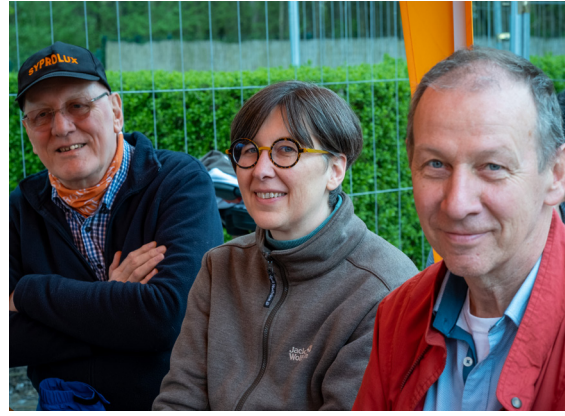




Familljefest, den 1. Mee
zu Hesper m Park



TRANSPORT



E grouse Merci fir är Hëllef an är Präsens op eisem SYPROLUX-Familljefest, den 1. Mee zu Hesper



Ehrlichkeit und Aufrichtigkeit



FRANÇOIS DUHR
1. Vize-Präsident

Endlich ist es so weit: der Wahlkampf für die Gemeindevahlen hat begonnen. Eigentlich war das (Zu-)plakatieren der Landschaft, gemäß eines von den Parteien angenommenen Reglementes, erst ab dem 13. Mai 2023 0:00 Uhr gestattet. Doch wie so oft, mussten einige übermütige Parteigesellen aus der Reihe tanzen und schon vor dem Stichdatum den besten Laternenpfahl oder Platz am Straßenrand kapern oder entern. Eigentlich ähnelt solches Vorgehen der Schlacht um die bestimmte Liege am Pool, mittels des Badetuchs. Nun, sei es drum!

Trotzdem hinterlässt solch ein Verhalten einen faden Beigeschmack. Wenn angehende oder auf Lebenszeit berufene Politiker schon auf so ein einfaches Reglement pfeifen, drängt sich die Frage der Ehrlichkeit dieser doch schon auf. Vertrauen schaffen, besonders bei einer immer stärker vorherrschenden Politikverdrossenheit, geht anders. Da kann man sich schon mal auf die zweite Wahlkampfzelle gefasst machen, wo es dann um das Ringen der Wählergunst auf Landesebene geht.

Mitarbeiterumfrage und ihre Folgen

Die Resultate der Mitarbeiterumfrage bei den CFL sind inzwischen bekannt und der Belegschaft in den verschiedenen Dienstzweigen vorgestellt worden. Die Aufbereitung der Resultate zeigt viel Grün, sprich eine positive Tendenz. Wirft man aber einen etwas kritischeren Blick auf die Zahlen, so können die vielen grünen Kästchen allerdings nicht einfach über die vielen internen Schwierigkeiten hinwegtäuschen. Wenn 36 % als Grün, sprich gut, gekennzeichnet werden, nur weil es sich um eine Verbesserung von 33 auf 36 Prozentpunkte zur vorigen Umfrage handelt, bedeutet dies allerdings immer noch, dass 64 % einen bestimmten Punkt negativ werten. Das ist ein Fakt und da hilft dann auch kein Schönreden. Diese Baustellen werden angepackt, so das Credo der CFL-Obrigkeit, sei es in Arbeitsgruppen, Workshops oder was auch immer. Allerdings bleibt eine Frage im Raum stehen: was geschieht mit den Ergebnissen bzw Schlussfolgerungen dieser Workshops und Arbeitsgruppen? Viele Mitarbeiter haben sich Zeit genommen um an der Umfrage teilzunehmen oder bzw und im Anschluss in diversen Workshops ihre Meinung zu äußern. Am Ende wird man das Gefühl nicht los, dass eine Glocke über diese Schlussfolgerungen und mögliche Lehren gestülpt wird. Ein kontinuierlicher Kommunikationsfluss ist nicht vorhanden. Offene und transparente Kommunikation gehen jedenfalls anders.

BU: Eiszeit in punkto Sozialdialog

Mitte Mai sind bekanntlich die Eisheiligen. Sind die einmal vorbei gezogen, soll das Frühlingswetter mit viel Sonne und angenehmen Temperaturen endlich Einzug halten. Tauwetter oder Frühlingsgefühle sucht man vergeblich im Busbetrieb. Seit Monaten ist der Sozialdialog an einem Tiefpunkt angelangt. Fehlplanungen in den Umlaufplänen der Busfahrer werden wissentlich von der Hierarchie toleriert. Die Dienstpläne der fest eingeteilten Busfahrer sind so prall gefüllt, dass so manchem Kollegen nicht mal die Zeit bleibt, ein WC aufzusuchen, sollte dann eines in Laufnähe sein. Solche Zustände sind schlichtweg unannehmbar und müssen endgültig gelöst werden. An dieser Stelle erlaube ich mir an die OG10 – Culture juste zu erinnern. Diese Generalorder ist auf sämtliche Eisenbahnerinnen und Eisenbahner anwendbar, unabhängig von Ihrer Laufbahn. Als Gewerkschafter solch eine Aussage niederzuschreiben, zeigt auf, wie verfahren die Situation ist.

IG15 - Bereitschaftsdienst

Zur IG 15 ist an dieser Stelle zu sagen, dass der Text, der jetzt vorliegt, ausschließlich der Verdienst des SYPROLUX ist. Die Vorarbeit der MI-Kommission, sowie das Verhandlungsgeschick ihrer Präsidentin haben dazu geführt, dass fast alle Forderungen des SYPROLUX in den neuen Text der IG 15 übernommen wurden. Noch sind einige Fragen zu klären, aber ich bin überzeugt, dass wir diese große Baustelle demnächst zur Zufriedenheit aller Beteiligten abschließen können.

Ende des Personalmangels?

In der Presse war zu lesen, dass die CFL plant 500 neue Mitarbeiter einzustellen. Das freut uns als SYPROLUX natürlich, denn wir werden nicht müde auf die chronische Unterbesetzung in verschiedenen Berufen aufmerksam zu machen. 500 neue Mitarbeiter sind aber auch ein sehr ehrgeiziges Ziel. Wir wünschen den Verantwortlichen gutes Gelingen und den richtigen Riecher, diese neuen Arbeitskräfte zu finden. Es wird sicherlich keine einfache Mission werden, immer die richtigen Profile zu finden, einzustellen und im Betrieb zu behalten.



Rapport de la réunion auprès du Chef de Service MI, le 29 mars 2023

1.1. Etat d'avancement de certains projets

► **Des problèmes ont été rapportés aux délégués du personnel concernant des projets de rénovation / de réaménagement de différents sièges de circonscriptions / brigades. En effet, ces projets ont déjà été entamés depuis un certain temps, mais il semble impossible d'avoir des nouvelles sur l'état d'avancement de ces projets, vu qu'ils n'ont apparemment pas encore débutés sur le terrain. Nous citons ici les exemples suivants:**

S32: remise en état du siège (réfectoire, cuisine, vestiaire, bureau du chef, magasin, sanitaires),

S31: remise en état de la cave,

S33: installation de WCs et remise en état des locaux, B33: remplacement de la cuisine suite à la remise en état,

S35: remise en état suite agrandissement de l'équipe ayant repris les locaux CFLcargo,

PDL (ancien): réaménagement des bureaux pour le CSS.

Toute prise de contact avec le responsable, aussi bien par les équipes concernées que par les chefs de district sont restées sans réponse. Les délégués du personnel demandent donc de recevoir des informations et les plannings afférents et de faire un point sur l'état d'avancement de ces projets.

Vue l'envergure des projets en question, le service BGT n'est plus en mesure de gérer ces projets. Le Service MI écrira un courrier de demande au Service GI, expliquant la situation, le Service II reprendra par après l'ensemble des travaux pour en faire des projets d'exécution.

► **Quel est l'avancement du projet du nouveau bâtiment MI dans la rue de la déportation ?**

Un nouvel architecte a commencé ses travaux qui fera une nouvelle étude. Une maquette en 3D sera élaborée. Le bâtiment sera achevé pour l'exercice 2027 sis rue de la déportation.

Concernant les locaux pour les équipes MI, le Chef de Service MI a avancé l'idée de s'orienter vers une

centralisation des équipes sur différents sites dans de nouveaux bâtiments.

1.2. Régulation situation anciens A/5 et pàrp

► **Une solution pour la régularisation des agents ff placés à des postes à responsabilités particulières a été trouvée. Est-ce que les agents concernés ont été informés sur le contenu de leur épreuves respectives?**

Les 6 agents concernés devront passer une épreuve. Après réussite de celle-ci, les agents seront inscrits sur le tableau A/5 avec pàrp. La réussite à l'épreuve sera actée par un courrier officiel adressé à l'agent. Cette épreuve donne droit à l'agent de briguer à tout poste A/5 avec pàrp de sa spécialité.

► **Selon les sources des délégués du personnel, une note pour un futur examen/épreuve préposé (ancien A/6) est en préparation/voie de parution. Qui est concerné par cette note? Comment la carrière évoluera-t-elle pour les agents concernés**

Dès octobre 2023 des examens de promotion seront organisés selon les besoins de service.

► **Quelle est la procédure actuelle pour les agents du grade A/5 (anciens examinés) pour occuper un poste à responsabilités particulières?**

Ces agents doivent faire une épreuve pour pouvoir accéder au tableau.

