

September 2024 | N°56.7

TRANSPORT



27.11.2024

SYPROLUX-Kongress



Invitatioun op eis Generalversammlung

Heimat invitéieren mir lech ganz härzlech op d'Generalversammlung vun der Section Esch-Uelzecht

Freides, den 11. Oktober 2024 um 18:00 Auer an Taverne Boulevue zu Bieles

(182, Chemin Rouge L-4480 Belvaux)

Nom offiziellen Deel offréiert d'Sectioun Esch-Uelzecht en Owesiessen.

D'Partner vun eise Memberen si selbsverständlech och härzlech wëllkomm.

Aus organisatoresche Grënn mëllt iech w.e.gl. bis spëtstens de 4. Oktober 2024 am Syprolux-Sekretariat un:

SYPROLUX-Generalsekretariat:	Tel.: 22 67 86-1	E-Mail: syprolux@pt.lu
------------------------------	------------------	--

Fir d'Sectioun Esch-Uelzecht
de Comité

Save the date!!!

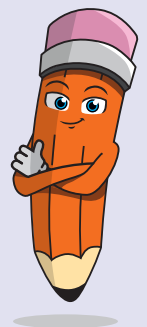
Generalversammlung unserer Pensionierten und Witwen findet am Mittwoch, dem 13. November 2024 statt.



Steiererklärung liicht gemat!!!

Wann dir Hëllef bei äerer Steiererklärung braucht, zeckt net a rufft un.

Weider Informatiounen um Tel: 22 67 86-1



Agenda 2025

Als **SYPROLUX** versiche mer och eise Beitrag zu méi Nohaltegkeet am Alldag ze leeschten. Aus dësem Grond an och mam Bléck, dass ëmmer méi Memberen a Sympathisante vum SYPROLUX op eng digital Agenda zeréckgräifen, géife mer den Drock vun der traditioneller Agenda fir d'Joer 2025 astellen.

Falls awer elo nach Memberen oder Sympathisanten eng Agenda am Pabeierformat gären hätten, sollen déi Leit sech w.e.gl. um SYPROLUX-Generalsekretariat (Tel. 22 67 86-1, email: syprolux@pt.lu) mëllen.

Eise SYPROLUX-Kalenner géinge mer awer bäibehalen.

Rentrée ...

Die Rentrée ist überstanden und der Alltagstrott hat uns wieder. Mit der Rentrée beginnt auch das letzte Trimester des Jahres 2024, und die ersten weihnachtlichen Vorboten halten bereits Einzug in den Läden. Bis zu der besinnlichen und kaufwütigen Zeit stehen uns als SYPROLUX aber noch viele Aufgaben bevor.

Für viele unserer Kollegen hingegen markiert diese Rentrée das Ende einer äußerst arbeitsintensiven Sommerzeit, geprägt von zahlreichen und großen Baustellen im Eisenbahnnetz. Auch in diesem Jahr habt ihr durch euren Einsatz sichergestellt, dass eine schier unmögliche Herausforderung erfolgreich gemeistert werden konnte. Allen, die dazu beigetragen haben, gebührt unser Respekt und Dank.

Der SYPROLUX hofft, dass eine objektive Bilanz aller Sommerarbeiten gezogen wird. Es ist wichtig, alle Fakten, ob positiv oder negativ, offen zu legen, um so eine kontinuierliche Verbesserung voranzutreiben.

Délégation Centrale

Es ist sowohl befremdlich als auch erstaunlich, dass der OGBL sich mit dem neuen Kräfteverhältnis innerhalb der Zentraldelegation schwertut. Vor den Sozialwahlen wurden die Meinungen unserer Vertreter zwar zur Kenntnis genommen, doch bei dem damaligen Kräfteverhältnis von 6-4 wurde meistens der Wille des OGBL durchgesetzt. Nach den Sozialwahlen sieht die kleine DC-Welt jedoch etwas anders aus. Augenscheinlich fällt es den OGBL-Vertretern und auch dem DC-Präsidenten schwer, sich an die neue Realität anzupassen. Wie ist es sonst zu erklären, dass der Präsident während laufenden Arbeiten zu einer Vorlage einer neuen Generalorder bereits verkündet hat, dass keine gemeinsame Stellungnahme der DC zu diesem Projekt zustande kommen wird, ohne dies zuvor mit den SYPROLUX-Vertretern besprochen zu haben? Diese Vorgehensweise ist nicht nur unglücklich, sondern gefährdet einen gesunden Sozialdialog. Es ist zu hoffen, dass dies ein einmaliger Ausrutscher war und in Zukunft keine Alleingänge mehr zu solch einer verfahrenen Lage führen. Denn durch die vielen anstehenden Projekte, steht uns zumindest ein warmer Herbst bevor.

Mataarbechtersgespräicher (MAG)

Ein bedeutendes Projekt der Direktion ist die flächendeckende Einführung der „Mataarbechtersgespräicher“ (MAG) bei der CFL. Die Arbeiten sind bereits im vollen



FRANÇOIS DUHR
1. Vize-Präsident

Gange. Beanstandungen und Forderungen der Sozialpartner wurden schon in die aktuelle Vorlage übernommen. Doch wie so oft, liegt der Teufel im Detail: Alle erforderlichen Texte, seien es die Generalorder selbst oder die Anlagen, bzw. Ausführungsbestimmungen, müssen vorliegen, bevor eine abschließende Meinung und Stellungnahme erwarten werden können. Bis zu dem Zeitpunkt, kann man sich lediglich zu einem Prinzip und Rahmenbedingungen äussern.

Eine erste Informationsversammlung zur Vorlage der Generalorder N°41 wurde bereits organisiert. Eine fortlaufende Information erfolgt weiter in unseren internen Gremien. So besteht die Möglichkeit, dass Personalvertreter und Ersatzdelegierte sich aktiv einbringen und ihre Anliegen äußern. Es ist wichtig, diese Entwicklungen eng zu begleiten und sicherzustellen.

IG15

Ein weiteres Projekt ist die IG 15, welche jetzt schon über ein Jahr auf Eis liegt. Wir hoffen, dass wir hier auch zu einem Abschluss im Sinne der Belegschaft kommen werden. (siehe SYPRO News in dieser Ausgabe)

Kongress

Traditionell ist der Herbst auch die Zeit für unseren alljährlichen Kongress. An dieser Stelle lade ich Sie herzlich ein, an unserem Kongress am 27. November 2024 teilzunehmen. Halten Sie sich diesen Tag frei und informieren Sie Ihre Dienststelle, damit die nötigen Vorkehrungen getroffen werden können. Ein gut besuchter Kongress sendet ein starkes Signal und unterstreicht unser gemeinsames Engagement.

Wir freuen uns auf spannende Diskussionen, den Austausch von Ideen und die Möglichkeit, zusammen an Lösungen zu arbeiten. Lassen Sie uns gemeinsam die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellen!

Abschließend möchte ich noch einmal betonen, liebe Kolleginnen und Kollegen, wie wichtig euer Engagement und euer unermüdlicher Einsatz für den SYPROLUX sind. Jeder Beitrag zählt und trägt dazu bei, unsere Gewerkschaft und unsere gemeinsame Sache weiter voranzubringen. Lasst uns optimistisch in die Zukunft blicken und die kommenden Herausforderungen gemeinsam angehen. Ich freue mich auf produktive Gespräche und einen inspirierenden Kongress!

Francois DUHR

SYPROLUX KONGRESS

**Mëttwochs, den 27. November
ab 09:30 Auer**

**am Hotel MELIA
um Kirchbierg**

(1, Park drai Eechelen L-1499 Lëtzebuerg)

Programm:

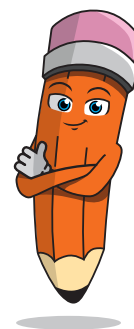
- Opmaache vum Kongress
- Generalversammlung vun der SYPROLUX-Mutuelle
- Présentatioun vun de Kandidaten an statutaresh Wahlen
- Tätigkeetsbericht vum Generalsekretär
- Unhuelen vum Tätigkeetsbericht
- Gemeisamt Mëttegiessen
- Rapport vun der Pensiounskommissioun
- Rapport vum Kannerwierk
- Rapporten vun den CFL-Kommissiounen
- Unhuelen vun den Rapport'en
- Akzeptatioun vun den Sektions a Kommissiounsandräg
- Présentatioun an Akzeptatioun vun enger Résolutioun
- Kleng Paus
- Begréissung vun den Invitééën
- Wuert vum DG
- Wuert vun der Madame Minister
- Aktiounsprogramm a Schlusswuert vun der SYPROLUX-Präsidentin
- Gemeinsamen Ofschloss

Aus organisatorische Grënn onbedengt bis den 15 November 2024 um Generalsekretariat umëllen:

22 67 86 -1 / 2489 1289 oder syprolux@pt.lu

Invitatioun op d'Generalversammlung vun der Mutuelle vum SYPROLUX:

Mëttwochs, den 27. November am Hotel MELIA um Kirchbierg



Programm:

- Aktivitéitsbericht
- Upassungen vun den Statuten
- Finanzbericht
- Statutaresch Walen
- Festleeë vum asbl-Beitrag
- Budget 2025

D'Sektiounen an Kommissiounen sollen hir Antrëg fir de SYPROLUX-Kongress bis spëtstens den 18.10.2024 un d'Generalsekretariat mailen (syprolux@pt.lu).

Welch Posten stinn um SYPROLUX-Kongress zur Wahl?

de Posten vum SYPROLUX-Präsident	de Posten vum Gleichheitsbeoptraagten
de Posten vum SYPROLUX-Vize-Präsident	de Posten vum SYPROLUX-IMMO
de Posten vum Generalcaissier	de Comité d'Audit
de Posten vum Generalsekretär adjoint	de Comité vun der Mutuelle

Kandidaturen:

D'Kandidaturen fir déi jeeweileg Posten müssen dem SYPROLUX-Generalsekretariat schrëftlech bis spëtstens den 25. Oktober 2024 era gerecht ginn.



