

## PROTESTMANIFESTATION VOR DEM CFLCARGO – DIREKTIONSGEBÄUDE



Foto: Guy NEPPER



Camille BROCKER

Am Freitag den 12. März 2010 hatten die vier Gewerkschaften LCGB, OGB-L, Landesverband und SYPROLUX ihre Militanten zu einer Protestkundgebung auf den Vorplatz des Escher Bahnhofs eingeladen, wo am selben Tag der Verwaltungsrat der CFL cargo sich traf. Hier wurden die Teilnehmer sowie die Presse über die unhaltbaren Zustände aufgeklärt. Worum geht es? Seit die Krise 2008 auch Einzug in Luxemburg gehalten hat, sparen die Manager des Unternehmens an allen Ecken und Kanten. Frei nach dem Motto: „Es wird gespart egal was es kostet“. Ehrlich gesagt: „Wir hätten gerne auf die Protestkundgebung verzichtet“. Aber die Haltung der CFL cargo Direktion ließ uns keine andere Wahl. Seit geraumer Zeit wird das Wort „Sozialdialog“ in der CFL cargo sehr klein geschrieben. Als wir in der Tripartite von 2005 unser „JA“ zur Gründung der CFL cargo gaben, war dies in erster Linie, um dem Güterverkehr in Luxemburg eine Zukunft zu geben und die daran hängenden Arbeitsplätze zu erhalten. Wir waren uns damals sehr wohl bewusst, dass wir uns zukünftig in Europa einem liberalisierten Umfeld stellen müssten. Deshalb gaben wir den Verantwortlichen klar zu verstehen, dass es gilt

## Rote Karte für CFLcargo Management

die sogenannte „Cogestion“ zu respektieren.

Die eigentlichen Probleme begannen aber erst als die Direktion die Umstrukturierung des Betriebs einläutete und wurden durch die Auswirkungen der Krise noch zusätzlich verschärft. Geduld ist ein Wort, welches das jetzige Management der CFL cargo nicht kennt. Alles muss immer schnell gehen in der Umsetzung. Das Tempo gibt die eigens für die Umstrukturierung engagierte Beraterfirma vor. Weil gewusst ist, dass man über rasanten Personalabbau sehr schnell viel Geld einsparen kann, wurde munter abgebaut, um auf den festgelegten Personalbestand von 394 Leuten zu kommen. Dies geschah größtenteils über eine vorgezogene Rückführung von statutarischem Personal, welches bedingt durch die schlechte Stimmung im Betrieb vermehrt um eine schnelle Rückversetzung in die Muttergesellschaft bat. Auf der anderen Seite wurden aber keine Anstrengungen unternommen, um die Abgänge durch gezielte Neueinstellungen zu ersetzen. Das Gegenteil geschah. Die angeheuerte Beraterfirma bekam den Auftrag nach zusätzlichem Einsparpotenzial Ausschau zu halten. Um die Produktivität noch zu steigern, wurden einzelne Funktionen zusammengelegt und viele Posten wurden kurzer Hand abgeschafft. Es versteht sich von selbst, dass das Personal dauernd unter Stress steht. Und hat der Mitarbeiter, dann auch noch das Pech und es unterläuft ihm ein Fehler, dann spricht die Direktion gleich von menschlichem Versagen. So ist der schwarze Peter, auch gleich wieder beim Personal. Der ope-

rativ Teil, also der wichtigste und der kostenintensivste Teil, wo das meiste Personal eingesetzt wird, wurde zwischenzeitlich personalmäßig so herunter geschraubt, dass die Züge den Bahnhof Bettemburg entweder mit Verspätung verlassen oder sogar ganz ausfallen. Ich erspare ihnen weitere Details. Ich betone aber, dass es total falsch wäre, hier von einem maroden Unternehmen zu sprechen. Im Gegenteil, die heutigen Missstände in der CFLcargo sind fast ausschließlich auf eine falsche Personalpolitik zurückzuführen. Ich wage sogar zu behaupten, dass noch sehr viel ungenutztes Potenzial in diesem Betrieb steckt. Aber alleine über den Weg eines rigorosen Personalabbaus den Betrieb zu sanieren, könnte fatale Auswirkungen mit sich bringen. Wir fordern deshalb, einen an die realen Bedürfnissen angepassten Personalbestand. Wir brauchen des Weiteren Personal, welches anständig ausgebildet ist und über eine angemessene praktische Erfahrung verfügt. Wir brauchen aber vor allem ein Management welches versteht, dass der Mensch keine Maschine ist, die man auf Knopfdruck ein und ausschalten kann. Zweck unserer Kundgebung war das Management der CFLcargo wach zu rütteln und ihm klar zu machen, dass wir nicht gewillt sind zuzusehen, wie dieser Betrieb regelrecht kaputt gespart wird. Um abzuschließen möchte ich mich bei allen Gewerkschaftskollegen bedanken, die uns in unseren Bemühungen, die CFLcargo wieder auf Erfolgskurs zu bringen, unterstützt haben. Denn noch am selben Tag fand ein Treffen zwischen dem

Verwaltungsratspräsidenten und der Generaldirektion der CFLcargo sowie dem Inhaber der Beraterfirma statt. Auf Beschluss des Verwaltungsrates, der ja bekanntlich am Morgen tagte, teilte man uns wichtige Lösungsansätze mit, in der die Kompetenzen zwischen Direktion und Beraterfirma genau definiert wurden und, dass diese den Betrieb in einigen Monaten, wenn ihre Mission abgeschlossen ist, verlassen wird. Der wichtigste Entschluss sehen wir darin, dass man gewillt ist, zukünftig auf einen transparenten Sozialdialog zu setzen, indem das Personal schon im Vorfeld in den geplanten Restrukturierungsprozess voll eingebunden wird. Trotzdem gilt es auf der Hut zu sein, um Entwicklungen wie sie in der CFLcargo entstanden, vorzubeugen.

### Sie lesen in dieser Nummer

- |    |                      |
|----|----------------------|
| 2  | Europa im Blickpunkt |
| 3  | FCPT/SYPROLUX News   |
| 4  | Kommissionen         |
| 5  | CFLcargo             |
| 6  | Comité Mixte         |
| 7  | Délégation Centrale  |
| 8  | ULC                  |
| 9  | SYPROLUX ON TOUR     |
| 10 | Bus-Secteur Privé    |
| 11 | Sport                |
| 12 | Sektionen            |



## LIBERALISIERUNG DES SCHIENENVERKEHRS: BLEIBT DIE SICHERHEIT AUF DER STRECKE?



Georges BACH

18 Tote und 171 Verletzte, so lautet die erschreckende Bilanz des schweren Bahnunglücks im belgischen Buizingen vom 15. Februar 2010. Es wird die Betroffenen, die Familien in Trauer und die Schwerverletzten wenig trösten wenn immer wieder betont wird, dass die Eisenbahn zu den sichersten Verkehrsträgern zählt und, dass im Vergleich zum Straßen-transport, die Zahl der Unfälle sehr niedrig ist. Natürlich steht gleich die Frage der Umstände, wie es zu dieser Katastrophe kommen konnte im Vordergrund. Doch mit dieser Frage müssen sich die technischen Experten und später die Gerichte auseinandersetzen.

Für die verantwortlichen Politiker, muss die Frage lauten: Was ist schief gelaufen im bisherigen Prozess der Liberalisierung, der Erstellung eines gemeinsamen europäischen Eisenbahnmarktes? Wie können wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mittel weitere Unfälle vermeiden? Denn jeder Unfall ist einer zuviel.

Wie andere Industriezweige auch, hat das Eisenbahnwesen im vergangenen Jahrzehnt größere Veränderungen erfahren. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Fragmentierung einzelner Gesellschaften, Outsourcing und Vernachlässigung von Wartungsarbeiten, Leasing von Material und Personal, u.s.w. haben große Umwälzungen bewirkt und damit auch eine Beeinträchtigung der Sicherheit mit sich gebracht.

Nun neigt man allerdings dazu zu sagen, dass der bedauernswerte Unfall in Buizingen nichts direkt mit der Liberalisierung zu tun habe: Zwei Züge der SNCB (Nationalstaatliche Bahn) kollidierten auf einem sich in staatlichem Besitz befindlichen Netz und zugleich ist der Infrastrukturbetreiber kein Privatunternehmen.

Und doch bin ich der Meinung, dass die schrittweise erfolgte, und allseits als Allheilmittel gepriesene, Liberalisierung sehr wohl mit diesem Unfall zu tun hat. Einen meines Erachtens schweren Fehler wurde bereits in den 1990er Jahren gemacht, als die Eisenbahnunternehmen nicht nur unter sich, sondern auch gegenüber anderen Verkehrsträgern in Konkurrenz gestellt wurden, ohne dass eine technische Harmonisierung (Interoperabilität) durchgeführt wurde und faire Wettbewerbsbedingungen (Anrechnung der externen Kosten im Straßenverkehr) geschaffen wurden.

Diese Entwicklung hat zwangsweise dazu geführt, dass die Bahnunternehmen versuchten ihre Produktivität zu erhöhen um damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen wurden permanente und konsequente Kostenreduzierungen vorgenommen. Diese Einsparungen konzentrierten sich besonders auf die Bereiche Personal, Investitionen und Wartungsarbeiten. Beim Personal wurden während mehr als einem Jahrzehnt die Bestände nicht aufgefüllt, Löhne und Arbeitsbedingungen haben

sich verschlechtert und die Ausbildung wurde vernachlässigt. Bei den Wartungsarbeiten ist die Intensität betroffen, das heißt die Wartungsintervalle wurden verlängert und zum Teil von weniger qualifizierten Unternehmen durchgeführt. Bei den Investitionen in Material und Infrastruktur gab es keinerlei zielorientierte Strategie. Auch hier diente einzig und allein die jeweilige haushaltspolitische Lage als Vorgabe für die Instandsetzung und Erneuerung von Netz und Fuhrpark. Im Sinne von mehr Sicherheit hätte die Politik sich all diesen negativen Vorgehensweisen widersetzen müssen. Durch ihre passive Haltung wurde allerdings das Gegenteil bewirkt.

Deshalb bin ich der Meinung, dass die rezenten Eisenbahnunfälle eine kollektive Verantwortung behaftet:

Erstens betrifft sie die EU-Kommission, die über Jahre hinweg eine Politik der Deregulierung betrieben und Richtlinien und Verordnungen erlassen hat, ohne technische Harmonisierung und ohne zwischenzeitlich eine Evaluierung vorzunehmen und Korrekturen an der Fehlerentwicklung vorzunehmen. Des Weiteren wurde nicht frühzeitig gewährleistet, dass neben den nationalen Sicherheitsbehörden welche die Zulassungen und Sicherheitsbescheinigungen ausstellen, die europäische Eisenbahn Agentur mit den nötigen Mitteln ausgestattet wurde, um das Einhalten sämtlicher Regeln und Vorschriften zu überwachen.

Zweitens sind auch die Mitgliedstaaten der EU betroffen, denn über Jahrzehnte hinweg fehlte ihnen komplett der politische Wille um weiter in das Bahnsystem zu investieren.

Drittens tragen aber auch die Bahnunternehmen selbst einen Teil der Verantwortung. Vielen von ihnen fehlt bis heute eine klare Strategie, es fehlen klare Qualitätsvorgaben für die Bereiche wo der Kunde im Mittelpunkt stehen soll, es fehlen klare Aktionspläne für die Umsetzung der beschlossenen Sicherheitsvorgaben. Diese hätten im Falle Buizingen einen Unfall verhindern können. Im Jahre 2004 wurde per Gerichtsurteil veranlasst dass im Zeitraum von drei Jahren ein automatisches Sicherheitssystem installiert werden muss, zum aktuellen Zeitpunkt sind aber lediglich 25% der belgischen Züge damit ausgerüstet.

Viertens betrifft es auch die Infrastrukturbetreiber. Ihnen muss man, mit Ausnahme von Luxemburg, Dänemark und der (außerhalb der EU liegenden) Schweiz, einen mangelhaften Einsatzwillen anlasten. Auch hier gilt es: das ERTMS (European Rail Traffic Management System), darf nicht nur ein Sicherheitssystem für Prestigeobjekte (außer in Europa auch noch in China, Saudi-Arabien und Indien) bleiben, sondern muss für alle Strecken verfügbar sein.

