



Fotos: Guy Nepper



Jean-Paul SCHMITZ

Zwei Wochen ist es her, dass die neue Mannschaft des Syprolux auf dem außerordentlichen Kongress und Delegiertentag mit überwältigender Mehrheit gewählt wurde. Das Vertrauen unserer Mitglieder ehrt uns sehr und gibt uns Kraft für die Zukunft. Kraft, die wir sicher brauchen werden um die Probleme, die anstehen, bewältigen zu können.

Danken möchte ich besonders dem FCPT-Präsidenten Georges Bach, sowie dem Syprolux-Präsidenten Camille Brocker für die gute Arbeit, die sie in den letzten Jahren geleistet haben.

Die neue Mannschaft wird sich im Zeichen der Kontinuität mit Zielstrebigkeit für unsere Mitglieder einsetzen. Auch wenn jeder seinen eigenen Stil hat, so bleibt die Ausrichtung doch dieselbe: Der Mensch steht im Mittelpunkt.

Wir werden in Zukunft nicht mehr akzeptieren, dass in verschiedenen Sparten versucht wird mit ungenügendem Personal den Betrieb aufrecht zu erhalten. Das Personaleffektiv muss den Bedürfnissen angepasst und auch aufgestockt werden.

Es darf auch nicht mehr vorkommen, dass trotz Personalmangel noch weitere Züge während Bauarbeiten (siehe Viadukt in Esch) eingeplant werden. Hier sollte man den Mut haben Züge ausfallen zu lassen, zumal es dem betrieblichen Ablauf noch dienlich

## Im Zeichen der Kontinuität

wäre. Dass andererseits immer wieder Züge wegen Personalmangel ausfallen und Schalter zeitweise nicht besetzt sind, zeugt von einer schlechten Personalpolitik.

Alarmierend ist die steigende Zahl der Aggressionen. 149 Aggressionen in den ersten 9 Monaten dieses Jahres beweisen, dass wir die Situation nicht in den Griff bekommen. Die vielen Maßnahmen, die bis jetzt getroffen wurden, genügen nicht. Eine Polizei für den öffentlichen Transport muss eingeführt werden. Höhere Strafen müssen in Zukunft die Täter davon abschrecken Beamte anzugreifen. Hier ist die Politik gefordert. Das Personal will nicht weiter Blitzableiter sein. Auch die Betreuung der Opfer nach einer Aggression (Prise en charge) muss in allen Sparten besser organisiert werden.

Auch nicht zu vernachlässigen, ist das stete Zunehmen von Stress und Mobbing am Arbeitsplatz, was dann für viele Betroffene mit einem Burnout endet. Wir versuchen unseren Mitgliedern, die von solchen Problemen betroffen sind, so gut wie möglich zu helfen. Um diese Situation in den Griff zu bekommen müssen die CFL unbedingt eine Sozialarbeiterin (Assistante Sociale) einstellen.

Durch die Krise im Stahlsektor hat sich die Finanzsituation der CFLCargo drastisch verschlechtert. Die Schließung der Werke Schifflingen und Rodange bedeutet einen Rückgang des Umsatzes um 20%. Um die Situation in den Griff zu bekommen werden verschiedene Maßnahmen angedacht. Personalrückführung in die CFL und Arcelor Mittal, Kurzarbeit sowie interne Umstrukturierung in verschiedenen Sparten sind die ersten Schritte.

Um die Lokführer besser auf Auslandsfahrten einsetzen zu können werden von Seiten der CFLCargo Änderungen an den bestehenden

Arbeitsbedingungen vorgeschlagen. In den ersten Diskussionsrunden wurde Seitens der Gewerkschaften klargemacht, dass die Arbeitsbedingungen, die im Großherzoglichem Reglement verankert sind, nicht zur Diskussion stehen. Für uns gibt es keine 6 aufeinanderfolgenden Nachtschichten für Lokführer, sowie keine Kürzung der Ruhezeiten. Wenn ein Dienstbeginn zwischen Mitternacht und 3 Uhr unumgänglich ist, müssen die dafür vorgesehenen Vergütungen gewährt werden. Hier steht uns noch so manche harte Diskussionsrunde bevor.

Ein weiteres Problem, das wir in Zukunft aufgreifen werden, sind unsere Dienstvorschriften. Deren Anpassung an die aktuelle Situation ist seit Jahren vernachlässigt worden. z.B. der RGE 4, die „Bibel“ des Fahrdienstleiters, kennt noch kein elektronisches Stellwerk obschon das erste ESTW schon 1994 in Luxemburg in Betrieb genommen wurde. Hier muss dringend gehandelt werden.

Die Einführung des Leanmanagements im CRM wurde anfangs von den Mitarbeitern positiv begleitet. Leider führen die betriebene Informationspolitik, sowie das Benehmen des Beraters zu unnötigen Spannungen. Das Gelingen eines solchen Projektes hängt von der Miteinbeziehung der Belegschaft ab. Hier ist Motivation angesagt und nicht Demotivation.

In Sachen Gehälterreform das Abkommen, das die CGFP mit der Regierung unterzeichnet hat, nicht als großen Wurf bezeichnen. Im Gegenteil: Es macht den öffentlichen Dienst unattraktiver. Das Bewertungssystem sowie die Lohnkürzung während der Stagezeit (ersten zwei Jahre 80%, drittes Jahr 90%) wirken sich nicht positiv auf Neuzugänge aus.

Positiv war die Zusammenarbeit der Gewerkschaften, der CFL Verwaltung, dem Transportmi-

nister und dem Europadeputierten Georges Bach in dem Dossier „Recast“. Zusammen haben sie erreicht dass Knackpunkte aus der Vorlage entfernt wurden

Dies gilt insbesondere für die komplette Trennung von Infrastruktur und Betrieb. die Liberalisierung des Personentransports und dem Minimaldienst im Falle eines Streiks.

Wir müssen doch weiter achtsam sein, denn verschiedene werden in den nächsten Vorlagen des Parlaments wieder auftauchen, denn auch in Zukunft wird die EU-Kommission weitere Versuche unternehmen die Bahninfrastruktur zu zerschlagen und den Schienenpersonenverkehr ganz zu liberalisieren.

Herausforderungen für das neue Team des Syprolux gibt es genug.

Im täglichen Einsatz werden wir versuchen das Beste für unsere Mitglieder zu erreichen.

Abschliessend möchte ich an dieser Stelle allen Eisenbahner und allen Transportbereich Beschäftigten und ihren Familien, Freunden und Bekannten ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr wünschen.

Jean-Paul SCHMITZ

### Sie lesen in dieser Nummer

2	Resolution
3	FCPT/SYPROLUX News
4-11	Delegiertentag 2011
12-13	LCGB – FCPT – Transport
14	Mobilität
15	CSL
16	Sport



# SICHERE ARBEITSPLÄTZE FÜR ALLE BESCHÄFTIGTEN DER CFL-GRUPPE

Als Eisenbahner verfügen wir über ein, im Gesetz von 1920 verankertes, Personalstatut welches uns eine Arbeitsplatzgarantie bietet. Doch sollen, können und dürfen wir nicht vergessen, dass wir mittlerweile zur einer CFL-Gruppe gehören, in der es auch Kollegen gibt, welche unter privatrechtliche Arbeitsbedingungen fallen.

In den vergangenen zwei Jahren durchlebte die CFL eine beeindruckende Anzahl von Umstrukturierungen. Bedingt durch die europäische Liberalisierungswelle wurden Schlagwörter wie Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit zu den neuen Credos der CFL-Gruppe. Dazu gesellen sich dann noch die Begriffe Flexibilisierung, Optimierung und Kostendeckung zum alltäglichen Sprachgebrauch der CFL-Verantwortlichen.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise, welche im Jahr 2008 ihren Lauf nahm, fand ihren Niederschlag ebenfalls in der CFL-Gruppe, welche nicht umhin kam Sparmaßnahmen ins Auge zu fassen. Die Konsequenzen dieser noch immer anhaltenden Krise mutieren immer weiter zur Sozialkrise, auch in unserem Land. Die Arbeitslosenquote liegt mittlerweile bei 5,9%, Tendenz steigend.

All diese negativen Auswirkungen, welche ihren Niederschlag oft in Aggression, Angst und Frustration finden, gehen keinesfalls spurlos am Personal vorbei, welches somit nur allzu oft zum Blitzableiter anderer wird.

Die von der EU forcierte Liberalisierung der Eisenbahnen verlangt Anpassungen. Sollen diese Veränderungen von einer Belegschaft getragen werden, müssen sie auch in einer verständlichen Sprache vermittelt werden. Die geplanten Reformen müssen mit dem Personal und den Sozialpartnern in einem konstruktiven und offenen Dialog durchgeführt werden. Jede Art von Verschleierungstaktik, von Bevormundung bedeutet den Verlust des Vertrauens seitens des Personals in die Obrigkeit des Unternehmens. Dies schwächt die Motivation des Einzelnen. In der Folge entsteht eine Blockadehaltung, schlimmsten Falls erfolgt die innere Kündigung. Der Mitarbeiter leidet und der Betrieb auch.

Der SYPROLUX glaubt an die Unternehmen der CFL-Gruppe und will mithelfen, sie für die Zukunft zu wappnen. Hierbei müssen aber die Interessen der Belegschaft und des Betriebes gewahrt bleiben. Es ist unsere Pflicht als Transportgewerkschaft das Bewusstsein der CFL-Verantwortlichen für das Wohlbefinden aller Eisenbahnbeschäftigten zu sensibilisieren.

Die Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben sind keine bloßen Nummern und kein lästiger Kostenfaktor, sie sind die Seele des Betriebes. Durch ihr Fachwissen und ihren täglichen Einsatz gelten sie als gewinnbringenden Faktor, der dem Unternehmen Auftrieb verleiht.

## Bevor man Beschäftigter ist, ist man zunächst Mensch

Die CFL-Gruppe ist im Jahr 2011 zum viertgrößten Arbeitgeber hier in Luxemburg aufgestiegen. Trotz des Drucks auf dem wirtschaftlichen Parkett, kann ein Unternehmen wie die CFL es sich nicht leisten einzig und allein nach wirtschaftlichen Kriterien zu operieren. Die CFL ist eng mit der Geschichte des Landes verbunden, sie hat stets ihre soziale Rolle dem Personal gegenüber wahrgenommen.

Leider werden wir als Gewerkschaft immer öfter mit Sozialfällen befasst. Trennungen, Überverschuldung, Krankheit können jeden von uns treffen. Um diese Menschen aufzufangen und ihnen zu helfen, fordern wir als SYPROLUX, dass die CFL endlich wieder einen/eine Sozialarbeiter/Sozialarbeiterin einstellen. Ein Betrieb von 3640 Mitarbeitern braucht die professionelle Hilfe einer solchen Vertrauensperson. Doch darüber hinaus, verlangen wir, dass die CFL-Verantwortlichen anfangen pluri-disziplinär zu denken. Die Schaffung eines „Centre Médical“, welches Arbeitsmediziner, Sozialarbeiter und Psychologe vereint, ermöglicht es den Mitarbeiter besser im Laufe seines Arbeitslebens zu begleiten. Durch dieses Vorgehen könnten unsere „agents inaptes“, im Hinblick auf eine sinnvolle und adäquate Weiterbeschäftigung, ebenfalls besser betreut werden. Dies gilt ebenfalls für unsere Kollegen, welche aus der CFL-Cargo ins Stammhaus rückversetzt werden sollen. Auch sie brauchen eine Betreuung, damit sie sich an ihrem neuen Arbeitsplatz zurechtfinden.

Des Weiteren fordern wir als FCPT-SYPROLUX, dass die CFL sich öffnet für andere Arbeitsformen, welche einerseits eine Aufwertung der Arbeit erbringen und andererseits den Übergang vom aktiven Dienst zur Pension erleichtern. Besonders im Bereich des Tutorats können unsere erfahrenen Kollegen einen wertvollen Dienst erweisen. Eine Überarbeitung der Bestimmungen der Teilzeitarbeit, die Wiedereinführung der Bonifikationsjahre für Schichtarbeiter, sowie die Einführung eines Zeitbonus für geleistete Überstunden sind einige unserer Forderungen.

Des Weiteren muss man erkennen, dass unsere Gesellschaft sich im steten Wandel befindet, dies gilt besonders für den Bereich Familienleben. Will man also sozial handeln, so sind die Arbeitsweisen den heutigen familiären Gegebenheiten anzupassen. Dem Mitarbeiter soll es möglich sein Familien- und Berufsleben in Einklang zu bringen. Auch in diesem Zusammenhang ist eine gewisse Flexibilität seitens des Arbeitgebers gefordert. In diesem Zusammenhang unterstreicht der SYPROLUX nochmals seine Forderungen nach der Schaffung einer Kindertagesstätte bei den CFL, sowie die Schaffung einer CFL-eigenen Kantine.

## Rekrutierung und Ausbildung: eine Investition in die Zukunft des Betriebes

Chronischer Personalmangel ist unser ständiger Begleiter. Noch immer fehlt es an klaren und transparenten Personalbestandsberechnungen. Ohne genügend und vor allem gut ausgebildetem Personal kann die CFL ihr Serviceangebot dem Kunden gegenüber nicht erfüllen.

Die interne Ausbildung des Personals ist ein Kernelement eines jeden Betriebes. Dies gilt besonders in einem Sicherheitsbetrieb. Die Aus- und Weiterbildungspolitik

eines Unternehmens muss aus einem Guss bestehen. Aus diesem Grund fordern wir als SYPROLUX die CFL-Verantwortlichen auf, die interne Ausbildung endlich klar zu strukturieren und dies in allen Sparten des Unternehmens. Eine klare Definition der Inhalte der Programme, sowie eine Strukturierung des Ausbildungsablaufs sind äußerst wichtig. Theoretisches Wissen und praktische Ausführung müssen nahtlos ineinander übergehen. Des Weiteren ist es wichtig Auszubildende adäquat während ihrer gesamten Ausbildungszeit zu begleiten. Vorschriften müssen klar ausgelegt sein, damit keine unterschiedlichen Interpretationen möglich sind. Die Aktualisierung interner Bestimmungen muss effektiver gestaltet werden.

In Bezug auf die Ausbildung muss die Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen, welche die Lehrauftraggeber sind, und dem „Centre de Formation“, dem Lehrauftragsausführer, muss verbessert und intensiviert werden. Das „Centre de Formation“ muss Sorge tragen, dass die so genannte „réponse pédagogique“ den Ansprüchen des Lehrauftraggebers entspricht und pädagogisch sinnvoll und durchführbar ist.

Des Weiteren fordern wir, dass die Obrigkeit sich endlich bewusst wird, dass kein Mitarbeiter ohne abgeschlossene Ausbildung auf eigene Verantwortung eine Funktion ausüben darf, dies zu seinem Schutz und zum Schutz anderer. Aus- und Weiterbildung sind der Garant für Sicherheit und Erfolg in einem Betrieb.

## Wohlbefinden und Schutz am Arbeitsplatz – eine Utopie?

Der Mensch verbringt den größten Teil seines aktiven Lebens an seinem Arbeitsplatz. Soll er produktiv und effizient an der Weiterentwicklung des Betriebes teilnehmen, so ist die Voraussetzung die, dass er sich zum einen an seinem Arbeitsplatz wohl fühlt und zum anderen sich sicher fühlt. Leider müssen wir feststellen, dass in den vergangenen zwei Jahren, das Arbeitsklima in vielen Sparten auf den Nullpunkt gesunken ist. Misstrauen und Verunsicherung prägen die Gedanken vieler unserer Kollegen.

Die CFL-Verantwortlichen waren angetreten, die anstehenden Restrukturierungen gemeinsam mit der Belegschaft angehen zu wollen. Fakt ist aber, dass diese guten Vorsätze längst vergessen sind. Stattdessen stellt man den Beschäftigten vor vollendete Tatsachen, bevormundet ihn, erschlägt ihn fast mit Zahlen und Prozeduren, so dass er sich irgendwann nicht mehr wehrt, und alles nur noch erduldet. Beharren die CFL-Verantwortlichen auf ihrer „Top-Bottom“-Taktik, wird dies auf Dauer dem Betrieb die Effizienz nehmen. Bei 3640 Mitarbeitern verfügt ein Unternehmen über ein enormes Wissenspotential, über Ideen, Kreativität. Will man, dass die Belegschaft sich mit dem Betrieb identifiziert, so muss man sie stärken und ihre Schwächen respektieren. Nur so ist Veränderung möglich.

Für die ersten neun Monate des Jahres 2011 wurden 149 Fälle von tätlichen und verbalen Übergriffen, sowie Drohungen gegenüber dem Personal verzeichnet. Für das Unternehmen bedeutet dies ein Arbeitsausfall, welcher doch mit hohen Kosten verbunden ist. Für die Opfer sind die Konsequenzen weitaus schlimmer. Für die Betroffenen bedeutet besonders ein tätlicher Angriff oft den Anfang eines langen Leidenswegs. Die Ohnmacht der Angst begleitet sie. Als SYPROLUX fordern wir deshalb, dass die CFL-Verantwortlichen effizientere Maßnahmen zum Schutz der Beschäftigten ergreifen. So verlangen wir die Erstellung eines klaren Konzeptes in Sachen externer Überwachungsdienst und interner Sicherheitsdienst. Als SYPROLUX fordern wir die CFL-Verantwortlichen ebenfalls dazu auf, gemeinsam mit den Gewerkschaften Druck auf die Politik auszuüben, damit über die Einführung einer eigens für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geschaffenen Polizeieinheit, welche in das bestehende Korps der großherzoglichen Polizei eingegliedert ist, nachgedacht wird. Des Weiteren fordern wir, dass das bestehende Strafmaß in Fällen von tätlichen Angriffen nach oben revidiert wird, sowie die systematische Vergabe einer ministeriellen Zulassung (agrément) für sämtliche Zugbegleiter, Aufsichtsbeamten, Busfahrer und Beschäftigten der „Équipe Sûreté“.