IG 15 – Verbesserungen nicht gefährden!

Der SYPROLUX hat sich dafür stark gemacht, dass die Arbeitsbedingungen im Bereitschaftsdienst geregelt werden. Deshalb wurde die „Instruction générale 15“ überarbeitet. Auf dem Tisch liegen nun klare Regeln für die Arbeitsbedingungen.

Einsatz und Ruhezeit

Dazu gehört, dass man vor oder nach einem Einsatz mindestens 10 Stunden Ruhezeit hat. Die maximale Arbeitsdauer wurde auf 14 Stunden innerhalb von 24 Stunden begrenzt. Das heißt: acht Stunden normale Schicht und dann maximal sechs Stunden Einsatz (Intervention) als Bereitschaft. Das heißt auch, dass die Astreinte jetzt endlich mit in die Arbeitsbestimmungen einfließt.

Die geleistete Arbeitszeit wird auch sofort vergütet (majoration). Außerdem werden die Stunden, die anfallen, wenn die Ruhezeit einen verspäteten Schichtbeginn mit sich bringt, als gearbeitet betrachtet und nicht wieder von den geleisteten Arbeitsstunden abgezogen. Eine Intervention dauert vom Anruf bis zur Rückkehr zum Ausgangspunkt.

Vergütung

Die Bezahlung für Astreinte (Bereitschafts- und Einsatzzeit) wird erhöht. Die Prime d’astreinte wird jetzt doppelt so hoch sein wie bisher und die Prime d’intervention sogar dreimal so hoch.

Ruhetage

Bisher gibt es einen zusätzlichen Ruhetag, wenn man zwei Tage Bereitschaftsdienst an Ruhetagen oder Feiertagen hat. Die CFL-Direktion wollte das ersatzlos abschaffen. Anstatt die Stunden einfach zu streichen, sollen sie jetzt nur noch reduziert werden.

Wir, als SYPROLUX, versuchen noch, an diesem Punkt nachzuverhandeln. Derzeit will die Direktion, dass den Mitarbeitern pro zwei Wochen Bereitschaft nur noch vier Stunden gutgeschrieben werden. Ein Feiertag soll doppelt angerechnet werden.

Asteinte = Arbeitszeit

Als SYPROLUX sind wir der Überzeugung, dass diese Textvorlage eine klare Verbesserung für die Mitarbeiter ist, im Gegensatz zu den aktuellen Bestimmungen aus dem Jahre 1976 und 2007. Mit der Eingliederung

der Astreinte in unsere Arbeitsbestimmungen ist klar, dass Bereitschaftsdienst als geleistete Arbeit gewertet wird. Eine garantierte und ununterbrochene Ruhezeit ist total wichtig, damit die Arbeitssicherheit verbessert wird. Es ist höchste Zeit, dass die Bezahlung der Bereitschaftsstunden angehoben wird. Die gewährten Freistunden sollen pro Ruhe- und Feiertag gezahlt werden. Wir haben also noch ein paar Punkte, die wir verbessern wollen. Dazu wollen wir uns mit der CFL-Direktion zusammensetzen und in einem offenen, kritischen, aber konstruktiven Dialog nach Lösungen suchen.

Wir halten uns an Abgemachtes,

auch wenn der OGB-L etwas anderes behauptet. Die Marschroute war übrigens schon lange vor dem Wahlprogramm für die Sozialwahlen bekannt. Als SYPROLUX haben wir schon vor rund einem Jahr unseren Vertretern und Mitgliedern den aktuellen Textvorschlag vorgestellt und mit ihnen darüber diskutiert. Schade nur, dass das Dossier aufgrund von politischem Druck in der Schublade gelandet ist und nicht vor den Sozialwahlen abgeschlossen werden konnte.

Demnach: Wir, als SYPROLUX, sind noch immer auf Kurs

Bei dem Wort «Kurs» haben die Kollegen des OGB-L aber offenbar Probleme, überhaupt einen zu erkennen. Es scheint, als wären bei der Amtsübergabe des scheidenden Präsidenten des Landesverbandes auf seine Nachfolger im heutigen großen OGB-L wichtige Infos zu wichtigen Dossiers nicht angekommen oder verloren gegangen. Wir können uns einfach nicht erklären, wie es sonst sein kann, dass Dossiers und Texte, deren Rahmen längst bekannt sind, immer öfter von Anfang an erklärt werden müssen, um dann wieder für unendliche Diskussionen zu sorgen.

Wir vom SYPROLUX lassen uns davon jedenfalls nicht beeindrucken. Wir setzen uns vor allem für mehr Sicherheit, bessere Arbeitsbedingungen, klare Regeln für Ruhezeiten während des Bereitschaftsdienstes, die Aufnahme des Bereitschaftsdienstes in unsere Arbeitszeitregelung und eine einheitliche Handhabung des Bereitschaftsdienstes über alle Bereiche hinweg ein. Wir brauchen einfach bessere Regelungen als die von 1976 und 2007.

AV



QUESTIONS CHEF DE SERVICE

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service AV, le 02 octobre 2024

Personnel CV et PAT

Les délégués du personnel désirent connaître l'état d'avancement du projet de la mise en place des bulletins de paie électroniques.

Les délégués du personnel aimeraient savoir s'il serait possible d'équiper les armoires personnelles / casiers des agents PAT et de guichet avec des prises électriques pour charger les appareils électroniques destinés au travail?

Les délégués du personnel revendiquent la nécessité d'un stock d'effets d'uniformes disponibles à court terme. Ceci pour les agents qui perdent / prennent beaucoup de poids dans très peu de temps en vue de limiter le temps d'attente jusqu'à réception des nouvelles tailles.

Les délégués du personnel demandent les chiffres renseignant sur les journées improductives des divisions AV-CV et AV-PAT au 31 décembre 2022, 31 décembre 2023 et au 31 août 2024. Est-ce que l'avis à l'attention du personnel PAT concernant la suppression volontaire de repos a eu un impact significatif quant aux journées improductives du personnel PAT?

Les délégués du personnel demandent s'il est autorisé à placer, sans l'accord préalable de l'agent PAT / de guichet, un congé dit « congé vieux / CV » ou des jours fériés datant des années antérieures qui sont de fait comparables au CET?

Personnel PAT

Les délégués du personnel sollicitent de publier un rappel des fonctions des agents de sûreté de l'entreprise Protection Unit pour les agents PAT. Serait-il envisageable d'intégrer une séance d'information quant aux charges des agents de sûreté dans la formation initiale / continue des agents PAT pour éviter tout malentendu?

Les délégués du personnel demandent si les responsables du Service AV pourraient analyser une éventuelle amélioration de la surface de la pente de l'entrée des portes des voitures-pilotes DOSTO. Il s'avère que les pentes deviennent glissantes en cas de pluie.

Plusieurs PAT ont demandé aux délégués du personnel s'il est prévu de changer les gants de travail actuels. Les gants actuels en cuir sont destinés à des travaux comme pour les essais freins, mais ne sont pas adaptés pour des travaux plus filigranes comme la manipulation d'une rampe pour les PMR. Il s'ensuit que les délégués du personnel sollicitent d'effectuer une analyse comparable à celle de la Division AV-SQS concernant les trolleys / sac à dos.

Les délégués du personnel aimeraient connaître les frais déboursés pour les transferts des agents PAT en taxi pour relier les gares satellites vers les gares d'attache respectives, et ce, pour la période du 1er janvier 2024 jusqu'au 30 juin 2024. Serait-il envisageable d'ajouter plusieurs voitures de service dans le « pool » du Flex comme p.ex. pour les transferts entre

Luxembourg et Trèves afin de diminuer les frais de taxi?

Les délégués du personnel estiment que la climatisation dans le local PAT (Dienstraum) des automotrices KISS est souvent trop froide comparée aux compartiments voyageurs. Pourrait-on demander au service compétent s'il serait possible d'adapter la climatisation dans le local PAT?

Les délégués du personnel désirent informer les responsables que l'annonce des arrêts facultatifs entre Kautenbach et Wiltz n'est plus enregistrée sur le matériel Z2000. Serait-il possible de rajouter de nouveau l'annonce automatique?

Conscient des problèmes budgétaires concernant la modernisation de la salle de repos du PAT à Luxembourg, les délégués du personnel demandent si une nouvelle date pour le début des travaux est déjà connue?

Personnel CV

Les délégués du personnel revendiquent une réorganisation des tours de service des agents affectés au Centre de Vente à Luxembourg avec un tableau de service qui ne dépasse pas cinq jours consécutifs pour rendre plus attractifs les tours fixes.

Les délégués du personnel demandent si les responsables AV-CV ont demandé une éventuelle explication quant au manque d'intérêt de plusieurs réservistes à postuler pour un tour de service fixe? Si une telle enquête a été effectuée auprès des agents concernés, les délégués du personnel aimeraient savoir les causes mentionnées.

Conscients du fait que de nombreux clients viennent entre 12:00 et 14:00 heures pendant la fermeture des guichets 3 et 5, ainsi que des guichets 4 et 6, les délégués du personnel demandent s'il est envisagé d'équiper le guichet 2 « Informations » comme « vente rapide » avec paiement digital?

Encadrement

Les délégués du personnel demandent s'il est possible d'accorder la rémunération prévue pour dispenser les examens de fin de stage / de promotion également aux agents qui dispensent les clôtures de stage (AV-CV) et/ou les qualifications (AV-PAT) ou autres épreuves prévues. Le temps de préparation de ces épreuves est comparable avec les examens et souvent les préparations se font pendant le temps libre des agents concernés.