Liberalisierung heißt vor allem Wettbewerb und wettbewerbsfähig sein heißt vor allem Kosteneffizienz. Verstärkt wird demnach versucht, nicht nur bei privaten Bahnbetreibern, durch Produktionssteigerung und Kostenreduzierung, sowie durch zögerliche Investitionen so viele Gewinne wie möglich zu erwirtschaften. Bei Privatbahnen geschieht dies zu Gunsten von Aktionären, bei nationalstaatlichen Eisenbahnen zwecks Haushaltskonsolidierung. Wer diese Entwicklung fördert, reiht sich ein in die Liste der Verantwortlichen von Zugunfällen. An erster Stelle muss die Sicherheit stehen, nicht der materielle Gewinn.

Georges BACH

## SYPROLUX SEKTION ETTTELBRÜCK

Hiermit laden wir Sie herzlichst ein zu unserer diesjährigen Generalversammlung, am

**FREITAG, DEN 26. MÄRZ 2010, UM 18.00 UHR**

### „An Der Brennerei“

1, rue Tschiderer L - 9094 Ettelbruck stattfindet. (neben der Maison communale, Place de l'Hôtel de Ville gegenüber der Place M. Térésè )

Im Anschluss an den gewerkschaftlichen Teil der Generalversammlung wird ein gemeinsames Abendessen serviert.

Die Ehepartner oder Partner unserer Mitglieder sind ebenfalls herzlichst zu dieser Versammlung und zum Abendessen eingeladen.

Die Kosten für das Abendessen unserer Mitglieder und deren Begleitung zahlt die Sektionskasse.

Anmeldung bei Robert Koedinger, Gare Ettelbruck, Tel: 4990 2350 oder 621 745 481

André Bertemes, Diekirch, Tel: 621 19 89 69

Aus organisatorischen Gründen ist der letzte Anmeldetermin auf den 19.03.2009 festgelegt.

## SYPROLUX SEKTION ESCH/ UELZECHT

Heimat luede mer Dech häerzlech an op eis Joresversammlung ze kommen, an zwar

**FREIDES, DE 16. ABRÉLL 2010 ËM 17.45 AUER**

**am Restaurant „Stella Rosa“,**

(273, Metzlerlach zu Zolwer).

**KOMMT ZU ESOU VILL EWÉI MÉIGLECH !!!!!**

Si Der interesséiert fir an dem Komitee vun der Sektion matzeschaffen, da mellst lech beim Sektionspräsident Gilbert Matzet.

Tëschenduerch offrëiert de Virstand eng Agape.

D'Dammen an d'Hären vun eise Memberen si selbstverständlech och häerzlech wëllkomm.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech ëm Umeldung bis spëtstens de 14. Abrëll 2010, an dat bei de Kollegen:

Gilbert Matzet

Roger Weyrich

Sepp Di Chio

## PROBEN FÜR DIE OKTAVMESSE

In diesem Jahr wird die Oktavmesse für die christlichen Gewerkschaften und das Kolpingwerk in der Kathedrale am Samstag, dem 8. Mai um 07.30 gefeiert werden.

Zwecks Vorbereitung des gesanglichen Teils der Oktavmesse hat Dirigent Romain Schintgen 3 Proben vorgesehen.

Die Proben werden an folgenden Tagen nicht im Home Sacré Coeur (wegen Umbauarbeiten geschlossen) sondern in der Kirche Sacré-Coeur in Luxemburg-Bahnhof statt, 5 rue Dicks, jeweils von 15.30 bis 17.30 Uhr

- Mittwoch, den 14. April 2010
- Mittwoch, den 28. April 2010
- Mittwoch, den 05. Mai 2010

Auch neue Sänger sind herzlich willkommen.

# SYPROLUX - NEWS

26/02/10

Der gemischte Betriebsrat bei den CFL trat am Morgen zusammen. (Siehe Bericht in dieser Nummer)

Im privaten Bussektor sollen die Kollektivvertragsverhandlungen endlich in Gang kommen. Deshalb trafen sich die Gewerkschaften LCGB und OGB-L mit den Vertretern der FLEAA zu einem ersten Meinungsaustausch.

03/03/10

Der SYPROLUX traf sich mit den Kollegen des Landesverbandes um den, für den 12. März geplanten, "Protestpiquet" vor dem CFLcargo-Direktionsgebäude vorzubereiten.

05/03/10

Am Morgen trat die Zentraldelegation zusammen. (siehe Bericht in dieser Nummer) LCGB und SYPROLUX trafen sich mit Claude Wiseler, Minister für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen zwecks Austausch über die allgemeine Lage im privaten Transportsektor. Camille Bocker und Steve Watgen vertraten hier den SYPROLUX.

09/03/10

Die Mitglieder der CFLcargo-Betriebskommission versammeln sich um über den Be-  
anstandungskatalog für den am 12. März geplanten "Protestpiquet" bei der CFLcargo zu beraten.

10/03/10

Der Verwaltungsrat der ULC (Union Luxembourgeoise des Consommateurs) trat zusammen. Mylène Wagner-Bianchy vertritt

hier den SYPROLUX (Siehe Bericht in dieser Nummer)

Am Abend fand in der Herz-Jesu Kirche im Bahnhofviertel ein Gedenkgottesdienst für die Verstorbenen Mitglieder der Sektion Luxemburg statt.

11/03/10

Am Morgen fand eine Besichtigung des Triage - Bettenburg statt.

Die SYPROLUX-Leitung tritt zusammen, um das Tagesgeschäft abzuwickeln.

Am Nachmittag fand eine Sitzung zwischen Vertretern des LCGB und OGB-L statt, zwecks Vorbereitung der kommenden Kollektivvertragsverhandlungsrunde mit der FLEAA für den privaten Bussektor. (siehe Bericht in dieser Nummer)

Am frühen Abend fand die Generalversammlung der "Mobbing asbl" statt.

12/03/10

Am Bahnhof Esch/Alzette vor dem CFLcargo Direktionsgebäude fand ein "Protestpiquet" statt, um auf die desolate Situation im Betrieb aufmerksam zu machen. (Siehe Bericht in dieser Nummer)

Am Abend fand die Generalversammlung der Sektion Luxemburg in Hesperingen statt. (siehe Bericht in der nächsten Nummer)

Des Weiteren fand ebenfalls die Generalversammlung der Sektion AVL des LCGB statt. Mylène Wagner-Bianchy vertrat hier den Syprolux.

13/03/10

In Junglinster fand der Delegiertentag des LCGB statt. Auf der Tagesordnung stand ein Vorschlag in Bezug auf die Reform des Gesetzes zur Mitbestimmung in den Betrieben. Camille Bocker, Tun Rassel und Mylène

## FONCTION PUBLIQUE

### BEI DER KOMMENDEN GEHÄLTERREVISION FORDERT DER SYPROLUX QUALITATIVE VERBESSERUNGEN

- **Lohnerhöhung von 5% für alle Beschäftigten des öffentlichen Dienstes.**
- **Beibehalten der automatischen Indexbindung der Löhne, Gehälter und Pensionen.**
- **Einführung der Bachelor-Laufbahn.**
- **Einführung eines Punktebonus für Handwerker mit Meisterbrief.**
- **Einheitlicher Prämiensatz (Sonntags- und Nachtschicht) für alle Eisenbahner.**
- **Steuerbefreiung der Prämien für Nachtschichten.**
- **Einbindung separater Prämien in das Basisgehalt.**
- **Arbeitszeitverkürzung über Lebensarbeitszeitkonten.**
- **Wieder Einführung der Bonifikationsjahre und einer Proratisierung**
- **Einführung des M-Passes für alle Eisenbahner.**



M. Wagner - Bianchy

## La chronique de M

### LE PIB DU BIEN-ÊTRE, UNE NOUVELLE DIMENSION?

Le PIB, le produit intérieur brut par habitant, est une abréviation que nous avons déjà souvent entendue. Dans le langage économique il s'agit d'un indicateur renseignant sur le niveau de vie en donnant une valeur indicative du pouvoir d'achat. En clair, il dit combien d'argent l'habitant d'un pays dépense en moyenne pour faire tourner l'économie. De ce chiffre se décline aussi très souvent la richesse matérielle d'un pays.

Or, les valeurs matérielles sont certes à un certain degré importantes dans la vie de chacun. Mais rendent-elles heureuses, procurent-elles du bonheur, de la satisfaction, du bien-être? Si on consulte un dictionnaire on peut lire sous le terme "bien-être" la définition suivante: disposition agréable du corps et de l'esprit. En d'autres termes, se sentir bien dans sa peau!

Mais peut-on quantifier le bien-être, peut-on décliner des critères pour mesurer de façon objective un sentiment qui de par sa nature tombe plutôt dans le domaine de la subjectivité. Selon les économistes, tel que Joseph Stiglitz (prix Nobel d'économie en 2001), il

serait possible et surtout indispensable de le faire.

Si on met en relation le PIB du Luxembourg qui est encore toujours considérable comparé à celui d'autres pays et le taux de suicide, ainsi que le nombre de gens dépendant de drogues légales ou illégales, tout laisse en tout cas croire que l'argent ne rend pas forcément heureux.

De plus il faut être honnête et avouer que les gens de ma génération, nous sommes nés à une période où le niveau de vie était déjà très élevé. Nous n'avons pas besoin de nous battre pour des acquis sociaux, on les avait déjà dès le départ. Une permanente croissance économique pour nous était évidente. Il est donc manifeste que beaucoup d'entre nous ont perdu la notion de privation à force d'avoir trop eu de façon continue. On est devenu des esclaves du matérialisme!

Mais les temps ont changé, la crise économique a fait ses ravages. Les uns ont de la chance et ils stagnent à un niveau de vie aisé, les moins chanceux régressent, sont contraints de tirer sur la ceinture.

Et ce bien-être, où se cache-t-il alors? J'ose prétendre qu'il est omniprésent! Le bien-être est une valeur fondamentale se trouvant dans la vie privée, la vie professionnelle, la vie sociale. Il se traduit par l'estime de soi-même, la fierté, le soutien et surtout par le respect. En parlant avec des collègues de travail, par exemple on constate une perte progressive de la motivation au lieu de travail. Et peu à peu certains d'entre eux se sentent mals, tourmentés, épuisés. Certes ils ont un bon salaire, une progression continue dans leur carrière, une garantie d'emploi, mais toutefois ils sont insatisfaits. Ce malaise est en majeure partie dû au fait qu'ils ne se sentent pas respectés par l'hierarchie. Ils sont submergés de travail, ils font de leur mieux pour l'entreprise et à la fin la reconnaissance fait cruellement défaut. Donc il y a ceux qui rangent leur fierté de travail dans un tiroir, ils décrochent et sombrent dans la démotivation. D'autres sont rongés par le stress qu'ils subissent et tombent malades physiquement, mais surtout mentalement. Ce cas de figure nous l'avons vu chez beaucoup

de collègues qui sont revenus de la CFLcargo p.ex.

Donc en tant que syndicaliste on ne peut que saluer les ambitions de la politique qui tire à introduire un PIB du bien-être. En effet, si on parle de bien-être, on donne une dimension humaine à l'économie. Et c'est cela dont nous avons besoin, une humanisation de l'économie, la prise de conscience que l'employé est un être humain avec des attentes, des craintes, des forces et des faiblesses. Souvent on entend parler des dirigeants que les employés représentent le capital le plus important d'une entreprise. Par après il est bien triste de se rendre compte que l'on traite ce plus grand bien comme du bétail. Le bien-être va de pair avec la motivation et le plaisir de réaliser quelque chose. Le PIB du bien-être nous donnerait la chance dans un premier temps de gagner un aperçu sur la situation actuelle, de détecter les malaises et dans un stade futur de dresser des actions correctives, voire préventives visant à améliorer le réel et le ressenti. Donc, Mesdames et Messieurs les responsables politiques, qu'attendez-vous?