Ein Jeder hat also sowohl ein Recht auf Arbeit, als auch ein Recht auf Schutz an seinem Arbeitsplatz. An uns

## Service und Investitionen

Als Dienstleistungsunternehmen sind die CFL verpflichtet eine gewisse Qualität zu bieten, welche auf einer ganzen Reihe von Kriterien beruht. Um eine bessere Qualität im Bereich Personenverkehr zu erzielen, fordert der SYPROLUX, dass die erstellten Fahrpläne den realen Gegebenheiten auf dem CFL-Netz angepasst werden. Des Weiteren sollen die Fahrpläne zwischen Zug und Zug, respektive Zug und Bus aufeinander abgestimmt werden.

Qualität kann es nicht ohne Investitionen geben. Aus diesem Grund verlangt der SYPROLUX, dass Investitionen in das Schienennetz, in Fahrmaterial (Bus und Schiene), in Bahninstallationen und in Bahninfrastrukturen auf einem hohen Niveau bleiben.

## Öffentlicher Dienst – es heißt wachsam bleiben

Die geplante Reform im öffentlichen Dienst wird Sonderzweifel ihren Niederschlag auf unser Personalstatut haben. Auch hier werden tiefgreifende Veränderungen auf uns zu kommen. Als SYPROLUX werden wir diese Veränderungen konstruktiv und kritisch begleiten. Die geplante Reform beinhaltet ebenfalls eine Reihe von positiven Elementen, wie z. B. die Förderung des Prinzips des Life-Long-Learning, die Schaffung einer Laufbahn für das so genannte Bachelor-Diplom. Knackpunkte hingegen sind das vorgesehene Bewertungssystem, die Verlängerung der Ausbildungszeit und die damit verbundene Kürzung der Anfangsgehälter. Als SYPROLUX fordern wir, dass diese geplante Reform in der eigens für die CFL zuständige „Commission Paritaire“ Punkt für Punkt verhandelt wird und, dass gemeinsam mit den Sozialpartnern an einer Umsetzung dieser Maßnahmen in unser Personalstatut gearbeitet wird.



# SYPROLUX - NEWS

19/11/2011

Am Morgen fand die Generalversammlung der CGJL statt. Jugendbeauftragte Isabelle Faber vertrat hier den SYPROLUX.

21/11/2011

Am Nachmittag tritt die SYPROLUX-Leitung zusammen. Während dieser Sitzung wurden unter anderem die letzten Details in Bezug auf den anstehenden außerordentlichen Kongress, sowie den anstehenden Delegiertentag abgesprochen.

22/11/2011

Gegen Mittag tritt die TM/cem-Betriebskommission zusammen. Gegen 16.00 Uhr war es dann an der Reihe unserer Kollegen der TM/ateliers-Betriebskommission. Hier wurden jeweils die Punkte für die anstehende Sitzung beim Dienstchef zusammen getragen und diskutiert.

Am Abend trifft sich der Vorstand der Sektion Esch/Alzette. Hauptthema der Sitzung sind die statuarischen Wahlen anlässlich des außerordentlichen FCPT/Kongresses und SYPROLUX-Delegiertentag.

24/11/2011

Romain Wolff vertritt den SYPROLUX in der Plenarsitzung der ETF/Sektion Strasse in Brüssel. (siehe Bericht in dieser Nummer).

SYPROLUX-Präsident Camille Brocker nimmt an einer Sitzung des Wirtschaftsrates der Großregion teil.

Jean-Paul Schmitz und Mylène Wagner-Bianchy nehmen an den Kollektivvertragsverhandlungen bei der CFLcargo teil.

25/11/2011

Camille Brocker, Mylène Wagner-Bianchy und Romain Wolff neh-

men an der Generalversammlung der ACAP in Bridel teil.

26/11/2011

In Berschbach/Mersch finden ein außerordentlicher FCPT-Kongress, sowie ein ordentlicher SYPROLUX-Delegiertentag statt. (siehe Bericht in dieser Nummer)

28/11/2011

Am Nachmittag findet eine Sitzung des Zentralvorstandes des LCGBs statt.

Jean-Paul Schmitz und Camille Brocker treffen sich mit einem Vertreter der BHW.

29/11/2011

Der Nikolaus und sein Knecht Rupprecht kommen zu Besuch ins Centre Nic Braun in Hesperingen. Da unsere Kleinsten aber das ganze Jahr über brav und artig waren,

wurden sie alle mit einer Tüte Süßigkeiten belohnt.

01/12/2011

Am Morgen findet eine Sitzung im BU statt zwecks Gespräch über die Interpretation diverser Bestimmungen in unseren Arbeitsbedingungen.

Am Nachmittag trifft sich eine SYPROLUX-Delegation mit CFLcargo-Direktor Fernand Rippinger um über Verbesserungsvorschläge in Bezug auf die Arbeitsabläufe in der Eibsatzleitstelle in Bettemburg zu diskutieren.

02/12/11

Am Morgen tagt das Direktionskomitee der Entraide Médicale.

Am Nachmittag tagt die SYPROLUX-Leitung.

MWB

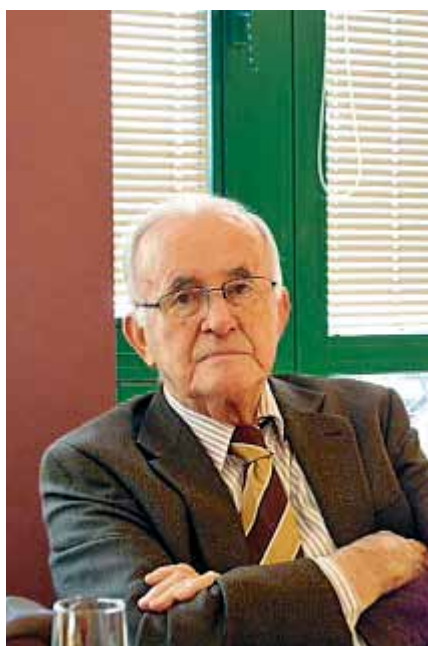
## ZWEI ROBELN KAMEN AM WOCHENENDE ZUM MULCHEINSATZ AUF DER STRECKE LUXEMBURG /SANDWEILER.



Etwas ungewohnt aber positiv war es mit den Maschinen eine derartige Aufgabe zu erledigen. Das Resultat kann sich durchaus sehen lassen, wenn man bedenkt wieviel Zeit den Fahrern geblieben ist um Theorie und Praxis in Einklang zu bringen.

Gust KONZEM

## ROBERT KREMER FEIERTE SEINEN 90. GEBURTSTAG



Robert Kremer wurde am 7 November 1921 in Wasserbillig geboren. Im jungen Alter von 19 Jahren wurde er von der deutschen Besatzung zwangsrekrutiert. Nach dem zwei-

ten Weltkrieg, am 1. Oktober 1945 trat er in die Dienste der CFL ein und wurde gleichzeitig Mitglied des Syprolux. Im Jahre 1948 heiratete er in Luxemburg Julie Hoffmann.

Sohn Claude wurde geboren. Die beruflichen Stationen im Leben des Eisenbahners waren die Bahnhöfe Wasserbillig, Lintgen, Rodange, Noerdange, Echternach, Pétange, Bahnhofsvorsteher in Differdingen- und Wasserbillig sowie schließlich die Generaldirektion in Luxemburg, wo er 1978 in den Ruhestand eintrat.

Zwei Enkel, Max und Kim kamen zur Welt ebenso wie ein Urenkel.

Seit 2004 ist Robert Kremer leider verwitwet. Er lebt heute in der «Maison de Soins op Lamp» in Wasserbillig. Eine Delegation der Sektion Osten überbrachte dem Jubilar die besten Glückwünsche.

Text und Foto: Luss SCHILTZ

Ënnerstëtzt

d'Syprolux Kanner- a Sozialwierk duerch  
Är Heijorswënsch

Merci!





## SICHERE ARBEITSPLÄTZE FÜR ALLE BESCHÄFTIGTEN DER CFL-GRUPPE



v.l.n.r.: 1. Vize-Präsident Romain Plümer, Syprolux-Präsident Jean-Paul Schmitz, FCPT-Präsident Camille Bocker

Den letzten Delegeiertentag gouv am November 2009 op gleicher Adress ofgehaal wie den desjähregen a stung ganz am Zeechen vun deenen positiven Resultater vun den Sozial/ Europawahlen.

Den Delgéiertentag stellt d'Generalversammlung vum Eisebunnssektor dur. Vergaangen Aktiviteiten gi opgezielt a kommentiert an Forderungen vun all Berufssparten vun der Cfl gin an enger Resolution festgehaal a niderrgeschriven an dan um offiziellem Wee dem Minister fir Infrastruktur an Nohaltegkeet iwerreescht.

Bei sou Gelegenheeten get Vergaangen opiewe geloss an d'Zukunftsperpektiven gin definiert.

De letzten ausserordentlichen Kongress huet am September 2009 am Centre Convict an der Stadt stattfont an hat als Ursach dat positivt Wahlresultat vun den Europawahlen am Juni 2009 fir deen, bis dato fungéierenden Syprolux Presidenten, Georges Bach. Durch sein Anzug op Strösbuerg an d'Europaparlament sin d' Geschecker vun der Syprolux Spëtzt an d'Hänn vum Team Bocker C./Wagner-B. M./Watgen S./Barbellen J. a Faber I. gefall.

D' Mandat vum Syprolux President an FCPT President gouv op 2 getrennten Mandater opgedeelt.

Den Georges Bach setzt als Europa-deputéierten gerad sou wie an senger Vergangenheet als Gewerkschaftler, (Präsident vun 2003-2009), sech voll a ganz fir d'Interesse vun der „schaffender Bevölkerung“ an am Interesse vun den Syprolux Militanten. Hien wollt stets de Kontakt zur Basis pflegen an virun allem d' Vertrauen wat seng Wierler him all die Joeren un der Syprolux Spëtzt, an dun bei den Europawahlen geschenkt hun, net enttäuschen. Hien huet am FCPT-Posten eng Breckefunktion gesin teschent der nationaler an der Internationaler Transportpolitik. Trotz wirtschaftlech a sozial schweieren Zeiten huet de Georges de Syprolux an die komplex Dossier'en vun der Transportpolitik würdeg zu Strösbuerg vertrueden.

Als langjähregen Syprolux Repräsentant wor et him wichtig „nach mat engem Fouss an der Diir vum Syprolux“ ze stoen. D'Amt vum FCPT President an d' Deputiertenamt zu Strosburg waren reng theoretsch gudd kompatibel mateneen. Mä de Georges Bach wollt sein Amt net just als repräsentativen

Posten gesin mae wor stets drop beduecht aktiv um Syproluxgeschehen deelzehuelen. Seng Arbecht als EU Parlamentarier, dat regelmäsegt Pendelen tëscht Lëtzebuerg, Stroosbuerg Bréssel, deen gewaltigen Volumen un Dossier'en vun EU Liberalisatioun iwer Ofstëmmungen am Parlament....alles dat huet dem Georges e grousst Tribut ofverlaangt.

Gesondheetlech ugeschloën wor hien eng Zaitschen ausser Gefecht gesaat an konnt sein Engagement a sein Asatz deen hien sech an dem Syprolux bei Amtsuntrëtt versprach, haat net mei anhaalen an huet schweieren Herzens sein Amt als FCPT Präsident zur Verfügung gestallt.

D'Wahl vu sengem Nofolger an statutaresh Wahlen fir een Deel vun der Führungsspetzt ze erneieren waren just 2 vun deenen villen Punkten dei de 26 ten November zu Berschbach/Mersch op der Tagesordnung stungen:

Op der Tagesuerdnung stung d'Eröffnung vum FCPT-Kongress durch den Georges Bach, deen sech leider krankheetshalber entschellen ge-looss huet.

Als Dagesleeder gouv den Plümer Romain designiert deen dun d'Leit aus dem Kongressbüro an dem Wahlbüro virgestallt huet. Hien huet en Appel un d'Disziplin vun all den Uwesenden gemeet fir dat den Dagesprogramm am zeitlech defineierten Rahmen sollt bleiwen. Hien as kurz op den Oflaaf vun deenen 2 Wahlen agangen an huet d'Kandidaten virgestallt. Des Wahl ass ouni Prokurationsméiglecheet ofgehaal gin d.h. et gouden just souvil Stëmmziedelen verdeelt wei och Stëmmberechtigter uwesend waren.

Aus organisatoreschen Grënn gouv d'Reihenfolg vun de Reedner vun dem Dag emgeänert.

Den Optakt huet den Patrick Dury, Nationalpräsident vum LCGB, gemeet.

Den LCGB an de Syprolux sin staark Partner an hu quasi die selwescht Blutgrupp an domat och eng identesch Zielrichtung.

De Patrick Dury ass a kurzen Wieder op die finanziell Turbulenzen vum leschten Geschäftsjoër agaang an huet op eng verbessert Situation fir d'kommend Geschäftsjoër 2012 virwisen mat enger neier Führungsspetzt an enger neier Equip. Eng vun den Hauptaufgaben vum LCGB bleiwt d'Bekämpfung vum Jugendchömage. Och muss d'Gewerkschaft sech dem

Wandel vun der Zait upassen a seng Missionen am neien Umfeld erleeden. Sie müssen hier Dingschtleeschungen iwerkucken an sech den Erwaardungen vun hieren Membren upassen. Kollektivertragsverhandlungen, Reform vum Matbestimmungsgesetz fir verbessert Information an Transparenz an de Betreiber, eng Opwertung vun den Schouldiplomer; Diplomer die vun eiser Economie unerkannt a kompetitiv sin an och de Leit hier Existenz laangfristeg ofsecheren; Life Long Learning (Weiderbildung) daerf net zu laaschten vun den Aarbechter faalen; den Index muss erhaale bleiwen an ass den eenzeg Garant fir d'Kaafkraft ze erhaalen; Existenzofsécherung am Fall vun Insolvenz: des Situation as net Schold vun den Aarbechter....et muss ee Modell ausgeschafft gin wou die Betreffen opgefaang gin. Haut gin d' Sozialmodeller leider net mei dozou benotzt konjunktuell a wirtschaftlech Krisen ze bewällegen. Betreiber verlaargen hier Aktiviteiten zounehmends a Länner mat mei niddregen Lounkäschten....

Et get keng „Économie Solidaire“ mei wie an den 80er Joeren. Den LCGB mat all deen aneren Gewerkschaften sowéi d'Regierung as an den nächsten Méint a Joeren gefuerdert fir dat d'Industriepolitik an Tripartite-Verhandlungen eis net an eng Politik feiren die domeiniert get vun Armut a Privatisatioun. An eiser globalisierter Welt müssen déi menschlesch a chrëschtlich Werter respektiert gin!!!

De Tagungsleiter huet d'Wuert un eisen Aumônier den Raymond Streweler weidergin

Hien enerstreicht nach emol dat et wichtig ass beim festleeren vun der Marschroute d' staark Solidaritéit net ausser Betruecht ze lossen anerefalls si mir dem Kapitalismus mat sengen verheerenden Folgen ganz ausgeliewert. De Mensch muss Prioritär bleiwen an daerf net als Spillball dengen an enger Gesellschaft die domineiert ass vun Kapitalismus a Liberalisatioun. Den Aumônier iwerbrenge och haerzlech Grëss vum neien Bischof an verweist drop dat Freundschaft, Menschleschkeet a Sozialgerechtegkeet Haaptpilëen vun der kathoulescher Kirch sin.

Am Uschloss dozou présentéiert de Romain Biver, Trésorier général, de Bilan 2011 vun der Mutuelle du Personnel Chrétien des Transport a get dei néideg Erklärungen zu den jeweilig opgefouerten Posten of. De Budget gouv fir 2012 sou gestëmmt.

De Romain Biver get d'Wuert un de Manou Mullenbach deen de Bericht vum Kannerferien- a Sozialwierk virdréit. Hien bedankt sech ganz haerzlech fir die finanziell Ennerstetzung an och die gudd Zesummenarbecht mam Verwaltungsrot. Hien geet kurz op d' Vakanzekolonien an de Service No-hellefstonnen an.

De Manou Mullenbach iwergett dem Romain Plümer d'Wuert deen d' Auswertung vum Wahlresultat fir die besetzend Posten ukennegt.

Am ganzen waren et 83 gëlteg Stëmmziedelen wou ausgewert gouden.

Mullenbach M. 95,2%  
fir de Posten als Gleichheitsdelegeierten

Allegria Alex: 92,8%  
fir de Posten als beigeordneten Trésorier

Weis Viviane: 100%  
fir de Posten als beigeordnet Generalsekretärin

Plümer Romain: 97,6%  
fir de Posten als 1. Vize President

Bocker Camille: 97,6%  
fir de Posten als FCPT President

Die gewielten Kandidaten gouden an hierem Amt bestätegt an gouden mat enger gudd gefüllter Corbeille geéiert.

No enger kurzer Paus geet de Camille zur Tagesurdnung vum Délégéiertentag iwer. Hien enerstreicht nach emol die gudd Zesummenarbecht vun de letzte Joeren mam Georges Bach. Hien geet am nächsten Transport nach emol méi genau op die vergangen Zesummenarbecht an an iwerbrenge op deser Platz am Numm vun allen Uwesenden dem Georges eng schnell Genesung.