Fir de SYPROLUX

Jérôme Weyrich

Pedro Tavares

Markus Beckmann

Fabrice Bichler

EI



**RAPPORT
CHEF DE SERVICE**

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service EI, le 18 juin 2024

Echange d'informations

Es wurde uns mitgeteilt, dass die nächsten Sitzungen beim „Chef de Service am 3. September und am 10. Dezember 2024 stattfinden werden.

Doléances présentées par les délégués du personnel resp. affaires portées à l'ordre du jour par le Chef du Service Exploitation Infrastructure.

Gestion du personnel

► **Le bureau du personnel EI a fait l'objet de plusieurs réclamations. Pendant des heures, voire des journées, les appels téléphoniques pour rejoindre un agent du bureau du personnel n'aboutissent pas. Apparemment, quelques agents du bureau du personnel ne répondent pas d'office aux appels téléphoniques. Pour les joindre, un message par le logiciel IVU doit être fait.**

Des changements au plan de travail déjà publié sont faits sans demander l'agent concerné préalablement. On ne peut même pas répondre aux sms par conséquent, un coup de téléphone serait plus avantageux pour garantir le bon flux des informations entre les deux parties. Ainsi, parfois, les agents en question n'étaient pas sur place pour assurer la relève.

Es konnte nicht abgestritten werden, dass es Probleme zwischen dem Personalbüro und der Belegschaft gibt. Diese Animosität beruht jedoch auf Gegenseitigkeit. Einerseits wurde dem Personal im Büro ans Herz gelegt, öfters auf das Telefon zurückzugreifen, um im Vorfeld Dienstplanänderungen abzuklären oder den Fahrdienstleitern wichtige Informationen mitzuteilen. So vermeidet man, dass eine SMS ihr Ziel nicht erreicht. Des Weiteren sollen die eingehende Anrufe auch entgegen genommen werden.

Andererseits sollen die Fahrdienstleiter ans Telefon gehen sollen, wenn ein Anruf vom Büro kommt.

► **Des accords de congé sont communiqués trop tard. Ceci a pour conséquence que le congé accordé seulement juste avant la prise de service prévue ne sert plus à rien.**

Bisher wurde im Dienstplan eine gewisse Reserve mit eingeplant, um bei Ausfällen reagieren zu können. Laut Aussagen des Personalbüros könnte man ab dem 1. Oktober 2024 darauf verzichten und einem Maximum an Mitarbeiter:innen schneller Urlaub genehmigen zu können. Dies bedeutet jedoch auch, dass die Fahrdienstleiter flexibler sein müssen, um im Fall eines Falles an einem freien Tag

einzuspringen.

► **Le 09. 05. 2024 était un jour férié double. Les délégués du personnel demandent si les dispositions de la note 58/02/24 RS ont déjà été transposées dans IVU?**

Als die angefallenen RS im IVU eingetragen werden sollten, ploppte eine Fehlermeldung im System auf. Dieser Fehler konnte nicht umgehend behoben werden. Das Problem wurde gemeldet und soll in Kürze behoben werden.

Gare de Luxembourg

Les délégués du personnel ont relevé les points suivants:

► **l'état de propreté de la gare est fortement dégradé dû aux excréments de pigeons**

Die Aufsichtsbemten sind aufgefordert, ihre Beobachtungen ins „RPRS“ einzuschreiben, damit die Problemstellen gezielt beseitigt werden können;

► **les ascenseurs restent trop souvent bloqués**

Wenn dies der Fall war, wurde es immer dem Service MI mitgeteilt. Dächer, Isolation und Fugen wurden ebenfalls schon repariert und neu abgedichtet. Das Problem wird dem neuen GI-Direktor unterbreitet werden;

► **les agents de sûreté prennent des décisions autonomes, comme faire appel à une ambulance ou à la Police, sans demander/informer préalablement un agent CFL**

Einige Entscheidungen können und sollen die Sicherheitsbeamten selbst treffen. Anschliessend müssen sie jedoch den Aufsichtsbeamten über alle Geschehnisse in Kenntnis setzen. In dem Fall muss ein Bericht ins „RPRS“ eingetragen werden.

Gare de Mersch

Les chefs de surveillance se plaignent que:

► **le conteneur mis à leur disposition est beaucoup trop petit. Il est fréquenté par jusqu'à trois personnes. Il n'y a pas d'eau potable/lavabo pour pouvoir se laver les mains ou les fruits**

► **une toilette se trouve qu'à 500 m. Cette installation sanitaire appartient au service AV et n'est plus accessible aux agents EI. Une autre toilette se trouve à 5 minutes à pied et ne dispose pas de poubelle**

Für die Dauer der Baustelle wurde beim Parkplatz eine sogenannte „base de vie“ errichtet, wo die CFL-Bemten alles vorfinden, was sie benötigen. Der Container am zweiten Bahnsteig war nur dazu gedacht,

den Aufsichtsbeamten einen Unterstand zu bieten, damit diese nicht ständig zwischen dem ersten und zweiten Bahnsteig hin und her laufen müssen.

PDT - Dudelage - PDC - Dudelage:

Les délégués du personnel ont relevé les points suivants:

- ▶ **les PDT et Dudelage ne disposent pas de climatisation**

Den Personalvertretern wurde erklärt, dass eine Klimaanlage lediglich dazu diene die Technik zu kühlen und nicht um das Wohlbefinden der Angestellten zu steigern. Was das PDT betrifft, so wurde bereits der Auftrag an CFLcargo erteilt, die sich um eine Lösung des Problems bemüht.

In Düdelingen ist keine feste Klimaanlage geplant, weil dieser Posten im Jahr 2028 im neuen Stellwerk Bettembourg integriert wird. Das Aufstellen einer mobilen Klimaanlage wurde jedoch in Erwägung gezogen. Bei Neubauten wird allerdings einem angenehmen Arbeitsklima von Anfang an Rechnung getragen.

- ▶ **au PDC et Belval, les agents réclament de nouvelles chaises BMA**

Die Stühle im PDC wurden am 30. Mai repariert. Ersatzräder sind in Bettembourg auf Lager. Neue Stühle für Belval sind bereits bestellt.

- ▶ **de plus, un des agents demande à être de nouveau qualifié pour les postes à Belval et à Esch,**

Das Personalbüro wird diese Sachlage klären.

Esch - Bettembourg

Les agents d'Esch et de Bettembourg aimeraient être informés sur leur avenir professionnel.

- ▶ **Quand est ce que le poste d'Esch sera intégré au nouveau PDC ?**

Der Service II teilte mit, dass im Laufe des Jahres 2026 Esch ins Stellwerk Bettembourg integriert wird. 2028 soll dann der gesamte Umzug abgeschlossen sein.

- ▶ **Quels postes resteront, quels postes seront supprimés?**

Bisher sind 4 traffic controlfer, 2 safety controlfer, 1 ambulant und 1 Reserve-Posten geplant.

- ▶ **Comment les agents vont-ils être répartis ?**

Es sei verfrüht, um genaue Aussagen zu machen.

Differdange

Les délégués du personnel ont relevé les points suivants:

- ▶ **au poste de Differdange - réseau tertiaire, il n'y a ni détecteurs de fumée, ni d'issue de secours**

Seitens dem Service GI war zu erfahren, dass die Arbeiten für das neue Gebäude, das sich gleich neben dem bisherigen befinden wird, Ende 2024 beginnen sollen. Im ersten Quartal 2025 ist der Umzug geplant.

- ▶ **la propreté laisse fortement à désirer, surtout en été des mouches envahissent le poste de contrôle**

Der Arbeitsraum wurde bereits Ende März durch die

Firma O-NET einer gründlichen Reinigung unterzogen.

- ▶ **les agents en place demandent de nouveaux micros portables, étant donné que les appareils actuels n'indiquent plus la fréquence sélectionnée**

Bisher sei dieses Problem nicht bekannt gewesen. Neue Mikrofone werden zugeteilt.

Rodange

- ▶ **Les délégués du personnel aimeraient être informés sur l'effectif du personnel prévu en gare de Rodange. Actuellement, il y a un chef de surveillance et deux agents de sûreté. À l'avenir, il est envisagé d'occuper deux chefs de surveillance et un agent sûreté. Serait-il possible de maintenir les 2 agents sûreté auprès des deux chefs de surveillance?**

Geplant sind 1 Aufsichtsbeamter im „service tiercé“, einer im „service binaire“ und 1 Sicherheitsbeamter. Man wird prüfen, ob man noch einen zweiten Sicherheitsbeamten hinzuziehen kann.

- ▶ **Les chefs de surveillance réclament une guérite au quai 2 pour pouvoir se mettre un peu à l'abri, surtout en période hivernale.**

Der Service PI bekommt den Auftrag hier einen Unterstand zu bauen.

- ▶ **Les chefs de surveillance de Pétange, Rodange et Belval se plaignent de la qualité des uniformes. En hiver, ils ont froid et en été ils ont trop chaud dans leur uniforme. Ils demandent pourquoi ils n'ont droit qu'à une seule fourniture de vêtements thermo au lieu des trois dont ils pouvaient disposer auparavant.**

Der Service Achat kümmert sich um die Uniformen. Falls Beanstandungen zu machen sind, sollen diese ins „RPRS“ notiert werden. Der Service EI wird diese dann weiterleiten.

Beim neuen Zulieferer kam es zu Lieferengpässen. Jedem Aufsichtsbeamten müssten 2 Sätze Thermounterwäsche zugeteilt werden. Nach und nach wird dies auch geschehen. Als erstes galt es sicherzustellen, dass jeder wenigstens über ein Set verfügt. Es werden neuerdings auch sogenannte Polohemden zugeteilt.