**Mylène WAGNER-BIANCHY**





Eliane Scholtes



Jos Fischer



Joël Schmit



## RÉUNION DE LA DÉLÉGATION DU PERSONNEL AV AUPRÈS DU CHEF DU SERVICE AV DU 3 MARS 2010

### Questions AV-guichets

- 495 Luxembourg: Demande de renseignement quant à l'affectation des nouveaux stagiaires en cours de formation (Gare de Luxembourg, Esch et AVN).
- 496 Luxembourg: Discussion concernant la mise en place d'un distributeur de boissons au sous-sol de l'espace de vente internationale (345/400)
- 497 Luxembourg: Demande de mettre à disposition la documentation concernant l'activité voyageur nationale (fascicules, C37, notes de services...) sur PC afin de faciliter leur consultation à l'instar des fiches de produits internationales.
- 498 Luxembourg: Discussion concernant le contrôle des caisses par M. Guy Herr en période de grande affluence aux guichets.
- 499 Esch-sur-Alzette: Discussion concernant la mise à disposition des parkings réservés aux agents des guichets dans les environs de la nouvelle gare routière (482).
- 500 Esch-sur-Alzette: Discussion concernant le chauffage insuffisant au sein de l'espace de vente.
- 501 Bettembourg: Discussion concernant la problématique urgente en relation avec l'absence de toilettes destinées aux chauffeurs de bus privés et à différentes catégories de personnel CFL.

### Questions AV-PAT

- 502 Discussion concernant le parking P. Würth. Ce parking était destiné exclusivement au personnel AV travaillant en gare de Luxembourg. Depuis l'interdiction d'accès au parking P1 pour les abonnés CFL, le parking P. Würth se montre de plus en plus occupé par d'autres catégories de personnel. Pour des raisons de sécurité il serait souhaitable de faire accompagner le PAT par des agents de sécurité pendant les heures de nuit.
- 503 Demande de mettre à disposition les listes de congé deux mois avant le début de la période concernée (436).

- 504 Demande de renseignement quant aux mesures prises pour combler l'effectif dans les gares dites satellites (477/487).
- 505 Discussion quant à la visualisation des jours fériés sur le plan roulement annuel (469).
- 506 Les trains 6716 et 6719 sont utilisés par un tel grand nombre de voyageurs qu'un seul agent PAT prévu pour l'accompagnement ne peut pas exécuter le contrôle des titres de transport de tous les voyageurs. Il serait mieux de faire accompagner ces trains pas 2 agents PAT.
- 507 La rame du 86566 départ 18h01 de Luxembourg composée de voitures corail pose beaucoup de problèmes techniques en cours de route (voir cartes-rapport dressées) ainsi au train de retour 86567. La question se pose de faire accompagner ces trains par 2 agents PAT.
- 508 Dans le dernier temps le problème s'avère de trouver un emplacement de stationnement pour garer la voiture aux différentes heures avant la prise de service pour les agents PAT.

**ENTREPRISE DE TOITURE**  
**WELTER JEANNOT**

10, route d'Arlon  
L-9180 OBERFEULEN  
Email: weljea@pt.lu

GSM/ 621 148 941  
Tél/ 81 28 26  
Fax/ 26 81 01 32

## BETEILIGUNG DER FCPT-FÜRSORGEKASSE AN DEN IM JAHR 2009 ENSTANDENEN ARZT- UND KRANKENKOSTEN

Die Generalversammlung der FCPT-Fürsorgekasse vom 25. November 2009 in Wasserbillig beschloss innerhalb der Kasse einen Fonds für Gesundheitsausgaben zu schaffen.

Der Fonds gewährt seine Leistungen in folgenden Fällen:

- a) Wenn bei längerem Krankenhausaufenthalt die Krankenkasse mit der Begleichung der Aufenthaltskosten aufhört, ohne dass es sich jedoch um einen „Pflegefall“ im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen handelt, übernimmt der Fonds den Tagessatz.
- b) Bei längeren und kostspieligen Krankheiten übernimmt der Fonds die Behandlungskosten, unabhängig davon ob die Behandlung ambulant oder stationär, ob im In- oder Ausland geleistet wurde, und zwar nach Abzug der Übernahme der Kosten durch die Krankenkasse und durch die CMCM. Berücksichtigt werden alle Rechnungen von Ärzten, Krankenhäusern oder Apotheken.
- c) Ungedeckte Arzneikosten, auch solche die von der Krankenkasse nicht rückerstattet werden, aber sofern die Arzneien vom Arzt verschrieben worden sind, werden vom Fonds übernommen. Recht auf die Leistungen des Fonds haben:

- a) Das wirkliche Mitglied der Gesellschaft;
  - b) Dessen Ehepartner
  - c) Dessen Mutter, Schwiegermutter, Schwester, Schwägerin, Schwiegertochter oder dessen großjährige Tochter, wenn diese seinen Haushalt führen, und für deren Unterhalt er aufkommt, wenn sein Ehepartner den gemeinsamen Haushalt nicht mehr führt oder führen kann, oder wenn er ledig ist;
  - d) Dessen Kinder die jünger als 18 Jahre sind, ob es die eigenen sind, die Adoptivkinder oder die Kinder des anderen Ehepartners, die zu seinen Lasten sind;
  - e) Die überlebenden Kinder des Mitgliedes. Wenn die Kinder im In- oder Ausland studieren, wird die Altersgrenze entsprechend den Bestimmungen der Krankenkasse festgesetzt. Keine Altersgrenze besteht für psychisch oder physisch behinderte Kinder.
- Um in den Genuss der Leistungen des Fonds zu kommen, muss das Mitglied bis zum 31. März eines Jahres alle Belege einsenden insofern sie im jeweilig vorherigen Jahr ausgestellt wurden. Als Belege zählen die von der Krankenkasse ausgestellten Rück-

erstattungsabrechnungen, sowie die beglichenen Rechnungen der Apotheker oder anderer Gesundheitsleistungserbringer.

Belege, die nach dem 31. März eingeschickt werden, können erst im folgenden Jahr, nach den dann geltenden Bestimmungen, berücksichtigt werden.

Der Fonds übernimmt, unter Beachtung des folgenden Absatzes, die ungedeckten Gesundheitsausgaben, welche durch die im vorherigen Artikel aufgeführten Belege eingebracht werden, insofern sie jedoch einen Freibetrag von 70€, Index 100 zu berechnen am 31. Dezember des geltenden Jahres) übersteigen.

Ausgenommen von einer Übernahme durch den Fonds sind folgende Ausgaben:

- a) Die Mehrkosten bei einem Krankenhausaufenthalt in der ersten Klasse;
- b) Die Kosten für Brillenfassungen (die Gläser werden voll angerechnet);
- c) Die Kosten für Edelmetalle und Email bei Zahnersatz, sowie für Mehrausgaben, die durch Vernachlässigung der regelmäßigen Zahnarztbesuche entstehen (Nichtbeachtung der Präventivmedizin);

- d) Die Kosten des Krankenhausaufenthalts bei Pflegefällen (insofern sie von der Krankenkasse als solche anerkannt werden);

- e) Die Kosten für von der Krankenkasse nicht genehmigte Kuraufenthalte; für genehmigte Kuraufenthalte werden die Hotelkosten nicht übernommen.

- f) Der Höchstbetrag, der jährlich vom Fonds ausgezahlt wird, ist auf 9 920€ festgesetzt.

- g) Daraus erfolgt, dass wenn die Ansprüche aller Mitglieder in einem Jahr diesen Betrag übersteigen, wird der Restbetrag, laut Artikel 4, Absatz I, dieser Verordnung, zu Lasten des Mitgliedes, im prozentualen Verhältnis zum obigen Absatz vorgesehenen Höchstbetrag gekürzt.

- h) Dieser Betrag wird für alle Mitglieder einmal im Jahr vom Fonds überwiesen. Das Datum der Überweisung wird im „Transport“ veröffentlicht.

- i) N.B.: Der Freibetrag für das Jahr 2008 beläuft sich auf 492€ (70x7,0229)

- j) Einsendeschluss für die Belege an das FCPT-Generalsekretariat, B.P. 2615, L-1026 Luxemburg ist der 01/04/2010.

# RESPEKT GEGENÜBER DER BELEGSCHAFT



v.l.n.r. Marc Goebel, Joëlle Barbelen, Mylène Wagner-Bianchy, Steve Watgen, Camille Brocker

Über Monate hinweg haben wir immer wieder auf die desolaten Zustände in der CFLcargo aufmerksam machen müssen. Bedingt durch die schwierige Wirtschaftslage und die große Abhängigkeit der Stahlindustrie gegenüber, geriet die CFLcargo immer mehr ins Straucheln. Die Direktion ergriff drastische Sparmassnahmen, welche dazu führten, dass der Betrieb fast "kaputt" gespart wurde und dies vor allem auf Kosten der Belegschaft.

## Chaos pur

Man stellte fest, dass der operationelle Bereich der CFLcargo sich durch ein heilloses Durcheinander auszeichnet. Die Zusammenarbeit der Dienststellen CPC (centre de planification centrale) und ELS (Einsatzleitstelle), welche das Herzstück des Verschiebebahnhofs Bettemburg sind, ähnelt eher einem Gegeneinander als ein Miteinander. Das neue System "Dispolino", welches eine korrekte Zusammensetzung der Züge zur Aufgabe hat, birgt weiterhin unzählige Fehler. Die daraus resultierenden Verspätungen behindern die Abwicklung des Gütertransports über die Schiene in hohem Masse.

Doch auch in Punkto Rückführung CFL-Bediensteter zurück zum CFL-Mutterhaus, kam es immer wieder zu Verzögerungen.

## Versuchtes Umgehen bestehender Arbeitsbestimmungen

Besonders bedauerlich ist jedoch die Tatsache, dass die CFLcargo Führung immer wieder versucht die Arbeitsbedingungen, welche im Anschluss an die Eisenbahn-Tripartite von 2005 für die gesamte CFL-Gruppe ausgehandelt wurden, zu untergraben. Im stillen Kämmerlein wurden neue

arbeiter ohne Erfahrung und ohne ausreichende Kenntnis des Berufes. Des Weiteren werden immer mehr Posten abgebaut, und so ist der Angestellte gezwungen mehrere Aufgaben gleichzeitig zu erledigen. Die Konsequenzen einer solchen verantwortungslosen Betriebs- und Personalpolitik sind verheerend: der Verlust von wertvollem "Know-How", Überforderung des Personals, ständig steigende Stressbelastung. Diese Faktoren entwickeln sich unweigerlich auf Dauer zu einem immensen Sicherheitsrisiko.

## Sicherheit, eine Priorität?

Im Bereich der Betriebs- und Arbeitssicherheit kam es über Monate immer wieder zu gravierenden Zwischenfällen und mehr als einmal versuchte man Geschehnisse zu minimisieren. Die CFLcargo fällt nun aber eben unter die Kategorie "Sicherheitsbetrieb" und somit ist es für uns unannehmbar, dass hier irgendwelche Abstriche gemacht werden.

## Boykott des Sozialdialogs

Mehr als ärgerlich ist auch die Art und Weise wie so mancher aus der CFLcargo Führung den Sozialdialog im Betrieb mit Füßen tritt. Die Personalvertreter in den verschiedenen Gremien werden nur allzu oft mit wagen Aussagen über die zukünftige Entwicklung abgespeist. Der Clou in der bis jetzt traurigen Geschichte ist hingegen, dass wichtige Sitzungen, welche eigentlich zwischen Sozialpartnern, von einem bestimmten Moment fast regelrecht von einem externen Berater geleitet wurden. Dieses Vorgehen sorgte für viel Missstimmung, nicht zuletzt durch die Vorgehensweise des Beraters auf dem Terrain vor Ort, welche von der Belegschaft als regelrechte Kontrolle empfunden wurde.

All diese Faktoren trugen dazu bei, dass die Stimmung im Betrieb sich ständig verschlechterte. Die Krankmeldungen schossen in die Höhe. Immer mehr Mitarbeiter klagten über Stress und Überforderung. Der Groll der Belegschaft gegen die CFLcargo Führung wuchs immer mehr an.

Lange haben wir als Gewerkschaften versucht die Situation zu entschärfen, doch auch wir wurden immer wieder mit leeren Versprechungen hingehalten.