Hien iwergett d' Wuert un Mylène Wagner-Bianchy wat den Tätigkeitsbericht vun de letzten 2 Joer virdréit.

Kurz virum Mettegiessen huet d'Mylène Wagner-Bianchy d'Wahlresultat vum neien Syprolux President bekannt gin:

Vun am ganzen 62 gültigen Stëmmziedelen gouv de Schmitz Jean-Paul mat 90,3% an sengem Amt als Syprolux President gewielt.

Och hien gouv mat enger Corbeille geéiert.

Nom gemeinsamen Mettegiessen hun die Vertrieeder vun deenen verschiddenen Servicer hier Berichter virgedroën.

D'Mylène Wagner-Bianchy huet duerno d'Untraeg vum Délégéiertentag virgedroën dei duerno zur Ofstëmmung stongen. D'Resolution gouv mat puer punktuellen Aenerungen sou verabschiedet wie se virgedro gouv.

D'Mylène Wagner-Bianchy huet uschlëssend dem Jean-Paul Schmitz d'Wuert gin fir den Zukunftsprogramm virzustellen.

De Jean-Paul Schmitz huet sech bei der ganzer Syprolux Equip bedankt dei die letzt Joëren onermiddlech am Team zesummen geschafft huet fir d'Interessen vun hieren Militanten an der CFL sou wie och an der CFLcargo ze vertrieeden.

Hien gouv 2009 an dat neit Kompetenz Team Bach/Bocker/Wagner-Bianchy/Watgen eragewielt an haat vun do un Gelegenheet sech an alle Sparten vun der CFL um Terrain kënneg ze machen. Hien huet mat Mut an Asatz d'Interesse vun den CFLcargo Membren an denen verschidden Gremien vertrueden.

De Jean-Paul Schmitz huet a sengem Zukunftsprogramm op die aktuell Problemer an Messtänn opmierksam gemeet dei dem CFL Personal bzw





Syprolux-Präsident Jean-Paul Schmitz

CFLcargo Personal ze schaafen machen. Virop d'Personalpolitik vum Service AV an TM wou de Personalmangel Dauerzustand ass a wann dann och nach grouss Chantier'ën an Fahrplanupassungen beviirstin geet et mam Personal viir an hannen net méi duer. Beim AV hun wéinst Personalmangel schons Schalteren hir Diiren zougeloss. D'Thema „Aggressioun“ ass die letzt Méint leider erem zu engem Dauerbrenner an de Medien gin. 149 Fäll si fir dëst Joer gemeld. D'Stroofen am Fall vu Gewaltwendung sinn net streng genug.

Strofen fir Wiederholungstäter missten drastesch geheicht gin. Mir plädeiren schons laang fir eng Polizei fir de gesamten öffentlichen Transport. D'Personal op der Stross/Schinn/Schalter daerf net als Blitzableiter dengen fir ganz Gesellschaft an hir Problemer, sou deen neien Syprolux-Präsident, d'Prise en Charge vum engem Agent wou Affer vum enger Aggressioun gouf ass net an all Service identesch. Die lokal Chefen müssen sech mei rigoreus un d'Virschreften haalen an sou Situationen!

En negativen Punkt ass den Ausbau vum der Nordstreck: Die laang gefrootten Iwwerhuelung zu Michela get definitiv net gebaut an och den Stonnentakt Lëtzebuerg – Elwen get net realisiert.

Stress, Burnout a Mobbing sin Schlagwierder eiser heideger Gesellschaft an Synonym fir Ausbeutung an dauerhaft Iwerbelaaschung op der Arbeitsplatz. Des Phenomener hun och elo schons ëmmer méi oft Personal aus eise Reihe betrafft. Tendenz steigend.

D'Virschreften vum der CFL wie ënner anerem d'Bibel vum de Fahrdienstleiter RGE 4 misst drëgend aktualiseiert gin. Do ass geplangt ee Groupe de Travail am Kader vum der Zsummefeier GR/IF an d'Liewen ze ruffen.

Situation fir d'Personal am Atelier 2014 ass net méi droobar. Do gouf de Lean Management iwer de Knei gebrauch an op Teufel komm raus probiert am aalen Gebei vum Atelier nach ëmzesetzen anstatt ze waarden bis 2014 die nei Reimlechteken faerdeg sinn!

Eisen onermiddlechen Mut an Asatz vum deenen letzten Joëren huet awer och verschidden positiv Resultater bruecht:

- Arrêt Roud Breck: CFL get de Betreiber vum deem Arrêt
- Gare Klengbetten kritt een neit Stellwierk
- Ettelbreck kritt eng nei Zuch a Busgare
- 2-gleisegen Ausbau op Péiteng ass ofgeschloss grad sou wie d'Arbechten um Viaduc Pulvermilen
- Reform vum Gehälterofkommen am öffentlichen Dingscht weist virun allem negativ Punkten op bei hirer d'Emsetzung op ausser d'afeiren vum der Bachelor Karriere waer e positiven Aspekt an deem Dossier.

Wat den Recast ubelängt si mir jo Dank dem Georges sengem virbildlechen Asatz zu Stroosbuerg/Bréissel nach emol mat engem bloen Aan dovu komm ...mae wie seet en sou schein „Aufgehoben ist nicht aufgeschoben“ an d Verhandlungen fir den 3.ten Eisbunnpaket stinn schons um Diskussionsplang fir 2012...an dan heescht et sech op neits wieren an kämpfen...!

Mat engem „Vive de Syprolux! Vive dat neit Team!“ huet de Jean-Paul Schmitz ofgeschlossen.

De Camille Bocker huet nach ofschleissend puer Wuert als neien FCPT-Präsident gesot.

Hien huet vermierkt dat et schwéier waer an d'Fussstapfen vum Georges

Bach ze trieden mae hien ass be-  
meit die uleiend Dossieren mat dem  
gleichen Engagement an Éiergeiz  
ze bearbechten wie sein Virgänger.  
D'Europäesch Transportpolitik get em-  
mer mei komplex an d'Konsequenzen  
vun der allgemenger Liberalisatioun  
emmer mei schwéier ze bekämpfen.  
Zesummen mat der ETF ass een be-  
meit d'Verletzung vum den Arbeitskon-  
ditiounen vum Camion a Busbetrieb ze  
verhënnern. An der letzter Zeit gou-  
fen just nach Transporter op d'Stross  
verluegt an neischt mei op d'Schinn.  
Liberalisatioun an anerem Bereicher  
wie Telekom an Enovos sin ereischt  
den Ufank.

De ganzen Personenverkéier soll li-  
beralisiert gin an et ass och virgesin  
ouni Transportlizenz Sillons kennen ze  
kaafen!!! De Klient verléiert dodurch  
sein Vertrauen an d'Transportpolitik an  
demno wéi och nach vill Geld wann  
die ganz Liberalisatioun ee Schoss no  
hannen wor!

Wann d'EU et net färdeg bringt eng  
Equitéit an den Transportsektor ze kre-  
ien ass dat den Ufank vum Enn, sou  
den FCPT-Präsident.

Et muss eng Harmoniséierung an der  
ganzer EU geschaff gin mat gleichen

Arbeitskonditiounen a gleichem Lohn.  
Et kann jo net sinn dat et méi bëlle ass  
ee Kostüm zu Hong Kong ufärdegen  
ze loosse an en dann iwer Dubai op  
Lëtzebuerg kommen ze lossen, wie en  
direkt beim Schneider virun der Haus-  
diir ufärdegen ze loosse!!

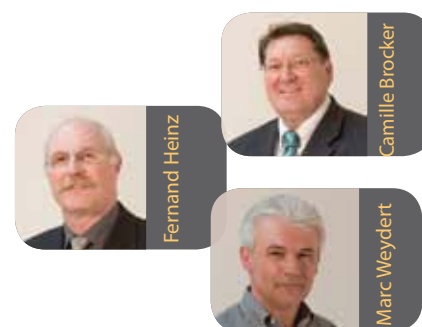
Als Ofschluss vum dësem Deleg-  
éiertendag an ausseruerdentlechem  
Kongress gouf de Georges Bach zum  
Éirepresident ernannt. Geéiert gët hien  
zu engem spéideren Zeitpunkt.

Éier de Romain Plümer die uwesend  
Militanten „entlooss“ huet, huet hien  
den Rdv vum nächsten Kongress 2012  
do „uawen“ am héigen Norden ugekën-  
negt.

Tania PESCH



## BERICHT VUM COMITÉ MIXTE



Schwerpunkte 2009-2011 waren:

- die Arbeitssicherheit – Begutachtung der SMS und Überarbeitung der Sicherheitsvorschriften
- die Arbeitszeiten - Zeiterfassung
- die Personalarückführung aus der CFL cargo
- die Fortlaufende Anpassung der Laufbahnprüfungen an die neuen Begebenheiten
- die Einführung neuer „Laufbahnen“ im IF
- die Gesundheit am Arbeitsplatz
- das Lean Management im CRM
- die Zusammenführung der beiden Dienstzweige GR und IF ab 1-1-2012
- die Berücksichtigung der Nacharbeit für den Vorruhestand im IF
- die geplante Schließung von 8 Schaltern auf dem CFL Netz
- die Videoüberwachung
- die „Equipe sûreté“
- Neue Bau- und Umänderungsprojekt
- Die Aus- und Weiterbildung
- Die Vorstellung der Tagesordnungspunkte des CFL Verwaltungsrates
- die Ausarbeitung einer neuen „Charte informatique“

Camille BROCKER



FCPT-Präsident Camille Bocker und Generalsekretärin Mylène Wagner-Bianchy





BERICHT VUN DER DÉLÉGATION CENTRALE



BEREITSCHAFTSDIENST, PERSONALBESTAND UND BEFÖRDERUNGSKRITERIEN

Fernand Heinz trug als Mitglied der Délégation Centrale den Bericht über die Punkte, die in diesem wichtigen CFL-Gremium in den vergangenen zwei Jahren behandelt wurden. Das erste Thema seiner Ausführungen behandelte ein Problem, das derzeit noch

seiner Lösung harrt. Es ist dies der Bereitschaftsdienst im Allgemeinen, und den der LKW-Fahrer im Service ULE im Besonderen. Bei letzteren stellt sich das Problem, dass der Code de la Route eine sehr wichtige Rolle spielt.

Der Personalbestand ist ein Thema, dem die Délégation ständige Aufmerksamkeit widmet. Die CFL haben in den letzten Jahren viele neue Mitarbeiter eingestellt, doch in verschiedenen Bereichen sind immer noch Lücken vorhanden. Die Rückführquoten der CFL-Cargo, die weiterhin nicht klar einzuschätzen sind, stellen einen großen Unsicherheitsfaktor für die Einstellungspolitik der Muttergesellschaft dar.

Die Neufassung der Generalorder N°10 entwickelt sich langsam zum Ladenhüter. Obwohl die definitive Textfassung bereits im Frühjahr dieses Jahres stand, klemmt es noch bei den Ausführungsbestimmungen. Hier bereitet besonders die angestrebte Kultur des Dialogs Probleme.

Das Reglement der Posten „au choix de la Direction“ wurde überarbeitet. Dies war von Nöten, ließen doch Beförderungsentscheidungen bis zu zwei Jahren auf sich warten. Demzufolge wurde eine Entscheidungsfrist von zwei Monaten eingeführt. Auch wurde die Berufungsinstanz auf das Niveau des Comité des Directeurs übertragen.

Schwer tut sich die Délégation Centrale mit dem System der Carrière Ouverte in den Bereich „Hors Cadres“. Dies ist umso bedauerlich, da die CFL sich derzeit 7 offizielle Direktoren leistet, aber die 6 D-Stellen für Kader-Personal nicht auffüllt.

Die Délégation Centrale verlangte Hépatite A- und B-Impfungen für Personal, das Risikoarbeiten ausführen muss. Hier soll eine Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit der Arbeitsmedizinerin darüber befinden.

Die Neuordnung der Prämien soll ebenfalls in einer Arbeitsgruppe vorbereitet werden.

Ein Dauerthema der DC ist die Analyse der nicht zugestandenen freien Tage bei verschiedenen Berufssparten. Trotz der verstärkten Einstellung von Personal sind hier noch einige Baustellen. Die Änderung der Einstellungskriterien hat in einigen Fällen erste Früchte getragen.

Auf Anfrage der DC hat die Generaldirektion administrative Kurse für die gewählten Personalvertreter organisiert. Dies fand großen Anklang bei den Delegationen und der Redner dankte dem Kursleiter für die geleistete Arbeit.

Fernand HEINZ



FCPT-Präsident Camille Brocker überreicht unserer Sekretärin Marianne Müller ein Geschenk als Dank für ihre Arbeit



BERICHT DER AV-KOMMISSION

KOMMISSION AV

Leiterin Eliane Scholtes  
Personalvertreter Jos Fischer  
Ersatzdelegierter Joël Schmit



Virun zwee Joer hätt een net geduet, datt mer elo haut scho mat de Virbue vum der internationaler an nationaler Liberalisatioun vum Persouneverkéier ze kämpfen hätten. Den Ausverkauf vum der Bunn ass am gaang batter Realitéit ze ginn. Spuermoosname sinn de Beweis, datt mer lues awer sécher d'Konsequenze vun der Zerstückelung vun eisem Betrib ze spire kréien.

Laang hate Rumeuren d'Ronn gemeet, datt geplangt wär op der Nordstreck Garen zouzeman, an datt aner Garen (Elwen, Clierf, a Miersch) déi am Moment nach zum GR gehéieren, eventuell géife mat AV Personal besat ginn. Viru gutt engem Joer am September, hat eis Chef de Service versprochen, si géif

d'Delegierten informéieren, esou bal den Nohaltegeektsminister seng Decisioun geholl hätt. An dat Versprechen huet si och gehalt, si huet informéiert, zwar net wat de Minister zoumécht mee wat si an d'CFL zoumaache wëllen.

An zwar net méi spéit wéi am Dezember, erëm an der Chefsatzung, kruten d'Delegierten den Effektiv fir 2012 virgestallt, an do waren d'Guichetsposte vum Diddeleng-Stad herno emgeännert a Schéffleng, Diddeleng-Wierk, Rémeleng, Dikkrech, Woolitz, Kautebaach, Clierf a Klengbetten suppriméiert. Am Procès-verbal vun der Chefsatzung, wou och nach matgedeelt gouf, datt de Poste vum Responsable local vun Esch an eng Schicht um Renseignement téléphonique ewechfalen, hat si festgehal, datt d'Personalvertreider an de grouse Linnen domat d'accord wäeren... Jidferengem ass jo kloer, datt deem net esou war... Dofir huet eise Personalvertreider de Fischer Jos direkt schréfflech dës Ausso kontestéiert. Doropshin kréie mir elo ëmmer t'éischt e Projet vum Procès-verbal wou mer kennen eis Objektivitéit maachen, éier déi definitiv Versioun publizéiert gëtt. An dat ass eng gutt Saach!

An de leschten Tripartiteverhandlungen hate sech di politesch Verantwortlech géint d'Zoumaache vu Garen ausgeschwat. Ausserdem fällt dës Decisioun och nach an de Kompetenzberäich vun enger DC oder dem Comité Mixte an eis Direktioun dierf

do net einfach esou eleng entscheeden. Am März waren éischt Protestpiqueten zu Dikkrech an zu Clierf fir géint Zoumaache vun de Guichetën a géint den Ofbau vun Aarbechtsplazen ze manifestéieren. Zesumme mat de Gemengeresponsablen gouf de Public sensibiliséiert an op d'Konsequenzen, d'Verschlechterung vum Service au Client opmierksam gemat.

Den Här Generaldirekter an den Här Minister hunn doropshin betount, datt 2011 keng Garen zougemaach ginn. Hei schéngen se sech eens gewiescht ze sinn. An engem Interview mat der geschrivwener Press allerdéngs baut den Här Minister eis Hotline, de Renseignement Téléphonique aus, während do elo schon e Poste, éier den Effektiv 2012 iwwerhaupt a Kraaft trëtt, ofgeschafft ass. An engem aneren Interview hat eise Pressesprecher den Här Romain Meyer erkläert, datt déi Guichete géifen zougemaach ginn, déi manner wéi 50 Billjeeën den Dag verkaufen. Wann een sech dono di verschidde Commentairen an de Foren um Internet ugekuckt huet, dann huet een leider missen zur Kenntnis huelen, datt duerch esou Aussoen eisen Image ferm d'Baach rof gaang ass. Ech zitieren: Eisebunner sinn net nëmme liddreg an iwwerbezueelt mee och nach komplett iwwerflësseg a gehéieren an de Musée...

Léisungen hate se och schon prett: d'Zuchführer iwwerhuelen dann de Service au Client. Ma Bravo! Ech mengen dat hei elo net béiss, mee déi Zuchführ-



Eliane Scholtes

rer, déi de Voyageure Busverbindungen vum Wandhaff op Boermereng eraussche kënnen oder de Client iwwert de Präis vun enger Grupperees vu Lëtzebuerg op Berlin renseignéiere kënnen an dat alles esou niwwebäi, déi müssen eis Responsabel nach fannen oder erfannen...

Weider Protestaktiounen zu Schéffleng, Klengbetten an Diddeleng hu bewisen, datt mer um Ball bleiwen. Dat ass och néideg fir net erëm virun esou e Fait accompli gestallt zeginn, wéi mam neie Parking an der Stad. Trotz enger Petitiounslëscht, déi den Här Direkter vum Syprolux iwwereecht krut, gouf den Abonnement fir Eisebunner iwwerproportionnal ëm 78 Prozent erhöht par Rapport zum Präis vum Public. Vu que datt vill vun eis op de Parking ugewise sinn, hu mer also den neie Parking wou d'Eisebunn dru verdingt gezwongenerweis matfinanziert.



