail de CFL cargo précise dans son avis que les collaborateurs devraient être prévenus du rayonnement au moyen d'autocollants d'avertissement et ne devraient pas les regarder pendant plus de 100 secondes.

La délégation estime toutefois que ces déclarations ne sont pas suffisamment significatives et il a été décidé d'effectuer une visite sur place afin de se faire une idée avec les responsables et le médecin du travail.

### Remplacement régulier des sièges de bureau de 24h

Sur ce point, la délégation a demandé s'il était possible de faire des contrôles réguliers des chaises et de les remplacer rapidement

en cas d'endommagement ou de les réparer le cas échéant. La direction explique qu'une chaise défectueuse a été remplacée au COV et que neuf chaises ont été remplacées depuis 2021, sachant qu'une chaise coûte environ 1.500 euros.

### Alternative à « Bardusch » / vêtements imperméables

Sur ce point, la délégation a demandé si la possibilité existait de remplacer les vêtements de travail loués chez « Bardusch » par d'autres modèles. Cette demande est motivée par le fait que le personnel n'est pas satisfait de ces vêtements, et en particulier de ceux intégrant une protection contre la pluie. La direction est ouverte à cette demande. Cependant, il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de perte en termes de coûts et de qualités.

**Sur le site d'Ehrang, les collaborateurs de DB cargo ne sont plus présents en permanence,**

**ce qui entraîne de nombreux problèmes lors de l'arrivée et du départ des trains. Quelles mesures sont et ont été prises pour résoudre ces problèmes ?**

La délégation a fait savoir aux responsables qu'il y a de plus en plus de problèmes au départ des trains à Ehrang parce que le site n'est plus occupé en permanence par le personnel de DB. Les responsables sont conscients des problèmes liés à l'absence du personnel de la DB et ce point a déjà été abordé avec la DB dans le cadre d'une réunion qui s'est tenue le 23.11.2022. Une prochaine entrevue avec la DB est prévue début 2023 afin de faire à nouveau le point sur les mesures décidées (information sur les non-occupations, envoi des listes de wagons à l'avance afin de pouvoir préparer les documents de train à l'avance).

**Sur les véhicules de la série 4000, les nouveaux**

**appareils radio GSM-R Mesa 26 ne permettent plus d'introduire des données pertinentes, telles que le numéro de train / le positionnement du véhicule, etc. Est-il possible de débloquer ces fonctions sur les radios de train ?**

Ici aussi, la délégation attire l'attention des responsables sur le fait que les nouveaux appareils radio Mesa GSM-R 26, installés sur la BR 4000, posent de sérieux problèmes, car de nombreuses fonctions nécessaires pour permettre le bon déroulement des trajets de train et de manœuvres ne sont pas disponibles. Les responsables vont transmettre ce point afin de chercher des solutions.

**Sur la base de quels critères les collaborateurs qui ont été transférés de Belval à Bettembourg ont-ils été choisis ?**

Vu la baisse d'activité sur le site de Belval, trois col-

laborateurs ont été transférés à Bettembourg. Le choix des personnes s'est porté sur celles qui avaient déjà acquis, lors de leur formation initiale, toutes les compétences nécessaires pour exercer la fonction de CDM à Bettembourg. (formations G1000 et ETCS). De plus, ces collaborateurs n'ont pas encore commencé leur formation multisite UP Sud.

**Demande de deux écrans supplémentaires pour les répartiteurs à Belval**  
Les deux écrans supplémentaires ont été commandés et seront installés dès leur livraison.

**Rénovation des vestiaires et des salles de séjour sur le site de Belval comme un grand nombre des anciennes installations sanitaires et de chauffage sont défectueuses et donc inutilisables**

La délégation a tout d'abord attiré une nou-

velle fois l'attention sur le chauffage actuellement défectueux dans les vestiaires. De plus, les anciennes installations sanitaires ont été critiquées, car certaines d'entre elles sont également défectueuses et représentent donc un risque pour la sécurité. Une visite sera organisée afin de clarifier les différents points directement sur place. Toutefois, les responsables nous ont informés qu'une entreprise avait été mandatée pour remettre le chauffage en état de marche. Il sera par ailleurs examiné si le passage du gaz à l'électricité pourrait être judicieux et, le cas échéant, si le bâtiment pourrait éventuellement être isolé dans le but de réduire la consommation d'énergie.

**Remplacement des véhicules de la série 300 - quelle est la planification pour l'avenir ?**

Des essais ont été réalisés fin 2021 et en avril 2022 avec une locomo-

tive Alstom Prima H3. Une demande d'offre de prix pour ces locomotives a été faite, mais aucune réponse n'a encore été donnée. La procédure traîne depuis un certain temps déjà, de sorte que des solutions alternatives devront être recherchées.

**De nouveaux recrutements sont-ils prévus en 2023 ? Si oui, lesquelles ?**  
Le budget ne prévoit pas de recruter des classes en 2023. Suite au projet ConneXion, des opérateurs Real-Time sont actuellement recrutés dans la BU3 ainsi que des gestionnaires dans l'équipe « matériel roulant - locomotives ».

**État actuel du « nouveau bâtiment Lux-Triage »**

Les travaux de gros œuvre du nouveau bâtiment de Luxembourg-Triage ont été achevés et l'aménagement intérieur est actuellement en cours. L'achèvement du bâtiment est prévu pour fin avril 2023.

## Sektion BU - Erste Vorbereitungsschulung zum Examen im Jahr 2023

# Neues Jahr, altes Konzept

- denn warum sollte man etwas ändern, das sich bewährt hat und von den Teilnehmern positiv aufgenommen wird.

**Am 17. Januar fand die erste Schulung im neuen Jahr statt, deren Ziel es war, die Teilnehmer auf das im März stattfindende Examen vorzubereiten.**

Der Kollege Gast Schoumacker vermittelte den

Teilnehmern alle wichtigen Grundlagen, Hinweise und Tipps, um den Lernstoff besser zu verstehen. Nach einer lebhaften Diskussionsrunde endete die Schulung gegen 16.00 Uhr. Die Busfahrerdelegation wünscht allen Teilnehmern schon jetzt viel Glück für

die bevorstehende Prüfung. Eine bessere Vorbereitung auf die Prüfung gibt es wohl kaum, und wie man auf den Fotos sehen kann, war auch diese Schulung wieder gut besucht. Im Laufe des Jahres werden weitere Schulungen stattfinden, die genauen Ter-

mine können bei unseren Delegierten erfragt werden.

Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an Gast Schoumacker und unsere Delegierten für ihr unermüdliches Engagement.