Belval

- ▶ **Les agents des postes Belval déplorent l'absence de pistes sur le réseau primaire reprises comme telles dans la consigne de gare. De même ils déplorent que les traversées de service représentent un danger de chutes et de blessures. Les niveaux et écarts sont mal dimensionnés. En plus, ils se plaignent que l'éclairage pour croiser les voies est en panne depuis quelques mois. Ces observations valent également pour les installations du réseau tertiaire.**

Der Service MI wurde damit beauftragt sich um die Kabelschächte, Pisten, Zugänge und Gleisüberque-

rungen zu kümmern. Was die Leuchtmasten betrifft, so wurde seitens von LUXCONTROL untersagt die Masten hinaufzuklettern. Bis jetzt kann man hier nichts tun. Bei einem Mast werden die bisherigen Lampen durch LED-Leuchten ersetzt.

► Les agents du PDBelval aimeraient savoir quand les horloges digitales seront installées.

Die Uhren sind bestellt und werden nach ihrer Lieferung montiert.

► Les agents demandent s'il serait possible de créer un poste d'agent ambulant pour les postes de Belval et Differdange réseau tertiaire. De même, des agents du PDT ont demandé s'il est possible de créer un poste ambulant pour les séances de nuit, puisqu'il y a parfois même plus de trafic pendant les nuits que durant les journées.

Lors de la réunion des délégués des services EI en date du 27 mars 2023, la situation du parking pour les agents assurant leur service au Pd BU avait déjà été discutée avec le chef de service, et qu'une solution rapide à la satisfaction de tous les agents impliqués serait trouvée (voir PV GI 27.03.2023).

Les délégués doivent constater que jusqu'à aujourd'hui, aucune solution définitive n'a été proposée ni réalisée.

Il semble que Arcelor Mittal tolérerait toujours les agents en possession d'un badge d'accès.

Le terrain (privé) avoisinant la société Rotyre, est depuis le 23.05.2024 officiellement défendu au stationnement.

Concernant le terrain à proximité de l'ancienne douane, évoqué lors de la réunion du 23.05.2024, il n'y a pas eu de nouvelles réactions.

Les délégués demandent qu'un arrangement avec Arcelor Mittal soit à nouveau concrétisé.

Seitens von ARCELOR MITTAL besteht kein Problem, dass die CFL-Bediensteten auf ihrem Gelände parken. Falls möglich soll eine Gleisüberquerung auf dem CFL-Gelände errichtet werden, um sicher vom Parkplatz zur Arbeitsstelle zu gelangen.

BMS National

► Les délégués demandent la mise en place d'une instruction de service pour la BMS dans les meilleurs délais afin de donner aux agents le cadre et les procédures nécessaires pour pouvoir répondre uniformément aux exigences de leurs tâches quotidiennes.

Cette instruction doit notamment comprendre:

- les fiches de poste,
- les qualifications nécessaires,
- le carnet de formation et description de celle-ci,
- un relevé des installations à surveiller,
- la méthodologie de travail et les procédures.

Den Personalvertretern wurde mitgeteilt, dass aktuell keine konkreten Aussagen zur BMS gemacht werden, bis das laufende interne Audit abgeschlossen ist. Erste Erkenntnisse aus dem Audit werden für September erwartet.

Es gibt diverse Dokumente, die die Arbeiten der BMS

regeln.

Poste Ambulant

► Des agents du PDT ont demandé s'il est possible de créer un poste ambulant pour les séances de nuit, puisqu'il y a parfois même plus de trafic pendant les nuits que durant les journées.

Les agents demandent s'il serait possible de créer un poste d'agent ambulant pour les postes de Belval et Differdange réseau tertiaire.

Suite aux annonces formulées par notre honorable Directeur Général, M. Wengler, lors de la conférence de presse du 5 mars 2024, citant des études selon lesquelles un travail concentré de plus de deux heures devant un écran est impossible, les délégués du personnel demandent l'instauration d'un « Pause-mann/fra » pour tous les postes d'exploitation fonctionnant en service tiercé, indépendamment de leur statut d'envergure.

Die aktuelle Regelung für den Einsatz eines sogenannten „ambulant“ beruht auf einem Abkommen zwischen Sozialpartnern aus dem Jahr 2016.

Allen Mitarbeitern im Drei-Schichtbetrieb einen „Ambulant“ zur Seite zu Stellen, sei unmöglich da es schlicht und einfach an genügendem Personal fehlt. Es muss erst im Vorfeld geklärt werden, wo der Arbeitsaufwand einen „Ambulant“ rechtfertigt. Es gibt bereits jetzt Arbeitsposten, die mit 2 Mitarbeitern besetzt werden, da man diese nicht nur mit einem Fahrdienstleiter allein besetzen will. Hier können sich die Safety/Trafic Controller gegenseitig eine Pause ermöglichen indem sie dies laut „consigne locale“ ins „RPRS“ eintragen.

Mitte Juli sollen weitere Details bekannt werden, wie es um die künftige Besetzung verschiedenener Posten wie PDL, PDKb, PDW, BLZ bestellt ist. In der nächsten Sitzung beim Dienstchef EI wird hierüber nochmals diskutiert werden.

Divers

► Les délégués du personnel demandent la mise en place de distributeurs automatiques pour boissons et nourritures aux différents postes de travail du service EI (ou à proximité immédiate de ceux-ci).

Das Aufstellen solcher Automaten sei nicht für jede Arbeitsstelle nötig. Hier soll eine Liste erstellt werden, wo dies Sinn macht. Trinkwasser sollte jedoch vorhanden und geniessbar sein. Hierfür könnten Wasserspender oder Filtersysteme hilfreich sein.

► Les délégués du personnel aimeraient être informés sur la situation actuelle de l'effectif, de l'évolution 2023/2024 et des moyens mis en oeuvre pour arriver au comblement de l'effectif dans les meilleurs délais.

Qu'en est-il des décrochages des agents S/O: pourcentages et moyens mis en place pour limiter ceux-ci à un strict minimum?

Aktuell werden mehr Leute angesprochen und rekrui-

tiert. Es seien 2 Klassen pro Jahr geplant.

Was die Quote für das S0 Examen angeht, so habe man keinen grossen Einfluss darauf. Jedoch wäre es umso wichtiger, dass die Leute ihr S1 Examen bestehen würden und sie der CFL nicht wieder verloren gingen. Dies sei die letzten 2 Jahre auch gelungen. Was die Angestellten betrifft, die sich der psychologischen Untersuchung etwas später im Verlauf der Ausbildung gestellt haben hätten 7 von 8 Kandidat:innen bestanden. Dies sei eine positive Entwicklung.

Im Jahr 2021 haben 13/28 Mitarbeiter:innn, die eingestellt wurden ihr S1 Examen bestanden. Im Jahr 2022 12/22 und im Jahr 2023 seien noch 27 Kandidat:innen in Ausbildung.

Pour le SYPROLUX

Luc Plier
Sepp Di Chio

EXPO-TRAINS LUXEMBOURG

41. Exposition Internationale de modélisme ferroviaire avec bourse intégrée

9 & 10 novembre 2024
au Centre Prince Henri
WALFERDANGE (L)

Samedi de 10:00 - 18:00 & Dimanche de 10:00 - 17:00




Entrée: 9€, libre pour les enfants âgés de moins de 12 ans
Centre Prince Henri / 3, route de Diekirch, L-7220, Walferdange, Luxembourg

organisé par: **AMFL**
Modélisme WALFER

ULC fordert inklusive Fahrgastinformation für Bus und Bahn



An Bushaltestellen und Bahnsteigen gibt es immer weniger klassische Fahrpläne. Dort, wo in der Vergangenheit ein solcher hing, findet man immer öfter digitale Anzeigen oder einen simplen QR-Code. Wer letzteren mit dem Smartphone scannt, erhält zwar umfangreiche Informationen samt Abfahrten in Echtzeit, wer jedoch kein Smartphone besitzt oder ein solches nicht bedienen kann, guckt dagegen in die Röhre. Das ist in den Augen der Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) nicht akzeptabel. Der Konsumentenschutz fordert daher in Sachen Fahrgastinformation eine Lösung, die niemanden benachteiligt.

„Die Digitalisierung von Fahrplänen bietet für viele Nutzer sicher einige interessante Vorteile, etwa in Bezug auf die Aktualität und den Umfang an Informationen. Allerdings ist es aus unserer Sicht wichtig, die Nachteile nicht zu ignorieren. Die ULC fordert daher einen inklusiven Ansatz für alle Fahrgäste. Eine sinnvolle Kombination von digitalen und klassischen Fahrplänen könnte dazu beitragen, die Vorteile beider Welten zu vereinen, ohne viele Menschen im Regen stehen zu lassen“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Digitale Lösungen wie die QR-basierte Fahrgastinformation schließen Menschen aus, die nicht über die nötige Technik verfügen oder mit ihr nicht umgehen können. Dies gilt nicht nur für viele Senioren, sondern auch für sozial schwache Menschen, die sich ein Smartphone oder mobile Daten nicht leisten können.

Doch auch bei Fahrgästen, die ein Smartphone besitzen, kann es zu Problemen kommen. Denn bei technischen Störungen oder leerem Akku steht die gewünschte Information auch hier nicht zur Verfügung. Für manche Nutzer können die Vielzahl an Funktionen und Informationen zudem verwirrend oder überfordernd sein. Ein gedruckter Fahrplan ist dagegen einfach und übersichtlich gestaltet und im Prinzip für jeden leicht verständlich.

„Digitale Anzeigetafeln, die über die demnächst abfahrenden Busse und Züge informieren, sind zwar eine nette Spielerei, für viele Nutzer jedoch nicht ausreichend. Verbesserungspotenzial gibt es definitiv auch bei Streckenänderungen oder Ersatzbussen. Diesbezüglich sind selbst die auf den offiziellen Mobilitätsplattformen verfügbaren Informationen oft lücken- oder fehlerhaft. Ein klassischer Aushang an der Bushaltestelle oder am Bahnsteig wäre hier meist deutlich hilfreicher“, so Nico Hoffmann.

