

Sie lesen in dieser Nummer	
Aktuelles	2
Leitartikel	3-4
Die CFL hält kurs	5
Zentraldelegation	6
News	7
Kommissionen	8-10
Zwischenruf	11
	2-13
	4-15
	6-17
Ouschteren 2022	18
Eisenbahnen am Kaiserstuhl	19 20
Sport	20



Steiererklärung

Wann dir Hëllef braucht, zeckt net a rufft un.
Weider Informatiounen um
Tel: Basa-1289 oder 226786-1

SYPROLUX-Familljefest

den 1. Mee 2022 zu Rousport am Sauerpark

Mir gingen eis freën Dech mat denger Famill den 1. Mee op eisem Familljefest am Sauerpark begréissen ze kennen. Hei wäerte mir zesummen e flotten an ofwiesselungsreichen Dag erliewen.

Fir Iessen a Gedrénks souwéi Animatioun fir Grouss a Kleng as gesuergt an dat vun 11:00 Auer un.

Déi Leit wou Zäit a Loscht hun op dësem Dag eng Hand mat unzepaken sollen sech um Generalsekretariat mëllen. Mir frëen eis iwwer vill fräiwelleg Hänn, wëll nëmmen sou huet all Eenzelnen vun eis d'Geleegenheet dësen Dag mat der Famill, de Frënn an de Sympathisanten ze genéissen.

KANNER a SOZIALWIERK SYPROLUX-VERWALTUNGSROT



STEVE WATGEN Secrétaire Général

Das Spiel mit dem Feuer ...

Die Tripartite, eine durch und durch luxemburgische Lösung, ...

... kam ein erstes Mal in der Stahlkrise der 70ger Jahre als Verhandlungsinstrument in den Einsatz. An einem Tisch vereinten sich Vertreter des Patronats, der Gewerkschaften und der Regierung um über die schwierige Wirtschaftslage zu beraten und vor allem aber auf schnellstmöglichem Weg gangbare Lösungen aus der Krise heraus zu finden. Das Kriseninstrument "Tripartite" erwies sich als Erfolgsmodell, es wurde in den folgenden Jahren ebenfalls in anderen Wirtschaftszweigen bei Bedarf angewandt. Das Sozialmodell "à la luxo-luxembourgeoise" war geboren und der Sozialdialog sozusagen institutionalisiert. Und doch gingen den jeweiligen Tripartite-Runden immer wieder Säbelgerassel voran, bis hin zu Warnstreiks und anderen Protestaktionen. Es waren oft harte Diskussionen in dem 3er-Bündnis, doch am Ende stand ein Kompromiss. Oder besser genauer gesagt, eine Entscheidung, mit welcher der eine oder andere mehr oder weniger zufrieden war, das Gemisch von Wasser und Wein war demnach für jeden der 3 Partner trinkbar.

Des Öfteren war der Index Dreh- und Angelpunkt der Diskussionen.

Der Indexmechanismus, auch eine luxemburgische Lösung und eingeführt im Jahre 1921, dient dazu die Kaufkraft der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu wahren. Diese sozialökonomische Maßnahme des Staates war ursprünglich nur Bediensteten der Eisenbahn und des Staatsapparates vorbehalten. Erst später wurde dieser Mechanismus auf andere Berufsgruppen und Sektoren ausgeweitet. Es vergingen rund 50 Jahre bis der Index ab dem Jahr 1975 Berufs und Sektoren übergreifend in Kraft war.

Durch die automatische Anpassung der Löhne, Gehälter und Renten soll die Kaufkraft an die Preise der Konsumgüter angepasst werden, dies insbesondere im Fall einer Inflation. Die Indexierung wurde im Allgemeinen als wertvolle soziale Errungenschaft angesehen, die außerdem den luxemburgischen Arbeitsmarkt attraktiv gestalten soll.

Immer wieder gab es Stimmen seitens der Arbeitgeber, die eine Abschaffung dieses Erfolgsmodells forderten, da ihrer Meinung nach der Mechanismus der Indexierung, die Wettbewerbsfähigkeit des Landes lähmen würde. Dass jedoch auf der anderen Seite die Kaufkraft gestärkt werde, ist ihnen wohl nicht sonderlich klar.

Von einer Krise zur anderen

Seit nunmehr als 2 Jahren erstreckt sich nun die sanitäre Krise des Covid-19. Viele Menschen sind an einem psychischen Tiefpunkt angelangt. Der Alltag von vielen durch Zukunftsangst und Trauer geprägt. Und das Licht am Ende des Tunnels entpuppte sich als Artilleriefeuer und Bombenabwürfe. Der Krieg tobt mitten in Europa, in der Ukraine. Bilder von Tod, Zerstörung und Flucht erreichen uns tagtäglich. Die europäische Wirtschaft schwankt, die Marktpreise für Rohrstoffe, Energie und Lebensmittel schnellen in die Höhe. Langzeitfolgen nicht abschätzbar, Vorhersagen immer weniger verlässlich. Nur eine Tatsache scheint klar, die gesamtwirtschaftliche Lage in Europa ist rückläufig.