Datt di kleng Garen esou onrentabel gi sinn, ass eendeitig d'Schold vun eiser Direktioun. Si huet einfach den Zäitpunkt verpasst fir do an d'Vente vun den internationale Billjeen ze investéieren. All eis Guicheten hätte längst mat engem elektronesch Verkafssystem misen équipiert sinn, fir datt d'Clienten net mussen un eng gréisser Gare verweise ginn.

Wat sinn eis Stärkten, wisou sollen d'Leit bei eis komme fir hire Billjee ze kafen an NET bei d'Konkurrenz op den Internet oder an eng Agence de Voyages goen? Mir HUNN d'Erfahrung, d'Wëssen, an kënnen dofir gutt beroden. Mir BRAUCHEN niewent enger Formation de base während dem Stage, awer och regelméisseg Cours de recyclagen am Kader vum Lifelong learning. Nodeems mer jorelaang vertréischt gi waren, sollen déi Coursen Ufank 2012 endlech ulafen. Schon 2009 krut d'Zuchpersonal di éischt Formation fir Dingschtleeschungen vun IBCC, dono waren d'Kundenbetreuer un der Rei an esou guer all di Responsable aus dem AV. Hei geet et dréms ze weisen, datt all Kategorie vu Personal seng Problemer am Alldag huet an datt, mat Verständnis fir di aner, aktiv soll dru geschafft ginn fir Léisungen ze sichen an ze fannen.

Et huet sech och dobäi erausgestallt, datt d'Informatiounen an engem Dingschtleeschungsbetrieb musse fléissen an dat besonnesch a Situatiounen vun Perturbatiounen (schlecht Wiederkonditiounen, Streik, technesch Problemer um Réseau etc.). D'Voyageure musse schnell an zuverlässeg informéiert ginn. Am Juni an der Chefsézung hate mer drop higewisen, datt e Besoin do wär fir e Posten an der Permanence ze kreéieren, dem seng Fonktioun et wier fir d'Personal um Terrain ze informéieren, fir datt déi kënne präzis Renseigner weider un d'Voyageure ginn. Do sinn zwee Leit firgesinn an déi fänke viiraussichtlech am Januar 2012 mat hirer Aarbecht un.

An der Mobilitéitszentral huet d'Zesummenschaffen téschent eisen Agenten aus dem Infopoint an dem Personal datt der Cdt ennerstallt ass, leider net ëmmer ganz gutt funktionnéiert. Eis Guichetierë hunn hier Doleancen an engem Bréif un d'Chef de Service wieder ginn an haten dunn och eng Entrevue. Si kritiséieren haaptsächlech de Manktum un professionellem Wëssen. Eis Stagiaire kréie méintelaang theoretesch a praktesch Formation an der Tarifikatioun a kréien och nach e Cours bei eiser Psychologin, der Cdt hir Mataarbechter ginn einfach esou wéi se do kommen op d'Leit lassgeleoss. Falsch Informatiounen sinn leider un der Dagesuerdnung a falen op d'CFL zeréck, well d'Voyageure keen Ennerscheid maache kënnen téscht Eisebunn an Cdt.

Nach e Beispill dat verdäitlecht, datt et am Moment Spannunge gëtt téscht deene verschiddenen Akteure vum Transport. Zanter engem Mount verkeeft den Centre de Vente an der Gare Lëtzebuerg keng Billjee vum Inlandsverkéier méi, dofir ass just nach d'Mobilitéitszentral zoustänneg. Wann Clienten ausserhalb vun den Öffnungs-

zäite vun der Mobilitéitszentral no engem Billjee fir den Zuch froen, da kucken ech mer de Client well mol méi genau un. Wann ech em zoutrauen, datt en et nach schafft fir bis an de Guichet Bagage ze kommen an net säin Zuch ze verpassen, dann schécken ech en duer de Billjee kafen. Wann ech mengen, datt et ze wäit ass, well en z.b. net gutt ze Fouss ass, da roden ech em: Zuchbilljeen keeft en net méi am Guichet vun der Bunn, mee am Zeitungsbuttek am Hall vun der Gare ...

Zanter dem Juli ass d'Personal vun der Mobilitéitszentral och nach zoustänneg fir Touristeninformatiounen well den ONT seng Dieren an der Gare Lëtzebuerg zougemaat huet. Moies fréi an owes spéit ass eisen Agent eleng a muss kucken, datt hien all seng Clienten enner Drock zervéiert kritt. Och hei kann een erëm feststellen: Ëmmer manner Leit maachen ëmmer méi Aarbecht!

Mir hunn awer och munch Positives ze vermellen:

\*D'Aarbechte vum neie Bagage an der Stad sinn endlech erëm am gang. An den Dossiere vun der neier Gare zu Ettelbréck an dem Ëmbau vun der Fëschhal ass och Bewegung. Mir hoffen, datt mer elo an der nächster Chefsézung an zwou Wochen méi Detailer wäerte gewuer ginn.

\*Déi Leit déi eng fest Tour haten, hunn no engem Congé de maternité oder Congé parental nach ëmmer Urecht op hir Tour an dat esou guer dann, wa si net méi plein temps schaffen. Dës Mesure erliichtert et de Mammen a Pappes wesentlech fir hirt Privatliwien an hir Aarbecht op Schichten ofzestëmmen.

\*De Problem vum Personalmangel gouf vun eiser Direktioun erkannt, mee en ass einfach net an de Grëff ze kréien. Obwuel d'Astellungspolitik zu Gonschten vum Personal bedriwwen ginn ass, konnte beim Pat déi rëckstänneg Deeg nach net wierklech ofgebaut ginn.

De Besoin u Personal gouf verstärkt duerch di nei Relatioun Diddenhewen – Lonkech säit dem Dezember 2009, dem Véirelstonnentakt téschent Lëtzebuerg an Rodange via Esch an wäert sech och 2013 nach eng Kéier verschlimmere wa vu Lëtzebuerg op Rodange iwwer Dippech am hallefstonnen Takt gefuer gëtt.

Beim Guichetspersonal huet d'Ouverture vun der neier Gare Belval-Universitéit am September 2010 dozou bäigedroen, datt ëmmer erëm Guicheten (Belval-Universitéit, Péiteng, Beetebuerg) am Süden zou bleiwen. D'Zuchpersonal gëtt ze spéit oder guer net informéiert a weess net wéini d'Majoratioun am Zuch ze froen ass. D'Konsequenz sinn onnéideg Diskussiounen mat de Reesender. Eigentlech ass et traureg, datt mer well musse vun den „trains à risques“ schwätzen. Hei huet och eis Direktioun erkannt, datt nach méi verstärkt muss op eis Sécherheessequippe gesat ginn. Si musse Präsenz um Terrain markéieren, virun allem an den Zich well och eist Zuchpersonal huet d'Recht op eng sécher Aarbechtsplaz.

Sou zum Schluss muss ech nach Merci soen:

Merci un all Matstreider déi präsent ware bei de Protestpiqueten, merci un all déi di mat op d'Visite ginn, Merci un all déi di an d'Kommissiounen kommen, Merci un all déi di en opent Ouer fir hir Matmenschen hunn. An do denken ech ganz besonnesch un een, un de Fischer Jos.

E ganz groussen an härezeche Merci! Du bass nach net fort mä mir vermessen dech elo schonn. Aner Leit op der Bunn vläit net... Merci fir déi vill a gutt Aarbecht als Personalvertrieeder. Mir hunn eis e Beispill un dir geholl an ech wënschen eis, dem Joël a mir nëmmen e bësse vun dem Courage...

Eliane SCHOLTES



BERICHT DER CFL CARGO

KOMMISSION CFLCARGO

Leiter	Marco Goebel
Personalvertreter	Guy Scholler, Marco Goebel
Ersatzdelegierte	Urbain Palzer, Claude Scholler

KOMMISSION CFLCARGO (CONVENTION COLLECTIVE) Christophe Mendes



anschliessend im Atelier der CFL cargo.) Hierbei beteiligt war auch der LCGB Vertreter Poos J.-Paul.

Unsere Generalversammlung hielten wir am 29. April in Beles ab. Zu unserem grossen Bedauern ist der neue Kollektivvertrag des CFL cargo-Personals, nach wiederholten Sitzungen noch immer nicht abgeschlossen; nach den ersten Hiobsbotschaften seitens der Arcelor Mittal-Direktion Anfang Oktober, die Stätten Schifflingen und Rodange zeitweise zu schliessen. Was zu 20 % Einbussen bei der CFL cargo führen wird.

Anschliessend fanden mehrere Informationsversammlungen in diesen beiden Stätten durch den RH der CFL cargo beim anwesenden Personal, statt.

Dem zu Folge hat die CFL cargo-Direktion beim Wirtschaftsministerium „Kurzarbeit“ für einen Teil der CFL cargo-Bediensteten beantragt und auch genehmigt bekommen. Hiervon ausgeschlossen ist das Personal des Atelier von Péttingen. Das CFL-Personal bei unserem Arbeitgeber wird zu 1. Januar 2012 um 24 Bedienstete abgebaut, was bedeutet dass dieses Personal zum Teil unfreiwillig zum CFL Mutterhaus abgeschoben wird!

Jenes Personal wurde auch in der Zwischenzeit in den Service RH der CFL vorgeladen und über die Betriebsversetzungen informiert. Hierbei hatte das meiste Personal keine grosse Wahl! Des Weiteren sollen zwischen dem 30.09.2011 und 31.12.2012, 80 Mitarbeiter insgesamt abgebaut werden. Wenn das keine guten Nachrichten sind! Das Effektiv wird reduziert von 474 auf 394 Bedienstete.

Marco GOEBEL



Gleichheitsbeauftragter Manon Mullenbach





## BERICHT VUN DER GR-KOMMISSION

### KOMMISSION GR

Leiterin: Isabelle Faber  
 Personalvertreter: Jean-Paul Schmitz  
 Ersatzdelegierter: Claude Daman



Isabelle Faber  
621 184 805



Claude Daman  
621 500 811



Jean-Paul Schmitz  
691 333 955

D'Memberen vun der GR/AV-Kommission hunn den Personalvertreder Schmitz Jean-Paul an den Ersatzdelegierten Daman Claude äifreg bei hirer Aarbecht ënnerstëtzt, souwuel beim Oplëschen vun den Punkten fir d'Chef de Service Sitzungen sou wéi och bei de Visitten op deenen eenzelnen Garen.

Mir hunn eis virun all Chef de Service Sitzung getraff fir eis Punkten opzelëschen an ze diskutieren.

Mir waren op Visite op all eisen Garen fir am Gespréich mam Personal hier Problemer gewuer ze gin an se sou besser vertrieben ze kënnen. Oft ass et eis gelungen am Gespréich mat dem jeeweilegen Chef de Zone oder sengem Adjoint d'Problemer direkt ze léisen. En groussen Merci geet domat un eis Chef de Zone an hier Vertrieber, déi ëmmer bereit waren eis ze empfangen an mat eis iwwert déi eenzel Problemer ze diskutieren.

All dës Aarbecht huet et dem GR-Personalvertreder erlaabt gutt preparéiert an d'Sitzungen ze goen an seng Punkten mam néidegen Wëssen ze verteidigen. En groussen Merci un all d'Memberen vun der GR-AV Kommission fir hier wäertvoll Matarbecht.

Souwuel am Joer 2010 wéi 2011 hatten mir zesummen mat der AV-Kommission eng Generalversammlung, wou eis Personalvertreder d'Méiglechkeet hatten en genauen Bericht iwwert déi lescht Sitzungen firzedoen.

Fir lech en Androck iwwert eis Aarbecht ze ginn, hunn ech e puer vun eisen Punkten eraus geschriwwen, déi mir an deenen leschten 2 Joer beim Chef de Service virgedroen hunn:

- Öffentlech Toiletten fir d'Gare Beetebuerg

- RST erweist sech trotz regelméissegen Tester als onzouverlässig. Ass eng Léisung an Siicht?
- D'Stellwierk Ettelbréck brauch en RST-Alerte-Knapp
- Consigne Bleue zu Klengbetten muss op den neisten Stand bruecht gin.
- Noutausgang um CRM an PDL, sinn déi konform mam Gesetz
- Neien Ustrach vun der Kichen um PDL, vum Souterrain vun der Gare Esch/Uelzecht souwéi och d'Fassade an d'Marquise vun der Gare Waasserbëlleg
- Zousätzlech elektresch Heizung fir den Aufsichtsbeamten vun Esch/Uelzecht, souwéi fir d'Personal am CRM
- Schlechten Zoustand vum Zougangswefir bei d'Stellwierk Esch/Uelzecht souwéi fir op d'Quaien vun Klengbetten
- Opstellen/ophänken vun Äschebecheren virun den GR-Lokaler
- En elektronesch Schlüss (CHIP) fir d'Entrée's Dier vum Aufsichtsbeamten vun Esch/Uelzecht
- Auswiesselen vum automatischen 'Türöffner' an dem integrierten Interphone vun der Entréesdier vum PDL
- Eng 'Fontaine d'eau' fir de PDL
- Noutausgang um Stellwierk Déifferdeng
- En richtegen Vestiaire fir d'Aufsichtsbeamten vun der Gare Lëtzebuerg souwéi en Lavabo mat fléissendem Waasser soll an deem neien Büro mat ageplangt ginn.
- De Buedem um Stellwierk Mäertert misst nei gemeet ginn
- Parking fir d'Personal
- Den Tarif um neien Parking op der Gare Lëtzebuerg ass ze deier
  - a) dass d'Personal vun Belval/Usine op ARCELOR-MITTAL Terrain däerf parken
  - b) dass Personal vun der Gare Esch/Uelzecht Parkplazen um Terrain vun der aler Busgare kritt
  - c) dass de gratis Parking beim Paul Würth bäigehalen get
  - d) dass um Parking vum PDL méi Kontrollen gemeet ginn, fir dass net autoriséiert Autoen an Zukunft net méi do parken
- Installatioun vun enger Ego-Borne um 1ten Quai zu Esch-Uelzecht
- Téléaffichage fir all d'Garen op der Nordstreck.
- Den neien Téléaffichage an der Gare Lëtzebuerg bréngt méi Problemer mat sech wéi deen Aalen
- Uniformen:
  - a) Wanteruniform fir 'Aufsichtsbeamten
  - b) niddreg Secherheetsschong fir d'Aufsichtsbeamten
  - c) Thermo-Ënnerwäsch fir de Wanter
  - d) De Modell vun Kap misst eng Kéier iwwerducht ginn
  - e) Uniformen fir d'Dammen: en speziell zougeschnidden Modell, Blusen amplaz vun Hiemer
- Eng mobile Imprimante an ZNL-Klavier fir d'Garen Kruuchten an Luerenzweiler
- Austausch vun de Bürosstill zu Kb (24hStill), Austausch oder Reparatur vun de Still um PDL an zu Waasserbëlleg
- Congészieldele mat Äntwertsouche an der ZOC
- Fest Touren müssen respektéiert ginn. Am Fall vun Déngschtplang Ännerungen muss d'Personal gefroot an informéiert gin
- D'Personal vum Service Gare brauch Aluminiumrampen fir Reesender mat Rollstill
- De Stock un Ersatzstécker vum Service IF muss opgerüst ginn, fir am Fall vun Stéierungen op deenen eenzelnen Stellwierker (z.B. d'Imprimante um Stellwierk Ettelbréck) schnell kënnen auszeschleichen
- D'Aufsichtsbeamten sollen déi néideg Formatioun och den agréiert an kréien
- Casse-croûte : Wéini gött den Posten vum Fahrdienstleiter 5 um PDL besatz?
- Nobreak fir Computeren op deenen eenzelnen Stellwierker
- Zougang zum Reseau K an Intranet fir all Garen op der Nordstreck
- Wéinst dem Kaméidi an der Hëtz, sollen d'PC'en um Escher Stellwierk an den Relaisraum geplënnert ginn, genau sou wéimuss eng Léisung fonnt ginn fir de Kaméidi duerch d'Telefonszentraal zu Waasserbëlleg um Stellwierk ze minimiséieren
- En zousätzlechen Ecran um Stellwierk Waasserbëlleg géif d'Méiglechkeet ginn en bessert Lupenbild ze hunn



GR-Kommissionsleiterin und Jugendbeauftragte Isabelle Faber

- D'Consignesde Gare missten aktualiséiert an dann op de K gesatz ginn.
- Den Informationsfluss (Verspéierungen, Ausfäll) muss verbessert ginn am Fall vun Stéierungen. Et kann net soulaang gewaart ginn bis ARAMIS operationell ass. Mir brauchen eng schnell Léisung.
- Nodeems d'Videosurveillance op de Belval geplënnert ass misst daat aalt Lokal der Equipe Sûreté zur Verfügung gestallt ginn.
- En Viraarbechter fir d'Iwwerwachung an d'Prise en Charge vum Personal vun der Equipe Sûreté
- Eng Imprimante fir d'Equipe Sûreté
- Hepatite-Impfung fir d'Personal vun der Equipe Sûreté
- Aggressiounen an der Gare BT
- D'Botzen ass net zefriddestellend op de Stellwierker vun de Garen Klengbetten, Lëtzebuerg an Mäertert, der Botzfirma soll méi Aarbechtszäit zur Verfügung gestallt ginn. Op der Gare Belval-Universität misst och virgesinn sinn d'Weekender ze botzen.

Leider ass et eis net gelungen all eis Punkten duerch zebréngen, mee op en groussen Deel vun eisen Froen kruten mir eng positiv an zefriddestellend Äntwert vun eisem Chef de Service.