Mitgeteilt von der ULC am 11. September 2024

BU



QUESTIONS CHEF DE SERVICE

Questions à l'ordre du jour de la réunion auprès du Chef de Service BU, le 24 septembre 2024

Propreté au poste isolé d'Echternach

Les fenêtres et les portes vitrées de la partie CFL du bâtiment abritant le poste isolé d'Echternach sont presque opaques à cause de la saleté extérieure. La partie du bâtiment occupée par les « Ponts et Chaussées » est toujours propre. À qui peut-on confier le nettoyage extérieur de la partie CFL du bâtiment?

Poste commande à Echternach

Les délégués du personnel demandent d'adapter les horaires de travail et de présence des agents opérationnels au poste isolé d'Echternach à ceux des agents opérationnels titulaires au poste central de Luxembourg afin de garantir une présence 24/24 sur les lieux.

Programmation d'un Examen de promotion

Quand le Service BU prévoit-il de programmer un examen de promotion pour les agents dans la filière de « conducteur/conductrice d'autobus dirigeant », remplissant les conditions d'admission à un tel examen?

Selon les dires du Chef de Service BU le 21 septembre 2023, un examen de promotion aurait dû avoir lieu en avril 2024. Le fait de ne pas pouvoir se présenter à cet examen, engendre une grande insatisfaction auprès des agents en rang utile. Ceci affecte le bien-être, ainsi que la motivation des agents en question, d'autant plus qu'ils restent ainsi bloqués au grade I/4a jusqu'à 50 ans sans examen de promotion.

Eclairage nocturne dans les autobus

Les autobus N°100 et 101 de la marque IVECO sont équipés d'un éclairage nocturne dans l'habitacle des voyageurs. Serait-il possible d'installer rétroactivement un tel éclairage dans tous les autobus des séries 130 et 200. Un tel éclairage diminue le risque d'un éventuel éblouissement du conducteur par rapport à un éclairage normal, accentuant ainsi la sécurité dans le trafic.

Formation quant au fonctionnement de la station de service et de la station de lavage

En raison des problèmes techniques fréquents avec la station de carburant et celle du lavage au poste central de Luxembourg, les délégués du personnel demandent de dispenser une formation quant au fonctionnement de ces deux installations aux agents opérationnels (AO) du poste de commande et ceux du CEB, afin qu'ils soient en mesure de résoudre ces problèmes, surtout pendant les weekends?

Réduction des gants jetables

Vu la loi du 9 juin 2022 quant à la réduction du plastique à usage unique, les délégués du personnel demandent d'équiper les conducteurs/conductrices avec des gants de travail réutilisables. Cela réduirait la consommation massive de gants jetables à la station de service du poste central de Luxembourg?

Rétablissement du marquage

À l'arrêt Bollendorf « Pont » en direction d'Echternach, la

signalisation et le marquage ont été complètement enlevés lors des récents travaux, rendant l'arrêt non reconnaissable. Il nous semble pourtant très opportun de demander aux instances compétentes de rétablir la signalisation de l'arrêt. En ce moment, l'arrêt n'existe pas en tant que tel et n'est pas à desservir.

Publication des plans de service à long terme

Problème de fichiers intranet

L'accès à l'Intranet CFL avec la tablette tactile est souvent difficile. Les fichiers ne sont pas accessibles, le système affichant le message : « Page not found ». Que peut-on faire pour résoudre ce problème, car il est explicitement recommandé par le responsable de la division « Affaires et Relations sociales RH » de consulter l'Intranet CFL en cas de besoin de documents de quelque nature et à des fins personnelles.

Divers et demandes de précisions:

Société GULF

Selon les dires de Monsieur le Chef du Service BU lors de la réunion du 4 mars 2024 les négociations étaient sur la bonne voie. Où en est-on dans ce dossier ?

Réfectoire Ettelbruck

Monsieur le Chef du Service BU s'était engagé à se renseigner auprès de CFL-IMMO quant à une éventuelle disponibilité d'une salle dans le bâtiment de notre ancien réfectoire/poste isolé à Ettelbruck. Où en est-on dans ce dossier ?

Connexion internet faible

Au poste isolé d'Echternach, la connexion WiFi est toujours insatisfaisante et très faible, surtout dans le hall de remisage d'autobus. Sachant que des boîtiers Wifi supplémentaires ont été installés, il semble qu'il s'agisse plutôt d'un problème concernant la vitesse de transmission de données. Est-il possible de résoudre le problème, car celui-ci affecte surtout la transmission des documents importants (Cartes de rapport, Bons de travail, etc.)

Rappel relatif à la séparation des lignes 190 et 191

Ces dernières semaines et mois, nous sommes de nouveau confrontés à un nombre croissant de plaintes de la part du personnel roulant concernant des tours de service combinant les lignes 190 et 191, sachant que le temps entre l'arrivée et le retour prévus n'a qu'un caractère théorique et que l'on expose le personnel roulant à un stress inutile. Depuis septembre 2023, l'application du principe de l'aller-retour sur ces lignes a fait ses preuves. Les délégués du personnel du Syprolux demandent l'application stricte de ce principe.

Pour le SYPROLUX

Christian Weyer
Marc Becker



Questions à l'ordre du jour de la prochaine réunion auprès du Chef de Service EI, le 03 septembre 2024

Communication entre CSS et Postes directeurs

Encore une fois un rectificatif de la consigne bleue locale a été mis en vigueur contre échange de numéro au PDL: des « Schaltgruppen » ont changé. Certains de ces éléments regroupés et consignés par « SGE... » ont été divisés en plusieurs parties.

Ceci est une action qui nécessite beaucoup de rigueur. Or, sur les deux dernières pages de la consigne locale sont repris 22 éléments qui devraient être protégés d'office par un simple « EC 12 » sans ordre du RSS, respectivement qui sont protégés doublement par un EC et SGE. Après SGL les éléments risquent ne plus être protégés.

Les délégués du personnel revendiquent que chaque consignation C doit toujours être ordonnée contre échange de numéro, car la vie des agents sur le terrain dépend de la bonne exécution de cette consignation. Il est absolument intolérable que les éléments hors tension soient regroupés sur une « liste des éléments caténaires hors service » sur les 2 dernières pages de la consigne bleue locale et que les chc ne sont pas informés par le RSS. (RGI §62 14b)

Badge

Il a été rapporté aux délégués du personnel que l'obligation de pointer son arrivée et son départ au poste directeur par badge sera introduite prochainement. Les délégués du personnel désirent connaître les raisons de cette mesure? Est-ce que ces pointages seront utilisés pour comptabiliser les heures de travail à la minute? Comment sera géré la relève?

Les délégués du personnel demandent suivant quel règlement ou procédure cette mesure sera appliqué et à partir de quel moment? Pour quelles catégories de personnel et pour quels sites cette mesure deviendra obligatoire? A la connaissance des délégués du personnel, seul le personnel travaillant sous régime de l'horaire mobile doit pointer à ce jour.

Galoptouren

Les délégués du personnel sont stupéfaits que les « Galoptouren » vont être supprimées.

Les délégués du personnel demandent à être informés sur:

- les raisons de cette mesure,
- les délais de mise en application de cette mesure,
- les plans pour renforcer l'effectif que cette mesure va impliquer.

Les délégués du personnel demandent à être consultés pour l'élaboration des nouveaux tableaux de roulement dès le début et que le personnel concerné soit informé en temps utile vu que cette mesure aura des répercussions aussi pour la vie privée des agents.

Merktext ESTW au PDL:

Au PDL les « Merktext », en cas d'une voie hors service p.ex., disparaissent après quelques journées. Plusieurs ASS et de

multiples phases restent en vigueur pendant des semaines et des mois, il est donc presque impossible de garantir que les « Merktext » soignent toujours au bon endroit.

Les délégués du personnel demandent quand THALES va résoudre ce problème de sécurité?

Articles hygiéniques:

Les délégués du personnel demandent de vérifier la possibilité de mise à disposition d'articles hygiéniques pour les agents concernés pour pouvoir faire face à des imprévus liés au cycle menstruel.

Fauchage tardif

Le fauchage tardif conduit souvent à une obstruction des pistes et chemins. Les agents devant y circuler doivent donc engager la zone dangereuse des voies pour pouvoir accéder aux installations. En plus la vue à des passages ou points dangereux est entravée.

Les délégués du personnel demandent que la fauchage tardif soit remplacé par un fauchage régulier aux endroits d'accès aux installations régulièrement empruntés par des agents.

Procédé d'annonce pour TE (trains dédiés inclus)

Les délégués du personnel demandent le rétablissement du procédé d'annonce pour les TE (trains dédiés inclus) qui font l'objet de mesures d'exploitation spécifiques sur le réseau CFL.

Réseau tertiaire

- Les mouvements de manœuvre par liaison radiophonique sont assez fastidieux dû à la mauvaise connexion de celle-ci, et cela même après la mise à disposition d'un appareil radio portatif au poste directeur. Les délégués du personnel aimeraient savoir si la technologie GSM-R sera instaurée au RT.
- Il y a eu trois incidents, en l'occurrence des tamponnements dont l'opérateur a été mis au courant par hasard ou inadvertance par des agents CFL cargo. La remontée systématique de tous les incidents ne se fait pas pour éviter que l'incident ne fasse l'objet d'un REM et que « tout le monde » soit au courant. Les délégués du personnel demandent de rappeler à tous les acteurs les procédures en place et de veiller à la bonne exécution de celles-ci.

Pour le SYPROLUX

Luc Plier
Jeremy Manderscheid
David Bollendorff
Sepp Di Chio

Paradigmenwechsel - mehr in die Eisenbahn investieren

Die rasante Ausbreitung der Eisenbahn in Europa während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kann ohne Zweifel als die erste Revolution der Mobilität bezeichnet werden. Die Eisenbahn verringerte die Distanzen und ermöglichte den Menschen in den ländlichen Regionen den Zugang zu den Städten. Leider erstarb die Euphorie für die Eisenbahn mit dem Aufkommen der uneingeschränkten Mobilität des einzelnen Bürgers durch das Automobil. Die Eisenbahn - das Rückgrat der vernetzten Verkehrspolitik verlor die Schlacht gegen das Automobil und später gegen den Lastkraftwagen.