1.3. Formation MI

► **Un projet de réorganisation de la formation au Service M est en voie de signature. Les délégués du personnel demandent des détails sur ce projet.**

Les délégués du personnel seront informés en temps voulu. A ce stade aucune information concrète n'a pu être fournie par le chef de service MI.

1.4. Parking S12

► **Les délégués du personnel demandent l'installation d'une barrière pour régler l'accès au terrain CFL à Ettelbrück, côté poste directeur. (Cf parking S21) Cette barrière devra être installée devant le pont**

nibles pour les voitures de service et les agents des différents services ayant leur poste de travail respectivement leurs sièges de ce côté sont de plus en plus souvent occupés par des voitures externes. (Facteurs P&T, gens externes des CFL prenant le train à Ettelbrück)

Dans une première phase, le service MI fermera le site côté voies avec clôture bétonnée, équipée d'une porte à la hauteur de la traversée de service. Ceci dans le but de voir si une amélioration a lieu. Dans la négative, le service MI envisage de prendre des mesures de cloisonnement supplémentaires.

1.5. ADEC et agent technique (compétent)

- ▶ **Quelles seraient les adaptations à faire dans les règlements et les fiches?**
- ▶ **Quelles seraient les tâches et la formation requise pour l'agent technique?**
- ▶ **Est-ce que les responsabilités de l'agent technique seront bien précisées lors de la planification des travaux?**

La note actuelle de 2008 concernant le concept de l'ATC sera renouvelée, elle comporte entre autres la procédure de communication entre l'ADEC et le poste directeur. Le terme d'agent technique compétent sera remplacé par agent technique. L'agent annonceur bénéficiera d'une formation supplémentaire lui permettant de revêtir les fonctions d'un agent technique. Reste à noter que la communication entre ces agents est déjà réglementée dans le RGI. Le Chef de Service MI élaborera parallèlement un document explicatif.

1.6. Logiciel FIORI

- ▶ **Lors de la discussion sur es heures Lh pendant les réunions d'informations IG15, il a été dit que dans le futur on essaierait de ne plus liquider en premier les heures majorées. Est-ce qu'une telle adaptation est prévue dans le logiciel Fiori?**

Aucune adaptation n'est prévue.

- ▶ **Dans le logiciel Fiori il est impossible pour l'encodateur de voir son propre récapitulatif ? Est-ce qu'une telle adaptation peut être réalisée?**

Aucune adaptation n'est prévue.

- ▶ **Est-il envisagé de remplacer l'application existante Fiori par une autre application?**

Le service EI se sert du logiciel IVU. Il se peut que le Service MI opte pour ce logiciel dans le futur. Cependant aucune information concrète n'a été donnée.

- ▶ **Est-il possible de gérer les absences par « Mäin RH »?**

Cela n'est pas encore envisagé, aucune information concrète n'a été donnée.

1.7. District Alimentation

- ▶ **Les délégués du personnel constatent que la situation dans le réfectoire du District Alimentation n'est pas adaptée au nombre d'agents. Le Chef de l'Unité Energie a proposé une solution avec des conteneurs. Où en est ce projet ?**

Le service MI adressera un courrier au service GI pour que le service II développe un projet.

1.8. Épreuves orales lors des sessions d'examen

- ▶ **Les délégués du personnel demandent d'optimiser la procédure d'information des observateurs lors des examens oraux. Pour l'instant les délégués du personnel reçoivent seulement les indications des semaines concernées.**

Selon les informations du Service MI, la seule date retenue à l'avance est celle de l'examen écrit. La date de l'examen oral sera définie après correction de la partie écrite. La nomination des observateurs se fait par l'entremise du président de la DC.

Les délégués du personnel se posent cependant la question pourquoi on ne fixe pas les dates pour l'ensemble des épreuves. Dans la pratique il est plus facile d'annuler une date, que de trouver un observateur disponible à court terme.

Ed Mallinger
Romain Liber
Marc Langers





Rapport de la réunion auprès du Chef de Service EI, le 04 avril 2023

1.1. Problèmes PDL

► **Les délégués du personnel demandent quand les problèmes récurrents et persistants au nouveau PDL et à Rodange seront enfin résolus? (Aiguille ne prenant pas de position finale, compteur d'essieux devenant rouge sans circulation, Tag-Nachtschaltung)**

Nach genauer Analyse der Weichenmotoren wurde festgestellt, dass die besagten Probleme auf eine Hydraulikstörung zurück zu führen sind. Bei Kälte würde das Problem noch häufiger auftreten. 10 neue Motoren wurden bereits geliefert und werden nach Wichtigkeitsgrad der Weichen in den Osterferien eingebaut in Luxemburg und Rodingen.

Die Probleme mit der Gleisfreimeldung würde analysiert aber leider konnte keine befriedigende Lösung gefunden werden.

Für die Tag/Nacht-Umschaltung wurde eine neue Software aufgespielt und das Relais der Umschaltung wurde ersetzt. Leider konnte keine Besserung festgestellt werden.

Es soll weiterhin für jede Störung ein REM angelegt werden, um so zu ermöglichen die Fehlerquelle auffindig zu machen.

► **En vue du grand nombre de problèmes sur les différents postes directeurs (PDL, R, Eb), les délégués du personnel demandent combien de temps les chefs de circulation doivent continuer à travailler sous des conditions dégradées en faisant régulièrement des manipulations dites «KF-pflichtige Handlungen»? Cette situation présente pour les délégués du personnel un risque de sécurité accru et ils demandent que tous les moyens nécessaires soient mis en place pour remédier à cette situation.**

Bei diesem Punkt konnte keine konkrete Antwort gegeben werden. Hier sucht man ebenfalls nach der Fehlerquelle. Bestimmte Motoren werden ebenfalls in den Osterferien ausgetauscht.

1.2. Chauffage d'aiguille au PDL

► **Y a-t-il un projet pour surveiller et monitorer à nouveau le chauffage d'aiguilles au PDL?**

Ein neues Konzept für die Betätigung und Überwachung der Weichenheizung ist dabei umgesetzt zu werden. Dieses Jahr erfolgt die Umsetzung in Luxemburg. 2024 folgt dann Dommeldingen. Howald und Luxemburg-Triage sind für 2025 geplant. Die Überwachung wird dann «aus der Ferne» durch den Service MI erfolgen.

1.3. Plans de travail des réservistes

► **Les délégués du personnel demandent que les plans de travail des réservistes soient publiés 14 jours en avance. Dans ce contexte les délégués du personnel demandent aussi des précisions sur les rumeurs persistantes sur des changements prévus pour les «Galopptouren» (kuerze Wiessel) et les rumeurs persistantes que les tours pourraient être supprimés complètement. (Chaque agent travaillerait alors suivant le système de réserve)**

Vom Service EI gibt es bisweilen keinen Grund die sogenannten «Galopptouren» abzuschaffen. Es wurden keine Anfragen seitens des Service RH gestellt irgendwelche Abänderungen zu tätigen. Den Dienstplan auf 14 Tage im Voraus zu veröffentlichen ist leider nicht möglich, da hier die Flexibilität der Schichteinteilung verloren geht und mögliche Urlaubsanfragen noch weniger bearbeitet werden können. Etwaige Krankmeldungen würden den Dienstplan wieder durcheinander rütteln. Für sogenannte „Dispo“-Schichten fehlt das Personal.

1.4. Résultats sondage

► **Les délégués du personnel demandent une présentation des résultats du sondage sur le Trafic/Safety-Controller réalisé aux postes directeurs Es, Kb et W.**

55 Kolleginnen und Kollegen wurden aufgefordert per Mail an einer Umfrage betreffend das Safety-Traffic-Konzept teilzunehmen. Hier konnten nur 19 Rückmeldungen verzeichnet werden. Jede Meldung wird vertraulich beantwortet, dh die Chefs de Région wissen nicht, wer alles geantwortet hat, sondern nur ein einziger Mitarbeiter des QSE weiß wer genau was bemängelt bzw befürwortet hat. Die positiven wie negativen Punkte halten sich die Waage und hierfür

findet am 26. April mit den Chefs de Région C und SO eine Sitzung statt, in der die aufgeworfenen Punkte besprochen werden, um herauszufinden, welche Anpassungen im Rahmen der Stellwerkstechnik und der reglementarischen Bestimmungen vorgenommen werden können. Die Bediensteten werden diesbezüglich eine Antwort erhalten.

1.5. Grade du poste « Safety-Controller »

► *Les délégués du personnel demandent des explications quant au nouveau système de progression dans la carrière du chef de circulation. Est-ce que dans le futur un grade S/3 sera requis pour le Safety-Controller? Un chef de circulation qui avance ainsi dans son grade pourra-t-il rester sur son poste directeur?*

Bis dato ist nicht vorgesehen den Posten des «Safety-Controller» in den Grad S3 oder höher einzustufen. Der Chef de Service betonte ausdrücklich, dass es begrüßenswert wäre, wenn mehr Mitarbeiter für „Examen de promotion“ vorstellig werden würden. Seiner Meinung nach, kann man nur über eine größere Anzahl an gradierten Mitarbeitern, ein Heraufsetzen der Grade auf Stellwerksebene ermöglichen. Es sei jedem freigestellt sich einem „Examen de promotion“ zu stellen und somit in einem höheren Grad als Fahrdienstleiter zu arbeiten. Jedoch müssen die Mitarbeiter damit rechnen, dass wenn sie einen bestimmten Grad erreicht haben und an anderer Stelle, solch ein höher gradiertes Posten zu besetzen ist, sie in dem Fall als Fahrdienstleiter abgezogen werden können.