Text & Fotos:  
Josy Bourgraff



## KLARSTELLUNG

vom FNCTTFEL-Landesverband

Im Laufe des Monats Oktober 2022 hatte der FNCTTFEL-Landesverband ein Schreiben an den Generaldirektor der CFL gerichtet, in welchem er den Herrn Generaldirektor über besorgniserregende Unregelmäßigkeiten innerhalb der Organisation der Dienstpläne der Busfahrer in Kenntnis setzte.

Als Reaktion auf unser Schreiben fand am 05. Dezember 2022 eine Sitzung zwischen den Direktionen D/RH und D/AV, dem Abteilungsleiter BU und den Gewerkschaften FNCTTFEL-Landesverband und Syprolux statt. Bei

dieser Sitzung bestätigte der AV-Direktor, dass ein Teil der von unseren Delegierten\*in aufgedeckten Unregelmäßigkeiten (im vorliegenden Fall die Urlaubstage mit täglicher Ruhezeit unterhalb des durch den CFL-Personalstatut und dem Artikel 10-13 des O.G. Nr. 13 garantierten Minimums) als gerechtfertigt betrachtet wurden und dass der BU-Service künftig darauf achten werde, solche Übertretungen nicht mehr in den Dienst der Busfahrer einzubauen. Entgegen der Meinung einiger Vertreter stellt dies keine Änderung des O.G. Nr. 13 zum 01. Januar 2022 dar, sondern die betreffenden Artikel 10-13 stammen aus der Zeit davor

und sind von den Änderungen zum 01. Januar 2022 in keiner Weise betroffen. Des Weiteren haben die Vertreter der Direktionen D/AV und D/RH im Rahmen dieser Sitzung erklärt, dass niemals eine Vereinbarung über die Wiedereinführung der Dienstpläne nach dem Ende der "Tram"-Baustelle im Bahnhof Luxemburg geschlossen wurde. In diesem Zusammenhang erinnert der FNCTTFEL-Landesverband die jeweiligen Direktionen daran, dass es sehr wohl ein vom Abteilungsleiter BU unterzeichnetes Protokoll einer Sitzung nach der Vorstellung des Systems der "Arbeits-schichten" gibt, in dem unter Punkt 3 ausdrücklich

festgestellt wird: "Das Ziel der Einführung der Arbeitsschichten besteht nicht darin, die verschiedenen Dienstpläne abzuschaffen."

### Die Delegierten\*in des FNCTTFEL-Landesverbandes fordern daher:

- Die Wiedereinführung der Dienstpläne (definiert in Artikel 52 Absatz 16 des Personalstatuts der CFL) in der Form, wie sie vor März 2019 galten.
- Bis zur Wiedereinführung von Dienstplänen, die diesen Namen auch tatsächlich verdienen, fordern die Delegierten\*in des FNCTTFEL-Landesverbandes, dass die Grundlagen des derzeit geltenden Sche-

mas nicht geändert werden.

- Dass bei der Vertretung von Krankheitsfällen die Basisschemen ausgehend von 4<sup>e</sup> bis 1<sup>e</sup> gespeist werden und nicht umgekehrt, wie es derzeit der Fall ist.
- Die Erhöhung der derzeitigen Basisschemen um 3 Einheiten.

Wie aus den oben genannten Punkten hervorgeht, ist ständige Wachsamkeit geboten. Die letzten Jahre haben leider gezeigt, dass eine korrekte Anwendung der Arbeitsbedingungen keineswegs ein garantierter Vorteil ist, sondern vielmehr das Ergebnis intensiver Aufmerksamkeit der Personalvertreter\*in FNCTTFEL-Landesverband.



Deine Personalvertreter/innen der BU Sektion

Vos délégué(e)s du personnel de la section BU



Manuel Arantes



Giovanni Etzi



Steve Kerschen



André Marques De Paiva



Joel Nies



Jean-Paul Schweigen



Mireille Speck

## MISE AU POINT

du FNCTTFEL-Landesverband

Au courant du mois d'octobre 2022, le FNCTTFEL-Landesverband avait adressé un courrier au Directeur Général des CFL informant Monsieur le Directeur Général d'irrégularités inquiétantes au sein de l'organisation des roulements des conducteurs de bus.

En réponse à notre courrier, une réunion a été organisée en date du 05 décembre 2022 entre les directions D/RH et D/AV, le Chef de Service BU et les syndicats FNCTTFEL-Landesverband et Syprolux. Lors de cette réunion, le directeur AV a

affirmé qu'une partie des irrégularités révélées par nos délégué(e)s (en occurrence les jours de congé avec repos journalier en dessous du minimum garanti par le Statut du Personnel des CFL et l'article 10-13 de l'O.G. N° 13) ont été considérées comme justifiées et que le Service BU veillera à l'avenir à ne plus incorporer de telles transgressions dans le service des conducteurs de bus. Au contraire à l'opinion de certains représentants, ceci ne représente pas un changement de l'O.G. N° 13 au 01 janvier 2022, mais les articles 10-13 en considération datent bien d'avant et n'ont nullement été touchés par les

changements au 01 janvier 2022.

De même, dans le cadre de cette réunion, les représentants des directions D/AV et D/RH ont fait part qu'il n'y a jamais eu d'accord pour la réintroduction des roulements après la fin du chantier « Tram » en Gare de Luxembourg.

Dans ce contexte, le FNCTTFEL-Landesverband rappelle aux directions respectives qu'il existe bien un procès-verbal, signé par le Chef de Service BU, d'une réunion après la présentation du système des « couches de travail » qui constate explicitement au point 3 : « Le but de l'introduction des couches de travail n'est pas de sup-

primer les différents roulements. »

### De ce fait, les délégué(e)s du FNCTTFEL-Landesverband exigent :

- La réintroduction des roulements (définie par l'article 52 alinéa 16 du Statut du Personnel des CFL) à l'instar de ceux en vigueur avant Mars 2019.
- Tant que des roulements méritant leur nom ne soient pas réintroduits, les délégué(e)s du FNCTTFEL-Landesverband revendiquent que les bases de schéma actuel en vigueur ne soient pas

modifiées.

- Que pour le remplacement des congés maladie, les schémas de base soient alimentés en partant de 4<sup>e</sup> à 1<sup>e</sup> et non à l'inverse comme cela se fait actuellement.
  - L'augmentation de 3 unités des schémas de base actuels.
- Comme le montrent les points évoqués ci-dessus, une vigilance constante est de rigueur. Les dernières années ont malheureusement montré qu'une application correcte des conditions de travail n'est pas un atout garanti, mais plutôt le résultat de la vigilance accrue des représentants du personnel FNCTTFEL-Landesverband.