Wenn nicht jetzt, wenn dann?

Jetzt wäre der Zeitpunkt ideal, den gedeckelten Index einzuführen, so könnte eine gerechtere Aufteilung erfolgen. Im Gegenzug muss aber klar sein, dass keine Indextranche mehr entfallen darf, so wie es jetzt des Öfteren der Fall ist. Die Indextranche vom August 2022 wird in den April 2023 verlegt. Geschickt eingefädelt, denn dies hat zur Folge, dass keine weitere Indextranche zu erfolgen hat für das laufende Jahr. Der Mensch vergisst ja bekanntlich schnell, so kann die Regierung gelassen ins Superwahljahr 2023 einsteigen und bestimmt sind die Sandspeicher bis dahin prall gefüllt, um den Wählerinnen und Wähler weiterhin Sand in die Augen zu streuen

A propos Regierung, mittlerweile ein Verein von Fubas (Fummlern und Bastlern). Sie versteckt sich mal eben hinter Steuerkrediten, die ja einen Mehrwert gegenüber der Indextranche bedeuten sollen. Allerdings ist dies nur bedingt richtig, denn man muss wissen, dass diese Kredite nur bis März 2023 gelten, denn dann erfällt ja die versprochene, doch verschobene Indextranche von August 2022. Irgendwo ist da Sand im Getriebe, da können die drei Koalitionäre noch so schluchzend am Rednerpult des Parlaments stehen und ihren Willen zum Erhalt des Index beteuern.

Fazit der Tripartite

Für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bedeutet dies ein Schlag ins Gesicht. Die Kaufkraft fällt und die Lebenserhaltungskosten steigen. Auf der anderen Seite kann man nicht sämtliche Betriebe durch unzählige Mehrkosten in den Ruin treiben. Denn am Ende zahlt dann wieder der Beschäftigte die Rechnung. Trotzdem müssen auch die

Großindustriellen, die einen hohen Qualitätsnachweis haben und fordern, faire und gute Löhne zahlen, sonst geht der Schuss ins Leere und vor allem müssen diese in Punkto Steuerabgaben endlich einen realen Beitrag leisten.

Dissonanz unter den Gewerkschaften

Leider haben nicht alle nationalrepräsentative Gewerkschaften das Abkommen unterschrieben. Es liegt nicht an uns über die Beweggründe zu richten. Doch egal wie man es auslegen will, der fade Beigeschmack einer Schwächung der Sozialpartner bleibt. Und die Regierung hat sich ein weiteres Mal clever aus dem Fokus genommen. Sie hat wieder einmal die heiße Kartoffel an die Gewerkschaften und an das Patronat weitergereicht. In den vergangenen 2 Jahren haben wir über 30 Gesetze gebraucht um durch die

Covid-19 Pandemie zu kommen. Für dieses Tripartite-Abkommen hieß es nach nur knapp 40 Verhandlungsstunden, dass Schluss sei, mit verhandeln, dass nun die Zeit der Umsetzung käme! Krasser kann eine Untergrabung des Sozialdialogs eigentlich nicht sein, da die Sozialpartner nicht einmal in ihren Gremien zusammen mit ihren Mitgliedern über die Entwürfe richtig beraten konnten. Ein weiteres Beispiel wie eigennützig die Regierung ihre politische Agenda durchzieht, ohne Rücksicht auf Verluste.

Verluste wird es geben und wen wird es treffen? Wie immer die schwächsten in unserer Gesellschaft. Das aber ist der Gambia-Koalition egal.

Steve WATGEN



FREIDES

30. SEPTEMBER 2022

UM 17.00 AUER OP DER MARIE-ASTRID – GRÉIWEMAACHER

Mir invitéieren lech ganz häerzlech op eisen 100¹⁶ Gebuertsdag, de mir mat lech wëllen zesumme féieren. Dofir haalt lech den 30. September ab 17:00 Auer fräi. Weider Informatiounen zum Owend kommen zu engem spéideren Datum no.

MYLENE BIANCHY
Présidente

Die CFL hält Kurs

Am vergangenen 28. März 2022 tagte der CFL-Verwaltungsrat. Die März-Session steht traditionsgemäß unter dem Zeichen des CFL-Budgets, sowohl in punkto Betrieb (budget d'exploitation), als auch in punkto Investitionen (budget d'investissement).

Besonderes Augenmerk haben wir als SYPROLUX auf den Haushalt des Betriebes (budget d'exploitation), dem gehen derweil auch die Diskussionen rund um den Personalbestand in den Betriebsdelegationen als auch der Zentraldelegation voran.