1.6. Situation au Pd Bu

► *Les délégués du personnel demandent comment la situation des emplacements de stationnement peut être résolue au Pd Bu. Il n’y a pas de parking pour les employés et d’après nos informations le site d’Arcelor-Mittal (ARBED) n’est plus une option. Le Pd Bu faisait déjà à plusieurs reprises objet de discussions, mais les solutions ou promesses faites n’ont pas encore été réalisées. (escalier de secours, parking, réhabiliter le bâtiment, discussions avec la commune,...)*

► Parking Pd Bu

Aux alentours du 10 janvier 2023, le Chef de Région SO a supprimé unilatéralement le droit de se garer sur le terrain d’Arcelor-Mittal à Esch/Belval pour son personnel qui travaille au PD Bu et ceci avec motif que la traversée des voies du site d’Arcelor ne serait pas couverte par l’assurance en cas d’accident, puisqu’il s’agirait d’une propriété privée.

Or, selon RGE 01.01 respectivement RGE 01.05.15; le site RT Belval appartient bel et bien à l’infrastructure ferroviaire relevant du domaine de l’Etat et ainsi au RFL (réseau ferré luxembourgeois)

Par conséquent, l’agent en service devrait être couvert pour tout passage dans le cadre de l’exécution de ses tâches, mais aussi pour le trajet de ou vers son lieu de travail à condition que ces derniers soient effectués dans le respect des dispositions du livre de sécurité du personnel.

Les délégués saluent toutefois la sollicitude dont la hiérarchie fait preuve envers ses agents, mais ne voient d’après ce qui précède aucune raison qui justifierait l’action du Chef de région SO et Chef du Service EI, et invitent ceux-ci à revenir sur leur décision.

Es wurde seitens der CFL-Obrigkeit betont, dass nie ein Verbot vom zuständigen Chef de région ausgesprochen wurde.

Laut Aussage der Beteiligten, wäre der Streckenabschnitt, wo die Mitarbeiter des PD BU die Gleise überqueren, kein Réseau tertiaire, sondern würde der Arcelor Mittal gehören. Auf dem Abschnitt von Arcelor Mittal sind die Mitarbeiter des PD, wie erwähnt, nicht versichert. Hier müssten sie sich an den RF6 orientieren, um die Gleise auf RFL-Terrain zu überqueren.

Die Parkplätze zur Strasse hin, welche angesprochen wurden, gehören der Gemeinde Esch/Alzette. Es wird nach einer Lösung gesucht, ob gegebenenfalls Parkmöglichkeiten beim alten Zoll bestehen.

1.7. Situation actuelle de l’effectif du Service EI

(nouveaux stagiaires, nouveau poste 2 PaiCR, nouveaux postes de vidéo-surveillance)

Les délégués souhaitent connaître la situation actuelle de l’effectif du Service EI :

► *Quel est le nombre d’agents inscrits aux différents examens du Service EI qui auront lieu en avril/mai 2023?*

Examen de fin de stage: 3 Kandidaten;

Examen de promotion: 1 Kandidat.

► *Quel est le nombre actuel de nouveaux stagiaires pour la nouvelle classe chc débutant en mai 2023? Une deuxième classe est-elle toujours prévue pour fin 2023?*

Für die Mai-Klasse sind 4 Kandidaten eingeschrieben. Man hofft durch weitere Rekrutierungsmaßnahmen eine 2. Klasse zum 1. November einstellen zu können.

► *Quel est le nombre actuel de nouveaux stagiaires pour la nouvelle classe chsv débutant en avril 2023? Une deuxième classe est-elle toujours prévue pour fin 2023?*

Derzeit sind 11 Kandidaten in der Ausbildung. Eine weitere Klasse ist für dieses Jahr nicht vorgesehen. Die

nächste Einstellung würde hier im Februar 2024 stattfinden.

► **Combien d'agents chsv manquent pour pouvoir occuper tous les postes de chsv existants?**

Momentan fehlen 11 Aufsichtsbeamte. Falls die 11 Kandidaten, die Anfang des Jahres eingestellt wurden uns erhalten bleiben ist ein großer Schritt getan. Man kann aber nicht vorher sehen ob 2023 dieses Ziel erreicht werden kann.

► **Quelle est la situation actuelle concernant le poste 2 PaiCR? La nouvelle classe d'aiguilleurs est-elle toujours prévue?**

Es haben sich bis dato zwei neue Weichensteller gemeldet, der Bedarf liegt aber bei sechs. Die Klasse soll zum 01. Juni 2023 eingestellt werden.

► **Quelle est la situation actuelle concernant les nouveaux postes de la vidéo-surveillance?**

Am 1. Mai beginnt eine Klasse von 12 Mitarbeitern (I-Laufbahn). Diese erhalten von Mai bis September eine interne Ausbildung. Ab September werden dann jeweils zwei Posten in Mersch und Belval im 3-Schichtbetrieb besetzt. Insofern wird das Land geographisch in zwei und auf die jeweiligen Posten aufgeteilt. Nach und nach folgen eine Zentrale in Rodingen und Wasserbillig. In Luxemburg wird eine Hauptzentrale entstehen, in der alle Satellitenzentralen zusammenlaufen. Die Außenstellen sollen aber erhalten bleiben und bei Bedarf mit Mitarbeitern besetzt werden.

Katja Felten

Luc Plier

Felsen kaputt, Tunnelbauwerk ganz

20. April 2023, Ortstermin am Tunnel Schieburg: das Wetter ist eben so trübe, wie der Anlass dieses Termins. Seit dem 27. August 2022 ist nun der Tunnel Schieburg für den Bahnverkehr gesperrt. Eine Katastrophe für unsere Kundschaft, deren alltägliche Mobilität stark eingeschränkt ist. Es ist aber auch ein Gau für die CFL selbst, da dieser Zwischenfall nicht nur einen Teil der Nordlinie regelrecht lahm legt, sondern vor allem, weil das Beheben eines solchen noch nie da gewesenen Zwischenfalls an eine wahre Herkulesarbeit grenzt.

Aber kehren wir kurz zum 22. August 2022 zurück. Zu diesem Moment war der Teilabschnitt der Nord-

strecke wegen geplanter Wartungsarbeiten gesperrt. Geplant war, ein Teil des Tunnelgewölbes zu erneuern. Nach dem das betroffene Teilstück entfernt worden war, ist aus dem Berginnern loses Felsmaterial heruntergefallen.

Es ist nur der Erfahrung und Reaktivität der Mitarbeiter zu verdanken, dass bei der entstandenen, eine Zeitlang andauernden Felsaufschüttung aus einem Hohlraum oberhalb des Tunnelge-



André Feltz (II) erklärt die komplexen Stabilisierungs- und Befestigungsarbeiten anhand eines Modells



Mittels diesem schweren Gerät werden Bohrungen etwa 30 Meter über dem Tunnel durchgeführt.



Hierbei werden diese Rohre in verschiedenen Winkeln in den Felsen eingebohrt. Nach der Bohrung wird dann mittels dieser Maschine Flüssigbeton über die Rohre in den Felsen eingespritzt, um das vorhandene Schiefergeröll zu festigen.



Bis zum 20. April 2023 wurden etwa 350 Kubikmeter Beton in den Felsen injiziert.

wölbes, keine Verletzten zu beklagen sind. Stellt man sich den Mechanismus einer Sanduhr vor, so bekommt man ein recht klares Bild vom Geschehenen.

Der Tunnel Schieburg, der von 1862 stammt, wurde seiner Zeit in einen Schieferfelsen gegraben. Das Innere des Felsens bestand damals aus einem Gemisch aus Schiefergestein und Lehm Boden. Wobei der Lehm vereinfacht gesagt als Klebstoff diente. Durch klimatische Veränderungen (wie z.B. anhaltende Trockenzeit) und natürliche Wasserläufe innerhalb des Felsens wurde der Lehm quasi aus- und weggespült. Übrig blieb an der betroffenen Stelle loses Schiefergeröll. Dies ist eigentlich kein Problem, denn das Gewicht von der gesamten Länge des Tunnelgewölbes getragen wird. An und für sich handelt es sich um einen geologischen Zwischenfall, die Stabilität des Tunnelgewölbes ist intakt. In anderen Worten: der Felsen, in dem der Tunnel steckt, ist an beschriebener Stelle nicht mehr kompakt.

Nun gilt es den Felsen und den Boden oberhalb und seitlich des Tunnels an dieser Stelle zu stabilisieren. Dies geschieht durch das „Eindrehen“ von Stahlpfeilern über eine Tiefe von bis zu 80 Metern und das Injizieren von Flüssigbeton in die Ansammlung von losem Gestein. Während diesen Arbeiten wird der Felsen regelmäßig abgescannt, um zu überwachen, wie das Gestein reagiert.

Derweil hat man das aufgeschüttete Geröll innerhalb des Tunnels mit einer Betonschicht überzogen und stabilisiert. Des Weiteren werden ebenfalls Stahlpfeiler in die Decke des Tunnelgewölbes „eingedreht“.

Erst wenn der betroffene Bereich rund um den Tunnel stabil ist, kann das Geröll innerhalb des Tunnels Schritt für Schritt abgetragen werden. Ist der Tunnel freigeräumt, können die ursprünglich vorgesehenen Arbeiten ausgeführt werden. Eine Zeitangabe ist derzeit noch nicht möglich, da Umwelt- und geologische Einflüsse schwer voraussehbar sind.