Säit Joeren hunn mir eng gutt Zesummenaarbecht mat der AV-Kommission. Visitten souwéi Kommissionssetzungen ginn zesummen organiséiert an durchgeführt, well mir vill gemeinsam Problemer an Uleies hunn.

An engem Infoblaad, dat mir op allen Garen verdeelen, publizéieren mir eis Punkten fir déi jeeweileg nächst Sitzung. No all Sitzung schreien mir en detailléierten Bericht an publizéieren en an eisem 'TRANSPORT'.

Isabelle FABER



### S-net, Internet banking au plus haut niveau !



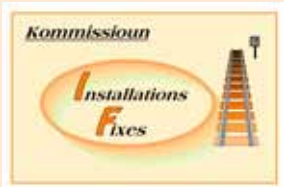
Consultation de comptes, exécution de virements, opérations en bourse... Quelles que soient vos transactions bancaires, passez par l'Internet banking de la BCEE ! Avec S-net, vous accédez à vos comptes en toute simplicité, quand vous voulez et où vous voulez !



SPUERKEESS  
Äert Liewen. Är Bank.

Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775  
 www.bcee.lu tél. : (+352) 4015-1





BERICHT DER IF-KOMMISSION

KOMMISSION INSTALLATIONS  
FIXES

Leiter	Gust Konzem
Personalvertreter	Gust Konzem, Ed Mallinger
Ersatzdelegierte	Ramiro Da Sousa Valente, Jean-Pierre Dhur



Am IF ass an de leschten 2 Joër vill geschidd. Mir hun regelmässeg un de Sitzungen bäim Chef de Service deelgeholl. Hei hu mir déi

Punkten erfirbruecht déi am Betriib ugefall sinn. Mir hun oft Satisfaktioun kréitt, mä et bleiwen nach Saachen opstoën, déi dir an den Unträg erömfand.

Wéi z.B. zu Lëtzebuerg am Siège vun der Catenaire oder d’Gebäi vun der Brigade, do sinn mir mat der Ënnerbréngung vum Personal nët méi averstan. De Problem ass bekannt, et war eng Léisung do, mä et ass neicht geschéid.

An den Effektivverhandlungen, wat méi eng informel Sëtzung ass, können mir zefridden sën.

Am IF gëet et nëmme no uewen.

Mit sinn zefridden, dass endlech eng laang Fuerderung vum SYPROLUX erfëllt gouf an zwar d’„préretraite“ am IF. Fir e Minimum vun 20 Joër Nuechtschichten kann een hei vun profitëieren. Et sinn och 2 nei Filiëren am IF geschaaf gin an zwar den „Conducteur loco“ an den „Technicien M“.

Mir hun de ganzen Fuhrpark vun aalen Lokoën géint nei héichmodern Maschinen ausgetauscht. Zou Beetebuerg ass e neien Logistikcenter fir déi Maschinen gebaut gin. Dat kann e schon als Zeechen gesin, fir den Opbroch vum IF an eng nei Arbechtswelt.

D’Arbechten sollen besser coordinéiert gin, fir méi efficace können ze schaffen. Wat ganz positiv ass, dass den IF vill Arbechten selwer machen kann.

Zum Schluss vun 2011 huelen mir nach eng Reorganisatioun mat an daat neit Joar. An zwar gëtt aus dem IF an dem GR den neien Service GI. Domat sollen déi ganz Ofwécklungen vum Zuchfueren an Aarbechten op de Strecken besser koordinéiert können gin, fir dem Client e gudden Service unzebidden.

Zulezt nach e puer Informatiounen iwer eis selwer.

Mir haten ausser den normalen Viirbereedungssëtzungen och

nach Visiten an de Brigaden an op de Chantier’ën, an mir hun eis Generalversammlungen ofgehaalen. Wobäi e muss soën, dass déi Lescht nët ganz motivant war, well den Camille Bocker hat eis hei e Viirtrag iwer de „Recast“ gehalen. Dat as déi nei EU-Direktiv fir d’Eisebunnen nach méi séier a Stécker ze zerschloën an se onbrauchbar ze maachen. Dann huet Lobby vun der Strooss endlech gewonn.

Mäi et gödd nach ëmmer Gewerkschaften wéi de SYPROLUX, déi do dergéint sin. An dofir losse mir virun schaffen. Fir d’Erhaalen vun eisen Arbechtsplätzen, an datt dem Biiirger e gudden a sècheren öffentlechen Transport erhaalen bleiwt.

Vive de SYPROLUX

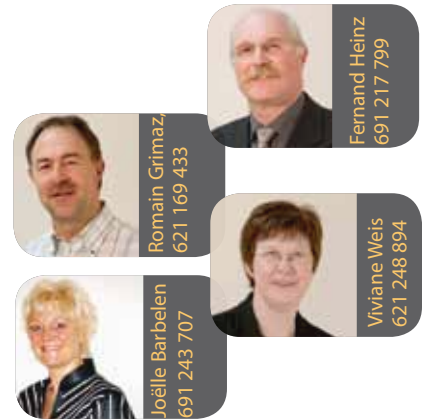
Gust KONZEM



BERICHT DER SERVICES CENTRAUX

KOMMISSION  
„SERVICES CENTRAUX“

Leiterin	Joëlle Barbelen (bis November 2011)
Leiter	Fernand Heinz (ab November 2011)
Personalvertreter	Fernand Heinz, Romain Grimaz
Ersatzdelegierte	Viviane Weis, Joëlle Barbelen



Elektronische Arbeitszeiterfassung, Klima und Sicherheit im Direktionsgebäude

Fernand Heinz informierte die Delegierten über die Punkte, die bei der Délégation des Services Centraux behandelt wurden.

Die Verhandlungen über die Bestimmungen für die neue elektronische Arbeitszeiterfassung verliefen enttäuschend. Die Verhandlungsbereitschaft wurde mit keinem einzigen Zugeständnis belohnt! Das Personal musste anschließend auch feststellen, dass der administrative Aufwand sich leider nicht verringerte. In einem Service sind noch zusätzliche Formulare eingeführt worden. Auch wurde den Delegierten mitgeteilt, dass das neue Erfassungsprogramm eventuelle Sonderschichten in besonders heißen Sommerperioden nicht zulasse!

Ständiges Sorgenkind der Delegation ist die ewige Baustelle in dem Gebäude der Generaldirektion. Die Personalvertreter verlangen immer wieder, dass endlich greifbaren Verbesserungen bei der Temperaturregelung aller Büros kommen.

Während der Bauphase des neuen Parkinggebäudes im Bahnhof Luxemburg stand den Bediensteten der Generaldirektion in der Diedenhovererstrasse ein Parkplatz gratis zur Verfügung. Auf dem Weg dorthin mussten unsere Kolleginnen und Kollegen öfters an nicht sehr vertrauenswürdigen Mitmenschen vorbeigehen. Die von uns angefragte Navette, die zu bestimmten Zeiten einen sicheren Transfer zum

Parking ermöglicht hätte, wurde nicht eingerichtet.

Im Gebäude wurden Raucher-kabinen eingerichtet. Hier wurden einige Umänderungen vorgeschlagen, die dann auch durchgeführt wurden.

Die Evakuierungspläne des Gebäudes der Generaldirektion wurden überarbeitet. Die Sicherheitsmannschaften bekamen neues Material und die Sammelplätze wurden auf sichere Standorte verlegt.

Um die Kolleginnen und Kollegen, die mit dem Zug nach Hause fahren, schneller zu informieren, auf welchem Bahnsteig ihr Zug abfährt, hatten wir einen Informationsschirm bei dem Zugangsdrehkreuz gefragt. Hier hat sich noch nichts getan. Weiterhin kann man

auf dem Riesenschirm dort nur Brücken und Bahnstrecken bewundern.

Zusätzlich zu den Hygienemassnahmen, die im Rahmen der diversen Grippewellen eingeführt wurden, hatten wir ein Desinfektionsmittel für die Klo-Brillen der Generaldirektion gefordert. Aus bisher noch unbekannten Ursachen, wurde diesem Gesuch noch immer nicht stattgegeben.

Die Services der Entreprise Ferroviaire sollen bis zum Juni 2012 das, im LEAN-Paket enthaltene Ordnungsprogramm „5 S im Büro“ einführen. Der Referent informierte den Delegiertentag über die gemischten Erfahrungen, die die Kollegen im CRM mit diesem System bisher gemacht haben.

ERRARE HUMANUN EST

Irren ist menschlich! So ist uns in der letzten Ausgabe des „Transport“ ein Fehler bei der Besetzung unserer Personaldelegation in den „Services centraux“ unterlaufen.

2. Ersatzdelegierte ist Joëlle Barbelen und nicht Mylène Wagner-Bianchy.

Wir bitten vielmals um Entschuldigung für diesen Lapsus.





BERICHT TM – MÉCANICIENS

KOMMISSION TM

- Leiter: Guy Nepper
- Personalvertreter: Romain Plumer, Marc Weydert, Albert Gleis (bis August 2011), Guy Nepper (ab August 2011)
- Ersatzdelegierte: Marc Bertemes, Steve Watgen, André Dhur



Kolleginnen a Kollegen,

wéi all Kéiers hu mir och déi 2 lest Joëren eis nët iwert Arbecht brauchen ze bekloën.

Ëch wëll mëch och duerfir op déi wesentlech Punkte beschränken. Ëch wëll och haaptsächlech déi Punkten rausstäichen wou nach Problemer sinn a wou mir an Zukunft och mussen derhanner bleiwen.

Een Dauerbrenner sinn „d’Journées improductives“. Do gesäit etsou aus, dass mir den Héichpunkt iwerschratt hunn, a mir am Moment genuch Personal hunn fir dee normalen Service ze bewerkstelligen. Ët gëllt awer lo nët hei d’Hänn an de Schouss ze leeën well schlussendlech mir nach ronn 15.000 Deeg oofzebauen hunn a wann ee wees, datt mir mamm Fahrplanwiessel Enn 2012 den Hallefstonnentakt op deer Péitenger Streck aféiren a mamm Fahrplanwiessel Enn 2013 eis um Rheinland-Pfalztakt bedeelegen. Nët ze vergiesse déi normal Ofgäng.

Dën Här Kremer haat an deer leschter D.C. bemierkt, dass eis Haaptaufgaab doranner géing bestoën fir Zich ze fueren. Deer Meenung si mir och, mee, da muss och dofir gesuergt ginn, dass matt Zäit genuch Personal agestellt gëtt. Duerfir muss beim Lokomotivpersonal den Astellungs-Rhythmus vun 2 Klassen pro Jôr an nächster Zäit beigehalen ginn.

D’Sëcherheet ass ëmmer rëm een Thema a wärt och an Zukunft ëmmer rëm een Thema bleiwen.

Mir stelle fest datt eisen RST ëmmer manner fonkionnéiert an de GSM-R, deen 2008/2009 sollt operationnel sinn, nach ëmmer op sèch waarde léist. An der Groussregioun ronderëm Lëtzebuerg, vun deer jo souvill geschwaat gët, fonkionnéiert dee System jiddefalls schon.

Dën ETCS ass gréisstendeels um Réseau, waat d’Infrastruktur ubelaangt, installéiert. Leider sinn eis Z 2000 awer daat eenzegt Material wou deen momentan operationnell ass. Am Dezember 2009 fir eis 4000 matt de Steierkäpp resp. Dezember 2010 fir 3000 an 2200 huet de Verwaltungsgroot gréng Luut ginn fir dëst Material matt dësem System ze equipéieren. Bis iwert de Prototyp-Stadium si mir awer nach nët eraus kommen. Ze bemierken bleiwt, dass do och nach d’Homologatioun fir an d’Ausland ze fueren fir déi Gefierer nach bievier steet.

Een anert Thema ass SIBELIT. Seit dem leschte Fahrplang vum Dezember 2010 fuere keng CFL-Mécaniciens’en fir SIBELIT, wuel awer nach 3000-er Lokomotiven. Bedaure kann een, datt et nët gelongen ass sou eng Zesummenarbecht vun traditionellen „Entreprises Ferroviaires“ oprecht ze erhaalen. Gescheitert ass daat Ganz, well et nët gelongen ass déi ganz Projets’en anständig ze organiséieren a wou awer probéiert ass ginn fir ee géint deen deen aneren auszepillen. Waat d’Fueren ubelaangt, hunn eis Leit déi Arbecht gären gemaat, mee duerch deen organisatoreschen Kléngkrich louchen d’Nerven oft blank an di meescht ware frouh wéi et riwer war.

Zënter Jôren schwätze mir vun enger Revisioun „mi-vie“ vun eisen Z 2000, déi an der Zwëschenzäit schon ëmgedeest ass ginn an eng „révisioun-caisse“. Domadde kommen mir einfach nët unn. Daat ass bedauerlech well dën Zoustand vun deene Gefierer sech all Daag verschlechtert.

Virun ronn 2 Jôr ass ee Projet ugelaaf fir d’Abfahrtsignal (PMM) op dën Dosto’s Rames’en ähnlech ze gestalten wéi bei eisen Z 2000 resp. 2200. Vu Säiten vum Service AV sinn do verschidden Saachen kontestéiert ginn, déi lo behuwe si ginn, sou datt dee Projet lo kann ausgeféiert ginn.

Ee nervlicht Thema sënn d’Usoën vun de Statiounen op dën Z 2200. Zënter Jôren si mir o derhanner. Och hei ass de Prototyp faerdeg, d’Essai’en si gemaach an och zefriddestellend, mee, et feelt nach d’Homologatioun fir an d’Belsch ze

fueren. Mir hoffen, dass daat awer geschwënn iwer d’Bühn ass.

Zanter e puer Jôr ass och ee Projet um laafen, besser gesoot ë wibbelt just ë bëssen, fir d’Dokumentatioun déi de Mécaniciens alldéiglech brauch informatesch ze gestalten. Amplatz ee Saack, a wann ech éierlech sinn geet ee Saack nët duer wann een alles matthëllt, Dokumenter matt ze schleefen sollt daat an enger Laptop – ähnlecher Form geschéien. Hei deet de Service-TM sèch awer schwéier fir eppes op d’Been ze kréien. Mir hoffen datt sèch awer geschwënn eppes do deet. D’Hoffnung stierft bekanntlech am Leschten.

Eng laangjäheg Fuerderung vum SYPROLUX war d’Aféiren vun engem „tuteur“ fir déi nei Kandidaten. Dëse Projet gouf, fir déi Klass Mécaniciens’en déi dën 1. September 2011 ugefaangen hunn, op d’Schinn gesaat. Hei muss ee kucken wéi daat sèch entwéckelt a no enger Ulaafzäit de Bilan maachen

ann kucken waat gudd leeft resp. wou ee muss nobesseren.

De Bau vum neien CRM wärt eis nach e puer Jôr beschäftigen an de Chantier wärt nach vill Duerchernee brengen, wann et eis nët geléngt, no enger minutiöser Planung wou jidderee sèch un d’Virgaben halen muss a Wëllen ze weisen, fir mattee ze schaffen. Hei muss jidderee säi Strank zéien soss ass de Chaos perfekt.

Ofschléissend wëll ech all deene Merci soën, déi eis bei eiser Arbecht gehollef hunn. Stellvertreident fir se alleguer wëllt ech d’Marianne, de Steve, de Camille an d’Mylène ernimmen.

Vive eise SYPROLUX

Romain PLÜMER

### RÈGLEMENT DES ÉMOLUMENTS AU PERSONNEL

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2012, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des DATES VALEURS ci-dessous:

DATES VALEUR CREDIT DES ÉMOLUMENTS:

lundi	le 30 janvier 2012
mardi	le 28 février 2012
jeudi	le 29 mars 2012
vendredi	le 27 avril 2012
mercredi	le 30 mai 2012
jeudi	le 28 juin 2012
lundi	le 30 juillet 2012
jeudi	le 30 août 2012
jeudi	le 27 septembre 2012
mardi	le 30 octobre 2012
jeudi	le 29 novembre 2012
vendredi	le 28 décembre 2012

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

Le Chargé de Gestion du Service Finances et Contrôle de Gestion, G. Schock





## BERICHT BU-KOMMISSION

## KOMMISSION BU

Leiter: Claude Malget  
 Personalvertreter: Marc Schuster, Alex Alegria  
 Ersatzdelegierte: Claude Malget, Nico Stoltz



Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die zwei letzten Jahre hat die Kommission wie vorgesehen alljährlich ihre Generalversammlung abgehalten. Dies geschah im Jahre 2010 auf dem Schiff "Roude Léiw" der Reederie Navitours. Hier wurde Romain Wolff für seine jahrelange Arbeit geehrt und sämtliche Mitglieder der Kommission wünschten ihm alles Gute zur Pension. Dieses Jahr fand die Generalversammlung in Colmar-Berg auf dem Gelände der Trainingspiste statt. Direktor Panachi gab dann auch einige Erklärungen zur Formation, und auch speziell zur oligatorischen "Formation continue" der Busfahrer.

Die BU-Kommission beteiligte sich während der letzten zwei Jahre an den

meisten Manifestationen des Syprolux im In- und Ausland, sowie an verschiedenen Protestpiquets. Jeder weiss, welche Herausforderungen in nächster Zeit anstehen und künftig gilt es hauptsächlich die bestehenden Errungenschaften zu verteidigen. Hier müssen wir die Kollegen im Betrieb verstärkt für die Gewerkschaftsarbeit sensibilisieren. Niemand sollte glauben, dass die Gewerkschaften ohne die Unterstützung ihrer Kollegen alles richten können.