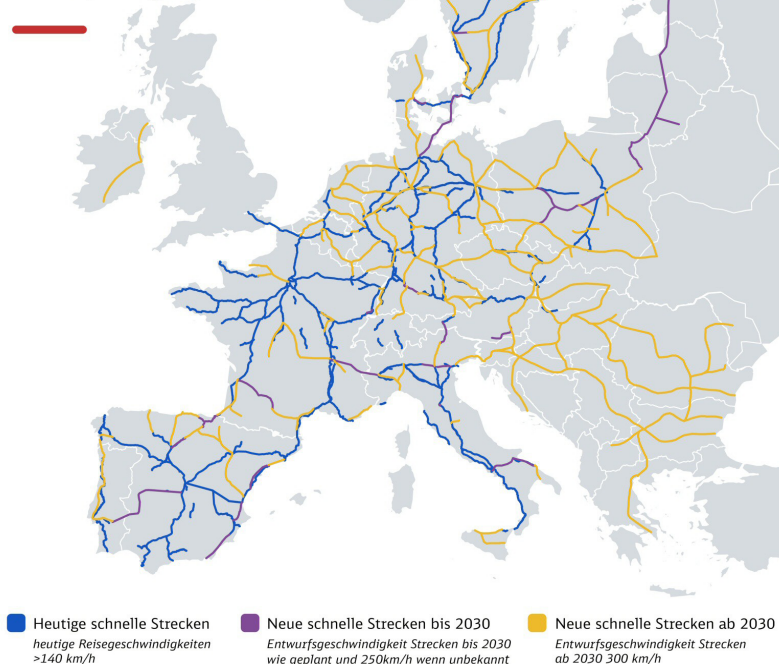
Ein Umbesinnen hin zu mehr Eisenbahn - ein must unserer Zeit

Die verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steht im Mittelpunkt der Europäischen Union um, ihre ehrgeizigen Klima- und Energiesparziele zu erreichen. Das Herzstück dieser weitsichtigen Politik stellt der verstärkte Eisenbahnverkehr dar, ermöglicht er doch die Verringerung des Energieverbrauchs und die umweltschädlichen Treibhausgase. Ein Kernstück besteht in der Vernetzung der bisher vorhandenen Hochgeschwindigkeitsbahnlinien zwischen den europäischen Metropolen und der Forderung zum Bau neuer Hochgeschwindigkeitslinien, um allen EU-Bürger/innen dieselben Chancen einzuräumen. Ein Blick auf die EU-Statistik (2020) liefert die folgenden Daten im Verkehrsbereich: Dem Personenverkehr mittels der Eisenbahn werden 5,1 Prozent zugeschrieben, 0,4 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und 1,9 Prozent des verkehrsbedingten Energieverbrauchs.

Für die Erreichung der angepeilten EU-Klimaziele ist die konsequente Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene die wichtigste Voraussetzung. Damit diese ihre Rolle übernehmen kann, müssen umgehend die nötigen Investitionsentscheidungen vorgenommen und den Bürgern/innen die komfortable, schnelle und klimafreundliche Mobilität angeboten werden. Die EU möchte der erste klimaneutrale Kontinent bis zum Jahr 2050 werden und zielt deshalb auf die Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene bis zum Jahr 2050.

Hinsichtlich des Güterverkehrs per Schiene liegt noch viel Nachholbedarf in der EU vor, denn die Verlagerung von der Straße auf die Bahn kommt nur schleppend voran. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr lag, laut den Informationen der EU-Kommission, bei 17 Prozent im Jahr 2021 gegenüber 19 Prozent im Jahr 2011. Der Güterverkehr auf der Straße erhöhte sich derweil von 74 Prozent im Jahr 2011 auf 77 Prozent im Jahr 2021. Es sei jedoch vermerkt, dass der Güterverkehr per Schiene eine unterschiedlich große Bedeutung in den EU-Staaten genießt. Die höchsten Anteile weisen Litauen mit 63 Prozent, Lettland mit 53 Prozent und Estland mit 40 Prozent auf - der EU-Durchschnitt betrug hingegen nur 17 Prozent.

Europäisches Metropolen Netz
Schnelle Strecken, um Europas Metropolregionen zu verbinden



Der wachsende Güterverkehr auf der Straße stellt hohe Risiken und Nebenwirkungen dar, die unzähligen Staus, Engpässe und Unfälle verursachen laut der EU-Kommission jährlich Kosten von mehreren zig Milliarden €. Nur durch den Aufbau eines leistungsfähigen grenzüberschreitenden Verkehrsnetz für die Güterverkehrsströme kann der Verkehrskollaps verhindert werden - die Zulassung der Megaliner kann nicht die Alternative sein.

Diese Fakten führen zur Feststellung, dass die Verkehrspolitik in der Europäischen Union an einer zukunftsweisenden Weiche angekommen ist und die neue EU-Kommission dem rasant wachsenden Personen- und Güterverkehr per Schiene eine höchste Priorität einräumen muss.

Eine Möglichkeit besteht in der Internalisierung der externen Kosten - fließen alle vom Verkehrsträger verursachten Kosten (Lärm, Gesundheit, Stauschäden, Umweltbelastung sowie Unfallkosten) in die Berechnungen ein, dann wird die zukünftige EU-Verkehrspolitik nachhaltiger. Wis send, dass derzeit die externen Kosten nicht integral dem Verursacher - dem PKW resp. dem LKW zugeordnet - sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt werden - muss den Umdenkprozess einläuten.

Die durchschnittlichen verursachten externen Kosten für den Schienen- und den Binnenschiffsverkehr je Tonnenkilometer (tkm) sind laut der EU-Kommission fast dreimal niedriger (bei 0,013 Euro pro tkm bzw. 0,019 Euro/tkm), verglichen mit den durchschnittlichen externen Kosten für schwere Nutzfahrzeuge (LKW) in Höhe von 0,042 Euro pro tkm.^{1°} Braucht es noch eines weiteren Beweises?

Die Neuausrichtung der Verkehrsströme durch die Anwendung des Verursacherprinzips wird die aktuelle erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Ver-

kehrsträgern verringern. Durch die gesteigerte Verlagerung des Personen- und vor allem des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird die EU die wachsenden Verkehrsströme in ökonomischer und ökologischer Hinsicht bewältigen.

Die Mobilitätswende, wie sie in den kommenden Jahren von der Europäischen Kommission durch den vereinbarten „Green Deal“, umgesetzt wird, steht für das Erreichen der ehrgeizigen EU-Klimaschutzziele. Es müsste doch einleuchten, dass jede Tonne, die auf der Schiene und nicht auf der Straße transportiert wird, die schädlichen Treibhausgasemissionen verringert und das Wohlbefinden steigert. Dies verdanken wir der Tatsache, dass die europäischen Eisenbahnen verstärkt auf die elektrische Energie setzen resp. auf den grünen Wasserstoff.

Schlussfolgerung

Es steht außer Frage - die Verkehrswende d.h. die Abkehr von den fossilen Brennstoffen und die damit einhergehende Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muss kommen. Die Politik, die konkrete Ziele bezüglich Effektivität, Sozial- und Umweltverträglichkeit als wesentliche Elemente ihrer „nachhaltigen Entwicklung“ im Verkehr erreichen will, muss die zukunftsfähige Eisenbahn weiter auf die Überholspur setzen.

Wenn dem schienengebundenen Verkehr der erste Platz eingeräumt wird, dann wird die Eisenbahn ihre Rolle als das Rückgrat hinsichtlich des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie im Güterverkehr übernehmen. Der geforderte Paradigmenwechsel kommt in die Gänge und führt ohne Zweifel zur spürbaren Entlastung der Umwelt und zur erhöhten Lebensqualität für den Menschen.

Ein weiterer wichtiger Punkt dieser Mobilitätswende stellen die Planungen der EU-Kommission dar - bis zum Jahr 2030 sollen doppelt so viele Hochgeschwindigkeitszüge wie bisher auf den europäischen Schienen verkehren und bis zum Jahr 2050 dreimal mehr. Auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz soll 300 km/h die Standardgeschwindigkeit werden und das aktuell über 11.500 km umfassende Hochgeschwindigkeitsnetz soll auf 32.000 km bis zum Jahr 2050 erhöht werden - ein gigantischer Kraftakt, aber er wird sich lohnen.

Die in Luxemburg derzeit durchgeführten kostenintensiven Infrastrukturarbeiten im Eisenbahnverkehr zeugen von einem hohen Grad an politischer Verantwortung hinsichtlich des Mobilitätswandels - sie beruhen auf den Zielen des „Green Deals“ und der Strategie für eine intelligente und nachhaltige Mobilität.