Zu unterstreichen ist, dass die CFL die Arbeiten mit der grösstmöglichen Sorgfalt und Sicherheit durchführen. Etwa 50 Mitarbeiter sind größtenteils rund um die Uhr hier im Einsatz

Fotos&Text: Mylène Bianchi

Die beiden neben stehenden Fotos zeigen das Innere des Tunnels. Oben sieht man die Stellen an denen schon Befestigungsbohrungen getätigt wurden, bzw Stabilisationspfeiler eingedreht wurden. Auf dem unteren Foto erkennt man, dass das Schiefergeröll, welches im Tunnel liegt mit Beton befestigt wurde. Das Geröll wurde sowohl von der Süd- als von der Nordseite einbetoniert.



Um überhaupt mit sämtlichen Gerätschaften zum Ort des Geschehens zu gelangen, musste zuerst ein Zufahrtsweg gemacht werden. Die Stelle ist schwer zugänglich, der Weg dorthin hat eine 15%-ge Neigung. Auf dem 2. Foto sieht man den Eingang des Tunnels und wie dieser in den Felsen hineingebaut wurde.





Rapport de la réunion de la délégation des services centraux auprès du Directeur RH, le 13 avril 2023

1.- Services Centraux

► **Les délégués du personnel désirent discuter une éventuelle réorganisation de la délégation des Services Centraux sur base d'une proposition déjà élaborée par les délégués du SYPROLUX.**

Pour le service RH, il semble logique d'intégrer le personnel des grades de nomination S/6, S/7, B/4 et B/5 dans les services locaux. Cependant le domaine d'intervention des délégués s'étendrait et rendrait leur travail plus difficile. De plus on pourra s'imaginer une nouvelle forme de la délégation des services centraux regroupant les services de support et transversales ainsi que la création d'une nouvelle délégation GI.

► **Le Comité de Suivi devra aussi trouver une solution pour la représentation des agents statutaires dans les filiales des CFL.**

► **En ce qui concerne les agents de la carrière D, une éventuelle option serait de les intégrer dans les délégations de service et de leur accorder un droit de vote (actif).**

D/RH indique que le sujet doit être discuté au sein du Comité de suivi RH, où un document doit être élaboré pour la rentrée scolaire au plus tard afin de pouvoir le faire valider par la Délégation Centrale.

2.- Examen de fin de stage

► **Les délégués du personnel désirent prendre connaissance des résultats de la dernière session d'examen des différents services.**

Pour la session d'octobre 2022 on peut retenir qu'il y a de plus en plus de spécialités – 71 examens pour 114 candidats.

99 réussites,

- 10 échecs,
- 2 non-présentation suite congé de maladie,
- 3 licenciements suite 2^e échec,
- 10 candidats ont dû se présenter à un examen de rattrapage.

3.- Horaire Mobile (Mäin RH)

Les délégués du personnel demandent des explications supplémentaires sur le CET:

► **Pourquoi les heures du CET ne sont plus visibles sur l'écran du logiciel «Mäin RH» comme l'année dernière?**

► **Les codes d'absences ne sont pas encore adaptés. (réunions auprès des chefs de service, DC, CSC, CA CFL, ...)**

► **Au cours du passage de l'exercice 2022 à 2023, les agents demandent des explications nécessaires quant aux heures (congé et CET) reportées sur le compte épargne-temps. Beaucoup d'agents sont d'avis que la visibilité et l'utilisation du logiciel ne sont pas très claires.**

► **Le nombre des nuits isolées pour les agents de la Direction Générale, resp pour les agents tombant sous le régime de l'horaire mobile augmente. Les agents désirent connaître les modalités quant au pointage. Les agents ne sont pas d'accord de compenser les heures manquantes avec des heures du CET.**

Actuellement le service IN travaille sur une solution pour améliorer la visibilité des heures en question. Le système devra être adapté pour que les reports soient clairs et qu'une tenue manuelle des heures par les agents ne soit plus nécessaire.

En ce qui concerne les codes d'absences, le service RH étudiera s'il existe une vraie nécessité de créer les codes d'absence manquants ou si une autre solution sera proposée.

Pour les nuits isolées, les services doivent respecter le règlement de l'Horaire Mobile en vigueur. La reprise des négociations sur les facteurs de multiplication est hors de question. Si l'agent ne veut pas renoncer à des heures de CET, il pourra travailler les heures manquantes le jour avant (matin) la séance de nuit ou le jour après (après-midi).

Dans ce cas, le temps de présence obligatoire ne pourra pas être 6 heures et l'introduction manuelle d'un temps de travail de deux, quatre ou six heures dans „Mäin RH“, le jour avant ou après une nuitée doit être possible.

Toutefois, le repos journalier de 12 heures reste obligatoire dans tous les cas.

4.- Dairy House & Nouvelle DG

Les délégués du personnel demandent:

► **un planning du déménagement vers le Dairy House;**

► **les dimensions des futurs bureaux des différents services et divisions dans le nouveau bâtiment de la Direction Générale;**

► **comment se présentent les bureaux des employés?**

► **une présentation (cantine, crèche, espace bien-être, fitness, aménagement bureaux) du futur bâtiment de la Direction Générale;**

► **est-il possible de présenter des plans détaillés du bâtiment?**

► **Quels services seront affectés sur quels sites? De quelles facilités disposent les deux bâtiments (cantine, douche, espace bien-être, etc.)? Est-ce que des panneaux d'affichage sont prévus pour les deux syndicats?**

► **Les délégués du personnel demandent s'il est possible d'avoir un accès direct aux différents bâtiments ("Dôme", "Dairy House", "Accinauto") sans devoir se présenter au portier.**

► **Les représentants du personnel désirent obtenir des informations sur le nouveau bâtiment de la Direction Générale;**

► **le principe du «multispace» comme au Dairy House, sera-t-il mieux adapté aux besoins des collaborateurs (ratio qm plus confortable)?**

► **Est-ce que l'échéance annoncé de fin 2026 pourra être respectée?**

DAIRY HOUSE

La cantine sera exploitée au moment où les premiers agents auront déménagé. Les agents des autres sites (CRM, Fëschhaal, ACCINAUTO,...) auront la possibilité de commander leurs repas en avance et de les faire livrer.

Les livraisons de plats (LUCHTIME, WEEDELY,...) ne sont plus souhaitées, les portiers ne doivent plus les accepter.

Manger dans les bureaux ou dans les salles de réunions ne sera plus toléré.

Le personnel pourra :

- soit, profiter de la cantine,
- soit, apporter son propre plat, le réchauffer et le manger à la cantine,
- soit, sortir pour acheter le menu voulu et le manger à la cantine.

Les cabines téléphoniques installées sur les étages sont insonorisées afin de ne pas gêner les employés travaillant dans les alentours.

Des salles de réunions sont disponibles sur toutes les étages. Les salles jusqu'à 4 personnes sont libre de réservation, les salles pour plus de 4 personnes doivent être réservées en avance.

Pour donner suite au souhait de la firme de déménagement, les agents doivent être présents le jour de leur déménagement (sauf congé déjà demandé auparavant). Les classeurs doivent être emballés dans les cartons de déménagement prévus à cet effet. De même pour les objets personnels.

Les cartons de déménagement «privé» ne seront pas déballés par la firme de déménagement.

Des places de parking pour vélos et trottinettes sont prévues dans le DAIRY HOUSE.

Nouvelle Direction Générale

En ce moment, les plans définitifs pour la nouvelle DG ne sont pas disponibles. La nouvelle DG aura un espace net de 12.000m². La planification des bureaux dans la nouvelle DG est prévue plus spacieuse que celle dans le Dairy House. A l'heure actuelle l'échéance du nouveau bâtiment est prévue pour fin 2027.

Le concept de la nouvelle DG prévoit que tous les bureaux soient aménagés de manière à être suffisamment éclairés naturellement. Les salles de réunions seront planifiées au milieu des étages.

L'installation d'une crèche n'est pas prévue, mais des négociations sont en cours avec un opérateur de crèches afin de pouvoir proposer un service délocalisé.

L'installation d'une salle de fitness ou d'un espace bien-être ne sont pas prévus comme tel. Dorénavant des terrasses et espaces extérieurs sont disponibles dans le DAIRY House et dans la nouvelle DG.

Des vestiaires et sanitaires sont prévus, ainsi qu'un casier pour tout employé dans la nouvelle DG. Pour les bureaux installés dans le bâtiment ACCINAUTO, les négociations sont en cours avec la poste afin de pouvoir utiliser leurs installations sanitaires.

Les syndicats sont invités à fournir les listes des représentants du personnel ainsi que les droits d'accès demandés.

Des panneaux d'affichage pour les syndicats seront installés dans les bâtiments.

5.- Cellule de renfort (Flexy Staff)

► **Les délégués du personnel demandent des informations sur la cellule de renfort, anciennement Flexy-Staff. Combien d'agents y sont affectés pour le moment? Combien d'agents ont été mutés à des postes définitifs. Dans le cadre du déménagement vers le site du Dairy House, l'équipe de la cellule renfort va déménager à Leudelange. Les délégués du personnel demandent des informations sur l'avenir de cette cellule.**

La cellule de renfort Flexy Staff déménagera dans le bâtiment de la gare de Leudelange. Actuellement le bâtiment est occupé par la société TOTAL. Après leur déménagement, les travaux de rénovation pourront commencer. Pendant les travaux de rénovation, des conteneurs résidentiels seront mis en place pour accueillir les agents du Flexy Staff.