Vereinigung Syrdall

## Erstes Neujahrssessen unserer Vereinigung war ein voller Erfolg.

Wegen Corona-bedingter Ausfälle von Manifestationen lud die Vereinigung Syrdall ihre Mitglieder erstmals zu einem Neujahrssessen ein. Mit dem Bus wurde die Fahrt Richtung Luxemburg-Stadt angetreten. Im Hotel Le Royal begrüßte der Präsident Fernand Schiltz die

zahlreich erschienenen Mitglieder herzlich und überbrachte die besten Glückwünsche zum neuen Jahr 2023. Alsdann wünschte er den Teilnehmern einen gemütlichen Aufenthalt bei Speis und Trank. Gemundet hat die Menüauswahl jedem. Die

Zeit verflieg bei kameradschaftlichem Zusammensein recht schnell, sodass die gemeinsame Heimreise angetreten wurde. Ob des diesjährigen Erfolgs kam die Idee auf, ein solches Event im nächsten Jahr zu wiederholen.  
RW



# SEV-PRÄSIDIUM

CIAO E GRAZIE GIORGIO!

Am 31. Januar endet die Zeit von Giorgio Tuti als Präsident des SEV. Am Kongress im Oktober wurde er gross verabschiedet, nun schliesst er sein 25-jähriges berufliches Engagement für den SEV ab, 14 Jahre davon war er Präsident. Das ist der Moment, um mit ihm auf diese Zeit voller schöner und auch weniger schöner Momente zurückzublicken.

Am 12. Januar, als wir in diese 25 Jahre eintauchen, ist Giorgios Büro schon beinahe leer. In seinem Kopf hingegen hat es viele schöne Erinnerungen, jedoch auch Enttäuschungen.

Wir wollen aber doch wissen, welches der schönste Moment war. «Es gibt wirklich sehr viel Schönes, aber die Mobilisierung des SBB-Personals auf der Schützenmatte, um vom Bund 1,148 Milliarden Franken für die Sanierung der Pensionskasse SBB zu erhalten, sticht heraus. Im Herbst 2009 kamen gegen 10'000 Personen! Ihre Entschlossenheit und ihr Einsatz haben mich fasziniert. Sie haben sich engagiert und damit ein ausserordentliches Resultat erzielt! Zu den weiteren besonderen Erinnerungen gehört die Entwicklung der Vertragspolitik nach dem ersten Abschluss des GAV SBB/SBB Cargo 2001. Wir haben heute über 70 starke, hochstehende GAV, auf die wir stolz sein können. Der öffentliche Verkehr ist eine sehr gut abgesicherte Branche, und dies dank



Giorgio Tuti ist ein ausgezeichnete Redner. Hier spricht er beim Kongress des FNCTFEL-Landesverbandes 2022

Foto: Claudine Bosseler

dem gewerkschaftlichen Einsatz jedes unserer Mitglieder.»

Die insgesamt gute Sozialpartnerschaft hat sich in den letzten 20 Jahren laufend entwickelt. Giorgio betont jedoch die Tendenz weg von Direktoren hin zu CEOs: «Bei der SBB war Andreas Meyer ein CEO. Er verkörperte diesen Typ des Managers, weit weg von den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Wir erinnern uns alle ans Sparprogramm RailFit. Heute ist es viel wichtiger, das Personal anzuhören, weil der öffentliche Verkehr vor einem grossen Generationenwechsel steht, wenn die sogenannten Babyboomer in Rente gehen. Um attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten, muss man

zwingend auf die Anliegen des Personals achten, das den Betrieb Tag für Tag am Laufen hält. Wer auf die Beschäftigten eingeht, zeigt ihnen Vertrauen und Wertschätzung. Mit ihnen zusammen entwickelt sich der öffentliche Verkehr weiter. Das liegt auch im Interesse der Unternehmen.»

## Historische Kämpfe

Nach diesem Exkurs beginnen Giorgio Tutis Augen zu leuchten, als er sich an verschiedene Streiks von historischer Bedeutung erinnert. «Im Tessin waren die Streiks der Officine 2008 und der Schifffahrt 2017 unglaubliche Momente für den Erhalt der Arbeitsplätze und der regionalen

Wirtschaft. Auch die beiden Streiks bei den TPG 2014 und 2022 behalte ich für immer in Erinnerung. Wir haben nie gestreikt um des Streikes Willen, sondern wir haben dieses rechtmässige Kampfmittel eingesetzt, wenn alle anderen Mittel ausgeschöpft waren. Jedes Mal haben wir damit Erfolg gehabt!»

## Politische Erfolge

Bekanntlich ist der SEV in der Verkehrspolitik sehr aktiv, um den rechtlichen Rahmen zu beeinflussen, der sich auf die Arbeits- und Anstellungsbedingungen des Personals und die Arbeitsplätze in der Branche auswirkt. So hat sich Giorgio Tuti in den über 14 Jahren als Präsident

beispielsweise unablässig gegen eine Aufspaltung der Fernverkehrskonzessionen in der Schweiz eingesetzt. «Hier ist der SEV seiner Überzeugung gefolgt, dass Konkurrenz im Fernverkehr zwingend zu Dumpingsituationen führen muss, wenn die Anbieter mit Rabattangeboten auf den Preis drücken. Die Spannungen zwischen BLS und SBB vor einigen Jahren hätten zu einem Desaster führen können. Mit unserem Lobbying haben wir uns für die guten Arbeitsplätze gewehrt.» Giorgio Tuti, der immer bereit ist, ein Megaphon zur Hand zu nehmen, bekommt glänzende Augen, wenn er an die Transparenz gegen FlixBus denkt, als dieser die Schweizer

Bahnen konkurrenzieren wollte, indem er auf internationalen Linien das Kabotageverbot verletzte. «Das Bundesamt für Verkehr hat danach Versuche mit Fernverkehrskonzessionen für Busse gemacht, bevor es dann seine Strategie für den öffentlichen Verkehr aus dem Jahr 2014 überarbeitet hat. In der neuen Version von 2019 war die Konkurrenz kein Thema mehr. Man hatte unsere Kritik gehört. Im Übrigen möchte ich die hohe Zustimmung zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (Fabi) bei der Volksabstimmung von 2014 hervorheben. Damit sind die finanziellen Mittel für die Entwicklung der Bahn und ihrer Arbeitsplätze gesichert.»