Preisexplosion und Krieg

Die Budgets für das Jahr 2023 stehen unter dem Zeichen des Krieges in der Ukraine und der daraus resultierenden Explosion der Preise für Rohrstoffe und Energie. So rechnet man, dass die Preise für die Energieversorgung der Bahn sich verdreifachen werden für das Jahr 2023.

Hohes Level an Investitionen

Doch die CFL ist in der glücklichen Lage, ihr hohes Investitionsvolumen aufrecht zu erhalten. Dies ist nur möglich durch den aktuellen politischen Willen. So werden in den Jaharen 2023-2027 etwa 804,3 Millionen Euros in Schiene und Gummibahn investiert. Allein für das Jahr 2023 sind davon 217,3 Millionen Euros vorgesehen. Viele andere Eisenbahnen Europas hingegen stöhnen unter dem Mangel an finanziellen Mitteln und sind durch die Covid-19 Pandemie stark angeschlagen.

Digitalisierung: Teufelswerk oder Engelsgabe?

Hörte man sich in der europäischen Transportföderation (ETF) um, so gewann man in der Vergangenheit schnell den Eindruck, dass die Schere der Befürworter und Gegner der Digitalisierung weiter nicht sein kann. Fakt ist aber nun mal, dass der Zug der Digitalisierung im Eisenbahnwesen und im öffentlichen Transport längst mit hoher Geschwindigkeit unterwegs ist. Und zusammen mit dem «Green Deal», der ebenfalls auf die Nachhaltigkeit modernster Techniken im Eisenbahnsektor zählt, nicht aufzuhalten.

Auch das Budget 2023 der CFL steht im Zeichen der Digitalisierung und deren Transition. Im Bereich der IT wird der Personalbestand nochmals kräftig aufgestockt (+21,6 ETP). Die Liste der Projekte, welche eine informatische Programmierung benötigen schnellt konstant in die Höhe.

Mit Argusaugen

Als SYPROLUX beobachten wir diese Entwicklung mit Argusaugen. Als Sozialpartner ist es unsere Pflicht dafür zu sorgen, dass alle Beschäftigten mit auf den Zug der Digitalisierung mitgenommen werden. Wir wollen diesen Wandel begleiten, damit jeder Einzelne seinen Platz im Unternehmen behält. Deshalb legen wir besonders Wert auf eine klare Kommunikation zu der Entwicklung weiterer Projekte, wie z.B. das «système d'assistance à la conduite» in den zuständigen Gremien (z.B. Comité Social de Consultation, auf einen offenen Dialog in Bezug auf künftige Schritte in Richtung Digitalisierung in den einzelnen Berufs- und Betriebssparten, auf eine konsequente Aus-und Weiterbildung im Bereich neuer digitaler Techniken in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Betriebsdelegationen, bzw mit der Zentraldelegation. Für uns als SYPROLUX steht fest, dass die Digitalisierung dem Beschäftigten dienen und keinesfalls ersetzen soll. Die Anpassung so mancher Berufsbilder kann nur über einen konstruktiven und offenen Sozialdialog erfolgen, zum Wohle der Beschäftigten und des Betriebes.

Weiterwachsen

Es ist unbestritten, die CFL gehören zu den «lucky ones», was den Zuwachs an künftigen Mitarbeitern anbelangt. Mit einem Plus von 78 ETP soll die CFL Ende 2023 auf 3902 Mitarbeiter anwachsen. Und doch bleiben wir als SYPROLUX vorsichtig optimistisch, da der Personalrückstand, besonders in den unteren Laufbahnen und Graden, heute schon alarmierend ist. Einerseits fehlt es in manchen Kategorien, besonders in der I-Laufbahn, an beruflichen Perspektiven bedingt durch die Reform von 2015, andererseits ist die Erfolgsquote z.B. bei den Fahrdienstleitern im Abschlussexamen im freien Fall. Hinzu kommt, dass man immer häufiger auf Bachelor-Diplome zurückgreift in Berufen, wo einst die Handwerkerlaufbahn Trumpf war. Als SYPROLUX plädieren wir für einen gesunden Mix aus sämtlichen Kategorien von Laufbahnen, um den Zug auf den richtigen Gleisen zu halten und voranzubringen. Indes bleibt es uns ein starkes Anliegen, dass die Aus- und Weiterbildung weiter ausgebaut und professionalisiert wird. Denn nur gut geschultes Personal kann eine effiziente Leistung erbringen und sich über seine optimal geleistete Arbeit mit seinem Betrieb identifizieren.

Abschliessend sei noch angemerkt, dass die Vertreter des SYPROLUX für beide Budgets gestimmt haben.

Mylène BIANCHY



Points du SYPROLUX, proposés à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Délégation Centrale, le 20 avril 2022

Service MI

Création de la cellule "Planification travaux et ressources": Les délégués du personnel désirent être renseignés sur la création de ladite cellule.