## Die „rote Karte“ zeigen

Angeichts der sturen Haltung seitens der CFLcargo Direktion sahen wir uns gezwungen andere Töne anzuschlagen und eine Protestveranstaltung zu organisieren, um die Öffentlichkeit auf unsere Situation aufmerksam zu machen. Vor allem wollte man das Management aufrütteln, ihm die "rote" Karte zeigen.

Am 12. März versammelten sich etwa 250 Militanten vor dem Direktionsgebäude am Bahnhof Esch/Alzette, um ihrem Unmut Luft zu machen. Die beiden Gewerkschaftspräsidenten, Camille Brocker, Präsident des SYPROLUX und Guy Greivelding, Präsident des Landesverband, umrissen in ihren Ansprachen die momentane Situation.

## D'CFLcargo ass kee marode Betrieb

Camille Brocker unterstrich in seiner Ansprache, dass man noch immer an das Potential der CFLcargo glaube. Doch müsse endlich ein klarer Richtungswechsel in Punkto Personalpolitik vollzogen werden. Als SYPROLUX verlange man, dass der Sozialdialog Bestandteil der Betriebskultur wird, dass dem Personal Respekt entgegen-



Die Rote Karte für das CFLcargo-Management

gebracht wird, und, dass das Management wertvolle Arbeitsplätze absichert. Nur in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften kann man einen Betrieb so gestalten, dass er einer sicheren Zukunft entgegen geht.

Gewerkschaften in ihren Forderungen bestätigt.

Im Anschluss an die Protestveranstaltung fand eine Sitzung des Verwaltungsrates statt. Im Verlaufe der Diskussionen schälte sich deutlich heraus, dass die Arbeitgeberseite in ihren Forderungen vollends bestätigt wurde. Die CFLcargo Führung räumte ihre Versäumnisse ein und man verständigte sich auf eine künftige positive Zusammenarbeit und diese im Sinne der Belegschaft und des Betriebes.

Mylène WAGNER-BIANCHY



## UN GRAND SUCCÈS, GRÂCE À VOUS TOUS!

L'action syndicale du 12 mars devant le bâtiment de la Direction Générale de CFLcargo a vu un très grand succès. Et ceci notamment grâce aux quelques 250 manifestants. Bravo !

Nous avons tous ensemble démontré une fois de plus, qu'il est toujours possible de faire bouger les choses.

L'action syndicale porte ses fruits.

Le dialogue social se trouvait jusqu'à présent dans un état critique. La direction générale a cédé sous la pression et déclare vouloir entrer de suite dans un dialogue social digne de ce nom. La délégation centrale du personnel ne refuse pas ce dialogue. Pourtant la restructuration du type Stremler devra être analysée à fond. Et si des revirements s'imposent, il faut les prendre en compte.

La délégation centrale du personnel a élaboré une sorte de catalogue comprenant en tout 25 « péchés ». Ce catalogue servira de base de discussion mais servira aussi de base pour nos revendications.

Ou bien des « on verra », ou est en train d'examiner et autres. La délégation centrale du personnel n'acceptera plus de la « beau-parlerie ». La Direction Générale de CFLcargo ne sera mesurée dans le futur que d'après ce qu'elle fait et non seulement ce qu'elle prétend vouloir faire.

Il va de soi que la délégation informe le personnel de CFLcargo à propos du suivi des négociations.

Nous vous remercions encore une fois de votre soutien qui a rendu possible notre piquet de protestation.

La Délégation Centrale de CFLcargo

## VOLLER ERFOLG DANK EUCH!

Unsere Aktion vom vergangenen 12. März vor der Generaldirektion der CFLcargo kann man durchaus als durchschlagenden Erfolg bezeichnen. Die massive Präsenz von mehr als 250 Kolleginnen und Kollegen bei dieser Protestaktion hat einen unmittelbaren Erfolg gezeigt.

An dieser Stelle soll allen Beteiligten ein grosses Dankeschön ausgesprochen werden. Erneut hat sich gezeigt, dass solidarisches Zusammenstehen und der nötige Druck der auch öffentlich gemacht wird, zu greifbaren Resultaten führen.

Der bislang klinisch tote Sozialdialog soll mit Leben erfüllt werden und unserer Forderung, das Stremler-Projekt zu beenden, wird schliesslich auch Rechnung getragen. Die gesamte Restrukturierung soll auf den Prüfstand. Die Zentraldelegation der CFLcargo hat einen Katalog mit 25 Fehlfunktionen bei CFLcargo erstellt. Dieser „Sünden katalog“ wird das Arbeitsdokument für erneute Diskussionen auf Delegationsebene sein. Wir wollen die Direktion von CFLcargo in Zukunft exklusiv an ihren Taten statt an ihren Worten messen.

Der Erwartungsdruck ist gross! Die geschaffene Dynamik muss jetzt optimal genutzt werden. Die Delegation wird selbstverständlich über den Fortgang der Gespräche informieren.

Wir möchten nochmals allen die diesen Protestpiquet möglich gemacht haben danken.

Die Zentraldelegation der CFLcargo



v.l.n.r.: Gaby Birtz, Roland Schreiner, Romain Plümer, Georges Bach

Dienstpläne ausgehegt und versucht auf dem Terrain umzusetzen.

## Ausbildung = mangelhaft

In Bezug auf die Ausbildung des Personals kann man feststellen, dass diese oft im Hauruckverfahren durchgeführt wird. Oftmals werden gut ausgebildete statuarische Eisenbahner regelrecht aus dem Betrieb herausgeekelt. Zurückbleiben junge Mit-





F. Heinz



Comité Mixte vom 26. Februar 2010

## SCHWIERIGER SOZIALDIALOG BEI DER CFLCARGO

Die Personalvertretung hatte die schwierige Allgemeinsituation bei der CFL-Cargo ganz oben auf die Tagesordnung des Comité Mixte der CFL vom 26. Februar setzen lassen. Die Liste der angeführten Probleme war lang und schwerwiegend. Als erstes steht da die äußerst schwierige Rückführung von CFL-Personal aus der Cargo. Obwohl manche Lokführer, die zurück in die Muttergesellschaft kommen sollen, derzeit nicht auf Lokomotiven eingesetzt sind, werden sie von der Cargo trotzdem zurückgehalten. Das informativ System, auf dem die Logistik der Cargo betrieben werden soll ist nicht voll funktionsfähig. Dies erschwert den Kollegen und Kolleginnen im Güterbereich ihre Arbeit. Besonders dramatisch ist die Tatsache, dass in verschiedenen Bereichen die Personalbestände sehr knapp berechnet wurden, mit der Begründung, dass das Betriebssystem diese Posten überflüssig machen würde.

Die Personalvertretung wies auch darauf hin, dass Ausbildungen und Qualifikationen nicht kohärent durchgeführt würden. Erschwerend wirken sich auch die Kommunikationsschwierigkeiten aus, die zwischen deutschen Lokführern und französischen Rangierern auftreten. Dies führt zu unnötigen Sicherheitsproblemen und erhöht nicht unbedingt die Qualität der geleisteten Arbeit.

Zum allen Übel tritt dann auch noch eine Beraterfirma mit auf den Plan. Diese, so die Personalvertretung, überschreitet ihre Kompetenzen, indem sie sich in die laufenden Arbeiten einmischt.

Die Personalvertretung machte einen dringenden Appell an die Verantwortlichen der CFL, die im Cargo-Verwaltungsrat Verantwortung tragen, mitzuhelfen, den Sozialdialog in der Tochtergesellschaft wiederherzustellen. Die CFL-Direktion zeigte sich bereit, die angeführten Probleme im Cargo-Verwaltungsrat zu behandeln. Allen Sozialpartnern müsse daran gelegen sein, die richtigen Lösungen zu finden, damit die CFLcargo ihrer Rolle im europäischen Güterschienenverkehr gerecht werden kann.

### Sicherheitsbericht der CFL

Doris Horvath, Chargé de Gestion des QSE präsentierte den Sicherheitsbericht der CFL für das Jahr 2009. Hieraus ging hervor, dass die Zahl der Arbeitsunfälle rückläufig ist. Erfreulich war auch, dass letztes Jahr die Aggressionen gegenüber dem Zugbegleitpersonal zurückgingen. Das CFL-interne Sicherheitssystem MEMOR 2+, das die Zeit bis zur vollständigen Installation des ETCS überbrücken soll, hat sich bisher bewährt.

### CFL-Verwaltungsrat

Im nächsten CFL-Verwaltungsrat stehen das Investitionsbudget und das Budget d'Exploitation auf der Tagesordnung. Auch bei der CFL sind Sparmassnahmen angesagt. Die Generaldirektion erklärte aber, dass dies aber keinen Einstellungsstopp bedeuten dürfe. In der Vergangenheit hat es sich immer wieder erwiesen, dass nicht auf-

gefüllte Personalbestände nicht zu den gewünschten Einsparungen sondern zu Mehrkosten und anderen Problemen geführt haben.

Die Betriebssicherheit auf dem luxemburger Schienennetz ist ebenfalls ein Thema im nächsten CFL-Verwaltungsrat. Hier soll in der Folge der Unfälle in Belgien das Thema der Sicherheit der grenzüberschreitenden Zufahrten behandelt werden.

Die Situation des hauseigenen Reisebüros CFL-Evasion wird ebenfalls analysiert und seine zukünftige Rolle in der neu ausgerichteten ULT. Die Personalvertretung appellierte an die Generaldirektion, die Arbeiten vor den Büros der CFL-Evasion zügig beenden zu lassen, damit die Kunden wieder einen ordentlichen Zugang zu unserer Reiseagentur haben.

### Tag der Sicherheit

Doris Horvath informierte den Gemischten Betriebsrat darüber, dass der diesjährige „Tag der Sicherheit“ am 19. Mai abgehalten wird. Wie schon 2009 wird auch diesmal wieder die CFL-Garage ihre Räumlichkeiten zur Verfügung stellen. Die bewährte Formel der verschiedensten Ateliers wird weitergeführt. Für dieses Jahr sind zum Beispiel folgende Themen vorgesehen:

- Die Gefahr des Stolperns
- Sicherheit im Straßenverkehr
- Ursprung und Ursachen von Unfällen
- Der Einfluss von Alkohol und Medikamenten auf den Arbeiter
- Das Wohlbefinden am Arbeitsplatz

Von den SYPROLUX-Personalvertretern kam die Anfrage ein Atelier über die psychische Belastung des Personals hinzuzufügen. Das gesamte Personal wird zum gegebenen Zeitpunkt mittels eines Informationsblattes, das dem Lohnzettel beigelegt wird, informiert. Auch dieses Jahr wird die Beteiligung an dem Sicherheitstag außerhalb der Arbeitsstunden mit einer Freistellung kompensiert.

### Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Die Generaldirektion informierte den Gemischten Betriebsrat, dass sie aufgrund des Großherzoglichen Reglements vom Dezember über Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz einen ersten Kontakt mit einem spezialisierten Anwalt aufgenommen hat. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, einen Aktionsplan für eine Konvention zwischen den Sozialpartnern aufzustellen.

### Validierung der neuen Hefte der CFL-Arbeitsicherheit

Die Hefte 1, 3 und 4 der CFL-Arbeitsicherheit sind überarbeitet worden. Die Personalvertretung hatte die Verbesserungen eingesehen und die endgültige Fassung ist vom Comité Mixte gutgeheißen worden. Der Service QSE informierte den Gemischten Betriebsrat, dass der Service IF die Bereiche, die ihn betreffen selbst anpassen würde. Auch die CFLcargo ist noch dabei, ihre Ver-

besserungen niederzuschreiben. Wenn alle Neuerungen fertig sind, soll ein Sammelband der Hefte 1-5 herausgegeben werden. Die Personalvertretung brachte den Vorschlag, die CFL-Arbeitsicherheitsbestimmungen wieder in der Form des inzwischen vergriffenen Heftschubers zu veröffentlichen. Die Machbarkeit dieses Anliegens wird geprüft.

Der Service QSE schlug vor, dem Centre de Formation des CFL die Ausbildung des Personals in dieser Materie zu übertragen.