Während der Berichtsperiode fanden auch regelmässig Besuche im Betrieb statt. Dies ist unserer Meinung nach eine Notwendigkeit, um sich vor Ort im Gespräch bei den Kollegen über die bestehenden Probleme zu informieren. Diese Besuche werden wir auch in den nächsten Jahren weiterführen.

Die BU-Kommission organisierte Nachhilfestunden für diejenigen Kollegen, die sich einem Examen stellen mussten. Diese Kurse waren gut besucht und der 100 prozentige Erfolg gab den Organisatoren recht. Ein grosser Dank geht an diejenigen Kollegen, die hier mitgearbeitet haben.

Kommen wir jetzt zu den Problemen, die den grössten Teil unserer Arbeit beansprucht haben. Ich spreche hier von den periodischen Sitzungen beim Dienstchef. In sieben Sitzungen haben die Syprolux-Delegierten mehr als 180 Fragen gestellt. Leider mussten wir feststellen, dass ¼ der Fragen unbeantwortet blieb. ¼ der Anfragen wurde definitiv abgehandelt und der Rest blieb leider nur teilweise beantwortet. Die Delegierten haben vorgeschlagen systematisch eine Liste der noch ausstehenden Punkte aufzustellen. Dies wurde zurückbehalten, aber leider nie wirklich in die Praxis umgesetzt. Man

würde sonst die Sitzungen aus Zeitgründen nie zu Ende führen können. Hier stellt sich uns die Frage: Was soll das? Hinzu kommt, dass die Berichte der Sitzungen nie wirklich den stundenlangen Diskussionen entsprechen und unserer Einschätzung nach zu viele Punkte mit dem Vermerk "sera analysé" oder "sera discuté" geführt werden. Hier besteht also noch Handlungsbedarf.

Die Delegierten haben die andauernden Probleme betreffend die Arbeitsbedingungen mehr als satt. Richtig ist, dass seit dem 1. Oktober 2007 die EU-Direktive eingehalten werden muss. Die Arbeitsbedingungen sehen vor, dass wir 7, respektive 8 Tage arbeiten können. Die EU-Direktive hingegen sieht aber nur 6 Tage vor und der folgende Tag muss ein freier Tag sein. In dieser Angelegenheit mussten wir schon beim zuständigen Direktor Hoffmann vorstellig werden, wo wir auch laut einem juristischen Gutachten Recht bekamen. Es müssen sowohl die EU-Direktive als auch unsere Arbeitsbedingungen eingehalten werden. Der Syprolux hat die Verantwortlichen des BU darauf angesprochen neue "roulements" auszuarbeiten, um effektiver zu

arbeiten und um die Schichten besser zu verteilen. Das Jahr 2012 steht vor der Tür und bis jetzt ist leider noch nicht viel geschehen. Derjenige Busfahrer, der in einem Jahr laut seinem Dienstplan einen freien Tag zuviel hatte, muss diesen im nächsten Jahr abarbeiten. Samstags gibt es grosse Probleme mit der Verteilung von freien Tagen. Der Vorschlag hier auf freiwilliger Basis zu arbeiten wurde abgelehnt.

Dies ist nur ein kleiner Überblick der Punkte über die wir mit den AV-BU Verantwortlichen keine Lösung gefunden haben.

In den nächsten Tagen wird eine Diskussionsrunde mit den Verantwortlichen stattfinden und es bleibt zu hoffen, dass eine kohärente Lösung im Sinne des Busbetriebes gefunden wird. Auf dass die Verantwortlichen sich endlich auf die neu auszuarbeitenden "roulements" konzentrieren, anstatt sich nur mit der bestehenden mehr oder weniger verfahrenen Situation zu befassen.

Soweit einige Hauptpunkte der Berichtsperiode.

## ERRARE HUMANIN EST

Irren ist menschlich! So ist uns in der letzten Ausgabe des „Transport“ bei der Aufgabenteilung der BU-Kommission ein Fehler unterlaufen.

Kommissionsleiter der BU-Kommission ist Claude Malget.

Wir bitten um Entschuldigung für diesen Lapsus.



Monsieur le Chargé de Gestion,

Par la présente les délégués du personnel du SYPROLUX prennent la respectueuse liberté de vous soumettre les points suivants se rattachant à l'objet mentionné ci-dessus :

1. Suite à l'analyse du tableau d'affectation du mois de décembre 2011, les délégués du SYPROLUX demandent qu'il soit procédé au comblement du roulement vert.
2. Il avait été retenu que dans le cadre de la formation de base les candidats bénéficieraient d'un cours administratif qui serait dispensé en interne par des collaborateurs du Service TM. Or, force est de constater que ces cours n'ont pas encore eu lieu. Quand le Service TM compte-t-il procéder à cette formation? Ce point se rattache d'ailleurs au point 22 du compte-rendu de la réunion du 15 juin 2010 et au point 22 de la réunion du 31 mars 2011.
3. Qu'en est-il du suivi, de la fourniture et de la mise à disposition de la masse d'habillement 2011 pour les conducteurs d'engin moteurs?
4. Concernant la formation de base des candidats, les délégués du SYPROLUX demandent que soit instauré un laps de temps de 6 semaines entre les examens théoriques et les examens pratiques.
5. Concernant la formation de base, ainsi que l'introduction du système de tutorat, les délégués du SYPROLUX demandent quand les carnets de stage seront remis aux candidats respectifs?
6. Quelle procédure est à observer et quelles mesures sont à prendre en cas de défaillance du conducteur d'engin moteur (malaise, fatigue,...)?
7. Concernant le matériel roulant Z2, les délégués du SYPROLUX demandent à ce que soit installée une cloison afin de diminuer le réchauffement de la cabine de conduite qui est accentué par l'installation ETCS.

## QUESTIONS PROPOSÉES À L'ORDRE DU JOUR POUR LA PROCHAINE RÉUNION AUPRÈS DU CHARGÉ DE GESTION TM EN DATE DU 21 DÉCEMBRE 2011

8. Concernant le matériel roulant Z2, les délégués du SYPROLUX demandent à ce que soit installé un film de protection sur les vitres latérales dans le but d'obscurcir l'intérieur de la cabine de conduite, afin que le conducteur d'engin moteur soit moins ébloui par le soleil.
9. Dans le hall 2 du CRM nord, il semble que la poulie de la grue 7 présente une fissure. Étant donné que cela pourrait constituer un grave problème de sécurité, les délégués du SYPROLUX demandent à ce que soit contacté un organisme de contrôle afin de procéder à la vérification nécessaire.
10. Les délégués du SYPROLUX demandent une analyse approfondie sur le processus d'approvisionnement en pièces de rechange, non symbolisés.
11. Les délégués du SYPROLUX demandent à ce que soient clarifiées les responsabilités des différents intervenants dans un processus de réparation ou de dépannage.
12. Sur les voies 1 et 2 au CRM Nord persiste une situation dangereuse pour la pose de la passerelle et le nettoyage de vitres sur les locs 4000.
13. Les délégués du SYPROLUX demandent pour quelle raison l'installation de chauffage est éteinte quotidiennement vers 12.10 heures et cela indépendamment des conditions météorologiques?
14. Durant l'exercice 2010 des agents avaient été invités à fournir des renseignements quant à des travaux exécutés lors desquels ils auraient été en contact avec de l'amiante. Qu'en est-il de ce dossier?

Veuillez agréer, Monsieur le Chargé de Gestion, l'expression de notre parfaite considération.

Guy NEPPER

Romain PLÜMER

Marc WEYDERT



## ETF STRASSENTRANSPORT- PLENARSITZUNG DES SOZIALEN DIALOGS



Romain Wolff

Am 24. November fand die diesjährige Plenarsitzung des Sozialen Dialogs zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) der Internationaler Strassentransport Union (IRU) sowie der Europäischen Kommission DG Beschäftigung und Soziales in Brüssel statt.

Hauptpunkte dieser Sitzung waren, das von der Europäischen Kommission im März dieses Jahres veröffentlichte Weissbuch für Verkehr und die Stellungnahme zu einer gemeinsamen Erklärung von IRU und ETF zur Überprüfung der Verordnung über den digitalen Fahrtenschreiber.

### Stellungnahme der ETF-Sektion Strassentransport

Am 28. März 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission das Weißbuch für Verkehr mit dem Titel "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem".

### ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

Das Weißbuch legt die Verkehrsstrategie der Europäischen Kommission bis zum Jahr 2050 dar und beinhaltet eine Analyse der globalen Entwicklungen in der Verkehrsbranche in der EU, wobei deren zukünftige Herausforderungen hervorgehoben werden. Es umfasst auch von der Europäischen Kommission festgelegte Ziele für diese Zeitspanne und die strategischen Grundrisse. Die Ziele drehen sich um "Eine Vision für ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem" und bestehen aus:

- Der Vollendung des Binnenmarktes für Verkehr durch den Abbau verbleibender Engpässe und Hemmnisse (weitere Liberalisierung der Straßenkabbotage; Eisenbahn; Hafendienstleistungen; Bodenabfertigung);
- Die Behandlung der Erdölabhängigkeit und die drastische Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG);
- Investitionen in neue Technologien und Verkehrsinfrastrukturen.

Die Ziele des Weißbuches sind langfristig (sie erstrecken sich über die nächsten 40 Jahre).

Im Hinblick auf die **sozialen Aspekte** besagt das Weißbuch Folgendes:

- Es verbindet die weitere Marköffnung mit der Qualität von Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen und erkennt den Facharbeitermangel an;
- Es unterstreicht die Bedeutung, Wettbewerbsfähigkeit und soziale Agenda durch den Ausbau des sozialen Dialogs in Einklang zu bringen, wobei dieser als Mittel betrachtet wird, um Sozialkonflikte und letztlich wirtschaftliche Verluste zu vermeiden;
- Es definiert die "Förderung von Arbeitsplätzen" als eine der zukünftigen Initiativen, die von der Europäischen Kommission zu ergreifen sind, um die Umsetzung der Strategie zu unterstützen. In diesem Kontext beschreibt es kurz Maßnahmen für Straße, Seeverkehr sowie Luftfahrt und es enthält zusätzlich die Verpflichtung, eine Bewertung des EU-Ansatzes bezüglich der Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen über die Verkehrsträger hinweg vorzunehmen (siehe Anhang I, 1.2).

### STRASSENVERKEHR

In den groben Zügen lässt sich die Vision der Europäischen Kommission hinsichtlich Straßenverkehr folgendermaßen beschreiben:

### Weitere Liberalisierung der Kabbotage

die Europäische Kommission hat diesen Punkt im Visier und wird folgende Punkte einer Revision unterziehen: a) Marktsituation; b) Konvergenz von Sozial- und Sicherheitsvorschriften; c) Umsetzung und Vollstreckung der Gesetzgebung in den Mitgliedstaaten, bevor man sich auf eine weitere Liberalisierung der Inlandsmärkte einlässt;

### Digitaler Fahrtenschreiber

Revision der Verordnung, um den digitalen Fahrtenschreiber kosteneffizienter zu machen;

### Lenk- und Ruhezeiten

Sanktionen harmonisieren und Ausbildung von Vollzugsbeamten harmonisieren;

### Soziale Aspekte

den Dialog zwischen den Sozialpartnern fördern und unterstützen im Hinblick auf eine Vereinbarung über einen Sozialkodex für mobile Arbeitnehmer im Straßenverkehr, wobei auch das Problem der Scheinselbstständigkeit aufgegriffen wird;

### Modal Shift

Fernverkehre auf der Straße (mehr als 300 km) bis 2030 um 30 % und bis 2050 um 50 % verringern; dies würde durch eine Verlagerung von der Straße auf energieeffizientere Verkehrsträger erreicht (Eisenbahn, Beförderung auf dem Wasserweg, usw.) (im Weißbuch unterscheidet man zwischen Fernver-

kehr auf der Straße mit Distanzen von über 300 km und Kurz- sowie Mittelstrecke mit Distanzen von weniger als 300 km);

### Sauberere Fahrzeuge

soweit Straßenverkehr auf der Kurz- und Mittelstrecke betroffen ist (wo Straßenverkehr demnach der Hauptverkehrsträger bleiben soll), geht es um die Verbesserung der Lkw-Effizienz über die Entwicklung neuer Motoren, saubererer Kraftstoffe, den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme;

### Stau und Lieferungen in der Stadt

mit Blick auf Lieferungen in der Stadt soll ein größerer Güterverkehrsanteil in den städtischen Gebieten nachts (!!!) zugelassen werden; Verwendung von intelligenten Verkehrssystemen und emissionsarmen Stadt-Lkw;

### Straßenverkehrssicherheit

Halbierung der Straßenverkehrstoten bis 2020 und Reduzierung um 100 % bis 2050;

### Internalisierung externer Kosten

vollständiges Umschalten auf das Verursacher-Prinzip;

### Gefahrenabwehr im Landverkehr

Koordinierungsmaßnahmen mit Mitgliedstaaten bezüglich der Sicherheit im Landverkehr intensivieren (eine ständige Expertengruppe einrichten).

### GEMEINSAME ERKLÄRUNG VON IRU UND ETF ZUR ÜBERPRÜFUNG DER VERORDNUNG ÜBER DEN DIGITALEN FAHRTENSCHREIBER

### EINFÜHRUNG UND ZWECK DES DIGITALEN FAHRTENSCHREIBERS

Der digitale Fahrtenschreiber, der als lebenswichtiges Mittel zur sicheren Überwachung von Fahrtstätigkeit, Ruhezeiten und anderen beruflichen Tätigkeiten der Kraftfahrer von gewerblichen Kraftfahrzeugen arbeitet, ist von herausragender Bedeutung, um die Einhaltung der Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern, eine verbesserte Verkehrssicherheit und fairen Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen zu gewährleisten.

Als solches begrüßen IRU und ETF die Überprüfung der Fahrtenschreiber-Verordnung Nr. 3821/85/EG durch die Europäische Kommission als Mittel zur Verbesserung ihrer Leistung und Stärkung ihrer Möglichkeiten, die oben genannten Ziele zu erreichen.

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass das Gerät gegen betrügerische Manipulationen wirkungsvoll robust ist, damit das Gerät die zuverlässigen und vertrauenswürdigen Daten über die Tätigkeiten von Kraftfahrern liefert, die für seine Funktionen entscheidend sind. Während die Funktionen erhalten und verbessert werden sollten, haben IRU und ETF den Wunsch, dass das Gerät

immer effizienter bedient und besser in das Arbeitsumfeld integriert wird.

### STANDARDISIERUNG UND INTEROPERABILITÄT DES GERÄTS

IRU und ETF sind der Auffassung, dass es von entscheidender Bedeutung ist, dass alle vorgeschriebenen Merkmale und Funktionen des Geräts standardisiert und einheitlich zu bedienen sind. Dies ist besonders wichtig, um die Kraftfahrer zu unterstützen, die regelmäßig mehr als ein Fahrzeug mit unterschiedlichen Aufzeichnungsgeräten nutzen, und um den Schulungsbedarf zu vereinfachen. Diese Ähnlichkeit und Einheitlichkeit der Bedienung ist für ein Gerät unverzichtbar, dessen korrekte Bedienung durch die Kraftfahrer gesetzlich streng geregelt ist.

Im Hinblick auf die Rückwärts-Kompatibilität zwischen auf den neuen Spezifikationen basierenden Geräten und älteren Geräten bestehen IRU und ETF mit Nachdruck darauf, dass die Interoperabilität erhalten bleiben muss.

### BEDARF AN SPEZIELLEN SPEZIFIKATIONEN UND ANPASSUNG AN DEN TECHNISCHEN FORTSCHRITT

IRU und ETF sind der Auffassung, dass sich das Gerät noch in einer evolutionären Entwicklungsphase befindet und daher spezielle Konstruktionsvorschriften erforderlich sind. Wenn und falls das Gerät sich eher statisch entwickelt, kann es möglich sein, eine Einbeziehung seiner Zulassung im Rahmen der generellen Typzulassung von Fahrzeugen in Erwägung zu ziehen. Aber für die nähere Zukunft und sicherlich im Hinblick auf die Umwälzungen, die im Konsultationsdokument der Kommission betrachtet werden, halten die Sozialpartner daran fest, dass dem Gerät ein eigenes spezielles Bauartzulassungsverfahren mit detaillierten Spezifikationen zu Gute kommen sollte, um so das unverzichtbare Maß an Interoperabilität und Einheitlichkeit zwischen den Geräten zu erhalten.

Weil die Sozialpartner mit Nachdruck feststellen, dass dies nicht ohne einen Katalog vorgeschriebener technischer Anforderungen an die Konstruktion des digitalen Fahrtenschreibers möglich ist, die in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren sind, ist es wichtig, einen Prozess vorzusehen, mit dessen Hilfe dies schnell und effizient mit möglichst umfassenden Möglichkeiten für alle Betroffenen, staatliche oder nichtstaatliche Organisationen, zur Meinungsäußerung und zu Beiträgen zum Ergebnis dieses Prozesses erledigt wird. Das Komitologie-Verfahren, das zur Verordnung der Kommission 1266/2009/EG führte, ist zwar nicht vollkommen, weist aber - zumindest auf EU-Ebene - ein ausgewogenes Verhältnis zwischen diesen unterschiedlichen Anforderungen auf.