Tableaux de service: Les délégués du personnel désirent prendre connaissance de l'état d'avancement des discussions concernant l'établissement de tableau de service pour le Service MI

Service BU

Les délégués du personnel désirent être renseignés sur l'état d'avancement du projet de modification des tableaux de service à l'atelier BU.

Association d'Assurances Accidents

Dans un passé récent les délégués du personnel ont été informés que certains cas d'agression envers le personnel CFL ne seraient plus reconnus comme acccidents de travail, surtout pour des cas où il n'y auraient pas eu de lésions corporelles. Or, nous sommes d'avis qu'un crachat p.ex. porté sur un agent constitue bel et bien une lésion corporelle. Par ailleurs, lorsque l'agression n'est pas reconnu comme accident de travail, comment procède-t-on au sein des CFL quant au paiement d'une moyenne de la perte de primes pendant l'arrêt de travail de l'agent? Les délégués du personne demandent si un agent du Service Juridique saurait

DENG KONTAKTLEIT VUN DER DC



MYLENE BIANCHY
Délégué Titulaire
+352 621 352 059
mylene.bianchy@syprolux.lu



PAUL GRIES
Délégué Titulaire
+352 621 266 935
paul.gries@syprolux.lu



STEVE WATGEN
Délégué Titulaire
+352 621 312 680
steve.watgen@syprolux.lu



MARC ADAM
Délégué Titulaire
+352 691 981 176
marc.adam@cfl.lu

nous rensignés sur le traitement de tels dossiers et de nous renseigner sur les procédures appliquées par l'AAA.

Règlementation RH - définition

"binaire" et "transition": Les délégués du personnel désirent pointer sur le fait qu'à l'heure actuelle nous ne disposons pas de définition claire et précise du terme "binaire" pour l'établissement de tableau de service/roulement et que le terme de "transition" n'existe pas en tant que tel. Les délégués du personnel sont donc d'avis que pour mieux pouvoir gérer, voire régler les difficultées dans le contexte d'établissement, d'adapation ou de modification en relations avec les horaires de travail des agents, il serait de mise de se pencher sur cette problématique.

OG3 - situation A/5 ancien régime, A/5 nouveau régime, A/6, poste à responsabilité particulière

Les délégués du personnel désirent revenir sur cette problématique concernant l'écolution de carrière de ces agents. D'autant plus que le Service MI tente d'organiser une session d'examen extraordinaire pour des agents des grades A/5 ancien pour octobre 2022, étant donné que les agents du nouveau régime seraient prêts pour un éventuel examen de promotion qu'en avril 2023 au plus tôt.

Filières spécialisées de la carrière I, spécialité: tavaux voie et spécialité: exploitation travaux

Les délégués du personnel désirent savoir s'il existe une phase de transition pour les agents déjà en service et opérationnels dans ces domaines. Dans l'affirmative, comment cette transition se fait-t-elle?

Horaire Mobile

Les délégués du personnel désirent être informés sur la compensation des séances "nuit" isolées. L'agent a-t-il droit à une prime en espèce ou à une compensation en nature? Actuellement, l'agent qui lui n'effectue que très peu de séances "nuit" doit compenser son horaire de travail par 2 heures pris sur son CET, ce qui nous semble peu juste. (FAQ Horaire Mobile, point 2)

Covid-19

Les délégués du personnel désirent être renseignés sur les mesures sanitaires en vigueur, ainsi que sur la situation globale en matière de la crise sanitaire.

pour le SYPROLUX Mylène Bianchy, Paul Gries, Steve Watgen, Marc Adam



... NEWS ...

07.03.2022

Die SYPROLUX-Personalvertreter des BU, nahmen an der Sitzung beim "Chef de Service" teil.

Die SYPROLUX-Personalvertreter des EI, nahmen an der Sitzung beim "Chef de Service" teil.

Die SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, zwecks Austausches und Besprechung unterschiedlicher aktueller Themen.

08.03.2022

Die TM-Kommission versammelte sich um den Personalbestand im TM zu analysieren.

09.03.2022

Die SYPROLUX-Personalvertreter des MI, nahmen an der Sitzung beim "Chef de Service" teil.

Am frühen Abend nahm die SYPRO-LUX- Präsidentin Mylène Bianchy an einer Konferenz zum Thema: "Un indicateur de progrès dans la période post-pandémique".

10.03.2022

Am Morgen nahm die SYPRO-LUX-Präsidentin Mylène Bianchy an einer Kommissionssitzung der CSL teil.

11.03.2022

Am Morgen nahm die SYPRO-LUX-Präsdentin am Verwaltungsrat des CFLcargo in Bettembourg teil.

14.03.2022

Die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy nahm an einer ETF-Konferenz zum Thema "bus&coach" teil.