### Der zukünftige Gesundheitsdienst der CFL

Frau Dr. Renate Kuhn, die die Arbeitsmedizin bei der CFL von Dr. Jean Peters übernommen hat, stellte dem Gemischten Betriebsrat ihr Konzept für diesen Bereich vor. Als erste Veränderung steht die neue Bezeichnung für ihre Abteilung. Aus der Médecine du Travail soll der Service de Santé des CFL werden. Am 1. März dieses Jahres wird eine Krankenpflegerin ihren Dienst bei den CFL aufnehmen. Auch soll der Service de Santé in den Räumlichkeiten der Résidence „Les Rotondes“ seine neue Bleibe finden. Frau Dr. Kuhn ist dabei die technisch-medizinische Ausstattung dem neuesten Stand anzupassen.

Ihre Aktivitäten sieht Dr Renate Kuhn in 5 Blöcken:

- Da sind als erstes die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen bei Rekrutierungen und für verschiedene Gruppen der Bediensteten der CFL.
- Bei Vorbeugenmaßnahmen und im Rahmen der Ausbildung von Sicherheitsfachleuten kann der Gesundheitsdienst verschiedene Ausbildungen anbieten.
- Der Arbeitsplatzbegutachtung räumt Dr Renate Kuhn eine große Priorität ein. Hier kann im Zusammenspiel mit den Sicherheitsverantwortlichen ein großes Stück Arbeit in der Gesundheitsvorsorge geleistet werden.
- Gemäß dem Großherzoglichen Reglement vom 4. November 1994 über die biologischen Risiken am Arbeitsplatz schlägt die Arbeitsmedizin spezifische Impfungen vor. Dies um verschiedenen Infektionskrankheiten vorzubeugen, wie Starrkrampf, Diphtherie, Hepatitis A und B, sowie die saisonale Grippe.

Schlussendlich muss der Arbeitsmediziner einen jährlichen Bericht aufstellen, der dem Gemischten Betriebsrat vorgelegt, und dem Gesundheitsministerium zugestellt werden muss.

Da die Medizin eine sich ständig entwickelnde Wissenschaft ist, muss das Personal des Service de Santé der CFL periodische Weiterbildungskurse machen. Auch administrative Ausbildung ist notwendig, um mit neuen Techniken den Mitarbeitern der CFL eine leistungsfähigen Unterstützung bieten zu können.

Frau Dr Renate Kuhn wies darauf hin, dass die gesetzlichen Bestimmungen

für die medizinische Untersuchungen des Personals, das im grenzüberschreitenden Schienenverkehr tätig ist in den verschiedenen Ländern öfters ändern. Somit werden die auszuführenden Kontrollen immer umfangreicher. So sind in den letzten 2 Jahren die entsprechenden Untersuchungen um 30 % gestiegen.

In der anschließenden Diskussion kam von Seiten der Personalvertretung wieder die Anfrage nach der Einstellung einer Sozialarbeiterin. Die Vertreter der Gewerkschaften stellten fest, dass diese Tätigkeit in einem Betrieb wie der CFL unbedingt notwendig sei. Externe Strukturen können sehr gut sein, doch oft gelangen sie nicht bis zum Kern der eigentlichen Problemen in unserem Betrieb. In dieser Frage soll eine tief greifende Analyse gemacht werden. Daraus sollen dann die notwendigen Schlussfolgerungen gezogen werden.

### Lean Management im CRM

Direktor Marc Hoffmann informierte den Gemischten Betriebsrat, dass im Rahmen des Projektes Lean Management im CRM zwischen den Sozialpartnern ein Protocole d'Accord unterzeichnet wurde. Daraus geht hervor, dass alle Personalumstrukturierungen der Personalvertretung und der Délégation Centrale vorzulegen sind.

### Bahnhof Ettelbrück–der Komfort kommt später, aber er kommt

Die Personalvertretung informierte die Generaldirektion, dass auf dem 2. Bahnsteig des Bahnhofs Ettelbrück kein Unterstand vorhanden ist. Die Kunden sind ständig den Unbilden der Witterung ausgesetzt. Da die CFL sich aber dem Dienst am Kunden verschrieben haben, müsste hier schnellstens Abhilfe geschaffen werden. Die Generaldirektion und die Verantwortlichen des IF erklärten dem Gemischten Betriebsrat, dass im Bahnhof Ettelbrück große Renovierungs- und Umbauarbeiten geplant sind. Hierbei sind auch Unterstände für die Reisende auf den Bahnsteigen geplant. Dieses Projekt soll in einem nächsten Comité Mixte vorgestellt werden. Der Direktor des Bereiches IF wies darauf hin, dass ein provisorisches Wartehäuschen nicht vor einem Jahr geplant, berechnet und aufgerichtet werden kann! Bis dahin würden die vorhin genannten Arbeiten sowieso anlaufen. Demzufolge müssen die Ettelbrücker Kunden auch weiterhin Wind und Wetter auf Bahnsteig 2 trotzen. Irgendwie kommt es einem aber komisch vor, wenn man sieht, dass auf anderen Bahnstrecken im Land an kleinen Haltestellen bis zu zwei schöne, geräumige Fahrradunterstände gebaut wurden, während auf einem so wichtigen Bahnhof wie Ettelbrück ein Wartehäuschen fehlt!

### Horaire Mobile Informatisé

Der Service RH informierte den Gemischten Betriebsrat, dass die Informatisierung der gleitenden Arbeitszeit sich viel schwieriger gestaltet als angenommen. Das Programm der Firma IBM ist zu starr um alle Dienstmöglichkeiten, die in der Generaldirektion auftreten

können zu erfassen. Das vorgegebene Konzept muss überarbeitet werden. Im Monat März soll die Problematik in einem erweiterten Kreis diskutiert werden. Der Gemischte Betriebsrat blockierte demzufolge die Genehmigung für die elektronische Speicherung der Daten der gleitenden Arbeitszeit der Bediensteten der Generaldirektion.

#### **Besetzung der Fahrkartenschalter auf der Nordstrecke**

Das Auffangen von Ausfällen beim Fahrkartenpersonal auf der Nordstrecke durch GR-Bedienstete soll nach

dem Willen der Generaldirektion in Zukunft durch andere Lösungen ersetzt werden. Generaldirektor Lex Kremer sah es als sinnvoller an, wenn die GR-Leute als Verstärkung für das Stellwerk in Ettelbrück bereitstünden. Für die Besetzung der Fahrkartenschalter müssten andere Wege gefunden werden. Hier soll der Service AV die Öffnungszeiten seiner Dienststellen der jeweiligen Situation anpassen.

Die Personalvertretung bemerkte, dass die kurzfristige Schließung von Fahrkartenschalter bei unseren Kunden

nicht gut aufgenommen wird. Besonders, wenn diese Aktion mit einem einfachen Aushang am Schalter verkündet wird.

#### **Bereitstellen von Dokumenten nach den Journées de Mécaniciens**

Die Personalvertretung informierte die Generaldirektion, dass nach den letzten Journées de Mécaniciens das Centre de Formation der CFL den Teilnehmern keine Dokumentation aushändigte, wo diese die gelehrten Neuigkeiten noch einmal nachlesen können. Der Verantwortliche des Centre de

Formation hätte dies damit begründet, dass es nicht im betreffenden Lastenheft vorgesehen war. Die Zusammenstellung der Dokumente wäre zu teuer und in ausländischen Formationszentren würde auch keine Nachschlagmappe ausgeteilt!

Unsere Vertreter der Lokführer sprachen den großen Wert einer guten Dokumentation an. Sie erklärten, wie wichtig es ist, Neuerungen von Zeit zu Zeit in Ruhe nachlesen zu können. Der Service GR sah die Notwendigkeit



Délégation Centrale vom 5. März 2010

## NEUE STAGEZEIT IN DER HANDWERKERLAUFBAHN GEREGLT

Die neue Stagezeit für die Handwerkerlaufbahn ist von 18 auf 12 Monate herabgesetzt worden. Nun galt es die Laufbahnprüfungen den neuen Gegebenheiten anzupassen. Dabei galt es besonders in der Übergangszeit die genaue Platzierung in den Einstufungs- und Beförderungstabellen zu erreichen. Der Service RH präsentierte der Délégation Centrale nun einen Examensplan, der diese Kriterien berücksichtigt.

#### **Bereitschaftsdienst auf dem Prüfstand**

Der Bereitschaftsdienst bei den Wartungsmannschaften der Oberleitungen unterscheidet sich in einem wesentlichen Punkt von den Pannendiensten anderer Bereiche. Hier kommt öfters ein LKW zum Einsatz. Die gesetzlich geregelten Lenk- und Ruhezeiten der LKW-Fahrer sind nur schwer mit dem Bereitschaftsdienst in Einklang zu bringen. Deshalb haben die CFL bei den zuständigen staatlichen Instanzen nachgefragt, wie dieses Problem anzupacken ist. Vom Arbeitsministerium kam die Antwort, dass im nationalen Winterstreudienst eine Ausnahme zur Regel besteht, weil hier nicht eingrenz- bare Notsituationen bekämpft werden müssen. Die Generaldirektion hat sich nun über das Ministerium der Nachhaltigkeit an das Arbeitsministerium gewandt, um für den oben genannten Bereitschaftsdienst eine ähnliche Ausnahmeregelung zu erhalten.

#### **Die Entwicklung des Personalbestandes**

Die Personalpolitik der CFLcargo und die daraus resultierende Nichteinhaltung der Rückführung von CFL-Mitarbeitern in die Muttergesellschaft führt die gesamte Planung des Comité de Suivi des Effectifs ad absurdum. Daher ist für das vorgenannte Gremium vorerst keine neue Sitzung geplant.

Die CFL halten aber an ihrer Einstellungsstrategie fest, und so werden auch in diesem Jahr wieder Klassen von Lokführern und Zugbegleitpersonal eingestellt. Im Service AV sind Anfang des Jahres M- und S-Leute für den Schalterdienst rekrutiert worden. Auch in anderen Abteilungen werden in den nächsten Monaten Neueinstellungen vorgenommen. Der Service RH informierte die Délégation Centrale dass seine Mitarbeiter regelmäßig Schulen besuchen um dort Informationsmaterial

über die Berufsmöglichkeiten bei den CFL zu verteilen.

#### **Effektiv-Verhandlungen**

Die Aufstellung des Personalbestandes für 2011 ist abgeschlossen. In der nächsten Sitzung des CFL-Verwaltungsrates steht dieses Dokument zur Debatte. Es bleibt nun abzuwarten, wie der Haushaltsrahmen für die Personalkosten vom Verwaltungsrat abgesteckt wird. Die Generaldirektion hat erneut darauf hingewiesen, dass mit Personalmangel keine Kosten eingespart werden. Die sich daraus ergebenden Überstunden und nicht gewährte freien Tage kosten im Endeffekt mehr.

#### **Der « Choix de la Direction » für höhere S-Grade**

Die Délégation Centrale hatte dieses Reglement auf die Tagesordnung gesetzt, weil verschiedene Probleme angesprochen werden mussten. So lässt eine Entscheidung, ob ein Mitarbeiter einen höheren Grad erhalten darf oder nicht in einem bestimmten Service schon seit langen Monaten auf sich warten. Dadurch wird die Behandlung von weiteren anstehenden Beförderungen mit beeinträchtigt. Die Délégation Centrale vertrat die Meinung, dass hier von den Chargés de Gestion eine allgemeingültige Frist eingehalten werden müsse. Auch müssen die Einspruchsmöglichkeiten bei einer Nichtgewährung von einem Grad überdacht werden. Es wurde festgehalten, dass das Reglement in einer DC restreinte behandelt werden soll.

#### **Carrière Ouverte-Posten in der D-Laufbahn**

Die Délégation Centrale wies darauf hin, dass von den 6 Posten, die höheren S-Leuten dem entsprechenden Reglement nach in der D-Laufbahn zustehen, derzeit zwei nicht besetzt sind. Auch hier wurde festgehalten, dieses sensible Thema im kleineren Kreis zu behandeln.