6.- Machine à café

► **Certains services dans la DG ont leur propre machine à café qui est installée dans des locaux spécifiques accessibles pour le service complet, ces machines ont été achetées par le service en question. Qu'en devient-il de ces machines, après le déménagement au Dairy House?**

Aucune des machines à café ne sera déménagée dans DAIRY House. Les machines à café seront les mêmes sur toutes les étages et dans le futur dans tous les bâtiments.

Steve Watgen

Isabelle Faber

Vorschläge verschiedener Aktivitäten des Kinderferien- und Sozialwerks

Wie seit einigen Jahren schon bietet die Verwaltungskommission des Kinderferien- und Sozialwerks die Möglichkeit den Kindern und Enkelkindern unserer Mitglieder eine Beteiligung an den Unkosten der verschiedenen Aktivitäten zu gewähren.

- *Kolonien und Camps*
- *Nachhilfekurse für Schüler von Primär- und Sekundarschule*

Um weitere Auskünfte oder Informationen zu erhalten, kontaktieren sie:

MULLENBACH Manuel
GSM: +352 661 185 236 oder
per E-Mail: mullmanu@pt.lu

Der Verwaltungsrat des Kinderferien- und Sozialwerks



Schatz, vergiss die Milch nicht!



v.l.n.r.: die Herren Laurent Schonkert, Max Leesch (Cactus), Mobilitätsminister François Bausch, Marc Wengler, Alain Blau (CFL), Jeff Leesch (Cactus)

Ob die Gemahlin des Mobilitätsministers ihm dies wohl zugerufen hat, als François Bausch sich auf den Weg zum Bahnhof Luxemburg machte, um dort gemeinsam mit den Direktionen von CFL und Cactus den ersten CFL cactus shoppi zu eröffnen?

Auf jeden Fall findet man seit dem 10. Mai hier eigentlich alles, was das Herz, so auf die Schnelle, begehrt.

Von diversen Milchprodukten, über Getränke mit oder ohne Alkohol, Naschereien aller Art, einer Vielfalt an vorbereiteten Speisen, frischem Gebäck, sowie Energiefutter, müsste für jeden Geschmack etwas dabei sein.

Ein besonderes Augenmerk wird dem Sushi-Corner zu Teil. Die Sushis werden vor Ort frisch zubereitet. Dass man ein Sushi nicht einfach auf einer Serviette «to go» dem Kunden in die Hand drücken kann, dürfte eigentlich auch einem Piraten einleuchten, aber vielleicht hatte der gerade zwei Augenklappen auf. Nichtsdestotrotz: Hygiene muss eben sein.

Zeitungen, Tabak und Lotterielose dürfen natürlich nicht fehlen. Und über dem Einkaufen hat man den aktuellen Fahrplan über einen Bildschirm stets im Blick. Auf dem Weg zum Bahnsteig noch schnell ein

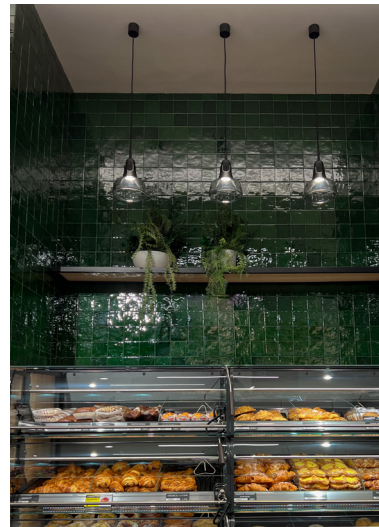
paar Besorgungen machen, ist im Bahnhof Luxemburg demnach bequem und praktisch.

Das Ambiente des Shops ist angenehm. Hier hat der Architekt gekonnt Holz- und Kachelelemente miteinander kombiniert.

Aufgelockert wird das Lädchen hier und da mit richtigen Pflanzen, vor allem Farne, die von oben diskret herab hängen, warme Lichtquellen erhellen den gesamten Raum.

Die CFL haben hier mit dem Cactus Unternehmen eine gemeinsame Filiale gegründet, welches mit dem ersten Laden 15 Arbeitsplätze geschaffen hat. In den kommenden Monaten werden weitere CFL cactus shoppis aufmachen unter der Form von Shops, Food-Vending Machines und Foodtrucks. Diese verschiedenen Konzepte sollen zur Belebung der Bahnhöfe beitragen und einer bestehenden Nachfrage der CFL-Kundschaft nach kommen.

Text&Fotos: Mylène Bianchy



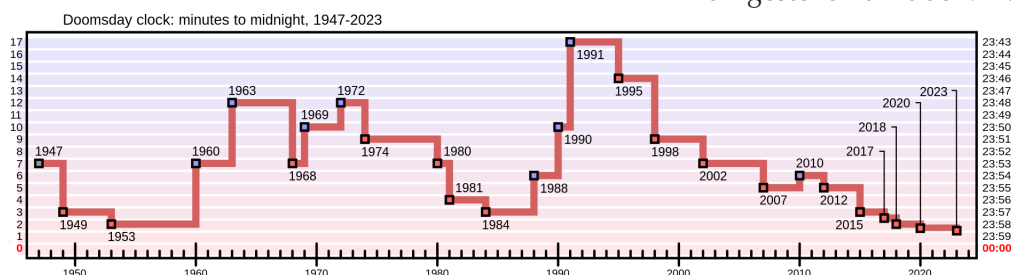
75 Jahre Doomsday Clock / Weltuntergangsuhr

Die sogenannte „Doomsday Clock“, mit der Wissenschaftler des Magazins „Bulletin of the Atomic Scientists“, einem monatlich erscheinenden Magazin, vor allem auf die Gefahren für die Menschheit mit Themen wie Atomkrieg, Klimakatastrophen, rasante Zunahme der Weltbevölkerung, allmählich erschöpfenden Ressourcen usw. aufmerksam machen, ist derzeit wegen der am 24.2.2022 gestarteten russischen „Militärischen Spezialoperation“ so weit wie nie zuvor, auf 90 Sekunden vor Mitternacht vorgerückt. Mitternacht soll in diesem Falle den theoretischen Punkt der Vernichtung der Menschheit veranschaulichen, welche von politischen Spannungen, Waffentechnologie, Klimawandel, Pandemien, und anderen Bedrohungen ausgehen könnte.



Ein Gelehrter und Forscher des „Bulletin of the Atomic Scientists“ am vergangenen 24.1.2023 beim Adjustieren der aktuellen Doomsday Clock Zeit. Das Kennzeichen Doomsday Clock mit den vier schwarzen Punkten wurde bereits 1947 von der Malerin Martyl Langsdorf geschaffen. - Foto: Ansley Floyd/Keystone Ap

Die „Doomsday Clock“ als reale Installation befindet sich in Chicago in einem Gebäudetrakt in dem sich die Geschäftsräume des Magazins Bulletin of the Atomic Scientists* befinden. Sie soll anschaulich machen, wie nah die Menschheit vor der Selbstzerstörung steht, und begründet diese Gefahr mit der Gefahr eines Atomwaffen Einsatzes. Eine schlichte grafische Darstellung im Bulletin wurde erstmals 1947 auf der Titelseite des Bulletin of the Atomic Scientists abgebildet.



Eine graphische Darstellung zum jeweiligen Stand der Doomsday Clock- Wikipedia.

* Das „Bulletin of the Atomic Scientists“ erschien bereits im Jahr 1945, und war durch Physiker des sogenannten „Manhattan-Projektes“, dem militärischen Forschungsprojekt zur Entwicklung und zum Bau einer Atombombe im Zweiten Weltkrieg ins Leben gerufen worden. Dieses Berichtsblatt der Atomwissenschaftler ist ein nicht-technisches Magazin, das sich mit Anspielung auf die bekannte Redewendung „fünf Minuten vor zwölf“ primär über Atompolitik debattiert und deren existentielle Gefahren für die der globalen Sicherheit informiert, insbesondere mit dem Thema eines möglichen thermonuklearen Krieges, und sich deshalb für eine strenge internationale Kontrolle von Kernwaffen einsetzt.

Das Magazin erscheint ohne Unterbrechung seit seiner Gründung durch die Physiker des Manhattan-Projekts im Jahr 1945 nach den Atombombengriffen auf Japan. Es wurde 1948 von den beiden Fachkollegen und Nobelpreisträgern Albert Einstein und Robert Oppenheimer (dem eigentlichen Vater der Atombombe), und ihrem nach 1946 heranwachsendem Board of Sponsors beraten und gefördert. Mitglieder dieses Fördervereins, etwa 40 weitere Nobelpreisträger und andere Fachleute über die vergangenen Jahre hinweg, wurden zu Kernfragen um Rat gefragt, einschliesslich beim Adjustieren der Doomsday Clock.

Durch die allseits bekannte Redensart es sei „**fünf Minuten vor zwölf**“ als Metapher für die Doomsday Clock hatten sich ihre Schöpfer inspirieren lassen, wenn ein äusserst nachteiliges Ereignis die Menschheit unmittelbar bedrohen sollte. Wörtlich bedeutet das Wort Metapher so viel wie bildhafter Ausdruck, Übertragung, und hat seinen Ursprung aus dem Griechischen genommen.

1947 wurde die Doomsday Clock mit der Zeigerstellung sieben Minuten vor zwölf gestartet und seither in Abhängigkeit von der Weltlage vor- oder zurückgestellt. Seit dem 25. Januar 2018 und im Jahr 2019 stand sie auf zwei Minuten vor zwölf. Es gab damals keine Abrüstungsverhandlungen. Vielmehr wurde angeblich von dem damaligen US Präsidenten Trump der Einsatz von Atomwaffen befürwortet.