### Die schlechtesten Erinnerungen

Neben all den schönen Erinnerungen und Erfolgen hat Giorgio Tuti in diesen 25 Jahren auch schmerzliche Momente durchlebt. Da muss er nicht lange überlegen: «Der Tod von Präsident Pierre-Alain Gentil

nach sehr kurzer Krankheit kam völlig unerwartet. Wir haben uns in die Sommerferien 2008 verabschiedet und nie wieder gesehen. Das war äusserst hart. Es blieb eine Leere und grosse Traurigkeit. Wir mussten in einer sehr schwierigen Zeit wieder auf die Beine kommen. Ich habe die Führung interimistisch übernommen, dies mit der Unterstützung von Barbara Spalinger - die Vizepräsidentin geblieben ist, obwohl sie schon den Rücktritt erklärt hatte - und mit der Hilfe des eben erst gewählten Vizepräsidenten Manuel Avallone und des Finanzchefs Ruedi Hediger.»

Bei der Sozialpolitik erwähnt Giorgio Tuti die Erhöhung der Frauenrenten von 64 auf 65 Jahre durch AHV 21, die Ablehnung von AHV plus und den generellen Rückgang der Renten als Folge der Schwäche der 2. Säule, die einen schalen Nachgeschmack hinterlassen. «Nun müssen wir unsere ganze Energie für die 13. AHV-Rente einsetzen.» Die durch Corona geprägten letzten Jahre haben

nicht nur Schlechtes gebracht, findet der abtretende Präsident, denn sie haben zu Veränderungen bei den Arbeitsmethoden geführt. «Wir haben uns dafür eingesetzt, dass die Löhne zu 100 % bezahlt werden, wir haben alles gegen Stellenabbau unternommen, die Unternehmer auf den Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden verpflichtet und uns dafür eingesetzt, dass die Unternehmen finanzielle Unterstützung bekommen. Unsere Bemühungen waren rundum erfolgreich, zum Wohl der ganzen Branche.»

### «Zeit zu gehen»

Mit einem gewissen Stolz erinnert sich Giorgio Tuti schliesslich an das 100-Jahr-Jubiläum 2019, als der SEV mit seinem Ausstellungsbus auf Schweizer Tournee ging. «Das war ein starkes Zeichen, denn wir sind zu unseren Mitgliedern gegangen, so wie wir halt sind. Eine Gewerkschaft, die in den Unternehmen verankert ist, mit Sektionen direkt bei den Mitarbeite-

rinnen und Mitarbeitern. Sie bringen ihre Ansprüche beim Gewerkschaftsapparat des SEV und den Arbeitgebern ein.»

Diese Nähe der Mitglieder wird er am meisten vermissen, «die Versammlungen, zu denen ich immer gerne gegangen bin, um offen über die Probleme am Arbeitsplatz zu diskutieren. Als Gewerkschaftssekretär habe ich gerne mit ihnen Forderungskataloge aufgestellt und bin mit ihren Verhandlungsdelegationen zu den Unternehmen gegangen. Es gibt nichts Schöneres als die Freude im Gesicht der Beschäftigten, die sich eingesetzt und ein gutes Resultat erzielt haben.»

Trotz all der schönen Erlebnisse sei es nun Zeit zu gehen. «Wenn man die Amtszeiten der SEV-Präsidenten betrachtet, haben es nur zwei länger gemacht als ich. Die meisten blieben um die zehn Jahre. 14 Jahre sind genug. Wenn man sich zum Aufhören entscheidet, spürt man erst, wie gross der Druck immer war. Seit dem Auftauchen der Smartphones muss

man immer verbunden sein, was die Aufgabe noch anstrengender macht. Und ich war nicht besonders gut darin, das Privatleben und das Berufsleben auseinanderzuhalten. Ich habe gegeben, was ich konnte, und ich gehe mit gutem Gewissen, denn der SEV steht gut da. Wir haben ein starkes 2022 hinter uns, was die neuen Mitglieder angeht. Das sind gute Aussichten.»

### Präsident in Europa

Auch wenn Giorgio Tuti als SEV-Präsident abtritt, bleibt er natürlich SEV-Mitglied. Zudem führt er sein Mandat als Präsident der Bahnsektion der ETF und des Europäischen Sozialen Dialogs weiter.

Darüber hinaus will er sich verstärkt seinem Privatleben widmen und ist offen für Neues. Ein Schlusswort? «Vielen, vielen Dank allen Mitgliedern und dem gesamten SEV-Personal für diese wunderbaren Jahre!»

Text: SEV-Zeitung - Vivian Bologna / Übersetzung: Markus Fischer

## Aux camarades cheminots de la CGT

# Objet : Solidarité avec la CGT dans leur lutte contre la réforme des retraites

Chers camarades, Le FNCTTFEL-Landesverband est pleinement solidaire du combat des cheminots français et nous leur souhaitons franc succès pour obtenir satisfaction à leurs légitimes revendications en relation avec le projet de réforme des retraites présenté mardi 10 janvier 2023 par la Première ministre, Elisabeth Borne. Pour le FNCTTFEL-Landesverband, l'augmentation de l'âge de la retraite de 62 à 64 ans afin de réduire le poids de la dette du pays est inacceptable.

Comme depuis de nombreuses années, nous continuerons à coopérer étroitement avec la CGT, dans l'intérêt des cheminots français.

Le syndicat FNCTTFEL-Landesverband vous soutient et vous souhaite succès les camarades.

Georges MERENZ  
Président  
FNCTTFEL-Landesverband

Josy BOURGGRAFF  
Secrétaire général  
FNCTTFEL-Landesverband



# Le repos nécessaire

Révision par la Commission européenne des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs dans le transport occasionnel de voyageurs par autobus

Au début de l'année 2023, les syndicats luxembourgeois ont été avertis par la Fédération européenne des syndicats (ETF) de l'intention de la Commission de procéder à une révision des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs dans le transport occasionnel de voyageurs par autobus.

Le projet de la Commission européenne pourrait conduire à une nouvelle détérioration des conditions de travail des chauffeurs de bus, qui pourtant, depuis plusieurs années, ne cessent d'exprimer leur mécontentement quant à leurs conditions de travail. Selon les informations reçues, la Commission souhaiterait notamment mettre en œuvre les réformes suivantes :

- Moins de restrictions sur la déro-

gation de 12 jours, qui permet aux conducteurs de bus d'effectuer des trajets nationaux et internationaux pendant 12 jours consécutifs sans repos hebdomadaire ;

- Répartition des pauses quotidiennes qui permet aux conducteurs de fractionner la pause obligatoire de 45 minutes en trois tranches de 15 minutes ;

- La possibilité de repousser la

pause quotidienne de deux heures au maximum.