#### **Probleme bei den Langstreckenfahrten**

Die Probleme, die die Lokführer bei den Langstreckenfahrten auf der Achse Antwerpen-Müttz bezeugen wurden schon auf verschiedenen Ebenen behandelt. Hier ist es besonders das Teilstück von Luxemburg nach Antwerpen,

wo weiter Schwierigkeiten bestehen. Als erstes gibt es Probleme mit der höchstzulässigen Dauer einer ununterbrochenen Fahrt. Durch Baustellen auf der Strecke und anderen Hindernissen wird diese Zeit immer wieder überschritten. Zurzeit liegen 75 Berichte über Unregelmäßigkeiten vor. Diesen Beschwerden wird nachgegangen. Der Leiter der Traktionsabteilung im CRM, Bob Lary hat mehrere Fahrten begleitet, um sich vor Ort ein Bild über die Situation zu machen. Vertreter der DC und der Generaldirektion sollen nun mit den Personalvertretern der Lokführer und dem Service TM nach Lösungen suchen, damit die Fahrten auf dieser für den Schienentransport strategisch wichtigen Strecke regelgerecht abgewickelt werden können.

#### **Ordre Général N°10**

Diese überarbeitete Generalorder, die das Disziplinarwesen der CFL regelt steht kurz vor ihrer Annahme. In der vorherigen Sitzung wurden noch einige Verbesserungsvorschläge vorgebracht. Die angefragten Stellungnahmen sind noch nicht alle eingetroffen, so dass die endgültige Annahme der Generalorder N°10 auf die nächste DC-Sitzung verlegt werden muss.

#### **Horaire Mobile Informatisé**

Wie schon bei anderen Gelegenheiten (Comité Mixte, Services Centraux) festgestellt wurde, ist die Informatisierung der gleitenden Arbeitszeit in der Generaldirektion keine einfache Aufgabe. Die Testphase mit Mitarbeitern aus den Services RH und IN hat die große Komplexität der CFL-eigenen Situation klar herausgestellt. Das Reglement der gleitenden Arbeitszeit muss überarbeitet werden. An der nächsten Sitzung der Services Centraux werden auch die beiden Präsidenten von SYPROLUX und Landesverband, sowie die Chargé de Gestion des Services Informatique teilnehmen. Die SYPROLUX-Kommission der Services Centraux hat ja ihre Vorstellungen für eine Anpassung des vorgenannten Reglements ausgearbeitet und in der vorherigen Transport-Nummer veröffentlicht. Wir sind für die angehenden Verhandlungen gerüstet.

#### **Parking-Probleme in und um Esch/Alzette**

Das leidliche Problem der Parkmöglichkeiten für die Bediensteten des

Stellwerks Esch-Belval ist immer noch nicht gelöst. Obwohl schon von unserer Seite aus mehrmals darauf hingewiesen wurde, dass der bestehende Parking erstens nicht sicher und zweitens Gefährdung als Abstellplatz für Firmenkameras zu verkommen, ist noch immer keine Ersatzlösung in Aussicht. Die Generaldirektion hat sich bemüht im Bereich der alten Escher Güterhalle einen gesicherten Parkplatz einrichten zu lassen. Diese Alternative hat aber den Nachteil, dass sie weit vom Stellwerk entfernt liegt und dass die Piste dorthin auch noch unterbrochen ist. Die Generaldirektion hat der DC versprochen, einen weiteren Versuch zu starten, um eine Parkerlaubnis für unsere Kollegen und Kolleginnen auf dem Arcelor-Mittal Gelände zu bekommen.

Der alte Busbahnhof vor dem Escher Bahnhof ist von den Autofahrern zu einem „wildem“ Parkplatz umfunktioniert worden. Die Délégation Centrale hat hier bei der Generaldirektion vorgesprochen, damit hier die Bediensteten des Bahnhofs Esch eine reservierte Abstellmöglichkeit für ihr Auto bekommen.

#### **Neues Parkhaus auf dem Gelände des Parking P1 in Luxemburg**

Die Délégation Centrale hat von der Generaldirektion die Zusage bekommen, dass die CFL-Bediensteten auch nach Inbetriebnahme des Parkhauses auf dem oben genannten Gelände dort zu einem hausinternen Tarif parken können.

Um den Sicherheitsproblemen auf und um den provisorischen Parking im Güterhof in der Diedenhofener Strasse zu begegnen, wurde die Entreprise Ferroviaire aufgefordert, ein Konzept mit Pendelfahrten von und zu der Generaldirektion auszuarbeiten.

#### **Überarbeitung der Generalorder N°3**

Der Service RH informierte die Délégation Centrale, dass er an einer Verbesserung der Generalorder N°3 interessiert ist. Hier sollen die Aufstiegsmöglichkeiten insbesondere der I-, A- und S-Laufbahnen überdacht werden. Auch soll die Laufbahnenentwicklung der inapten Kollegen und Kolleginnen analysiert und angepasst werden.

Fernand HEINZ





ULC- Verwaltungsrat

## VERSTÄRKT AUF DEN VERBRAUCHER ZUGEHEN

Am 10. März tagte der Verwaltungsrat der ULC in ihren Räumen. Eingangs gedachten die Anwesenden der verstorbenen Mado Wictor, Vize-Präsidentin und langjähriges Mitglied des ULC-Verwaltungsrates.

Präsident Nico Hoffmann umriss die Geschehnisse der vergangenen Monate: regelmässige Stellungnahmen zu Gunsten des Verbrauchers in den Medien, Werbungsaktionen für junge Mitglieder, Erstellen von Stellungnahmen zu verschiedenen Gesetzestexten, wie z.B. den des „Code de la Consommation“.

Des Weiteren informierte der Präsident kurz über die Resultate der Mitgliederumfrage. Er liess verlauten, dass

man in Zukunft noch stärker auf den Verbraucher zugehen werde, und vor allem die Betreuung und die Zugänglichkeit zu den Dienstleistungen der ULC verbessern will.

Der Verwaltungsrat wurde ebenfalls darüber in Kenntnis gesetzt, dass die diesjährige Generalversammlung am 21. April stattfinden wird. Des Weiteren wird die ULC auch mit einem Stand auf dem „Festival de l'Immigration“ am 20. und 21. März vertreten sein.

Im Vorfeld der Tripartiteverhandlungen wird die ULC ebenfalls eine Pressemitteilung zum Erhalt der Kaufkraft der Verbraucher veröffentlichen.

MWB

## IN MEMORIAM - MADO WICTOR ET GEORGES WEIZ

### Mado Wictor

Mado Wictor n'est plus. Bien qu'affaiblie physiquement, elle a trouvé l'énergie pour se rendre aux réunions du comité de gérance et du conseil d'administration de l'ULC jusque tout récemment. Représentante depuis de nombreuses années de la Fédération Nationale des Femmes Luxembourgeoises, elle s'intéressait de près aux intérêts des consommateurs, non seulement en ce qui concerne les grands sujets consommateurs, la législation et les questions économiques, mais aussi et surtout aux problèmes concrets rencontrés par les consommateurs dans la vie quotidienne, à l'occasion de leurs transactions commerciales, les petites et les plus grandes. Elle a insisté à de nombreuses reprises sur le côté pratique des choses et aussi les ennuis ressentis par les consommateurs et a insisté que les nombreux services offerts par l'ULC à ses membres ne doivent jamais rester dans le vague, mais leur offrent une assistance concrète, sur le terrain.

Mado Wictor a rejoint l'ULC en 1984, d'abord comme trésorière, ensuite depuis 1988 jusqu'en 2010 en tant que Vice-présidente. Elle a suscité le respect de tous par son optimisme et ses convictions qu'elle arrivait toujours à montrer avec un sourire sur les lèvres.

### Georges Weiz

Georges Weiz nous a également quittés. Il a rejoint l'ULC en tant que membre du conseil d'administration en 1970, puis Vice-président de 1973 à 1998, en qualité de représentant de la Fédération Générale de la Fonction Communale. Au moment où il est devenu membre du conseil d'administration, l'ULC venait tout juste de se donner un nouveau statut et allait s'ouvrir à un large public, en admettant des membres individuels, donc tous les consommateurs. Ceux-ci réglaient, comme aujourd'hui, leur cotisation annuelle, mais avaient en revanche droit à des services de la part de l'ULC.

Tous ces services, information, conseil et assistance juridique, défense et représentation auprès des instances publiques, il fallait d'abord les définir, leur donner un visage concret, puis les administrer, les développer.

Georges Weiz était l'un des administrateurs qui géraient toutes ces tâches. Il a passé de nombreuses heures dans les bureaux de l'ULC, d'abord au Limpertsberg, puis au siège actuel à Howald.

Le comité de gérance, le conseil d'administration et le personnel de l'ULC assurent les familles de nos amis Mado et Georges de leur chaude sympathie.

### Pressemitteilung

## ULC VERLANGT DIE ERHALTUNG DER KAUFKRAFT DER VERBRAUCHER

Im Vorfeld der Tripartite-Verhandlungen warnt die ULC ausdrücklich davor, Maßnahmen zubeschließen welche die Kaufkraft der Verbraucher zusätzlich schwächen würden. Die Banken, welche die internationale Finanzkrise und die nachfolgende konjunkturelle Krise verantworten müssen, haben sich glänzend aus der Affäre gezogen und agieren wieder in der Gewinnzone, wie auch die Geschäftemacher die am Ursprung der Finanzmisere standen.

Es sind wieder einmal die kleinen und mittleren Verbraucherhaushalte die am meisten unter der Wirtschaftskrise zu leiden haben. Steigende Arbeitslosenzahlen, Kurzarbeit, stagnierende Löhne stehen auf der Tagesordnung.

Der Verbrauchervertrauensindex, welcher die allgemeine Stimmung bei den Verbrauchern misst, stagniert, die Manager der Wirtschaftsunternehmen sprechen ihrerseits von trüben konjunkturellen Aussichten.

Die hausgemachte Inflation bleibt in Luxemburg über dem EU-Durchschnitt. Tatsache ist, dass die Verbraucher sich mit Investitionen und Einkäufen zu rückhalten. Die rückläufigen Umsatzzahlen dürfen nicht endlos mit Preiserhöhungen kompensiert werden, ohne überhaupt Kenntnis der tatsächlichen Gewinnspannen des Handels und des Handwerks zu haben.

Hinzu kommt, dass seit 2006 die Indexanpassungen der Gehälter und Pensionen verspätet ausgezahlt wurden, was den finanziellen Möglichkeiten vieler Haushalte einen zusätzlichen Dämpfer aufgesetzt hat.

Dies kann nicht im Interesse des Luxemburger Handels und des Handwerks sein, das noch immer auf dem Inlandskonsum basiert, auch wenn jetzt vermehrt Bemühungen unternommen werden, Luxemburg zum Handelszentrum der Grossregion zu promovieren.

Die ULC wiederholt erneut, dass der Inlandskonsum die Luxemburger Konjunktur wieder auf Trab bringen muss, was zwangsläufig voraussetzt, dass die Kaufkraft der Verbraucher erhalten und gestärkt wird. Dies bedingt auch, dass die Indexanpassungen bei den Löhnen und Pensionen nicht abgeschafft werden dürfen. Sie sind keine reale Lohnerhöhung, sondern lediglich ein verspäteter Ausgleich vorangegangener Inflation, welche Gewerbe und Handel selbst kontrollieren können indem sie angemessene Preise anbieten.

Daher fordert die ULC:

- Keine weiteren Modulierungen der automatischen Indexanpassungen.
- Keine steuerlichen Maßnahmen zu ergreifen, welche die Verbraucherkaufkraft weiter schwächen würden und auf Steuererhöhungen weitgehend zu verzichten.
- Keine Erhöhung der Mehrwertsteuer, da eine solche vor allem die kleinen Haushalte belasten würde.
- Sparmassnahmen bei den öffentlichen Ausgaben beschließen, und zwar dort wo sie sinnvoll und notwendig sind, zum Beispiel rigorose finanzielle und technische Überwachung bei staatlichen Investitionsausgaben (öffentliche Bauten, Straßenbau, usw.).
- Einsparungen bei den Verwaltungsausgaben.
- Straffung der administrativen Prozeduren.
- Überprüfung der Sozialtransfers im Hinblick auf eine sinnvollere Verteilung an die die wirklich Bedürftigen.

Bei den öffentlichen Ausgaben im Gesundheitswesen setzt sich die ULC dafür ein, dass der Luxemburger Standard nicht zurückgeschraubt wird.

Verbraucherkaufkraft und Verbrauchervertrauen sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass die Luxemburger Wirtschaft zurück zum konjunkturellen Aufschwung findet.