Am vergangenen 24. Januar 2023 teilte das Bulletin of the Atomic Scientists mit, die Uhr auf 90 Sekunden oder umgerechnet 1,5 Minuten vor Mitternacht umgestellt zu haben. Für bisherige, genauen Jahres

Urzeiteinstellungen und deren wesentliche Ursachen siehe bei WIKIPEDIA unter „Weltuntergangsuhr“.

Bei ihrer Einführung stand die allegorische Weltuntergangsuhr wie bekannt noch auf sieben Minuten vor zwölf. 1953 nach den ersten Wasserstoffbomben-Tests, einem markanten Datenjahr stand sie zuletzt auf zwei Minuten vor zwölf. Nachdem 1988 die USA und UdSSR ihre diplomatischen Beziehungen durch Abbau von Mittelstreckenraketen (Kuba Krise) verbesserten und der Kalte Krieg zu Ende ging, und die Berliner Mauer am 9.11.1989 fiel, wurde die Weltuntergangsuhr anfangs der 90er Jahre zurückgestellt um nach kurzer Zeit mehrmals erneut durch politische und klimatische, negative und positive und Ereignisse geändert zu werden. Negativ eingestuft wurde 2017/2018 unter anderem die Wahrscheinlichkeit einer globalen Katastrophe wieder als höher eingestuft, da ebenfalls Emissions-Klimaziele angeführt die nicht erreicht wurden. Abrüstungsverhandlungen gab es keine. Der Stand der Doomsday Clock landete anfangs 2019 auf 2 Minuten vor zwölf. Aber trotz Zuspitzung der politischen Lage und dem Fortschreiten des Klima Wandels liess das Bulletin 20 Sekunden verstreichen.

Um die Uhrzeit zu bestimmen, setzt sich ein aus etwa 18 Experten und Expertinnen bestehendem Gremium zwei Mal im Jahr zur Beratung zusammen. Nachdem der Uhrzeiger 2015 bis 2019 Uhrzeiger noch wegen dem globalen Mangel an politischer Zusammenarbeit und Klimawandel drei Minuten vor 12 und im Januar 2020 noch bei etwa 100 Sekunden vor Mitternacht stand, hatten die Forscher zu guter Letzt ihre „Weltuntergangsuhr“ um 30 Sekunden nach vorne gestellt.

Die Uhrzeit der Weltuntergangsuhr hat wie bereits bekannt eine längere Vorgeschichte. 1947 zum Erscheinen der Zeigereinstellung auf 7 Minuten vor Mitternacht gestellt, wurde sie in den letzten 75 Jahren 25 Mal neu eingestellt, und vor kurzem aufs Neue angepasst. Im Vergleich zum aktuellen Vor- und Jubiläumsjahr 2022 war die symbolische Weltuntergangsuhr nun wieder vorgerückt worden. In erster Linie aufgrund eines realen Klimawandels, und durch angebliche „Fehlinformationen“ durch Russlands kaum verhüllte Drohungen Atomwaffen einzusetzen, wodurch die Welt daran erinnert wurde, dass eine Eskalation des Konfliktes, sei es durch Unfall, Absicht oder Fehlkalkulation mit dem grossen Gefahrenrisiko eines drohenden Atomkrieges, ein Ausserkontrollegeraten für die gesamte Menschheit verbunden gewesen wäre. Hinzu gekommen sind biologische Gefahren, denn seit 1980 ist die Anzahl der Ausbrüche von Infektions-Krankheiten stark gestiegen.

Seit dem Ausbruch des Covid 19 Virus ist klargestellt worden: Pandemien können nicht mehr als seltene Bedrohungen eingestuft werden.

Die „Doomsday Clock/Weltuntergangsuhr“, ist also keine echte Uhr welche eine konkrete Zeit anzeigt, sondern eine fixe symbolische Installation, deren Zeigerstellung immer dieselbe Zeit aufzeigt, und gegebenenfalls jährlich auf Grundlage von Informationen aktualisiert, auf bestehende und neue verheerende Risiken für den Planeten Erde und der Menschheit aufmerksam macht. Sie ist und bleibt also bloss eine Metapher dafür, wie nahe vor allem wir Menschen daran sind, unsere Zivilisation irreparabel zu schädigen. Mit den Wort „Doomsday“ ist der biblische Tag des Jüngsten Gerichts gemeint. Es geht in erster Linie um das Verhängnis der Menschheit, nicht der ganzen Welt als solche. Die deutsche Übersetzung „Weltuntergang“ greift hier schon etwas weiter.

Im Vergleich zum Vorjahr 2022, dem 75. Jahrestag ihres Bestehens war die Uhr bereits aufgrund von Fehlinformationen eines drohenden Atomkrieges, und Klimawandels vorgerückt worden. Am vergangenen 24. Januar rückte nun die symbolische Weltuntergangsuhr um 10 Sekunden näher an Mitternacht heran. Und dies in erster Linie wegen Russlands kaum verhüllten Drohungen Atomwaffen einzusetzen, wodurch die Welt daran erinnert wurde, dass eine Eskalation des Konfliktes, sei es durch Unfall, Absicht oder Fehlkalkulation mit dem grossen Gefahrenrisiko eines Ausserkontrollegeraten für die gesamte Menschheit verbunden wäre.



Am 24.1.2023 - Pressekonferenz in New-York. Die Enthüllung der derzeit geltenden Weltuntergangsuhr Zeit durch Forscher und Forscherinnen der Organisation. Links im Bild der prominente, am 7.12.1928 geborene Noam Chomsky, rechts Rachel Bronson, die Präsidentin und Geschäftsführerin des Bulletin of he Atomic Scientist. Sie begründet die Umstellung in erster Linie mit dem Krieg gegen die Ukraine, und erklärt: „Kaum verhüllte Drohungen, Atomwaffen einzusetzen, erinnern die Welt daran, dass eine Eskalation des Konfliktes - durch einen Unfall, durch Absicht oder Fehlkalkulation - ein furchtbares Risiko ist.“ - Foto: AP Foto/Patrick Semansky.

Unter anderem wird das Magazin welches seit Januar 2009 lediglich online und kostenlos erscheint, und eine Reihe wissenschaftliche Fachjournale von SAGE Publications, einem unabhängigen Wissenschafts-Verlag in den Vereinigten Staaten verlegt veröffentlicht.

Ein Statement zur Doomsday Clock und kritische Äusserung vom südkoreanischen Diplomaten Ban Ki-moon über die Weltführer und ihr Hinwegsetzen über der Warnung der Weltuntergangsuhr. Ban Ki-moon war 2007 bis 2016 als Generalsekretär der Vereinten Nationen tätig. Er half 2020 die damals gültige Doomsday Clock zu enthüllen.

“Three years ago, I helped unveil the Doomsday Clock when its hands were last moved. Today they are even closer to midnight, showing how much more perilous our world has become in the wake of the COVID-19 pandemic, extreme weather events and Russia’s outrageous war on Ukraine. Leaders did not heed the Doomsday Clock’s warnings in 2020. We all continue to pay the price. In 2023 it is vital for all our sakes that they act.”

Anreize schaffen, um die Eisenbahn noch attraktiver zu machen

“Jetzt ist es mehr denn je an der Zeit, die Nutzung der Schiene auszubauen. Es ist an der Zeit, dafür zu sorgen, dass alle Regionen über eine moderne Infrastruktur und starke Verbindungsnetze verfügen. Es ist Zeit für intelligentere, besser zugängliche und benutzerorientierte Dienste,“

sagte Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira, EU-Kommissarin für Kohäsion und Reform, bei der Auftaktkonferenz zum Europäischen Jahr der Eisenbahn am 29. März 2021.

Die Europäische Kommission beabsichtigt die angepeilten Verkehrsziele des Grünen Paktes zu unterstützen, denn die Eisenbahn stellt eines der lebenswichtigsten Elemente des europäischen Aufbauwerkes dar. Seit die Eisenbahn ihren Siegeszug im Jahr 1825 begann, bringt sie Menschen zusammen und fördert Güter wirtschaftlich über lange Distanzen. Sie zeichnet sich vor allem durch die Sicherheit aus und eine ihrer Hauptaufgaben besteht darin, die EU-Mitgliedstaaten eng miteinander zu verbinden. Es liegt im ureigenen Sinne der EU dem beschleunigten Aufbau eines intelligenten, nachhaltigen und funktionsfähigen Eisenbahnnetzwerkes die oberste Priorität einzuräumen. Die Europäische Kommission bekennt sich eindeutig zur Eisenbahn das Rückgrat des Personen- und Güterverkehr in allen 27 Staaten.

Ab dem 14.1.2023 nur mehr 90 Sekunden! Demnach wären aktuell in einem übertragenen Sinn nicht einmal mehr 2 Minuten übrig für die Menschheit bis sie verschwindet. Was wird weiter passieren wenn die abstrakte Doomsday Uhr bei Mitternacht angekommen ist? In Wirklichkeit ist es für die Spezies Mensch jedoch nicht zu spät um sich zu erheben um etwas positiv zu ändern. Das hat bisher funktioniert.

Armand Schilling

Das Europäische Jahr der Eisenbahn - was ist bisher geschehen?