La proposition visant à assouplir les règles relatives au temps de conduite et de repos n'est pas seulement un pas supplémentaire vers la détérioration des conditions de travail dans le secteur du transport routier, mais présente surtout une menace supplémentaire pour la sécurité et la santé des conducteurs et des passagers.

Concerne : Révision par la Commission européenne des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs dans le transport occasionnel de voyageurs par autobus

## Lettre au Ministère de la Mobilité et des Travaux publics Monsieur François BAUSCH

Monsieur le Ministre, Par la présente, nous souhaitons attirer votre attention sur la révision des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs d'autobus et d'autocars dans le secteur du transport de voyageurs, qui, selon les informations qui nous ont été transmises par la Fédération européenne des transports (ETF), serait en cours de discussion au sein de la Commission européenne.

Selon les informations reçues, les discussions porteraient notamment sur l'extension de la « dérogation des 12 jours », qui permet aux conducteurs de bus d'effectuer des trajets nationaux et internationaux pendant 12 jours consécutifs sans repos hebdomadaire. La Commission envisagerait également de donner aux conducteurs la possibilité de répartir leurs pauses

quotidiennes de manière flexible, par tranches de 15 minutes ou plus courtes, réparties sur une journée de travail. Enfin, des discussions visant à repousser d'une ou deux heures le début de la période de repos des conducteurs seraient également en cours. L'OGBL et le LCGB tiennent à vous informer qu'une telle révision ne représente en aucun cas notre position. En effet, le secteur du transport routier est confronté depuis plusieurs années à une grave pénurie de conducteurs. Cela s'explique principalement par la forte dégradation des conditions de travail dans le secteur du transport routier.

La proposition visant à assouplir les règles relatives au temps de conduite et de repos n'est pas seulement un pas supplémentaire vers la détérioration des conditions de travail dans ce secteur particulier, mais présente surtout une menace supplémentaire pour la sécurité et la san-

té des conducteurs et des passagers.

Dans ce contexte, le LCGB et l'OGBL tiennent également à rappeler qu'en matière de sécurité routière, la politique de l'Union européenne ne prévoit pas de mesures concernant la sécurité des conducteurs de poids lourds et que la fatigue de conducteurs, respectivement ses origines et ses conséquences possibles, n'est pas officiellement reconnue.

Par conséquent, nous vous prions d'intervenir auprès de la Commission européenne pour que des mesures ciblées soient prises afin de remédier aux problèmes qui affectent le secteur du transport routier.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Patrick DURY  
Président national du LCGB  
Nora BACK  
Présidente de l'OGBL



Ministère de la Mobilité et des Travaux publics  
Monsieur le Ministre  
François BAUSCH  
4, Place de l'Europe  
L-1499 LUXEMBOURG

Luxembourg, le 23 janvier 2023

Concerne : Révision par la Commission européenne des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs dans le transport occasionnel de voyageurs par autobus

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous souhaitons attirer votre attention sur la révision des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs d'autobus et d'autocars dans le secteur du transport de voyageurs, qui, selon les informations qui nous ont été transmises par la Fédération européenne des transports (ETF), serait en cours de discussion au sein de la Commission européenne.

Selon les informations reçues, les discussions porteraient notamment sur l'extension de la « dérogation des 12 jours », qui permet aux conducteurs de bus d'effectuer des trajets nationaux et internationaux pendant 12 jours consécutifs sans repos hebdomadaire. La Commission envisagerait également de donner aux conducteurs la possibilité de répartir leurs pauses quotidiennes de manière flexible, par tranches de 15 minutes ou plus courtes, réparties sur une journée de travail. Enfin, des discussions visant à repousser d'une ou deux heures le début de la période de repos des conducteurs seraient également en cours.

L'OGBL et le LCGB tiennent à vous informer qu'une telle révision ne représente en aucun cas notre position. En effet, le secteur du transport routier est confronté depuis plusieurs années à une grave pénurie de conducteurs. Cela s'explique principalement par la forte dégradation des conditions de travail dans le secteur du transport routier. La proposition visant à assouplir les règles relatives au temps de conduite et de repos n'est pas seulement un pas supplémentaire vers la détérioration des conditions de travail dans ce secteur particulier, mais présente surtout une menace supplémentaire pour la sécurité et la santé des conducteurs et des passagers.



## CFL Indoor Fußballmeisterschaft 2023

FC FAHRPERSONAL neuer CFL-Meister!

**Am 29. Januar veranstaltete der FC Eisenbunn 97 die Indoor Fußballmeisterschaft der CFL in Weiler zum Turm.**

Hier traten sieben Mannschaften an, wobei der FC CFL Zwickau mit zwei Mannschaften vertreten war. Die Spiele wurden nach dem Modus "Jeder gegen Jeden" ausgetragen und dauerten 12 Minuten.

Es war dies nach 2020 wieder das erste Mal, dass die Meisterschaft ausgetragen wurde.

Unter den Augen zahlreicher Zuschauer, darunter Vincent Reding - Bürgermeister von Weiler zum Turm, Jean Feipel - Mitglied des Gemeinderats von Weiler zum Turm, Robert Heinisch - Präsident des F.C.L., gewann die Mannschaft des FC Fahrpersonals das Turnier. Den zweiten Platz belegte die erste Mannschaft des FC Zwickau. Auf dem dritten

Platz landete die Vertretung des FC Ateliers.

Unser besonderer Dank gilt dem FNCTTFEL-Landesverband, der in diesem Jahr die Pokale stiftete, dem FC Eisenbunn 97, der für das leibliche Wohl sorgte, sowie den Verantwortlichen der Gemeinde Weiler zum Turm für die Bereitstellung der Sporthalle. Ein großer Dank gilt auch den beiden Schiedsrichtern, ohne die ein solches Turnier nicht stattfinden könnte.