## Verbraucher: Dies betrifft sie!



- ☒ Haben Sie darüber nachgedacht wer Ihnen als Verbraucher hilft wenn Sie Schwierigkeiten haben?
- ☒ Finden Sie sich im Gesetzesdschungel zurecht wenn es Probleme gibt?
- ☒ Kennen Sie die Kosten die Ihnen entstehen wenn Sie auf Anwälte und Experten angewiesen sind?

Hier eine kleine Auswahl:



Sie werden ein Haus oder eine Wohnung kaufen oder bauen oder Renovierungsarbeiten durchführen?

Zahlreiche Schwierigkeiten können dabei auftreten.

- Konstruktionsfehler, einsickerndes Wasser, Risse, kaputte Heizung, schlecht installierte Sanitäreinrichtungen, rissige Beschichtungen, nicht eingehaltene Termine, die unvermeidlichen unvorhergesehenen Aufpreise, .....



Sie mieten eine Wohnung?

Folgende Probleme können auftreten:

- Übertriebene Miete, horrenden Kosten, nicht belegte Rechnungen, missbräuchliches Zurückbehalten der Mietgarantie, .....



Sie unterschreiben einen Kaufvertrag für ein Auto, für Möbel, Elektro- oder Hi-Fi-Geräte?

- Das Auto macht Probleme, die Möbel entsprechen nicht der Bestellung, der Umtausch eines nicht reparierbaren Geräts wird abgelehnt, die Lieferfristen werden nicht eingehalten, .....



Sie wünschen eine Versicherung, einen Immobilien-/Verbraucher-kredit oder eine andere Dienstleistung? Haben Sie die allgemeinen Bedingungen des Vertrags wirklich verstanden?

- Missbräuchliche Klauseln, Ablehnung der Haftung, unzulässige Provisionen, einseitige Vorteile, keine konkrete Gegenleistung für Ihr Geld?

In all diesen Fällen und in vielen anderen können wir Ihnen helfen, indem wir Ihre Verbraucherstreitfälle übernehmen.

Gegen Zahlung unseres niedrigen Jahresbeitrags von 47 € kommen Sie in den Genuss all unserer Leistungen, Sie können auf die Dienste unserer Rechtsanwälte, Berater und technischen Gutachter zählen und dürfen eine individuelle Hilfe erwarten. Zudem steht Ihnen eine umfassende Dokumentation über Verbraucherthemen zur Verfügung.

Werden Sie Mitglied. Besuchen Sie unsere Website [www.ulc.lu](http://www.ulc.lu), die Ihnen zusätzliche Auskünfte bietet und ihnen die Zahlung des Jahresbeitrags für 2010 über ein gesichertes elektronisches Zahlungssystem ermöglicht.



## SYPROLUX SEKTION NORDEN

## AKTIVITÄTSBERICHT VUN DER GENERALVERSAMMLUNG VUM 26.02.2010 UM SCHUMANN



v.l.n.r. Camille Brouck, Emile Eicher, Aly Kaes, Romain Plümer

Nodems den Präsident vun der Nordsektion Plümer Romain jidweeren am Raum begrüsst hott, konnt heen sech nick iwwert zemann Oarbicht während dem letzten Joer bekloen. Daat Wichtigst ass den Ausbau vun den Verkéiersinfrastrukturen am Norden. Daat bedeit nick nemmen op der Schinn, mee och op der Stroos. Beides muss zesummen passéieren, soss mecht et keen Senn. Den Ausbau op der Nordstreck sou wéi och deen vun der Nordstroos muss an den Plan Sectoriel Transports, daat ass fir den Syprolux ganz kloer. Heen hott en Projet viirgestallt wou all zweegleisig Abschnitter op der Nordstreck opgezeechent sen déi mat wéinig Opwand ze bewältigen senn, an och finanziell drobar sen. Deemno ass d'Überholung Mechela nach nick vum Desch, an wärt an den nächsten 2 Joer an Ugreff geholl gin. Den Hallefstonnentakt op Elwen muss erreecht gin, daat ass eist Ziel, kombinéiert mat neiem Zuchmaterial an genuch Parkméiglechkeeten op den Garen fir eis Clientèle. Waat eis Oarbichtskonditiounen ubelangt ass et begréissenswert dass CFL nei Leit astellt, allerdings muss den „effectif“ richtig an éierlich ausge-rechent gin, soss kommen mer nie aus dem Deiwelskrees eraus. Leit mussen lwwerstonnen man, sie kréien keen Congé, gin dann krank, gin emmer méi Krankmeldungen, an et geet emmer sou weider. Nemmen zefriddent Personal kann och Leestungen brengen! Bei der CFL-cargo leeft den Moment och nick

alles zu vollster Zufriedenheit, do herrscht den Chaos. Deeselwichten Chaos hun mer am Norden waat Kliniken an Apdikendingster an der Noacht oder iwwert den Weekend ubelangt. Et ass jidwerengem ze wenschen datt en nick krank gett an en een vun desen Dingster an Usproch huelen muss, well dann gett en gewoar waat woarden heescht, an am Noutfall och Kilometeren foaren bis bei di nächst Apdikt oder Klinik wou dann just en Généraliste op een wärt.

No der Usprooch vum Präsident hott d'Sekretärin Nadine Greth-Schaul hiren Tätigkeitsbericht vun der Sektion Norden viirgedron. Niewt den Komiteessitzungen iwwert d'Joer verdeelt hott d'Sektion och un den gewéinlichen Rendez-Vous'en nick gefeelt, an d'Vereinsleewen gouf nick verno-léissigt.

Um Keessenbericht vum Keessier Zeimes Marc war rauszehéieren dass eis Sektion liicht am Defizit ass, mee dass ewer keen Grund zum Verzweifelen besteet. Di zwee Keessenrevisoren hun dann och dem Keessier seng Oarbicht geluewt, d'Keess hott bis op den letzten Cent gestemmt.

Um Programm stungen dono wéi all 2 Joer deelweis Neiwahlen vum Komitee. All déi Membren déi aus-riedent waren goufen och nees remgewielt. Nei an den Komitee goufen opgeholl, den Daman Claude, Valentiny Claire, Schruppen

Sonja an Felten Katja. Mir heeschen sie härelich wellkomm.

Den Buergermeester vun der Stau-seegemeng Michels René hott an kuurzen Wieder seng Gemeng präsentéiert. Waat d'Offer vum öffentlichen Transport ugeet, sou muss des funktionell an attraktiv sen. Di bestehend Busligne Bastogne-Wiltz-Ettelbrück ass gudd besicht, och den Bummelbus ass gefroot an eng Hellef fir Leit hir Kommissiounen man ze gon, bei d'Dokteren ze féieren, an fir d'Elteren déi hir Kanner an d'Sportsvereiner oder anerer ze schecken.

Den Norddeputéierten Kaes Aly huet et als eng Tradition gesinn, bei den Syprolux Norden an d'Generalversammlung ze kommen. Daat ass d'Resultat vun enger bestens funktionnéierender Zesummenoaricht vum dem Syprolux mat der CSV an dem LCGB. En oppent Over fir eist Uleies an eis Problemer war nach emmer do.

Den Norddeputéierten Eicher Emile hott sech den Wieder vum Här Kaes ugeschloss, an den Präsident Plümer Romain als een bewonnenswerten Verfechter vum Norden gewürdigt. Et ass ganz wichtig fir sech Zieler ze setzen, an sech och mat allen Mettelein dofir anzesetzen, ouni derbei migt ze gin.

D'Barbelen Joëlle hott sech viirgestallt, an dem Publikum erzeelt, waat hatt als Gleichheitsbeobachten sou ze dinn hott, an datt et nach emmer nick selbstverständlich ass dass Fraen an Männer emmer gleich gestallt an behandelt gin. Als Fra muss een vill méi leesten fir daat selwicht ze erreechen wéi en Mann. Den Projet EGO gouf och nach kuurz ugeschwaat.

D'Mylène Wagner hott eis iwwert den Burnout-Syndrom opgeklärt, deen an eiser heidiger Gesellschaft leider emmer méi dacks viirkennt, an deen een ganz eescht sollt huelen. Stress op der Oarbicht an doheem, zeman Schloof, keng Freizeit méi, et kann een nick méi entspannen, et gett een emmer méi dacks krank, seng Eesgewunnechten änneren sech, Medikamenter kommen an d'Spill oder Alkohol, bis een nick méi laanst den Dokter oder en Therapeut kennt. Oft dauert et eng Zeit bis deen Concernéierten den Problem vum Burnout selwer

erkennt, an réicht dann kann een gehollef kréien.

Den Präsident vum Syprolux Brouck Camille ass op d'Projets'en vun der CFL an Zukunft agang. Et ass kloer dass an Krisenzeiten gespoart muss gin, an dass mer d'Kriis nach ze spieren kréien. Et mussen nei Leit agestallt gin, neeft denen Effort'en déi bis elo personaltechnisch gemeet goufen. Eng modern Zukunft fir CFL bedeit d'Färdigstellung vum CRM. Dozou gehéiert och 3-gleisigkeet L-BT, an den Viaduc an 2-gleisigkeet op Sandweiler. Waat d'Gare Ettelbreck ubelaangt ass et wichtig dass den Projet Nordstaat an d'Realitéit emgesaat gett. Mat Spannung gett och op d'Tripartite gewaart. Et muss een sech Suer-gen em d'Zukunft man waat Gehälter- an Karrièresreform ubelaangt. Heen hott desweideren vun engem Missmanagement bei der CFL-Cargo geschwaat.

Den Bach Georges hott e besseren vun der Oarbicht am Europaparlament geschwaat, an hott sech fir d'Initiative citoyenne ausgeschwaat. Mat 1 Millioun Ennerschreften vun den Leit aus 9 Länner kann een mat Hellef vun Petitiounslesten Initiativen huelen, an déi national Parlamenter gin méi mat an Diskussiounen mat agebonn an informéiert.

Op der Generalversammlung war och nach präsent den Carlo Wagner vum LCGB, deen eng Petitiounslest vum LCGB viirgestallt hott fir den Ausbau vun der N7 déi vun gréisster Wichtigkeit fir den Norden an seng Bevölkerung ass.

No engem gemittlichen Oweseessen an zech interessanten Gespréicher gung den Owend lues op en Enn.

Den Syprolux Norden war positiv iwwerrascht esou vill Membren wéi nach nie, ganzer 65, op senger Generalversammlung ze begréissen, an seed dofir hiiren Interessie. Mir wären frou lech och daat nächst Joer erem sou zahlreich bei eis eremzegesinn.

Bis dohenner verbleiwen ech mat frendlichen Gréiss,

**Nadine GRETH-SCHAUL**

Sekretärin fir d'Sektion Norden



## 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





M. Wagner - Bianchy



Damien David

## Secteur Privé-CCT Bus

## POUR PLUS DE QUALITÉ DE VIE

La dernière convention collective du secteur bus fut signée en date du 09 mai 2006 entre les représentants de la FLEAA et les syndicats LCGB et OGB-L. Un avenant se rattachant à la convention, ainsi qu'un accord interprofessionnel furent signés en février 2008. Au courant de l'année 2009 des négociations quant à l'établissement d'une nouvelle convention furent entamées sans grandes avancées jusqu'à présent.

En date du 26 février 2010 a eu lieu une réunion de concertation entre les représentants de la FLEAA et les syndicats eut lieu dans le but de redémarrer la procédure de négociation avec un nouvel élan. Au cours de cette réunion les membres des différentes délégations ont été présentés et arrêtés dans un courrier officiel. Puis après la présentation des revendications syndicales, il a été retenu que celles-ci seront transmises dans un courrier officiel à la FLEAA. De même il a

été conclu de créer un groupe de travail afin d'élucider les différents points du catalogue de revendications.

Ensuite a eu lieu une réunion intersyndicale en date du 09 mars 2010 dans le but de se concerter quant à une formulation commune des revendications en question et pour analyser si aucun point n'avait été oublié. Après un tour de table l'assemblée a fait ressortir les revendications majeures suivantes:

- Une amplitude maximale de 11 heures (service de ligne), garantissant ainsi un repos journalier de 13 heures consécutives.
- L'introduction d'un 13e mois de salaire, en contrepartie les syndicats consentiraient à l'introduction d'une période de référence de 4 mois.