Am Nachmittag tagte der SYPROLUX-Verwaltungsrat. Hier wurden die Bilanzen und Haushalte analysiert und angenommen.

Am Abend versammelte sich die Sektion Luxemburg um aktuelle Themen zu besprechen.

18.03.2022

Die SYPROLUX-Verantwortlichen besuchten die verschiedenen MI-Mannschaften in Wasserbillig, hier wurden etliche Probleme der Bediensteten angesprochen.

Am Nachmittag besprachen die SYPROLUX-Verantwortlichen die andauernden MI- Probleme (mangel an Personal, tableau de service, ...) mit dem GI-Direktor.

21.03.2022

Die SYPROLUX-Verantwortlichen versammelten sich, zwecks Austausches und Besprechung unterschiedlicher aktueller Themen.

23.03.2022

Die SYPROLUX-Präsidentin nahm an einer Zusammkunft zum Thema: Autonomer Zugbetrieb und vorausschauende Wartung in Lille teil.

Die BU-Kommission bot einen Nachhilfekurs für die neu eingestellten Kollegen an. Hier konnte jeder seine Probleme und Fragen stellen.

24.03.2022

Jean-Paul Schmitz und Steve Watgen nahmen am Verwaltungsrat der EM-CFL teil.

25.03.2022

Zusammen mit Paul Gries nahm die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy an der Arbeitsgruppe RH teil.

Die SYPROLUX Präsidentin Mylène Bianchy nahm an einer Versammlung der ETF teil.

28.03.2022

Die SYPROLUX Verwaltungsratmitglieder nahmen am Verwaltungsrat der CFL teil.

Am Abend versammelte sich die Sektion Osten um aktuelle Themen zu besprechen.

30.03.2022

Am Morgen nahm die SYPROLUX-Präsidentin Mylène Bianchy an einer Kommissionssitzung der CSL teil.

01.04.2022

Am Nachmittag tagte die SYPRO-LUX Kommission der Pensionierten und Witwen. Hier wurden aktuelle Neuigkeiten ausgetauscht.

07.04.2022

Am Abend tagte die Mobbing asbl.

Steve WATGEN

Oktave 2022

Invitatioun fir d'Muttergottes-Oktave

• Dënschdes, de 17. Mai um 18:00 Auer

Mass an der Kathédrale vun de Paren Déifferdeng Saint-François d'Assise, Mess-Réibierg Sainte-Famille an Äischdall Saint-François an Kordall Sainte-Barbe.

Mass fir d'Membere vum SYPROLUX.

(Jiidereen dee dono wëllt mat Iesse goen, soll sech um Generalsekretariat bis den 12.05. umëllen w.e.gl.)

• Sonndes, den 22. Mai Schlussprozessioun





Rapport de la réunion auprès du Chef de Service AV, le 31 mars 2022

Service AV

Séances d'information

Les délégués du personnel désirent revenir sur l'invitation aux différentes séances d'informations concernant entre autres le passage en revue des objectifs 2021/2022 du Service AV, les résultats de l'enquête satisfaction 2021 et la présentation des résultats de l'étude "love & breakup letters". En effet, la formulation de cette invitation "obligatoire" était plus que malencontreuse. Si les responsables du Service AV exigent la présence "obligatoire" d'un agent, alors les délégués du personnel revendiquent que de tels événements soient incorporés dans les roulements de service des agents et fassent ainsi partie intégrante de leur journée de travail. Exiger une présence "obligatoire" sur un jour de repos ou de congé, même si une compensation en nature est offerte, est une pratique trouvant peu d'acceptance et qui risque d'hypothéquer le succès de telles actions dans le futur, ce qui n'est pas dans l'intérêt ni du personnel, ni du service.

Le Chef de Service a pris la décision que chaque agent PAT devrait être informé de la même façon concernant les sondages effectués. Ceci permettrait aux agents d'avoir une vue globale des services prestées et de comprendre la manière dont une client perçoit ces services.

Après des explications de la part des délégués du personnel que le mot « obligatoire » était mal choisi, Monsieur Daems nous a expliqué son choix, comme tel: «Malheureusement il n'y a pas d'autre mot pour qualifier une obligation.»

En contrepartie, il a cependant accordé 3 heures de compensation pour les agents PAT qui viendraient en dehors de leurs heures de travail. Ceci compense le temps de déplacement en grande partie.

Il nous a expliqué aussi pourquoi une introduction d'une dispense pour ces réunions d'informations dans les tours de service serait très compliquée. La raison est que le personnel PAT travaille à des heures décalées.

Mesures disciplinaires - sanctions 3

Les délégués du personnel demandent si le chef de division AV-PAT peut confir-mer, si les rapports des App-reporters sont utilisés afin d'entamer des procédures disciplinaires contre des agents PAT. Dans le même contexte, les délégués du personnel demandent à ce que le service AV fournisse un relevé statistique portant sur les exercices 2019 à 2021 renseignant sur les entretiens et les suites disciplinaires.