*Text & Fotos : Josy Bourgraff*



### Klassement

- 1 FC FAHRPERSONAL
- 2 FC CFL ZWICKAU 1
- 3 FC ATELIERS LUXEMBOURG
- 4 FC CFL BETTEMBOURG
- 5 FC CFL RODANGE
- 6 CFL RH
- 7 FC CFL ZWICKAU 2



Die Siegermannschaft - FC FAHRPERSONAL



Mannschaft CFL RH



Georges Merenz (FNCTTFEL) - Fränky Scheer (FC Ateliers) - Manu Müllenbach (FC Eisenbunn 97)



Foto: José Claveizolle

# Kongress und 70. Jubiläum der FISAIC

(Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots)

**Die FISAIC wurde am 15. November 1952 in Straßburg gegründet. Präsentierte Gründerländer waren Frankreich, Deutschland, Österreich, Belgien, Spanien, Syrien, die Niederlande, die Schweiz und Luxemburg. Andere Länder, Dänemark, Finnland, Großbritannien, Schweden, Italien und Jugoslawien folgten den Gründungsländern.**

Nach 70 Jahren fanden sich ein Großteil der Mitgliederländer im November 2022 in Bischheim im Elsass zum ordentlichen Kongress verbunden mit der Jubiläumsfeier zusammen. Die UAICL war vertreten durch ihren Präsidenten Guy

Greivelding, begleitet von Prosper Mehlen.

Der Kongress, der sehr harmonisch verlief, stellte fest, dass die Mitgliederzahlen in der letzten Zeit zurückgingen und manche nationale Sektionen ihre Aktivitäten einstellen. Der neu gewählte Vorstand will alle Anstrengungen unternehmen, um die Aktivitäten der FISAIC verstärkt weiterleben zu lassen.

## Guy Greivelding neuer Vizepräsident

Der neu gewählte Vorstand setzt sich zusammen aus Präsident Kurt Neuwirth (A), Vizepräsident Guy Greivelding (L), Generalsekretärin Evangelia Analyti (GR), Kassierer, Pedro Neuenschwander (CH) und Roman Sterba (CZ) zuständig für die technischen Kommissionen.

Barbara Sciesinski stellt sich nicht zur Wahl für den Posten der Generalsekretärin. Sie und Dieter Jahnke, Leiter der technischen Kommission Chöre, wurden von der Generalversammlung für ihre langjährige Tätigkeit für das Kulturleben der Eisenbahner gebührend gefeiert und verabschiedet.

Deutschland erhielt die Auszeichnung „Venus von Arles“. Charles Chiers (B), Dieter Jahnke (D) und Marcel Jacques (CH) wurde die Ehrenmitgliedschaft zugesprochen. Tanja Horvath (HR), Wieslaw Libner (PL) und Dietmar Kolligs (D) erhielten jeweils eine Ehrenausszeichnung.

## Chorale Albert Bousser im kulturellen Teil dabei

Neben einer Bootsfahrt auf der Ill in Straßburg und einem Ausflug durch das Elsass, fanden zwei Kulturabende statt.

Das „Orchestre d'Harmonie des jeunes musiciens du Comité UAICF Est et de l'Ecole de Musique de Bischheim“ spielte am ersten Kulturabend ein vorzügliches Konzert in der protestantischen Kirche in Bischheim.

Unsere Chorale Albert Bousser unter der Leitung von Josée Faltz-Wilmes sang sich am zweiten Kulturabend mit einem internationalen Programm in die Herzen von über 150 Zuhörern in der „Salle du Cercle“ in Bischheim hinein.

Ein Abend mit elsässischen Tänzen rundete das Kulturprogramm ab.

Zum Abschluss ihres Aufenthaltes im Elsass nutzte unsere Chorale die Gelegenheit, um eine Fahrt über die dortige Weinstraße zu machen.

Text: Guy Greivelding



A.S.CFL - Leichtathletik

## CFL Crossmeisterschaften 2023

Am Samstag, dem 25 Februar 2023, finden im Gemeindewald „Irrelchen“ in Echternach die CFL-Crossmeisterschaften statt.

Der Startschuss für den Hauptlauf der Damen und Männer erfolgt um 15h00.

**Distanzen:**

Damen : 5.600 m  
Männer : 8.400 m

Umkleideräume und Duschen stehen den Athleten im neuen Busbahnhof von Echternach zur Verfügung.

Die Preisverteilung findet gegen 16h45 statt.

Einschreibungen zum Cross werden entgegengenommen bei:  
Luc Scheer - Tel.: 4990-5884  
(oder über E-Mail: [scheluc33@gmail.com](mailto:scheluc33@gmail.com))



# FNCTTFEL Sektor Pensionierte Programm der Urlaubsreise 2023 ins Elsass / 26. - 30. Juni 2023

## Montag, 26. Juni 2023

- 08.00 Uhr Abfahrt mit einem Bus von Demy Schandeler auf dem Bus-Parking Glacis, mit anschließendem Halt auf Quai 6 auf der Rocade in Bonneweg  
Fahrt nach Obernai (kurze Pause unterwegs)  
Freizeit in Obernai, anschließend Weiterfahrt nach Otrott
- 13.00 Uhr Mittagessen im Restaurant „A l'Ami Fritz“
- 15.00 Uhr Weiterfahrt nach Colmar  
Check-in im Hotel Mercure Colmar Centre Unterlinden  
15, rue Golbery - Galerie du Rempart  
F-68000 Colmar  
Tél. : 0033 3 89 41 7171
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure  
Übernachtung im Hotel

## Dienstag, 27. Juni 2023

- 09.30 Uhr Frühstück im Hotel  
Fahrt nach Mulhouse  
Geführte Besichtigung der „Cité du Train - Patrimoine SNCF“  
Mittagessen im Restaurant « Le Mistral » im Museum  
Rückfahrt nach Colmar
- 16.00 Uhr Besichtigung von Colmar mit dem „Petit train“  
Freizeit
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure  
Übernachtung

## Mittwoch, 28. Juni 2023

- 10.00 Uhr Frühstück im Hotel  
Fahrt nach Kirrwiller
- 12.00 Uhr Mittagessen im Restaurant „Le Majestic“ im Royal Palace
- 14.30 Uhr Show Frénésie  
Tanz mit Orchester in der Lounge
- 18.00 Uhr Fahrt nach Ribeauvillé  
Abendessen (Restaurant muss noch ausgesucht werden)  
anschließend Fahrt nach Colmar  
Übernachtung



## Donnerstag, 29. Juni 2023

- 09.30 Uhr Frühstück im Hotel  
Fahrt nach Straßburg, Hauptstadt des Elsass  
Bootsfahrt auf der Ill (historische Bauten, Europaparlament)  
Nach der Bootsfahrt Freizeit, individuelles Mittagessen
- 17.00 Uhr Rückfahrt nach Colmar
- 19.30 Uhr Abendessen im Hotel Mercure  
Übernachtung