Die Europäische Kommission stellte am 14. Dezember 2021 das Gesetzespaket vor, welches die effiziente und nachhaltige Mobilität für den weiteren Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) vorsieht. Das ausgewiesene Ziel der TEN-V-Politik aus den 2000er Jahren ist der Aufbau eines effektiven, EU-weiten und multimodalen Verkehrsnetzes. Die vorgelegte Überarbeitung der TEN-V-Verordnung trägt dazu bei, die Entwicklung des Eisenbahnnetzes näher an die Ziele des Europäischen „Green Deal“ heranzuführen. Immerhin hat die Europäische Union geplant der erste klimaneutrale Kontinent bis zum Jahr 2050 zu werden.

Diesbezüglich besagt die Strategie der nachhaltigen Mobilität, dass sich der Schienengüterverkehr um 50 Prozent bis zum Jahr 2030 erhöhen - und bis zum Jahr 2050 verdoppeln muss. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf den EU-Gleisen soll bis zum Jahr 2030 verdoppelt und bis zum Jahr 2050 verdreifacht werden. Neben dem Ausbau und der Modernisierung der Schieneninfrastruktur gilt es die Effizienz und die Verlässlichkeit zu erhöhen, um die Menschen für die Eisenbahn zu begeistern.

Dies macht Sinn, denn den Studien (EUpinions aus dem Jahr 2020) zufolge werden derzeit nur 7 Prozent des EU-weiten Personenverkehrs über die Eisenbahn abgewickelt - es gibt mannigfache Erklärungen dazu. Bei der europaweiten Befragung der Bürger würden sich zwei von drei für die Eisenbahn gegenüber dem Flugzeug entschieden - wenn die Eisenbahn flexibler sei. Allein die Tatsache, dass an einem durchschnittlichen Tag nur 125 internationale Eisenbahnverbindungen in der gesamten Europäischen Union verkehren, besagt alles (Osservatorio Balcani e Caucaso - italienisches Forschungszentrum).

Trotz vieler Andeutungen zur Verbesserung hat sich der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr nicht erhöht. Es gibt unterschiedliche Spannungen und Frequenzen in den Oberleitungen sowie zwei Spurweiten und das einheitliche Signalsystem ERTMS (mit seinem System ETCS als einheitlichem interoperablem Zugsicherungssystem) ist derzeit nur zu wenigen Prozent in den EU-Staaten eingeführt. Mittels diesem einheitlichen Sicherheitsüberwachungssystem, welches die Geschwindigkeit der einzelnen Züge anhand von Strecken- und Zugdaten kontinuierlich überwacht, sollte das Verkehrsmanagement erhöht werden.

Die Fahrt des „Eurostar“, startend in London, nach der Tunneldurchfahrt im Ärmelkanal über Lille in Brüssel einfährt und weiter Amsterdam rollt, passiert neun verschiedene Zugsicherungssysteme - dies kann nicht zur erhöhten Geschwindigkeit und Sicherheit beitragen und noch weniger zur Akzeptanz..

Es gibt aber auch positive Signale im europäischen grenzüberschreitenden Eisenbahnnetz zu vermelden - so etwa das österreichische „NightJet-Netz“, welches derzeit 10 europäische Staaten abdeckt -

viele Bahnstrecken führen durch drei verschiedene Staaten. Das Unternehmen plant die Erhöhung des Angebots um 50 Prozent bis zum Jahr 2050.

Hinsichtlich der Treibhausgasemissionen im Rahmen des „Green Deal“ sollte die Eisenbahn als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel angesehen werden, doch leider lag z.B. ihr Anteil am Inlandgüterverkehr in der EU nur bei 17 Prozent im Jahr 2021 - in Luxemburg waren es nur klägliche 6,5 Prozent (6,6 Prozent im Jahr 2020). 74 Prozent des Güterverkehrs wurden im Jahr 2011 über den LKW-Verkehr abgewickelt und im Jahr 2021 waren es bereits 77 Prozent.^{1°}

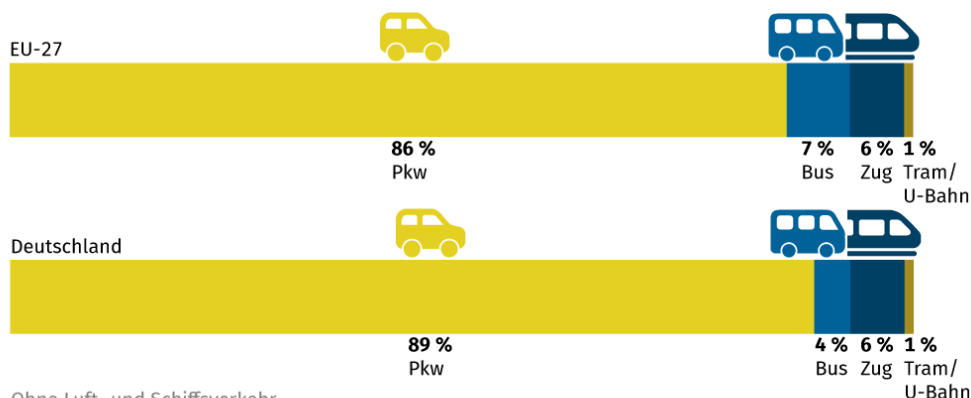
Es sei im Übrigen darauf hingewiesen, dass ein Güterzug, laut der Europäischen Umweltagentur (Studie aus dem Jahr 2021) durchschnittlich nur 24 g Treibhausgase (pro transportierte Tonne und gefahrenen Kilometer) verursacht - weniger als ein Fünftel der Treibhausgase, die ein LKW verursacht. Hinsichtlich des Personenverkehrs mit der Eisenbahn sei vermerkt sein, dass pro Fahrgast und Zug-km nur 4 g CO2 emittiert werden - bei einer Flugreise sind es 65 Mal mehr und bei einer Autofahrt 26 Mal mehr.

Die Eisenbahn beflügeln - durch schnelle regionale und internationale Eisenbahnverbindungen

„Um die angepeilten Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen, müssen wir noch mehr Menschen davon überzeugen, mit dem Zug zu reisen.“ so der Tenor der Europäischen Kommission. Im Gefolge dieser ökopolitischen Aussage unterstützt die Europäische Kommission zehn Pilotprojekte. Es sollen neue grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen geschaffen und bestehende verbessert werden. Das ausgemachte Ziel besteht darin, zusätzliche Zugverbindungen zwischen den EU-Großstädten zu ermöglichen.

Motorisierter Personenverkehr

Anteil der Verkehrsmittel 2020



© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Quelle: Europäische Kommission

Die EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean sagte diesbezüglich: „Die Europäische Kommission möchte den Bahnunternehmen dabei helfen, tagsüber und nachts neue internationale Zugverbindungen einzurichten, indem sie die zahlreichen Hindernisse für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr beseitigt.“

Ein anschauliches Bild dieser europäischen Zusammenarbeit stellt der Wunsch dar, die Hauptstädte von Frankreich und Deutschland (Paris und Berlin) per Eisenbahn in sieben Stunden zu verbinden, heute dauert die Fahrt achteinhalb Stunden - mit mindestens einem Umstieg.

„Wir stellen heute fest, dass die Zugverbindungen Paris-Mailand und Paris-Barcelona erstaunliche Belegungsquoten haben: Bei Paris-Mailand hat sich das Angebot seit der Ankunft von Trenitalia verdoppelt, und trotzdem sind die Züge voll“, so der SNCF-Chef Jean-Pierre Farandou, der die Hoffnung auf einen ähnlichen Erfolg bei der künftigen Schnellverbindung zwischen Paris und Berlin hegt.

Unsere Grossregion als Experimentierfeld für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr

Die Grossregion (Luxemburg-Rheinland/Pfalz, Saarland, Lothringen und „Province de Luxembourg“) ist eine lebendige europäische Region mit einer großen Anzahl von Pendlern. Leider dominiert der Straßenverkehr in einem hohen Maß die anderen Verkehrsmittel. Allen politischen Reden ist jedoch gemeinsam: „Es bedarf der besseren Eisenbahnverbindungen zwischen den Partnerländern - sie sind dringende denn je.“

Die Fahrt auf der 187 km langen Bahnverbindung zwischen Luxemburg und Brüssel dauert heute etwa 2 Stunden und 46 Minuten - Luxemburg und Belgien sind jedoch gewillt, diese Reisezeit zu verringern. Die belgische Eisenbahngesellschaft Infrabel hat mittlerweile einen 66 km langen, neu elektrifizierten Abschnitt eingeweiht - dies stellt ein historisches Moment für die Eisenbahnstrecke dar. Auf dem Bahnabschnitt sind die beiden Spannungssysteme in den Oberleitungen (3 kV Gleichspannung und 25 kV / 50 Hz Wechselspannung) vorhanden. Dies erlaubt den Zügen mit Mehrsystemlokomotiven die Geschwindigkeit von 130 km/h auf 160 km/h zu erhöhen und die Fahrzeit um mehr als 20 Minuten zu verkürzen.