Le Chef de Service souligne qu'aucun PAT ne se fait appeler à un entretien dans le cadre de l'OG10 à la suite d'une constatation établie par le biais de l'App Reporter. Cette application a été mise en place pour mesurer notre qualité de service.

Le Chef de Service remarque que dans le cadre disciplinaire nécessitant l'application de l'OG 10, 43 entretiens ont eu lieu, dont 11 entretiens ont abouti en un recadrage. Il s'agissait que de cas hors du contexte de l'App Reporter.

Postes à responsabilité particulière

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur le nombre de postes à responsabilité particulière (pàrp) au Service AV. Quels sont ces postes et comment ont-ils été définis resp. restructurés depuis, janvier 2020?

Le Chef de Service AV nous informe qu'il existe 22 «postes à responsabilités particulière» au service. Suite à la réforme admi-nistrative de 2015, ces postes déclarés « pàrp » relèvent des grades I/5 et I/6 (nouveau régime), le grade I/7 étant été aboli avec la réforme.

Les anciennes nominations I/7 (ancien régime) restent valables. Un agent ayant effectué un poste à responsabilité particulière pendant au moins 10 ans, ne saura perdre cette majoration du « pàrp".

DENG KONTAKTLEIT AM AV



DIONISIO BATTISTA
Délégué Titulaire
+352 621 306 501
nisio@pt.lu



SVEN LASCHETTE Délégué Titulaire +352 621 423 910 svenlaschette@me.com



FABRICE BICHLER
Délégué Suppléant
+352 691 901 905
fbichler@pt.lu



PATRICE KLEIN
Délégué Suppléant
+352 691 381 881
durensbech@gmail.com

Concernant les postes à responsabilité particulière du nouveau régime (grades I/5 et I/6) les tâches de ces postes parmi les PAT sont les suivantes :

- coach,
- planificateur
- formateur

Extrait OG13

- Rang de classement établi à la suite d'un test portant sur les connaissances de la réglementation requises pour assurer les fonctions visées, clôturant, le cas échéant, une formation spécifique. Les règles pour déterminer le rang de classement sont celles prévues pour les examens de filière.
- Conclusions arrêtées dans un rapport établi à la suite d'une entrevue personnelle, en présence d'un délégué du personnel, avec un responsable hiérarchique désigné par le Chargé de Gestion compétent. Une copie dudit rapport est transmise, par l'intermédiaire du Service RH, à la Délégation Centrale du Personnel pour avis...

L'affectation à un poste à responsabilités particulières aura lieu, dans la limite des postes vacants, dans l'ordre arrêté sur la liste précitée.

Si non, pourquoi la procédure sera-t-elle res-pectée au futur ?

Le Chef de Division nous informe qu'il s'agit d'une épreuve et non d'un examen. Le service transmet uniquement si l'épreuve a été réussie ou non au service RH. Les épreuves sont établies suivant des thèmes actuels.

Accompagnement des trains

Entretien avec l'hiérarchie

Les délégués demandent pour le bien-être de l'agent de lui communiquer dès que possible la raison de cet entretien via email ou autre moyen de communication. Le manque de raison peut augmenter les risques d'accidents de l'agent qui sont liés à un manque de concentration dû à l'entretien.

Entre-autre aussi afin que l'agent puisse demander la présence d'un délégué ou autre personne pour cet entretien. Les déléguées demandent aussi de ne plus faire d'entretien avant une formation/examen/ECP de l'agent.

Cette demande a été accordée.

Situation de l'effectif AV

Les délégués du personnel demandent à être renseignés sur le nombre annuel d'agents PAT qui ont quitté le Service AV, resp. démissionné des CFL et ceci durant les 5 dernières années. Les délégués du personnel demandent quelles ont été les cau-ses de ces départs (avantages dans d'autres branches, licenciement, maladie, inaptitude).

Le Chef de Service nous informe qu'il y a eu:

- 4 départs en retraite,
- 41 agents ont démissionné ou ont été licenciés,
- 15 agents ont été mutés à d'autres postes au sein du Service AV.

Matériel Roulant Z2

Suite à plusieurs incidents liés à la fermeture des portes, par ailleurs documentés par voie de carte rapport, les délégués du personnel demandent quelles mesures sont prévues pour assurer la sécurité à bord des Z2.

Le Chef de Service nous rappelle que les dispositions du règlement afférent sont claires et doivent être appliquées sans faute par toutes les parties intervenantes.

Matériel Roulant Z2: nombre de problèmes connus

Dans ce même contexte, les délégués du personnel demandent un relevé sur le nombre d'incidents, resp. de problèmes techniques connus sur les Z2.