## Freitag, 30. Juni 2023

- 10.30 Uhr Frühstück im Hotel  
Fahrt nach Kaysersberg  
Freizeit, individuelles Mittagessen
- 14.00 Uhr Weiterfahrt nach Riquewihir  
Besichtigung und Verkostung in der Weinkellerei „Dopff au moulin“  
Freizeit
- 16.30 Uhr Rückfahrt nach Luxemburg (kurze Pause unterwegs)  
Rückkunft in Luxemburg gegen 20.00 Uhr

## Preis pro Person

### Im Preis sind enthalten

- Die Busfahrt nach Programm
- die Halbpension im Hotel
- alle anderen gemeinsamen Essen
- die geführten Besichtigungen
- die Bootsfahrt
- das Mittagessen, die Show und Lounge-Club im Royal Palace
- die Besichtigung und Verkostung in der Kellerei
- der Zubringerdienst für Hin- und Rückweg

## Preis pro Person

- im Doppelzimmer 845,00 €
- im Einzelzimmer 1.105,00 €

Die Teilnehmerzahl ist auf 50 Personen beschränkt.  
Die Reservierungen werden in der Reihenfolge der eingegangenen Teilnahmescheine vorgenommen.

Anmeldungen über die 50-Personengrenze hinweg werden auf eine Warteliste gesetzt.

Die Anmeldungen sind bis zum 28. Februar 2023 an das Sekretariat des FNCTTFEL-Landesverbandes 63, rue de Bonnevoie L-1260 Luxemburg mittels des Anmeldescheines zu schicken.

Der Teilnehmerbeitrag ist gleichzeitig  
zu überweisen auf das Konto  
IBAN LU67 0019 2755 9583 8000  
FNCTTFEL Secteur Pensionnés/Veuves  
Der Vorstand des Sektors Pensionierte



## **ANMELDESCHEIN** **ZUR URLAUBSREISE INS ELSASS**

Name und Vorname : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Telefon : \_\_\_\_\_

### **Begleitperson**

Name und Vorname : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Telefon : \_\_\_\_\_

nimmt / nehmen teil an der Urlaubsreise ins Elsass.  
(Nichtzutreffendes durchstreichen)



## Association Touristique des Cheminots Luxembourgeois A T C L

Affiliée à la Fédération Internationale des Associations Touristiques de Cheminots (FIATC)

Organisme de la Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés Luxembourg (FNCTTFEL)

# Schlemmerreise nach See im Paznauntal zum 4. Erlebnis.Gourmet-Abend mit Mike Süsser vom 26. März bis zum 31. März 2023

### Sonntag, den 26. März 2023

Abfahrt gegen 06.00 Uhr. Über Saverne, Basel, St Gallen, Feldkirch und durch den Vorarlbergtunnel erreichen wir See gegen 17.00 Uhr. Frühstückspause und Mittagspause unterwegs.

Ankunft in See gegen 17.00 Uhr. Zimmerreinteilung und Abendessen im Hotel Mallaun.

### Montag, den 27. März 2023

Am Vormittag Fahrt nach Wirl (Galtür). Dort steht eine kleine Wanderung von ca 7 km in Richtung Mathon durch die hoffentlich noch verschneite Winterlandschaft an. Danach erwartet uns Christoph Mallaun mit einem Schlemmer Picknick verwöhnen. Der Rest des Tages steht Ihnen zur freien Verfügung.

Abendessen im Hotel Mallaun

### Dienstag, den 28. März 2023

Zum Apéro geht es mit Gondel und Sessellift zum Gratli hoch. Dort werden wir, hoffentlich bei gutem Wetter in der „Skybar“ das Apéro einnehmen und genießen dabei die schöne Aussicht auf 2.200 Meter.

Nach dem Apéro geht es in die Hotelbar zum ersten Höhenpunkt unserer Reise, in der Hotelbar erwartet uns Mike Süsser zum „Meet & Greet“. Dort hat jeder die Gelegenheit sich mit Mike über die Kunst des Kochens zu diskutieren.

Ab 16.00 Uhr steht dann der zweite Höhenpunkt auf dem Programm. „Privat Cooking mit Mike Süsser“.

Private Cooking, ein Muss für Feinschmecker um die ganz persönliche Seite von Mike Süsser kennen zu lernen. Was erwartet sie: „Warm up“ mit 1, 2 Gläschen Prosecco, rein ins Schürzchen und ab in die Küche.

Nach kurzer Absprache geht's in die Vorspeisenrunde, gefolgt von Haupt- und Dessertgang. Getränke wie Wein, Bier, Wasser, Kaffee sind im Preis inkludiert. Eine ausgezeichnete Weinbegleitung kombiniert Sommelier Christoph Mallaun. Die Zutatenliste des Kochabends gibt's auch, hier darf mitgeschrieben werden.

Abendessen im Mallaun Hotel Erlebnis für die die nicht am „Privat Cooking“ teilnehmen.



### Mittwoch, den 29. März 2023

Tagesausflug nach Innsbruck. Nach dem Frühstück fahren wir nach Innsbruck. Nach einer geführten Besichtigung haben Sie noch Zeit um die Stadt auf eigene Faust zu erkundigen respektiv durch die Geschäfte zu schlendern.

Am Abend steigt dann der nächste Höhepunkt unserer Reise. Mike Süsser, der bekannte TV-Koch aus der Kabel 1 Sendung „Mein Lokal, Dein Lokal der Profi kommt“ und Servus TV gastiert bereits zum vierten Mal im Mallaun Hotel Erlebnis in See. Unterstützt durch die passenden Weine, und bestens unterhalten durch Mentalist Jakob Lipp wird dieser Abend ideal abgerundet.

### Donnerstag, den 30. März 2023

Der ganze Tag steht Ihnen zur freien Verfügung. Besuchen sie den Wellnessbereich des Hotel Mallauns, drehen sie einige Runden im Schwimmbad, genießen Sie die Ruhe in der Sauna oder lassen Sie sich durch eine Massage verwöhnen.

### Freitag, den 31. März 2023

Nach einer erholsamen Nacht und nach dem Frühstück erfolgt die Rückfahrt nach Luxemburg. Mittagessen unterwegs.

Der Preis dieser Reise beträgt: 875,00.-€ im Doppelzimmer, sowie 975,00.-€ im Einzelzimmer.