SICHERHEIT DES GERÄTS

IRU und ETF sind der Meinung, dass der Erhalt der Sicherheit des digitalen Fahrtenschreibers und der Integrität der von ihm erzeugten Daten das System und dessen Wert untermauert. Ohne entsprechende Sicherheitsmaßnahmen gegen betrügerische Manipulationen kann der Zweck des Gerätes als Instrument für eine verbesserte Verkehrssicherheit, faireren Wettbewerb und verbesserte Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer nicht erreicht werden. Die Europäische Kommission sollte weiter, und wenn nötig, auch gesetzgeberisch tätig werden, um den Schutz gegen aktuelle und absehbare Risiken sicherzustellen, wie sie es bereits in der Verordnung der Kommission 1266/2009/EC in Bezug auf die Missbrauch von Magneten zur Fälschung der Daten getan hat. Aber eine verbindlich vorgeschriebene Satellitenortung sollte nicht als Allheilmittel zur Bekämpfung von Manipulationen gesehen werden, weil bei vorhandener Absicht zur betrügerischen Nutzung des Fahrtenschreibers auch fast sicher die Fähigkeit zur Manipulation oder Blockierung eines

Satellitensignals vorhanden ist. Eine verbindlich vorgeschriebene Satellitenortungstechnik stellt auch ein Problem des Schutzes persönlicher und betrieblicher Daten dar.

VERWENDUNGSMÖGLICHKEITEN DES GERÄTS

IRU und ETF sind weiterhin der Auffassung, dass die Überprüfung sicherstellen sollte, dass alle aktuellen und künftigen verbindlichen, gesetzlich geregelten Anwendungen bereitgestellt oder untergebracht werden können, während gleichzeitig ein im Vergleich zum heutigen Gerät höheres Maß an Sicherheit gewährleistet wird.

VOM GERÄT ABGEGEBENE WARNUNGEN

Die Komplexität der EU-Verordnungen zu Lenk- und Ruhezeiten ist ein klarer Hinweis auf die Notwendigkeit für Anleitungen und Warnungen, die zur Unterstützung der Kraftfahrer insbesondere in komplexen Bereichen dieser Verordnungen wie den Vorschriften bei Fährüberfahrten oder der Ruhezeit in-

nerhalb von zwei Wochen zu finden sind. Aber die aktuelle Diskrepanz in der Auslegung und Vollzug der EU-Verordnungen zu Lenk- und Ruhezeitsvorschriften stellt das größte Einzelhindernis in der Entwicklung von potentiell sehr nützlichen Assistenzsystemen zur Einhaltung dieser Vorschriften durch den Kraftfahrer dar. Ohne eine harmonisierte Anwendung der Vorschriften könnten solche Anleitungen potenziell zu einer schweren Belastung werden. IRU und ETF fordern die EU dringend auf, das Haftungsrisiko durch Initiierung und Durchführung dieser Harmonisierungsbestrebungen umgehend zu entfernen.

FELDVERSUCHE

Kraftfahrer und Straßenverkehrsunternehmen haben ein eindeutiges Interesse an der Bereitstellung von Geräten, die auf der Grundlage von realitätsnahen Feldversuchen und Anwenderbedürfnissen konzipiert und gebaut werden. Sie sind lebenswichtig, um ein Gerät zu gewährleisten, das wirklich für seinen Zweck geeignet ist

und eine sich stetig verbessernde Leistung aufweist. IRU und ETF drängen mit Nachdruck darauf, dass Feldversuche vor der Bauartzulassung erleichtert werden könnten. Außerdem würden die Sozialpartner erwarten, dass sich die Hersteller in allen Aspekten der Produktentwicklung um eine aktive Beteiligung von Kraftfahrern und Transportunternehmen und deren Vertretern bemühen.

Nach einer Präsentation und einem Meinungsaustausch mit Vertretern der DG MOVE über das Weißbuch für Verkehr und die Annahme der gemeinsamen Erklärung der IRU und ETF bezüglich des digitalen Fahrtenschreibers wurde die Sitzung abgeschlossen.

Romain WOLFF

VIVRE LA FOI ET – ANNONCER LA BONNE NOUVELLE



Raymond Streweler

Les syndicats chrétiens accueillent le nouvel archevêque Jean-Claude Hollerich et lui souhaitent la bienvenue. C'est une grande joie et une chance pour l'Eglise du Christ qui est au Luxembourg d'avoir à nouveau un berger ouvert aux problèmes de la société moderne.

A cette occasion nous remercions son prédécesseur Fernand Franck pour sa grande sensibilité aux problèmes des petites gens et son grand intérêt au travail de nos syndicats sans jamais s'ingérer dans les affaires des représentants des salariés. Dans ce merci nous incluons également l'ancien vicaire général Mathias Schiltz pour son engagement et son attachement à la cause sociale.

Les générations se suivent, le monde change, l'Eglise change, les responsables changent, mais les problèmes restent. Un changement suscite toujours

de grandes attentes. Nous assurons au nouveau chef du diocèse notre attachement. Nous sommes convaincus que sa façon spontanée et dynamique nous entrainera vers une Eglise ouverte et accueillante et à un témoignage actif surtout pour les plus démunis de notre société.

Tout en respectant les compétences différentes et les devoirs réciproques nous chercherons une intense collaboration avec le nouvel archevêque. Pour cela le moment est propice et les atouts sont majeurs. En effet Jean-Claude Hollerich témoigne d'une grande ouverture d'esprit de par sa formation, d'une grande sensibilité humaine de par son séjour et son travail au Japon, d'une grande volonté de servir la cohésion sociale au Luxembourg, et finalement d'une profonde spiritualité tournée vers une société plus juste et plus sociale.

Cette vision des choses permettra de travailler ensemble, d'écouter, de discuter, d'exposer ses vues et de s'engager avec cette force commune que nous procure la doctrine sociale de l'Eglise. En ces temps de crises financières et sociales, face aux turbulences que connaissent et l'Eglise et les syndicats, il est éminemment important de pratiquer une solidarité sans faille et d'encourager toutes les initiatives qui garantissent un travail et

une condition humaine favorable aux travailleurs et à leur famille, sans nous laisser entrainer dans des disputes ou des polémiques inutiles et inefficaces.

Nous voulons en tant que syndicalistes chrétiens réaffirmer nos engagements sociaux et notre fidélité aux grandes visions de la Bonne Nouvelle du Christ pour un monde meilleur, tout en sachant que nos efforts et nos réus-

sites resteront toujours partiels et que le Royaume sera finalement un don de Dieu Lui-même.

Nous nous réjouissons dès à présent d'une première rencontre avec notre nouvel archevêque et nous lui exprimons nos meilleurs vœux pour un ministère fructueux.

Raymond STREWELER



GENERALVERSAMMLUNGEN 2012

Petingen	10. Februar
Bettemburg	16. Februar
Norden	17. Februar
BU	02. März
Luxemburg	09. März
Ettelbrück	16. März
Esch/Alzette	23. März



# DIE NACHHALTIGE MOBILITÄT IM EUROPÄISCHEN VERKEHRSRAUM

Der Trend zur Verstädterung hat die Raumentwicklung während den vergangenen Jahrzehnten deutlich geprägt und die Prognosen lassen noch keine Umkehr erkennen. Der Anteil der in den Städten und Ballungsgebieten wohnenden Menschen wird von derzeit 73 Prozent auf nahezu 84 Prozent im Jahr 2050 ansteigen, dies laut dem Bericht „World Urbanization Prospects“ der Vereinten Nationen. Die krakenhafte Ausdehnung der Städte stellt die Herausforderung für den Nahverkehr dar, da sie eine starke Nachfrage nach individuellem Verkehr hervorruft und die Lebensqualität beeinträchtigt. Das gegenwärtige Verkehrssystem mit hoher individueller Mobilität stößt jedoch an seine Wachstumsgrenzen, einerseits durch die erheblichen Belastungen für die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen sowie andererseits durch die begrenzten Energieressourcen.

Der Verkehr stellt wohl die Grundlage der globalen wirtschaftlichen Dynamik dar. Die vor mehr als 150 Jahren geschaffene Mobilität durch das Automobil (das erste wurde von Jean Joseph Etienne Lenoir in Paris im Jahr 1863 vorgeführt) prägt bisher den Lebensstil der Bürger. Angesichts des Klimawandels durch die Treibhausgasemissionen muss der Verkehr jedoch stärker nach den Richtlinien der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet werden. Um den Temperaturanstieg unter 2 Grad C zu begrenzen, muss u.a. die Europäische Union ihre Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent bis 2050 gegenüber 1990 verringern.

Es muss das gemeinsame Ziel der europäischen Verkehrspolitik sowie auch der luxemburgischen werden, diese in Einklang mit der Verkehrswirtschaft zu bringen, denn nur so kann die gewünschte nachhaltige Mobilität garantiert werden. Es leuchtet ein, dass dies nur gelingen kann, wenn auch die wirtschaftlichen und die sozialen Aspekte mitberücksichtigt werden. Den einheitlichen europäischen Verkehrsraum verwirklichen, heißt demzufolge alle Verkehrsträger je nach ihren Stärken miteinbeziehen, denn es geht letztendlich auch um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Wirtschaftsstandorts.

## Ein wichtiger Nachdenkprozess wird eingeleitet

Die Europäische Kommission weist ebenfalls auf die Tatsache hin, dass der Verkehr mit einem Anteil von 10 Prozent am EU-BIP beteiligt ist und etwa 10 Millionen Arbeitsplätze von ihm abhängen. Die Mobilität mittels der Lkw- und der Pkw-Flotten stellt momentan die zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche und die gesellschaftliche Entwicklung der Gesellschaft dar. Das zunehmende Verkehrsaufkommen erfordert jedoch den stetigen Ausbau der Infrastrukturen und es kommt zu gravierenden Zerschneidungen der Landschaft sowie einer hohen Flächenversiegelung.

Laut Aussagen der Europäischen Union entfallen etwa 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 Prozent der Emissionen sonstiger Schadstoffe auf den Straßenverkehr. Durch den technologischen Fortschritt in der Europäischen Union wurden die vom Verkehr ausgehenden Emissionen an Stickoxiden, flüchtigen

organischen Verbindungen und kanzerogenen Stoffen u.a. Dieselruß und Benzin in den vergangenen Jahren deutlich reduziert.

In der Europäischen Union werden derzeit 44 Prozent der Güter mit der LKW-Flotte befördert, hingegen entfallen nur 10 Prozent auf die Eisenbahn und der Rest wird über den Kanal- und Seeverkehr abgewickelt. Bezüglich des Personenverkehrs gelten folgende Richtwerte: die Straße übernimmt 81 Prozent und die Eisenbahn nur 6 Prozent. Laut den Aussagen des EU-Verkehrskommissar Siim Kallas wird der Frachtverkehr ohne politisches Gegensteuern um 90 Prozent bis 2050 auf den Straßen der Europäischen Union anwachsen, im Gefolge werden die Staulängen immer größer und die Lebensqualität verringert sich. Die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Erdöl ist eine wichtige Vorgabe, ohne aber die Effizienz des Systems und die Mobilität zu verringern.

Die Menschen werden sich bewusst, dass die positiven und negativen Aspekte des Verkehrs ökologische und ökonomische sowie soziale Fragen berühren, dies gilt insbesondere für die Städte und die Ballungsräume, in einem verringerten Maß auch für den ländlichen Raum. Wissend, dass der Personen- und Güterverkehr eine wachsende Tendenz aufweist, können die bekannten erheblichen Umweltwirkungen nicht mehr kritiklos hingenommen werden. Es bedarf der nachhaltigen Mobilität d.h. der Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße hin zu dem weniger umweltbelastenden Verkehrsträger Eisenbahn. Dies kann jedoch nur durch die Bereitstellung von hohen finanziellen Zuwendungen gelingen - der Gewinn an Lebensqualität für die Menschen und die verringerte Belastung der Biodiversität sollten als Ansporn dienen. Die Lösung kann deshalb nur lauten: „Den individuellen Autoverkehr vermeiden und verstärkt den öffentlichen Personennahverkehr d.h. die sanfte Mobilität nutzen.“

Die aktuelle Wirtschaftslage hat auch ihre Spuren in Luxemburg hinterlassen. Die provisorische Stilllegung der Produktion in den Stahlstandorten Rodange und Schifflingen sowie die Probleme in einigen Mittelunternehmen sind eindeutige Indizes für den wirtschaftlichen Wandel in Luxemburg. Trotzdem hat sich die luxemburgische Eisenbahn kühne Ziele im Rahmen der Steigerung des Öffentlichen Verkehrs (25:75) gesetzt. Der Ausbau der Eisenbahnverbindung nach Pétange wird die Kapazität erhöhen und der Bau einer neuen TGV-Bahnstrecke nach Bettembourg hin nach Frankreich (mit der Anbindung an das DB-ICE Streckennetz) wird die Attraktivität für die Eisenbahn weiter erhöhen. Der sich in der Planung befindliche neue Haltepunkt unterhalb der „Roten Brücke“ wird die Attraktivität auf der „Nordstrecke“ anwachsen lassen, leider stellen die eingleisigen Tunnelbahnabschnitte im „Eisleck“ die „bottlenecks“ dieser Strecke dar. Der Bau der „gares intermodales“ mit Blick auf die Feinverteilung der Verkehrsströme wird ebenfalls eine „win-win-Situation“ schaffen. Minister Claude Wiseler hat diesbezüglich von der nachhaltigen Mobilität gesprochen, die darin gipfelt, die einzelnen Verkehrsträger eng ineinander greifen zu lassen. Die gewünschte

räumliche Verkehrsstrategie kann nur gelingen, wenn der noch ausstehende „plan sectoriel transports“ in die Umsetzung gelangt.

Lässt dies Hoffnung keimen, so haben die jüngsten Aussagen bezüglich der Verringerung der Eisenbahnverbindungen in Richtung Brüssel sowie nach Trier und Koblenz die politisch Verantwortlichen auf den Plan gerufen. Einmal mehr muss Luxemburg mittels finanzieller Mittel diese wichtigen Verbindungen aufrecht erhalten, durch welche das Ziel der nachhaltigen Mobilität nicht erreicht werden kann.

## Schlussfolgerungen

Durch die Berücksichtigung des Verursacherprinzips kann die aktuelle Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern reduziert werden – gefordert wird die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Letztere stellt die Transportinfrastruktur dar, welche die wachsenden Verkehrsströme in wirtschaftlicher und umweltschützerischer Hinsicht bewältigen kann. Unter Nutzung aller Verkehrsträger werden wir die benötigten intelligenten und zukunftsorientierten sowie kosteneffizienten Lösungen aufsuchen, damit die Verkehrsbelastungen in den Ballungszentren und im ländlichen Raum menschengerecht gestaltet werden. Auch in der Entwicklung von neuen Antriebstechnologien sehen die Verkehrsexperten die Chance, das nachhaltige Ziel zu erreichen.

Bedingt durch die mehrschichtigen Probleme, welche sich durch den motorisierten Individualverkehr aufdrängen, stehen wir in der Pflicht, das Leitbild der integrierten Verkehrspolitik aufzuzeichnen. Die nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet demzufolge auch einen Ausgleich von divergierenden Interessen u.a. zwischen den umweltschützerischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen. Die aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrisen bieten immerhin die große Chance, den Weg für die innovative und nachhaltige Verkehrspolitik einzuläuten. Durch Innovation wird der technologische Fortschritt hin zur nachhaltigen Mobilität beflügelt. Die begrenzten natürlichen Ressourcen und der Blick auf die nachhaltige Entwicklung mit weniger Umweltbelastung verlangen nach der intelligent vernetzten Nutzung aller Verkehrsträger. Ohne die Mithilfe des einzelnen Mitbürgers werden wir diese Herausforderung aber nicht schaffen.

## Literaturnachweise:

1. KOM(2011) 144 endgültig Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.
2. Die Europäische Verkehrspolitik 2010-2020
3. Das Portal der Europäischen Union: Bereich Verkehrswesen



## QUESTIONS PROPOSÉES À L'ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION DU DES DÉLÉGUÉS AUPRÈS DU CHEF DE SERVICE GR EN DATE DU 14.12.2011

1. Vu leur faible portée, nous demandons le remplacement des téléphones portables des chefs de surveillance en gare de Luxembourg.
2. Vu l'interdiction de passage de trains de marchandises par la voie 3 en gare d'Esch/Alzette les parcours pour les trains de voyageurs sont à tracer par la commande « S » (Sperrumgehung). Nous demandons que la réfection du quai soit réalisée aussi vite que possible afin de remédier à cette situation intenable.
3. Le réglage de l'installation de climatisation du PD en gare d'Esch/Alzette ne permet pas d'atteindre une température de 20 degrés.
4. Équipement de la porte d'entrée du bureau du chef de surveillance en gare d'Esch d'une serrure électronique avec chip. (question figurant à l'ordre du jour de la réunion du 24 mars 2010).
5. Mise en place des panneaux d'affichage pour les syndicats au PD à Luxembourg et au bureau du chef de surveillance en gare d'Esch/Alzette.
6. Nous demandons que les marches des parcours hlp soient différentes des marches des trains de marchandises (supprimés).
7. Qui est responsable pour déposer une plainte lors du constat d'endommagement du patrimoine CFL par des tiers ?

Le délégué du Syprolux

Jean-Paul SCHMITZ



## LA SITUATION DES SALARIÉS EN CAS DE FAILLITE DE LEUR EMPLOYEUR : UN PAS EN AVANT, MAIS D'AUTRES MESURES S'IMPOSENT !

Lors de son Assemblée plénière du 22 novembre 2011, la Chambre des salariés, sous la présidence de Jean-Claude Reding, a analysé le projet de loi ayant pour objet d'améliorer la situation financière des salariés qui subissent la faillite de leur employeur.