Ce point n'a pas été traité en tant que tel, car la réponse a été donnée dans le contexte du point antérieur. Par ailleurs, le Chef de Service AV a souligné qu'il prendrait contact avec le GT afin de clarifier certaines situations dans les lesquelles le pouvoir d'agir du PAT resp du cem est de plus en plus souvent miné.

Installations sanitaires

Les délégués du personnel revendiquent d'urgence une solution afin de remédier à l'odeur nauséabonde qui règne dans les toilettes AV / PAT, site Feschhaal.

Le Chef de Division nous a expliqué qu'il a été constaté que la canalisation absorbe l'eau dans les grillages. En conséquence les mauvaises odeurs montent. L'entreprise qui a effectué les travaux cherche actuellement une solution.

Liste des agents

Les délégués demandent depuis quand il existe cette liste, dossier, fichier noir ou tout autre support des agents Pat à surveiller de plus près? Pourquoi les agents ne sont-ils pas informés d'une telle pratique. Quel sont les critères pour être inscrits sur cette liste. Comment être effacé de cette liste. Existent-il encore d'autres listes, dossiers, fichiers noirs ou cachés auprès du Service AV ou autre?

En séance, il a été souligné qu'il n'existe aucune liste de ce genre, ni de liste noire, ni de verte, ni de rouge. Les coaches savent tout simplement par leur expérience et leurs observations qui exécute son travail et qui ne le fait pas.

Machine de change

Les délégués demandent également pour quelles raisons la machine de change a été enlevée. Pendant des années les délégués ont demandé une telle machine pour des raisons importantes. Avoir de la monnaie d'échange est une part essentielle du travail des agents dans la mesure où cette disposition garantit le service au client pour pouvoir vendre des billets.

Le Chef de Service nous informe que les CFL ont changé de fournisseur et que c'est celui-ci qui est responsable de l'enlèvement de cet appareil. Le Service AV se charge de trouver rapidement une solution. Une éventuelle solution pourrait être la reprogrammation du cash point. L'appareil est en mesure d'effectuer des opérations dans les deux sens.

Railtab

Les délégués sont d'avis que le railtab est un outil primordial pour l'agent mais lors de changements l'agent n'est pas toujours informé à temps ni la raison, ni le nom de la personne effectuent ces changements. Avec les supports en papier il fallait toujours être à deux pour la confirmation des changements ou la possibilité de proposer d'autre solution?

Le Chef de Service nous rassure que notre programme Railopt enregistre toutes les actions ou changements effectués par la BLZ ou autres bureaux concernés.

Téléphone de service

Depuis quelques mois les délégués demandent des nouvelles concernant les nouveaux téléphones de service. Se-



Haltestelle Howald

lon les dernières informations, les téléphones devraient être disponible au mois d'avril. Pouvez-vous nous donner des détails sur le statut de ce projet ?

Le Chef de Service nous informe que les téléphones et les tablettes vont être changés prochainement. Ils sont en train de tester les divers programmes.

Logo CFL

- Depuis un certain temps, la CFL s'est dotée d'un nouveau logo.
- Comment va procéder le service pour remplacer les uniformes de travail ?

Le Chef de Division nous informe que les nouveaux uniformes vont être adaptés avec le nouveau logo à partir de cette année.

Parking

Vu la hausse des prix du carburant en continue, les délégués demandent la prise en compte de la possibilité d'un parking gratuit comme c'était le cas pendant la pandémie, pour se garer au Parking de la Gare de Luxembourg. La situation est connue de beaucoup d'agents ne pouvant pas pro-fiter du transport public gratuit à cause des horaires de travail.

Le Chef de Service fait uniquement référence sur les mesures décidées par l'état dans le cadre de l'accord de la tripartite.

Centres de vente

Nouveau centre de vente en Gare de Luxembourg.

Les délégués du personnel demandent s'il serait possible d'installer une fontaine d'eau (à système d'eau courante) dans le nouveau centre de vente en Gare de Luxembourg afin d'approvisionner les agents en eau potable.

Le dossier est au cour. Une solution est recherchée.

Divers

• Cours d'anglais

Le Chef de Service AV a souligné que ce cours de langue, serait à effectuer en présentiel pour les deux premiers cours et que les cours ultérieurs pourraient très bien être dispensés par visioconférence (Teams ou autres)

Journée PAT

Actuellement les journées PAT ont dû être annulées ou reportées, sinon le service n'aurait pas disposé des ressources nécessaires pour subvenir aux prestations journalières.

Les délégués du SYPROLUX Dionisio BATTISTA et Sven LASCHETTE

Dienstpläne im MI

Heureka! Es geht voran!