Marcel Oberweis

Quellenhinweis:

1. www.dnr.de/aktuelles-termine/aktuelles/gueterverkehr-reduktion-externer-effekte-und-nationale-strategien
2. www.schiene.de/news-4650/EU-Hochgeschwindigkeitsnetz-braucht-weit-mehr-Investitionen.html



6. Ausstellung der Spielzeug- und Modelleisenbahn

7 + 8 Hall Polyvalent
1A, rue Denis Netgen
DEZEMBER 2024 10:00 - 18:00 Uhr

✉ jmorbe@pt.lu

f [tinplate@tinplateblechzug](https://www.facebook.com/tinplate@tinplateblechzug)



32. Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse Bourse d'échange de trains miniatures

seit / depuis 1993

27
OCTOBRE
OCTOBRE
2024

10.00 - 16.00 hrs/Uhr
organisé par
organisiert vom



s.a.r.l. LUXEMBOURG



Steinsel

au Centre de Loisirs Norbert Melcher – rue de l'Alzette

G.-D. Luxembourg

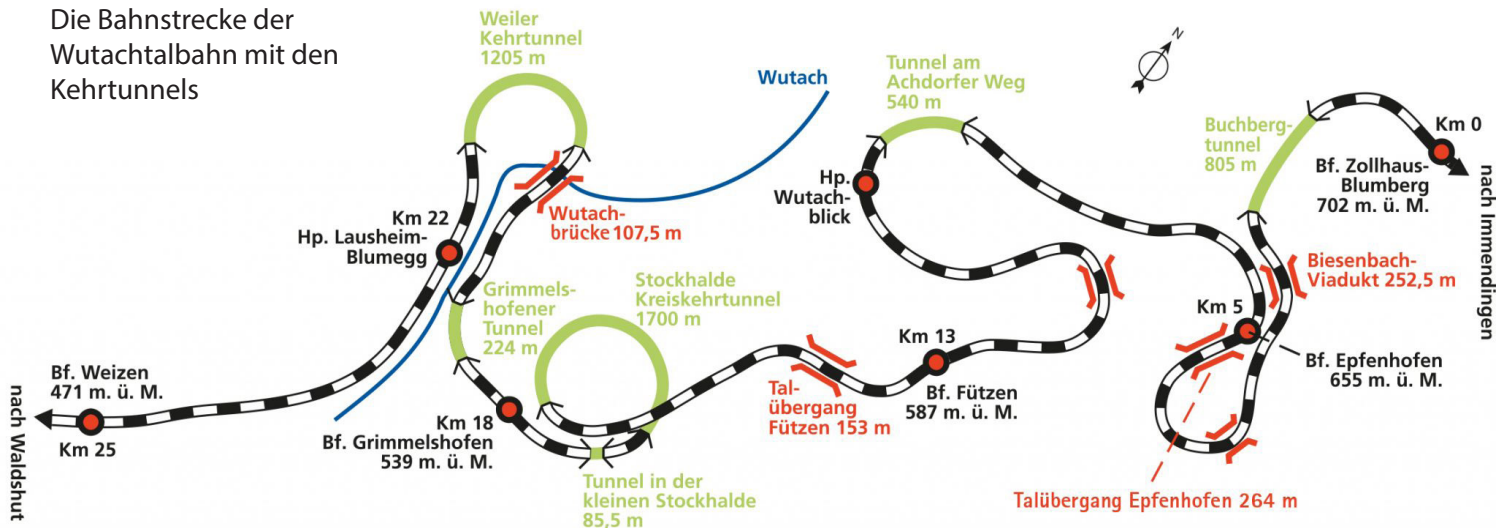
Entrée – Eintritt : 5 €
enfants jusqu'à 16 ans entrée libre / Kinder bis 16 Jahre Eintritt frei



Module-Club Luxembourg a.s.b.l.
Tel: (+00352) 661 68 24 04 E-mail: bourse@module-club.lu
www.module-club.lu

Die Wutachtalbahn - ein historisches Technikkleinod im Südschwarzwald

Die Bahnstrecke der Wutachtalbahn mit den Kehrtunnels



Auf der eingleisigen normalspurigen Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Blumberg-Zollhaus (702 m) und Weizen (471 m) wird der Reisende mit der Sauschwänzlebahn durch das reizvolle Wutachtal im Südschwarzwald geführt. Die beliebte Museumsbahn - die Wutachtalbahn - durchfährt auf der 25,88 km langen Bahnstrecke eine faszinierende Mittelgebirgslandschaft. Sie weist fünf imposante Viadukte und Brücken sowie sechs Tunnel auf.

Die Streckenführung verdankt ihre Bezeichnung dem technischen Wunderwerk aus dem 19. Jhr. - dem Stockhalde Kreiskehrtunnel - der einzige dieser Art in Deutschland, dessen Spiralförmigkeit an ein geringeltes Schweineschwänzchen erinnert. Der 1.700 m lange Tunnel überwindet 15 m Höhenunterschied und ist weltweit der einzige Spiraltunnel, den eine Mittelgebirgsbahn durchfährt. Die Wutachtalbahn ist eine Teilstrecke der Bahnverbindung zwischen Hirtschingen und Lauchringen.

Die Museumsbahn zwischen dem Bf. Zollhaus-Blumberg und dem Bf. Weizen stellt das Überbleibsel der einst 61,484 km langen Bahnstrecke dar, welche Lauchringen an der Hochrheinbahn mit Hirtschingen an der Schwarzwaldbahn verband. Im Normalverkehr wird der Verkehr mit Dieseltraktion versehen, an wenigen Tagen im Jahr verkehren jedoch Züge bestückt mit historischen Dampflokomotiven.

Beim Bau der Badischen Hauptbahn von Mannheim nach Konstanz orientierten sich die Bahnkonstrukteure am Lauf des Rheins, so dass sie gezwungen waren, die Strecke in Basel und in Schaffhausen über Schweizer Gebiet zu verlegen. Gleich vielen Gegenden in Europa hofften nunmehr auch die Menschen im südlichen Schwarzwald auf den Bau einer eigenen Eisenbahnverbindung quer durch ihre Regionen.

Erste Überlegungen zum Bau einer solchen Bahnlinie durch das Wutachtal wurden bereits im Jahr 1857 geäu-

ßert. Der Durchbruch gelang durch die Annexion von Elsass-Lothringen (bedingt durch den Krieg 1870-1871) und nachdem die Militärberater den Wunsch vorbrachten, eine strategische Bahnverbindung durch das Wutachtal zu bauen. Der Gedanke stützte sich auf die Befürchtungen eines erneuten Krieges. Die Bahnlinie sollte die rasche Truppenverschiebung entlang der südlichen Reichsgrenze in Ost-West-Richtung in das Elsass erlauben. Die kriegsentscheidende Rolle der Eisenbahn im nordamerikanischen Sezessionskrieg 1861-1865 war erstaunlicherweise der Vater dieser Überlegungen.

Das erste Teilstück wurde am 16. April 1875 zwischen Oberlauchringen und Stühlingen eröffnet, am 15. Oktober 1876 wurde die Strecke bis Weizen verlängert. Der Weiterbau in Richtung Donaueschingen stockte bedingt durch die auftretenden geologischen Probleme in der instabilen Wutachsclucht. Die gesamte Bahnstrecke wurde am 20. Mai 1890 offiziell eröffnet. Der minimale Radius beträgt 280 m und die Höchstgeschwindigkeit wird mit 80 km/h angegeben.

In Bezug auf den Teilabschnitt zwischen Zollhaus-Blumberg und Weizen sei erwähnt, dass die direkte Entfernung nur 9,6 km beträgt, aber dies hätte eine Linienführung mit einer Steigung von 24 % bedingt. Da das Militär darauf bestand, auch das schwerste zur Verfügung stehende Eisenbahngeschütz auf der Bahn zu transportieren, wurde die maximale Steigung zwischen Zollhaus-Blumberg und Weizen auf 10 % vorgeschrieben. Die Folge war, dass die Bahningenieure die Strecke künstlich erheblich verlängern mussten. Dies geschah durch das Anlegen von Bögen und Kehrschleifen sowie der Kreiskehre - siehe Bahnstrecke. Dergestalt wurde die Bahnstrecke von weniger als 10 km Luftlinie auf 25,88 km Streckenlinie verlängert.

Es sei vermerkt, dass beim Bau keine großen Maschinen eingesetzt wurden und obwohl die elektrische Energie vorhanden war, wurde darauf verzichtet. Die Tunnelbau-

stellen wurden mit Öllampen beleuchtet und es waren 4.500 italienische Gastarbeiter im Einsatz. Die einzelnen Kunstbauten der Bahnstrecke sind: der Buchbergtunnel (805 m), der 24 m hohe Biesenbach Viadukt (252,2 m), die Epfenhofer Talbrücke (264 m), der 1.700 m lange Große Stockhalde Kreiskehrtunnel mit einem Durchmesser von 700 m, der Kleine Stockhalde Tunnel (85,5 m), der Grimelshofener Tunnel (224 m) und den Weiler Kehrtunnel (1.205 m) sowie die 107,5 m lange Wutachtalbrücke.

Die Epfenhofener Talbrücke ist mit der Höhe von 34 m Höhe das größte Kunstbauwerk der Wutachtalbahn. Die Stahlkonstruktion ruht auf 7 Pendelstützen. Das Biesenbach-Viadukt ist mit der Länge von 252,2 m und der Höhe von 24 m eine imposante Bogenbrücke, die aus Einfeldträgern nach dem sogenannten „Fischbauchsystem“ errichtet wurde. Mit dem Radius von 360 m zählt sie zu den viel bewunderten „Meisterwerken des damaligen Eisenbahnbaus“.

Durch die grobe Fehleinschätzung bei der Bauplanung hatte man die fulminante Entwicklung hinsichtlich der Lokomotivenkonstruktion zwischen den Jahren 1890 bis 1910 völlig verkannt. Aufgrund der topografischen Verhältnisse befuhr man die Bahnstrecke zuerst nur mit „leichten Dampflokomotiven“ mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 km/h. Diese wurde auf 50 km/h ab dem Jahr 1927 erhöht.

Aufgrund des mangelnden Interesses seitens des Militärs und der Passagiere für die Wutachtalbahn war ihr Ende bald besiegelt. War sie schon in Friedenszeiten ohne Bedeutung, so wurde sie durch den Bau der Hochrheinstrecke und der Höllentalbahn überflüssig. Die verschlungene Linienführung wurde von den Bahnbenutzern nicht angenommen, sie brachten wenig Verständnis für die Fahrt durch die vielen Schleifen und Bögen aus Zeitgründen auf.