### Leistungen

- Frühstück auf der Hinreise
- Mittagessen auf der Hin- und Rückreise
- 5 x Halbpension mit Schlemmer Frühstücksbuffet (kalt und warm), 5-Gang Abendessen mit 3 Wahlmenüs und Salatbuffet
- Schlemmer Picknick
- Apéro in der „Skybar“
- „Meet & Greet“ in der Hotelbar mit Mike Süsser
- Galadiner mit Mike Süsser inklusiv der Getränke (außer Spirituosen)
- Unterbringung in sehr schönen Zimmern mit Bad/Dusche, WC, TV und Balkon,
- freie Benutzung der Wellness-Oase
- Berg und Talfahrt zum „Gratli“
- Ortstaxe
- Trinkgelder
- Reiseleitung und Reiseversicherung

*Der Reisepreis für den Bus wird Ihnen später mitgeteilt, wenn die genaue Teilnehmerzahl bekannt ist. Änderungen im Reiseprogramm sind nicht ausgeschlossen Privat Cooking mit Mike Süsser“.*

### Preis pro Person:

**bis 4 Teilnehmer 189,50.-€**

**ab 5 Teilnehmer 174,00.-€**

**ab 10 Teilnehmer 159,00.-€**

*Natürlich kann diese Reise auch zum Skifahren genützt werden, ermäßigte Preise beim Kauf der Skipässe.*

*Für alle weiteren Fragen oder Auskünfte stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung Tel 691 52 39 88 sowie an folgende E-Mail-Adresse: roland.conter@pt.lu. Kleine Programmänderungen sind möglich.*

*Letzte Anmeldetermin für diese Reise ist der 28. Februar 2023.*

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

*Foto: © TVB Paznaun - Ischgl*



Anmeldeformular für den Aufenthalt in See vom 26. März bis 31. März 2023  
zurück senden an die ATC Luxembourg, 63 rue de Bonnevoie, L - 1260 Luxembourg  
oder mail an roland.conter@pt.lu

Foto: © TVB Paznaun - Ischgl



Adresse und Telefon sowie E-Mail Adresse:

---

---

---

Name

Vorname

Geburtsdatum

---

---

Privat Cooking mit Mike Süsser“

Nehme teil am Privat Cooking

Name

Vorname

---

---

Unterschrift

---



Glacierexpress



Semmeringlinie



Kanarienvogel

## Impressionen (88)

# Schöne Zugstrecken in Europa (1)

## Entschleunigen und die Aussicht genießen

In den letzten Jahren sind Zugfahrten wieder vermehrt in Mode gekommen. Dies aus vielen guten Gründen. Sie schonen die Umwelt und sind viel praktischer als Flugreisen. Fakt ist, dass sie unseren meist stressigen Alltag entschleunigen und Reisende können sich die Zeit nehmen, um die vorbeiziehende Landschaft entspannt zu genießen. Eine Zugreise bietet auch die Freiheit, anzuhalten, auszusteigen, so manche unbekannte Orte zu entdecken und die Reise anschließend wieder fortzusetzen, wo und wann man will.

Europaweit kann auf herrlichen Zugstrecken unser alter Kontinent durchquert und dabei außergewöhnliche Landschaften entdeckt

werden. Wir haben für unsere Leser einige der wohl schönsten Zugstrecken in ganz Europa ausgewählt, welche es zu entdecken gilt.

Der Bernina Express verkehrt zwischen Chur in der Schweiz und Tirano in Norditalien. Mit dieser Linie kann man die höchste Route der Alpen zurücklegen und sie gipfelt bei Bernina über 2.300 Meter über dem Meeresspiegel. Die Reise bietet durchwegs eines der schönsten und spektakulärsten Panoramen der Welt und ist ein absolutes Muss!

Ein weiterer Eidgenosse, der weltberühmte Glacier Express, durchquert die ganze Schweiz. In langsamem Tempo durchquert der Zug die Rheinschlucht, damit die Fahrgäste die Landschaft am besten genießen können. Seine

Route führt stellenweise über 2.000 Meter über dem Meeresspiegel und überquert die Alpen.

Ein anderes Gespann, der Transcantabrico in Spanien, durchquert ebenso ganz Nordspanien von San Sebastian im Baskenland über Asturien bis Santiago de Compostela in Galicien. Dieses luxuriöses „Zughotel“ folgt einem berühmten Pilgerweg und die Route bietet die Möglichkeit, Naturerbestätten und zahlreiche historische Denkmäler zu besuchen.

Ein für uns wohl etwas ungewöhnlicheres, aber lohnendes Ziel ist Bosnien. Das Land wird von einer 129 Kilometer langen Zughlinie durchquert, die zwei seiner wichtigsten Städte, Mostar und Sarajevo, miteinander verbindet. Die Linie Mostar-Sarajevo bietet eine herrliche Landschaft, geprägt

von schwindelerregenden Bergpässen und atemberaubenden Ausblicken besonders auf das smaragdgrüne Wasser des Jablanicko-Sees.

In Deutschland verkehren zahlreiche Bahnen, von denen zwei besondere Beachtung verdienen und sich für eine kurze Auszeit anbieten. Die Rheintalbahn verläuft entlang des Rheins auf der Westseite, unmittelbar oberhalb des Flusses, zwischen den Städten Mainz und Koblenz. Reisende können die malerischen Dörfer und alten Schlösser an der Strecke bewundern und einen romantischen Spaziergang zwischen Weinbergen machen.

In Süddeutschland durchquert zwischen Offenburg und Konstanz die Schwarzwaldbahn die verwunschene, märchenhafte Landschaft des Schwarzwaldes zwischen majestätischen Bergen und gigantischen Tannenwäldern.

Die eher frankophilen unter uns finden in Frankreich zwei eher unbekanntere aber außergewöhnliche Züge zum besonderen Vergnügen. Der gelbe Zug,

der wegen seiner gelben Farbe "der Kanarienvogel" genannt wird, fährt die höchste Linie in Frankreich, im katalanischen Teil der Pyrenäen. Es gibt zwei herausragende Hängebrücken, die als historische Denkmäler eingestuft sind, und eine atemberaubende Berglandschaft auf dieser schönen Route.

Der Trinichellu, oder „kleiner Zug“ auf Korsika durchquert die Insel zwischen Ajaccio und Bastia, mit einem Abzweig in Richtung Calvi. Eine einzigartige Gelegenheit, die Naturlandschaften und Berge einer Insel zu entdecken, die in jeder Hinsicht sehens- und erlebenswert sind.

Und in Österreich befindet sich übrigens die älteste Berglinie Europas, die Semmeringlinie. Diese wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut und ein Teil von ihr gehört heute zum UNESCO-Weltkulturerbe. Ein herrlicher Kurs von 41 Kilometern inmitten der österreichischen Alpen und gigantischen Wäldern.

Text: Pierre Buchholz  
Fotos: Archiv Infotel/Krausel-Klause



Trinichellu