À ces deux points principaux s'ajoutent encore:

- Un supplément de nuit passant de 15 à 20%.
- Pas d'attribution imposée de jours de congé au conducteur lors de séjour à l'étranger.
- Le temps de repos pris dans un véhicule équipé d'une couchette ne peut se faire qu'entre 7.00 et 21.00 heures.
- Une augmentation du nombre du congé suivant l'ancienneté.
- La présentation du plan de travail au moins 48 heures avant la prise de service.
- Adaptation des frais de route en vue de plus de transparence et de facilité de calcul.
- Augmentation des années de service dans le tableau barémique des

chauffeurs de véhicules de moins de 9 places.

- Mêmes conditions en matière de repos, de paiement, de frais pour tous les types de véhicules conduits.

Ces points énumérés contribueraient à une amélioration de la qualité de vie des chauffeurs de bus en empêchant par une amplitude maximale de 11 heures, que des chauffeurs soient contraints de passer 15 heures au service de leur patron. De plus le temps de repos en couchette réglementé entre 07 hrs et 21hrs donnera plus de sécurité aux chauffeurs.

Dans les prochaines semaines nous tâcherons de communiquer sur l'évolution des négociations.

**Mylène WAGNER-BIANCHY**

**Damien DAVID**

FCPT/LCGB-Transport

## DIE NACHHALTIGE MOBILITÄT – EIN MEHRDIMENSIONALER GEWINN



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 eine große Herausforderung für den Nahverkehr dar, da sie eine starke Nachfrage nach individuellem Verkehr induziert und die Lebensqualität beeinträchtigt.

Die Europäische Kommission weist ebenfalls auf die Tatsache hin, dass der Verkehr mit einem Anteil von 7 Prozent am BIP und mehr als 5 Prozent aller Arbeitsplätze einen wichtigen Bereich der europäischen Wirtschaft darstellt. Durch ihn bewegen wir Personen und Güter über die Strassen, mit den Eisenbahnen, mittels Schiffe und Kähne über die Flüsse und Kanäle sowie durch die Luft.

Die vom Verkehr ausgehenden Emissionen an Stickoxiden, flüchtigen organischen Verbindungen und kanzerogenen Stoffen u.a. Dieselruß und Benzol wurden in den vergangenen Jahren durch den technologischen Fortschritt deutlich reduziert. Gemäß den Maßgaben der Europäischen Kommission liegt die Aufgabe vor uns, die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr um 30 Prozent bis 2020 gegenüber 1990 zu senken. Es möge ebenfalls darauf hingewiesen werden, dass etwa 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen und etwa 70 Prozent der Emissionen an sonstigen Schadstoffen auf den Nahverkehr entfallen. Die rezenten Informationen zum Verkehrsbereich seitens der EU-Kommission besagen, dass sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 36 Prozent zwischen 1996 und 2006 erhöht haben.

Wissend, dass dem Personen- und Güterverkehr eine hohe wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung beigemessen wird, können die bekannten erheblichen Umweltwirkungen nicht mehr kritiklos hin-

genommen werden. Es leuchtet ein, dass ein „Weitermachen wie bisher“ nicht angebracht ist, es muss zu einer Trendverschiebung kommen, die in der „nachhaltigen Mobilität“ gipfelt. Dies kann jedoch nur durch die Entwicklung von neuen Technologien gelingen und durch die Integration der unterschiedlichen Verkehrsträger zu einem Verkehrsverbund mit mehr Umweltqualität. Als logische Konsequenz dieser Handlung kommt es zur Steigerung der Energieeffizienz des Verkehrssystems, jedoch mittels der Einbeziehung der einzelnen Verkehrsteilnehmer nach der bewährten sozialorientierten „bottom-up“-Politik.

Die Europäische Union hat in den vergangenen Jahren große Anstrengungen unternommen, um die Verkehrsflotte umweltschonender zu gestalten. Da auch die anderen weltweit führenden Automobilnationen nicht „schlafen“, müssen die europäischen Hersteller sich einer erhöhten proaktiven Verkehrspolitik mit ökologischen Komponenten bekennen. Es steht außer Frage, in den konventionellen Motoren steckt noch ein erhebliches Verbesserungspotenzial auch nach über 160 Jahren seit der Erfindung des Lenoir-Gasmotors. Die Verbrennung der Kohlenwasserstoffe bleibt jedoch auch bei verbessertem Wirkungsgrad immer noch vergleichsweise gering, weil der größte Teil der Energie als nutzlose Wärme an die Umgebung abgegeben wird.

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. Die Forderung nach mehr Sicherheit und besserer Lebensqualität lädt demzufolge die Bevölkerung ein, verstärkt den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen und auf die sanfte Mobilität u.a. Radfahren umzusteigen.

Den individuellen Autoverkehr vermeiden und den Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlegen, stellen die Ecksteine der nachhaltigen Mobilitätspolitik dar. Die Bereitstellung von Park- & Ride-Parkingflächen an den Stadtgrenzen sowie an den Landesgrenzen für die Grenzpendler stellt ein weiteres Element des gewünschten fortschrittlichen Verkehrsmanagements dar.

## Bildung des Clusters „Mobilität“ in der Großregion

Es wurde bereits angedeutet, dass neues Denken bei der Gestaltung der Verkehrsströme gefragt ist, jedoch nur durch die Berücksichtigung des Verursacherprinzips kann die erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern reduziert werden. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muss stärker gefördert und von der Politik begleitet werden. Sie stellt die Transportinfrastruktur dar, die die wachsenden Verkehrsströme in wirtschaftlicher und umweltschützerischer Hinsicht bewältigen kann. Unter Nutzung aller Verkehrsträger werden wir intelligente und zukunftsorientierte sowie kosteneffiziente 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.

Die Entwicklung der Hybridautomobile zeigt bereits die ersten Früchte und nun beginnt auch die Entwicklung der Elektromobilität auf breiter Front. Die Elektromobilität zeichnet sich durch die Geräuscharmheit aus und erbringt die gewünschte Unabhängigkeit von der fossilen Energie. Außerdem wandelt der Elektromotor bis zu 95 Prozent der eingesetzten Energie in Bewegung um, im Gegensatz zum thermischen Motor mit etwa 25 Prozent.

Als wichtige Voraussetzung für das Gelingen dieses Umdenkens in punkto Elektromobilität wird sich die Nutzung von erneuerbarer elektrischer Energie, gewonnen aus der Windkraft, der Sonnenenergie, der Wasserkraft und der Biomasse, als Antriebsenergie erweisen. Die sich aufbauenden Megaprojekte der Nutzung der offshore-Windkraft in der Nord- und Ostsee sowie der Sonnenenergie in der Sahara stellen Meilensteine dieser Entwicklung dar und die Europäische Union wird sich in diesen Prozess einschalten.

In diesem Zusammenhang macht es Sinn einen zukunftsreichen Cluster hinsichtlich der Elektromobilität in der Großregion aufzubauen. In diesem werden wir die unterschiedlichen Universitäten mit ihren jeweiligen Forschungsschwerpunkten so-

wie die Forschungsstätten einbinden. Des Weiteren benötigen wir die Produktionsbetriebe, die sich der Entwicklung von neuwertigen Akkumulatoren verschrieben haben und darüber hinaus auch die namhaften Automobilhersteller. Die führenden Versorgungsunternehmen an elektrischer Energie sind außerdem willkommene Partner in diesem Verbund. Nur durch eine kreative Zusammenarbeit kann dieses faszinierende Pilotprojekt in Angriff genommen werden, es wird auch der Nutzung der erneuerbaren Energien in der Großregion und darüber hinaus in der Europäischen Union den nötigen Rückenwind geben.

Der technische Fortschritt hat auch nicht Halt gemacht bei der Entwicklung der Akkumulatoren im Automobil. Die Entwicklung der Bleiakkumulatoren schreitet permanent weiter und ihre Speicherdichte erhöht sich zusehends. Es zeigt sich jedoch, dass die Lithium-Ionen-Akkumulatoren über einen höheren Speicherdichte verfügen und diese immer stärker in den Mittelpunkt rücken. Diese erlauben eine Fahrtstrecke von bis zu 150 km, bevor sie leer sind. Da derzeit nur wenige öffentlich zugängliche Stromtankstellen vorhanden sind und so die Elektromobilität einschränken, werden die intelligenten Austauschkonsolen diesen Mangel in naher Zukunft beheben.

## Schlussfolgerungen

Bedingt durch die mehrschichtigen Probleme, welche sich durch den motorisierten Individualverkehr aufdrängen, stehen wir in der Pflicht, das Leitbild der integrierten Verkehrspolitik aufzuzeichnen. Ein „must“ stellt die Verknüpfung der bisher weitgehend getrennt agierenden Verkehrsträger dar. Die nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet demzufolge auch einen Ausgleich von divergierenden Interessen u.a. zwischen den umweltschützerischen, sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen.

Die wirkliche Chancengleichheit und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme sollen vor allem die sanfte Mobilität unterstützen; die aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrisen bieten die Chance, den Weg für die innovative Verkehrspolitik zu beschreiten.

**Marcel OBERWEIS**









SEKTION BETTEMBURG

## DRESDEN-REISE

Die vom 18. bis 21. Mai stattfindende Zugreise findet reges Interesse unter unseren Mitgliedern sodass wir leider keine weiteren Anmeldungen mehr annehmen können. Auf einer „Warteliste“ könnten sich aber noch einige Leute eintragen, die im Falle von Unabkömmlichkeiten dennoch mitreisen könnten. Alle Angemeldeten werden noch persönlich angeschrieben.

**Das Programm in Kurzfassung:**

18. Mai: Abfahrt ab Saarbrücken mit Direktzug IC. Ankunft gegen 14.30 in Dresden Hbf. Transfer zum Hotel mit anschließender Stadtrundfahrt/-spaziergang im historischen Zentrum.

19. Mai: Besichtigung von Pirna, Besteigung des historischen Dampfradschiffes u. Fahrt bis Königstein. Per Bus zum Königstein – Führung auf der Festung, individuelle Mittagspause. Über Bad Schandau fahren wir durch den Nationalpark Sächsische Schweiz zur Bastei mit herrlichem Panoramablick von der Felsenkanzel. Weiter nach Pillnitz mit geführtem Spaziergang im Schlosspark, Weiterfahrt entlang der Elbe über das „blaue Wunder“, durch das Villenviertel Blasewitz.

20. Mai: Ab Radebeul mit der Schmalspurbahn „Löbnitzdackel“ nach Moritzburg. Ein „Kremser“ führt uns durch die Forst- und Parkanlagen zum barocken Jagd-

schloß. Mittagessen nach eigenem Gutdünken, je nach Wetterlage im Schlossrestaurant oder bei rustikalem Freiluftimbiss. Gegen 14 Uhr Weiterfahrt per Bus nach Meißen: Besichtigung der historischen Altstadt inklusive dem Burgberg. Um 16 Uhr Führung durch die Schauwerkstatt der Porzellanmanufaktur und Rückfahrt nach Dresden. Gegen 19.30 Abendessen im „Pulverturm“.

21. Mai: freie Verfügung in Dresden und gegen Mittag Abfahrt vom Hauptbahnhof.

Wir wünschen eine angenehme Reise!

Syprolux Beeteburg  
Norbert BEIDELER an  
Jos. HANSEN

# POUR DE BONS SYSTEMES FERROVIAIRES ET DES EMPLOIS EQUITABLES



Journée d'Action Européenne des Cheminots  
13 avril 2010



[www.itfglobal.org/etf/railways.cfm](http://www.itfglobal.org/etf/railways.cfm)



## 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.**

Association de la  
Presse Périodique  
Luxembourgeoise

**Der Punktwert-Index 702,29**

Seit dem 1. März 2009 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 16,3658 €.

Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (409,18 €) und einem Maximum von 29 Punkten (474,60 €).

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 15,0565 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 15,6374 €.

Für den Hilfskader: 15,4968 €

**Der nächste  
„Transport“  
erscheint am  
16. April 2010**

**Redaktionsschluss  
ist der 09. April 2010**

**(Nach diesem  
Datum können keine  
Artikel mehr  
angenommen werden)**