### Une mesure importante ...

Le projet prévoit en effet que les salariés qui ont subi des salaires impayés au cours des six derniers mois de travail précédant la faillite, pourront dorénavant faire valoir leurs droits directement auprès de l'Administration de l'emploi et se voir, le cas échéant, allouer une avance sur leurs arriérés de salaires correspondant aux six derniers mois de travail à verser par le Fonds pour l'emploi; cette avance ne peut toutefois pas dépasser 75% de six fois le salaire social minimum.

La CSL approuve l'initiative du législateur alors qu'elle correspond à une demande formulée de longue date. En cas de faillite, les salariés sont en effet souvent dans la situation où leurs salaires ne sont plus payés depuis de longs mois et où le Fonds pour l'emploi ne pare à la carence de paiement du curateur que plusieurs mois après la survenance de la faillite.

### ... mais insuffisante

Néanmoins la CSL regrette que l'avance d'argent en question ne puisse couvrir que des arriérés de salaires et non pas les indemnités de rupture du contrat de travail que la loi prévoit au bénéfice du salarié en cas de faillite de l'employeur. La CSL demande donc

l'amendement du projet de loi sur ce point.

La CSL estime en outre que les auteurs du projet devraient encore aller plus loin et fixer dans la législation le principe que l'ouverture du droit aux indemnités de chômage doit coïncider avec la date de la faillite. Il est en effet difficilement concevable que des personnes sans ressources, n'ayant souvent pas touché plusieurs salaires, en attente de l'aboutissement des procédures légales avant de pouvoir espérer percevoir éventuellement la totalité de leurs arriérés, se voient en outre refuser le bénéfice des indemnités de chômage pendant plusieurs mois tel que c'est la pratique actuellement.

Aussi, en cas de faillite, l'ensemble des créances des salariés, en ce compris la partie non garantie par le Fonds pour l'emploi devrait être placé au tout premier rang des privilèges établis par le Code civil. Ceci aurait le mérite d'éviter que les liquidités résultant de la réalisation des actifs subsistants ne soient complètement absorbés avant distribution aux salariés.

Aussi les droits des salariés en cas de faillite devraient être au moins similaires aux droits des salariés licenciés pour motif économique, ce qui à ce jour n'est pas le cas.

### Nécessité d'améliorer la prévention des faillites

Reste que les chiffres nationaux en matière de faillite sont impressionnants: pour 2011 on peut relever en moyenne 80,5 employeurs en faillite par mois.

Les chiffres de l'année 2010 sont tout aussi parlants. Eu égard à ces résultats effrayants, la CSL demande au Gouvernement de mettre en oeuvre des mesures pour détecter plus tôt les difficultés économiques et financières d'un employeur.

Un mécanisme permettant d'aller dans ce sens serait la réforme du mécanisme de la gestion contrôlée, réforme qui devrait permettre aux salariés d'actionner cette procédure.

Aussi pourrait-on mettre dans la législation un certain nombre d'obligations à charge de tout employeur dès que le constat des premières difficultés de trésorerie est fait. Dans une telle situation il devrait être dans une première phase tenu de se soumettre à un contrôle de sa situation économique et financière par des experts agréés; suivant les résultats de cette expertise des procédures comme le concordat préventif de faillite ou la gestion contrôlée seraient le cas échéant obligatoirement mis en place.

Dans une seconde phase il devrait le cas échéant être obligé de négocier la mise en place d'un plan de maintien dans l'emploi au bénéfice de ses salariés pour accompagner la phase de remise en état de l'entreprise. Evidemment un tel mécanisme présuppose aussi d'investir les représentants des salariés d'un droit élargi à l'information et la consultation, leur permettant à eux aussi de détecter en temps utile les difficultés qui entourent le cas échéant l'entreprise et de déclencher les mécanismes préventifs de faillite susmentionnés.

### Nécessité d'adapter la législation luxembourgeoise suite à un arrêt de la Cour de Justice de l'UE

Pour finir la CSL relève un arrêt récent de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) qui a jugé que la directive CE 98/59 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatifs aux licenciements collectifs couvre les licenciements collectifs à la suite d'une cessation des activités de l'établissement résultant d'une décision de justice et concerne aussi bien les faillites que les mises en liquidation judiciaires.

Cet arrêt remet en question la législation luxembourgeoise qui prévoit la résiliation avec effet immédiat de plein droit des contrats de travail des salariés en cas de faillite de l'employeur.

Aussi à l'avenir, en cas de décision judiciaire de dissolution et liquidation pour insolvabilité, y compris donc de déclarations de faillite, l'employeur devrait être tenu, avant de notifier la fin des contrats, de procéder aux consultations avec les représentants des salariés en vue d'aboutir à un accord. Selon la directive les consultations doivent au moins porter sur les possibilités d'éviter ou de réduire les licenciements collectifs ainsi que sur les possibilités d'en atténuer les conséquences par le recours à des mesures sociales d'accompagnement visant notamment l'aide au reclassement ou à la reconversion des salariés licenciés.



NATIONALEN AKTIONSKOMITEE  
GÉINT ATOMKRAFT\*

Pressemitteilung vom 30.11.2011

DIE STRESSTESTS MACHEN DIE ATOMKRAFTWERKE  
NICHT SICHERER UND LASSEN VIELE FRAGEN OFFEN

Die Europäische Kommission hat am letzten Donnerstag ihren Zwischenbericht zum EU-Stresstest für die Atomkraftwerke in der Europäischen Union vorgelegt. Dieser Zwischenbericht ist in vielen Punkten noch unkomplett, doch es zeigt sich bereits, dass der EU-Stresstest die Atomkraftwerke auch nicht sicherer machen wird und dass er nicht einmal eine zuverlässige und EU-weit vergleichbare Risikobewertung liefern kann, da wichtige Parameter und Risikoszenarien nicht analysiert werden.

Die Tests analysieren zum Beispiel nicht, was bei einem Flugzeugabsturz passieren wird, und die Risiken eines Unfalls durch Altersschäden und Materialabnutzung im Normalbetrieb werden auch nicht analysiert. Zentrale Fragen für die Bürger, wie z.B. zum Katastrophenschutz (Was ist, wenn in Europa eine Katastrophe wie in Fukushima passiert? Wie kann die Bevölkerung geschützt werden? Wie sieht es mit Notfallplänen aus? Wie wird die Bevölkerung unterstützt werden?), bleiben ebenfalls unberücksichtigt.

Die seit dem 11. September 2001 verstärkt ins Auge gefasste Bedrohungen durch Terrorismus, Sabotage oder Cyberattacken wurden bei diesem Test ausge-

klammert und werden in einer getrennten, geheimen Arbeitsgruppe diskutiert.

Die Stresstests analysieren folglich nur einen Teil der technischen Probleme in AKWs: Was passiert bei einem Erdbeben und einer Überschwemmung und wo liegen die Schwachstellen bei einem Stromausfall bzw. einem längeren Ausfall der Reaktorkühlung? Die Tests liefern damit zwar nützliche, aber leider unvollständige Informationen über den Zustand aller AKWs der EU und den Stellenwert der Nuklearsicherheit in den einzelnen Mitgliedstaaten.

Eine wichtige Information aus dem Zwischenbericht ist zum Beispiel die Tatsache, dass die EU-Kommission zugeben muss, dass es noch immer keine gemeinsamen EU-Kriterien für eine vergleichbare Analyse der Sicherheit der AKWs gibt, was die Aussagekraft der Stresstests.

Resultate bereits vorab sehr stark in Frage stellt. Zudem erfüllen auch heute noch viele EU-Staaten die bereits im Vorfeld der Fukushima-Katastrophe gültigen EU-Bestimmungen nicht.

Das Nationale Aktionskomitee gegen Atomkraft weist darauf hin, dass 39 der europäischen Reaktoren weniger als 30 Kilometer von Städten mit mehr als

100.000 Einwohnern entfernt liegen. Auch Luxemburg wäre bei einem Unfall in den französischen Atomzentralen Cattenom (im Süden) oder Chooz (im Westen) oder in der belgischen Atomzentrale Tihange (im Norden) stark betroffen, und im Falle eines GAUs in Cattenom wäre das Land Luxemburg sogar in seiner Existenz bedroht.

Das Nationale Aktionskomitee gegen Atomkraft fordert von der Luxemburger Regierung, dass auch die Frage der externen Notfallpläne in der Europäischen Union diskutiert werden muss.

Das Aktionskomitee hat ein Treffen mit den zuständigen Ministern sowie den Experten der Regierung angefragt, um über den Zwischenstand der Stresstests und über die weitere Vorgehensweise der Luxemburger Regierung betreffend die

Laufzeitverlängerung der Atomzentrale in Cattenom informiert zu werden.

Die 31 Mitgliedsorganisationen des Aktionskomitees fordern auch, dass die Ergebnisse des Stresstests und insbesondere der Cattenom-Bericht von Dieter Majer, dem gemeinsamen Stresstestbeobachter der saarländischen, der rheinland-pfälzischen und der luxemburgischen Regierung, in Luxemburg öffentlich vorgestellt werden.

Nationalen Aktionskomitee géint Atomkraft\*

Kontakt: Roger Spautz – roger.spautz@greenpeace.org

Dan MICHELS – dmichels@chd.lu

\* Mouvement Ecologique, Greenpeace, OGBL, FNCTTFEL-Landesverband, LSAP, déi gréng, Forum, ADR, déi jonk gréng, DP, FGFC, JSL – Jeunesses Socialistes Luxembourgeoises, Luxemburger Kommission Justitia et Pax, KPL, LCGB, Lëtzebuurger Guiden a Scouten, Transfair-Minka asbl, déi Lénk, attac Luxembourg, Klima-Bündnis Lëtzebuerg, Eurosolar, Syprolux, FNCTTFEL-Jugend, natur&ëmweelt; Adrenalin-déi jonk ADR; Friddensinitiativ asbl, Association Luxembourgeoise de Médecine de l'Environnement (A.L.M.E.N.), CSV, Ligue CTF, Biolabel Lëtzebuerg.



FREUNDSCHAFTSFISCHEN DER A.S. CFL GEGEN A.C.A (SNCF)  
VOM 16 – 19 JUNI

Nachdem wir letztes Jahr in unseren Gewässern gegen unsere französischen Kollegen dieses Treffen austrugen, war es in diesem Jahr an der Reihe der SNCF Kollegen, besagtes Treffen zu organisieren, übrigens unsere 10 Begegnung.

Am Donnerstagmorgen 16 Juni um 5.30 Uhr traten unsere Mannschaft

gen zu treffen. Dort wurden wir von unseren französischen Kollegen wie immer aufs herzlichste begrüßt. Da es noch am frühen Nachmittag war, beschlossen wir eine Gewässerbesichtigung vorzunehmen.

Es waren zwei nahe gelegene Weiher von verschiedener Größe, welche einen vielversprechenden Eindruck auf uns machten. Da wir

	Nom	Points	Poids		Nom	Points	Poids
1	Philippe (F)	4	11350	7	Jos Malget (L)	19	6410
2	Doudou (F)	6	12500	8	Ben Telen (L)	20	5960
3	Yves (F)	6	10410	9	Bernard (F)	21	6130
4	Romain Zwick (L)	10	10000	10	Cricri (F)	24	5480
5	Dominique (F)	11	8730	11	Claude S (L)	25	5090
6	John Stelmes (L)	12	8950	12	Claude M (L)	25	4910
16	Eric/Stéphane(F)	12	8430	13	Yves Gaertner (L)	31	3080
15	Lolo (F)	15	7560	14	Théo Jaeckels (L)	31	2910
					Total		117 900

bestehend aus John Stelmes, Ben Telen, Théo Jaeckels, Jos Malget, Romain Zwick, Yves Gaertner, Claude Schmitz, sowie Claude Majerus unsere Fahrt nach Saint Leger la Montagne an, um uns in einer der SNCF gehörenden Ferienanla-

davon ausgingen dass größere Fische zu fangen wären, fuhren wir mit verschiedenen Meinungen in unsere Quartiere zurück wo man uns schon mit dem Apéritif erwartete. Nach dem Abendessen wurden dann noch ein paar Informationen

und Erfahrungen ausgetauscht bevor wir dann zu Bett gingen.

Am nächsten Tag begaben wir uns zum ersten Durchgang an den kleineren der beiden Weiher wo wir uns auf Karpfen eingestellt hatten. Diese erwiesen sich aber als nicht beißfreudig und somit erteilten uns die Franzosen, welche alle auf Rotaugen angelten, eine anständige Lektion. Für den zweiten Durchgang am Nachmittag stellten wir uns um und konnten uns um einige Punkte verbessern, reichen sollte es trotzdem nicht um in Führung zu gehen.

Auch die Durchgänge 3 und 4 gingen an die Franzosen, nur Romain und John konnten sehr gute Resultate für unsere Mannschaft erzielen. Am Ende siegten die Franzosen hier aber mit einem geringeren Vorsprung, was ihnen aber den Gesamtsieg bescherte.

Bedanken möchte ich mich bei meinen Anglerkollegen für die hervorragende Disziplin, das gute Zusammenarbeiten sowie ihre gute Leistung.

Am Sonntagmorgen nach dem Frühstück traten wir trotzdem mehr als zufrieden mit der ganzen Organisation unsere lange Heimreise an.

John STELMES

TELEN BEN CLUBMEISTER 2011 DER CFL ANGLER

Die beiden ersten Durchgänge der Clubmeisterschaft 2011 wurden in Sentzich auf der Weiheranlage des Düdelinger Anglervereines und der dritte Durchgang in Bechkleinmacker an unserer Mosel ausgetragen.

Es sollte wieder Spannend werden. Im ersten Durchgang setzte sich im ersten Sektor Jean-Marie Bonifas vor Yves Gaertner und John Stelmes durch, im zweiten Sektor war es Ben Telen vor Roland Engel und Romain Zwick. Nach dem Mittagessen und nachdem die Sektoren gewechselt wurden ging es dann in den zweiten Durchgang. Hier war es dann Yves der sich vor Ben und John Goergen in seinem Sektor und Jean-Marie vor Roland und Romain im zweiten Sektor durchsetzte. So-

mit ging Yves vor Jean-Marie und Ben, alle mit 3 Punkten und Roland mit 4 Punkten in Führung.

Der dritte Durchgang wurde in einem Sektor geangelt. Hier war es Ben vor Romain gefolgt von John die sich behaupteten und es war Ben der den Gesamtsieg vor Yves und Jean-Marie davon trug. Erster Veteran wurde Jos Malget vor Théo Jaeckels. Nachstehend das Klassement. (Das Klassement für die WM 2012 ergibt sich aus den Clubklassements der Jahre 2008-2009-2010 und 2011.) Die Preise wurden nach dem dritten Durchgang in Wormeldingen nach dem Mittagessen überreicht.

John STELMES

FREUNDSCHAFTSANGELN DB - CFL

Das erst zweite Freundschaftsfischen gegen unsere deutschen Kollegen wurde von uns organisiert und am 22 Oktober an der Saar im Hafen von Merzig ausgetragen.

Bei schönem Herbstwetter wurde dieses Treffen von unserer Mannschaft gewonnen, wobei Zwick Romain Einzelsieger wurde mit einem Fanggewicht von 6.760 gr. Zweiter wurde Théo Jaeckels, unser „Ältester“ :) der uns immer wieder für eine Überraschung sorgt. Es angelte je ein deutscher gegen einen luxemburger Kollegen. Zum Abschluss begaben wir uns nach Hilbringen zum gemeinsamen Mittagessen mit anschließender Preisverteilung.

CLUBMEISTERSCHAFT 2011 KLASSEMENT WM 2011 BIRMINGHAM

	Name	Gew	Pts		Name	2008	2009	2010	2011	WM
1	Ben	10.740	2	1	ZWICK R	9	1	1	5	16
2	Yves	20.270	3	2	STELMES J	1	2	9	6	18
3	Jean-M	13.910	3	3	JAEEKELS T	3	3	4	10	20
4	Roland	14.360	4	4	BONIFAS J-M	2	5	10	3	20
5	Romain	6.880	5	5	TELEN B	8	10	2	1	21
6	John S	5.140	6	6	GOERGEN J	4	7	8	8	27
7	Jos	6.580	7	7	MALGET J	7	9	7	7	30
8	John G	4.100	8	8	GAERTNER Y	6	11	11	2	30
9	Cl M	2.740	9	9	MAJERUS Cl	5	4	13	9	31
10	Theo	2.410	9	10	ENGEL R	12	11	5	4	32
11	Cl S	1.260	10	11	LEONARD G	11	8	3	12	34
12	Gast	1.220	21	12	SCHMITZ Cl	12	6	6	11	35

KLASSEMENT

1.	CFL	Punkte: 9	Gewicht: 26.080
2.	DB	Punkte: 12	Gewicht: 16.730

Mit sportlichen Grüßen

John STELMES

Transport

L-1351 Luxembourg  
13, rue du Commerce  
Téléphone: 22 67 86-1  
CFL-Basa Nr. 1289  
Telefax: 22 67 09  
B.G.L. LU52 0030 0455 8529 0000  
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000  
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:  
Saint-Paul Luxembourg.  
Organe bimensuel officiel de la Fédération Chrétienne du Personnel des Transports 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.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet  
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm.  
0,35 €

1) Annonces  
Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm.  
0,11 €

Mitglied der A.P.P.L.



Der Punktwert-Index 737,83  
Seit dem 1. Oktober 2011 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 17,1940 €. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (429,85 €) und einem Maximum von 29 Punkten (498,63 €)  
Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 16,2811 €  
Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 16,5836 €.  
Für den Hilfskader: 16,2811 €

Der nächste  
„Transport“  
erscheint am  
13. Januar 2012

Redaktionsschluss  
ist der 6. Januar 2012

(Nach diesem  
Datum können keine  
Artikel mehr  
angenommen werden)