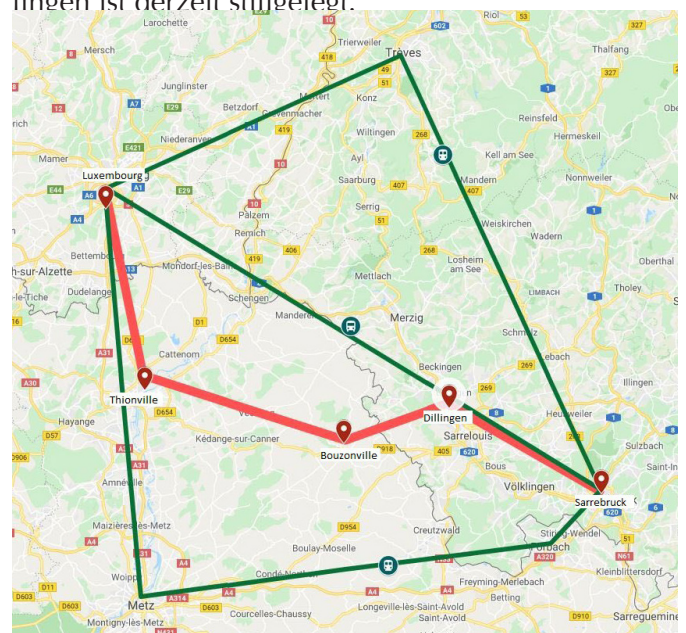
In Luxemburg wird ab dem Bahnhof Howald eine neue 7 km lange zweigleisige Eisenbahnstrecke nach Bettemburg ohne Halt gebaut, sie zeichnet sich durch spektakuläre Brückenkonstruktionen aus. Die Eröff-

nung ist für das Jahr 2026 vorgesehen, dann dürften die Hochgeschwindigkeitszüge TGV ab dem Hbf Luxemburg über Bettemburg auf eigener Bahnstrecke verkehren - eine große Entlastung für den Personenverkehr und eine deutliche Erhöhung der Qualität.

Ein weiterer Schwerpunkt der Großregion stellt die Eifelbahn dar - sie verläuft auf 173 km zwischen Trier über Gerolstein nach Köln. Die Bahnstrecke wurde zwischen den Jahren 1864 bis 1875 gebaut, wurde jedoch nie elektrifiziert, sodass die Fahrtzeit der schnellsten Verbindung bei zwei Stunden und 33 Minuten liegt. Um die Pendler in Richtung der Ballungszentren Köln - Bonn sowie Trier - Luxemburg bequemer und schneller zu bringen, hat die Deutsche Bahn beschlossen, die Eifelbahn bis zum Jahr 2027 zu elektrifizieren. Neben dem „Sprinterexpress“ wird ebenfalls die langsamere Regionalbahn (viele Haltepunkte) den Passagieren angeboten.

Seit Jahren fordern viele Pendler eine Direktverbindung von Saarbrücken nach Luxemburg - dies jedoch in „gerader Linie“. Aktuell gelangt der Pendler entweder mit der Eisenbahn über Metz resp. über Trier nach Luxemburg oder mit dem Autobusdienst zwischen Saarbrücken und Luxemburg.

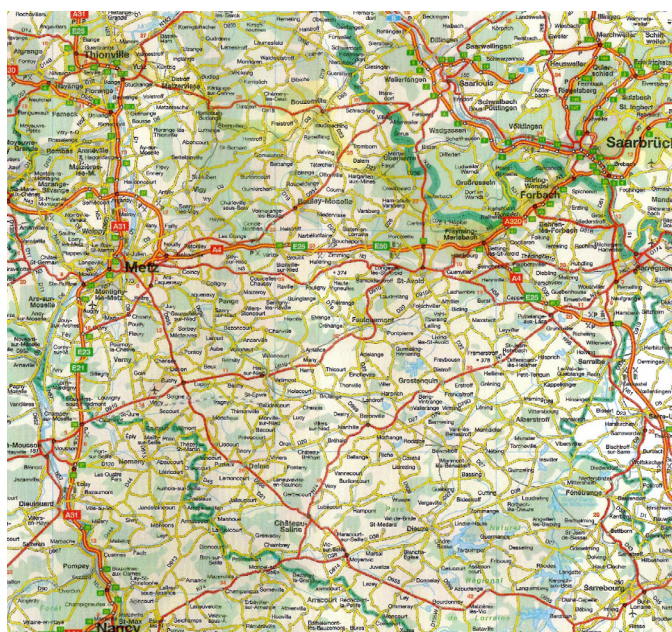
Mittlerweile wird vom Saarland die Forderung erhoben, die Stadt Saarbrücken über Dillingen, der französischen Stadt Bouzonville und Thionville mit Luxemburg zu verbinden. Es sei vermerkt, dass der Bahnhof Bouzonville seit dem Jahr 2016 geschlossen ist - es bestehen lediglich Busverbindungen nach Thionville und der Verkehr auf Bahnstrecke nach Dillingen ist derzeit stillgelegt.



Eisenbahnstrecke von Saarbrücken über Dillingen, Bouzonville, Thionville nach Luxemburg

Im Jahre 2010 jedoch besann man sich auf die Wiederbelebung der Bahnstrecke mit der Anbindung bis nach Luxemburg - dies angesichts des wachsenden Pendlerverkehrs. Mit der Elektrifizierung von 20 km Bahnstrecke zwischen Dillingen und Bouzonville wäre man ein Schritt näher. Leider zeigten weder die Deutsche Bahn AG noch die SNCF großes Interesse und im Frühjahr 2020 kam es zur Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Bahnstrecke.

Aber noch gibt es leichte Hoffnung: Die „Région Grand-Est“ untersucht derzeit die Möglichkeit des Personenverkehrs per Eisenbahn zwischen Saarbrücken über Forbach, Freyming und Creutzwald nach Bouzonville - anschließend über Thionville nach Luxemburg.^{2°} Damit diese Verbindung in die Realität umgesetzt werden kann, bedarf es jedoch noch vieler politischer und wirtschaftlicher Diskussionen und vor allem der Wiederinstandsetzung der Bahnstrecke zwischen Thionville und Bouzonville.



Eisenbahnstrecke von Saarbrücken über Forbach, Freyming, Bouzonville, Thionville nach Luxemburg

Die vier Großstädte Luxemburg, Trier, Saarbrücken und Metz verfügen über gute regionale und grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen - aber es gibt bis dato noch keinen „direkten“ Ringzug zwischen den Städten. Als Behinderung könnte sich das Vorhandensein von unterschiedlichen Spannungen und Frequenzen auf den Eisenbahnverbindungen erweisen: In Deutschland gibt es die 15 kV Spannung mit 162/3 Hz, in Frankreich und Luxemburg die 25 kV Spannung mit 50 Hz. Es gibt jedoch Mehrsystemlokomotiven, die auf diesen elektrifizierten Eisenbahnabschnitten problemlos verkehren könnten. Wenn jedoch der europolitische Wille vorhanden

wäre, dann könnte dieser Ringzug das „Licht der Welt erblicken“, die finanziellen Fördermittel stehen abrufbereit.

Jetzt müssen die richtigen Weichen gestellt werden

Die Zukunft des europäischen Eisenbahnverkehrs hängt stark davon ab, ob es der Politik gelingt, den seit Jahrzehnten stattfindenden Verlagerungsprozess hin zum PkW und LkW sowie Flugzeug zu stoppen. Es leuchtet ein - falls mehr Menschen mit der Eisenbahn fahren und mehr Fracht auf die Schiene gelangt, umso weniger schädliche Treibhausgase werden emittiert - dies hilft den Klimawandel zu stoppen.

Für mich steht fest, nur wenn die angedachten Investitionen in die Bahninfrastrukturen getätigt werden und das Bewusstsein um die Umwelt wächst, dann wird die Eisenbahn zum Rückgrat der europäischen Verkehrspolitik.

Marcel Oberweis

QUELLENHINWEISE:

Europäischer Green Deal: Ziele, Daten und Fakten 2023

www.republicain-lorraine.fr/economie/2020/10/16/

... äere Spezialist fir de Wunnraum

10, route d'Arton
L-9180 Oberfeulen
Email: weljea@pt.lu

GSM: 621 148 941
Tél.: 81 28 26
Fax: 26 81 01 32

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

FC Ateliers CFL Luxembourg

E neie President vir de Club

De 24. Mäerz hunn sech Memberen a Frënn vum FC ATELIERS zu enger Generalversammlung getraff. Des huet an der aler Gare zu Hueschtert stattfonnt.

Den Toto da Costa huet als Interim-Präsident Membere begréisst. Well de Marc Schaeffer d'CFL verlooss huet, konnt hien net méi Präsident bleiwen. Ab dëser Generalversammlung verstärkt de Guy Lux de Comité, a wäert dem Veräin an Zukunft als Präsident verstoen. De J-J Wagner konnt als Sekretär vu verschiddene Comité Sitzunge berichten. Et goufe Polo-Shirts vir d'Spiller an de Comité kaaft. De FC Ateliers huet op dem Championnat um Terrain deelgeholl. An et ass e City Tripp vir d'Joer 2023 geplangt.

De Caissier Frank Scheer seng Kees war an der Rei, an et sinn nach Reserven do. Wéinst dem Uschafe vun de Polo-Shirts huet Kees mat engem Minus ofgeschloss. D'Kassenrevisoren hunn d'Keess och vir gutt befonnt.

Ofgeronnt gouf Versammlung mat engem gudden lessen am Restaurant "Ofstellgleis".

SIGNITEC B.S.R.L.
Signmaking Solutions

Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Werbeplanen, Fahrzeugverklebung.
 CNC - Fräse

Tél.: 26 30 55 61 www.signitec.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 23. Juni 2023

Redaktionsschluss ist der 15. Juni 2023

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

Transport

L-2560 Luxembourg
 20A, rue de Strasbourg
 Téléphone: 22 67 86-1
 CFL-Basa Nr. 1289
 Telefax: 22 67 09

Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., Luxembourg

Organe mensuel officiel du SYPROLUX affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.

Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Der Punktwert-Index 898,93

Seit dem 1. Februar 2023 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 21,7301€.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten und einem Maximum von 29 Punkten.

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 20,5764€

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 21,8157€.



syprolux@pt.lu