Die Epfenhofener Talbrücke



Der verhältnismäßig hohe Fahrpreis, der ja nach gefahrenen km berechnet wurde, tat ein Übriges.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Bahn ihren definitiven Niedergang, die Benutzerzahl verringerte sich auf täglich etwa 40 Reisende. Am 22. Mai 1955 äußerte die Deutsche Bahn, man werde die Wutachtalbahn für den Verkehr schließen, die Ausdünnung des Verkehrs begann. Sobald dieses Urteil gefällt war, setzte sich Ferdinand Mollet, der damalige Präsident der EUROVAPOR (Europäische Vereinigung zu Erhaltung von Dampflokomotiven) dafür ein, den Mittelteil der Wutachtalbahn als Museumsbahn zu erhalten, leider ohne direkten Erfolg.

Doch dann ließ die NATO aus strategischen Gründen (der Kalte Krieg herrschte vor) die Strecke zwischen den Jahren 1962 bis 1965 renovieren. Nach Abschluss der Arbeiten wurde der Verkehr jedoch nicht aufgenommen!



Der Dampfmuseumszug - ein Spektakel

Das Einstellen des Personenverkehrs auf der 15 km langen Bahnstrecke zwischen dem Bf Zollhaus-Blumberg und Hintschingen leitete am 28. Mai 1967 das definitive Ende ein. Der Bahnverkehr auf der 24 km langen Bahnstrecke zwischen Lauchringen und Lausheim-Blumegg wurde am 25. September 1971 ebenfalls eingestellt. Zum 1. Januar 1976 wurde dann die endgültige Stilllegung des Mittelteils, der heutigen Museumsbahnstrecke, angeordnet und der Abriss der Strecke sollte im Jahr 1977 erfolgen. Durch das Bemühen von Ferdinand Mollet wurde ein Umdenken eingeläutet und auf dem Bahnabschnitt zwischen Zollhaus-Blumberg und Weizen verkehrt seit dem 17. April 1977 die Museumsbahn Wutachtalbahn - liebevoll auch als Sauschwänzlebahn bezeichnet.

Marcel Oberweis

Quellenhinweise:

- <https://de.wikipedia.org/wiki/Wutachtalbahn>
- <https://www.denkmalschutz.de/denkmal/wutachtalbahn.html>
- Bahnstrecke aus <https://sauschwanzlebahn.de/>

ASCFL Athlétisme Luxembourg

10km Straßenmeisterschaft

Erfolgreiche Titelverteidigung von Frédérique Gueth und Pascal Jacquemin

Die 39. Auflage der CFL-Straßenlaufmeisterschaften wurde dieses Jahr am 13. Juli traditionell in Feulen ausgetragen. Trotz bester Bedingungen fanden leider nur sehr wenige Läufer den Weg nach Feulen.

Vom Start weg war es der Titelverteidiger Pascal Jacquemin (BU), der sich vom restlichen Feld absetzte. Bis zum Ziel sollte er diese Führung nicht mehr abgeben. Er holte sich schließlich den Sieg in 37:47 Minuten und war damit genau eine Minute schneller als im Vorjahr.

Weitaus spannender war hingegen das Rennen um die nächstfolgenden Plätze. Lagen Daniel Warken (RH) und Alain Pauly (RH) am Wendepunkt noch gleichauf, so war es schließlich Daniel

Warken, der sich in 43:33 Minuten den zweiten Platz sicherte. Dritter wurde Alain Pauly, knapp vor dem am Schluss immer stärker aufkommenden Gilbert Schiltz. Erwähnenswert ist noch die Tatsache, dass es sich für Daniel Warken und Alain Pauly um ihre ersten Podiumsplätze bei einer CFL-Meisterschaft handelte.

Bei den Damen war leider nur eine Athletin am Start, was aber die Leistung von Frédérique Gueth (TM) nicht mindern soll. Frédérique konnte sich trotzdem über ihren Meistertitel freuen.

Text & Fotos: Josy Bourgraff



Der nimmermüde Gilbert Schiltz



Romain Wolff - gern gesehener Starter in Feulen



Carlo Hansen - Daniel Warken - Pascal Jacquemin (CFL-Meister) - Frédérique Gueth (CFL-Meisterin) - Albert Recken - seit der ersten Ausgabe immer am Start



ULC kritisiert Tarifwucher beim Abfallsyndikat SIDEC



Das Abfallsyndikat SIDEC (Syndicat intercommunal pour la gestion des déchets) hat kürzlich – ganz ohne Vorwarnung – rückwirkend zum 1. Juli den Tarif für die Müllentsorgung um stolze 60 Prozent erhöht. Als Hauptgründe für besagte Maßnahme, von der immerhin rund 140.000 Bürger betroffen sind, nennen die SIDEC-Verantwortlichen die gestiegenen Energiepreise sowie die allgemeine Inflation. Für die Union Luxembourgeoise des Consommateurs (ULC) ist das Vorgehen des SIDEC jedoch völlig unverhältnismäßig und nicht tragbar.

„Dass sich mit Dreck Geld verdienen lässt, ist nicht neu. Mit der jetzt erfolgten Preissteigerung beim SIDEC erreicht dieses Phänomen jedoch eine ganz neue Dimension. Das ist reiner Wucher und hat mit einer nachvollziehbaren und transparenten Tarifanpassung nichts zu tun“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Als Rechtfertigung für die Preisexplosion bei der grauen Tonne verweist das SIDEC in der Presse auf hohe Defizite in den vergangenen Jahren. Für das Jahr 2023 nennt das Abfallsyndikat etwa 19 Millionen Euro Ausgaben bei rund 15 Millionen Euro Einnahmen. Überprüfen lassen sich diese Zahlen jedoch nicht. Der letzte vom SIDEC veröffentlichte Jahresbericht mit finanziellen Basisdaten stammt aus dem Jahr 2021. Aus diesem geht allerdings zumindest hervor, dass sich die Verwaltungskosten von 2017 bis 2021 von rund 1,91 Millionen Euro auf rund 3,67 Millionen Euro nahezu verdoppelt haben.

„Bei den Leistungen sieht es da schon anders aus. Denn auch wenn das SIDEC behauptet, seit 2015 keine Tarifierhöhung vorgenommen zu haben, stimmt das nicht ganz. Wie uns mehrere Mitglieder berichtet haben, werden die Mülltonnen seit 2020 nur mehr alle zwei Wochen und nicht mehr wöchentlich geleert.“

Bei gleichem Tarif entspricht dies eindeutig einer versteckten und ebenfalls nicht unerheblichen Preiserhöhung“, so ULC-Präsident Nico Hoffmann.

Die ULC ist auf jeden Fall der Ansicht, dass die jüngste Tarifierhöhung in keinem angemessenen Verhältnis zu den erbrachten Leistungen steht und eine unzumutbare Belastung für die Bürger darstellt. Daher fordern wir unter anderem folgende Maßnahmen:

- **Transparenz in Sachen Kostenstruktur:** Wir fordern das SIDEC auf, die Gründe für die Tarifierhöhung umfassend und detailliert offenzulegen. Die betroffenen Bürger haben ein Recht darauf zu erfahren, welche Kostensteigerungen genau diese Erhöhung notwendig machen sollen.
- **Unabhängige Überprüfung:** Es wäre wichtig, dass eine unabhängige Prüfinstanz die Tarife und die zugrundeliegende Kostenstruktur überprüft. Diese externe Überprüfung soll sicherstellen, dass die Erhöhung gerechtfertigt ist und den tatsächlichen Kosten entspricht.
- **Stufenweise Einführung neuer Tarife:** Falls eine Erhöhung der Tarife unvermeidlich ist, fordern wir eine stufenweise Anpassung über einen angemessenen Zeitraum. Eine sofortige und volle Belastung ist unzumutbar und muss vermieden werden.
- **Rückerstattung überhöhter Gebühren:** Sollte die unabhängige Überprüfung ergeben, dass die Tarifierhöhung ungerechtfertigt ist, fordern wir eine umgehende Rückerstattung bereits gezahlter überhöhter Gebühren. Darüber hinaus muss eine Reduktion der zukünftigen Tarife erfolgen.

Die ULC ruft das Abfallsyndikat SIDEC dazu auf, sich seiner Verantwortung gegenüber den Bürgern der 45 betroffenen Gemeinden bewusst zu werden und die notwendigen Schritte zur Korrektur der überzogenen Tarifierhöhung umgehend einzuleiten.

Mitgeteilt von der ULC am 20.8.2024

... äere Spezialist fir de Wunraum

ENTREPRISE DE TOITURE
WELTER JEANNOT

IMMOBILIÈRE
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

... Hand an Hand fir optimalt Wunnen

Sectionn Osten:

Léiw Memberen,
Och dëst Joër invitéieren mir iech op e gemittlecht
Mëttesiessen an de:



SECTIONN
Osten

Restaurant La Tourelle op Stadtbredimus

(12, Wäistrooss L-5450 Stadtbredimus)

Samschsdes, den 26. Oktober 2024

- RDV um 12:00 Auer fir den Aperitif, duerno dierft dir lech e Menu à la Carte eraussichen.

Aus organisatoresche Grënn biede mer lech ëm Umeldung bis **spéitstens, de 16. Oktober** um
SYPROLUX-Generalsekretariat: 22 67 86 1 oder op: syprolux@pt.lu

Mat kollegiale Gréiss,
de Comité Sektionn Osten







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

Tél.: 26 30 55 61 www.signitec.lu

Der nächste „Transport“ erscheint am 17. Oktober 2024

Redaktionsschluss ist der 10.10.2024

(Nach diesem Datum können keine Artikel mehr angenommen werden)

Transport

L-2560 Luxembourg
20A, rue de Strasbourg
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr: 2489-1289
Telefax: 22 67 09

Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., Luxembourg
Organe mensuel officiel du SYPROLUX affiliée à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales du Personnel des Transports et à la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne.
La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés.

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

Der Punktwert-Index 944,43

Seit dem 1. September 2023 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 23,2752 €.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigigt sind: 22,0395 €

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 22,9199 €.



syprolux@pt.lu