Bei den CFL gibt es nicht nur große Baustellen im Infrastrukturbereich. Auch intern handelt es sich um einen Betrieb, der stets in Bewegung ist. Gerne werden Kommunikation und Information in Riesenlettern ins Schaufenster gestellt, doch oft ist ganz viel Sand im Getriebe. Ob es sich um einen Mangel an Verständnis handelt oder um verschiedene Interpretationen oder Sichtweisen in Bezug auf ein bestimmtes Thema ist irrelevant. Ab einem bestimmten Punkt ähneln solche Gespräche einem Boxkampf: in der linken Ecke frustrierte Personalvertreter, die mit ach so feinen Pipetten und kleinen Löffeln, versuchen ihre Argumente, bzw Einwände oder Erklärungen kundzutun, in der rechten Ecke eine direkte Hierarchie, welche Unverständnis mimt, da in ihren Augen ja alles klar ist und demnach keinen Zweifel an ihrer Vorgehensweise hegt.

Manchmal muss man eine Schippe drauf tun

Als SYPROLUX versuchen wir immer wieder kritisch, doch konstruktiv an einem Projekt mitzuwirken, besonders wenn es sich, wie in diesem Fall, um die Arbeitsbestimmungen und vor allem um die zukünftigen Arbeitspläne im Service MI handelt. Es ist keineswegs ein neues Arbeitsfeld, aber eines, welches mit einer dicken, fetten Lehmschicht überzogen ist. Oder sollte man es lieber doch als «Lähmschicht» qualifizieren? Und wenn Hammer und Meißel stumpf geschlagen sind, muss man einen anderen Weg wählen, was in diesem Fall bedeutet, dass man die Lähmschicht umgeht und sich in höheren Gefilden begibt, um sich Gehör zu verschaffen.

Demzufolge fand am 18. März 2022 ein Gespräch zwischen Vertretern des SYPROLUX und dem GI-Direktor statt. Und siehe da! In einem einzigen klar strukturierten Gespräch konnte man sich unter Sozialpartner auf die wichtigsten Eckdaten einigen:

- die Dienstpläne werden auf 8 Stunden Tage aufgebaut
- diese Dienstpläne werden gültig sein, ob es sich nun um Arbeiten an einem Streckenneubau oder um Instandsetzungsarbeiten handelt
- es werden spezifische Dienstpläne für jede einzelne MI-Sparte ausgearbeitet
- die geographische Mobilität soll weitgehend nur für den jeweiligen Distrikt gelten
- jeder Beschäftigte, welcher zum Einsatz kommt, muss bei sicherheitsrelevanten Missionen, über die nötigen örtlichen Kenntnisse verfügen,
- Dienstpläne werden im Zeitraum X-5 fertiggestellt und den Personalvertretern vorgelegt und sind ab x-4 nicht mehr veränderbar.

- 13 Dienstpläne im Jahr können erst ab x-2 nicht mehr abgeändert werden zu Lasten des Beschäftigten,
- jeder Mitarbeiter kann Anfang des Jahres 13 Wochenenden angeben, an welchen er nicht für Arbeiten eingeplant werden,
- sollten Arbeiten über die geplanten 8 Stunden hinausgehen, werden diese am Ende des Monats über die Überstundenregelung abgewickelt.

Mit der Unterstützung des GI-Direktors bekam der Sozialdialog im MI neuen Auftrieb

Am 30. März 2022 fand eine weitere Verhandlungsrunde mit der MI-Hierarchie statt im Beisein von GI-Direktor Henri Werdel. Unter seinem Lead wurden die vorangegangenen Punkte nochmals wiederholt und festgehalten. Ebenfalls wurde den Anwesenden mitgeteilt, dass die Planifikationsbeauftragten des MI in Wasserbillig waren, wo man mit Hilfe des «Visual Planning»-Tools neue Dienstpläne erstellt und dies zur Zufriedenheit der Kolleginnen und Kollegen vor Ort.

In den kommenden Wochen soll den Personalvertretern ein schriftlicher Bericht vorliegen, der Sitzung vorliegen. Es ist dem GI-Direktor ein grosses Anliegen, dass die Prozeduren, bzw Dienstpläne fertiggestellt sind und der Zentraldelegation im Juli vorgelegt werden können. Ebenfalls engagierte er sich persönlich nach einem Jahr eine Bilanz zu ziehen. Ein ambitiöses Unterfangen, aber nicht unmöglich zu erreichen.

Klare Verhältnisse und allgemein gültige Spielregeln

Als SYPROLUX war es vor allem wichtig solche Schreckgespenster wie geplante 6-Stunden oder 10-Stunden Arbeitstage aus dem Spiel zu nehmen. Des Weiteren sind die örtlichen Kenntnisse, welche durch eine gewisse geographische Mobilität erfordert sind, ein wichtiger Sicherheitsaspekt, dem auf jeden Fall Rechnung getragen werden muss.

Vor allem aber erlangen unsere Kolleginnen und Kollegen Planungssicherheit, die ihnen ein besseres Gleichgewicht zwischen Arbeits- und Privatleben ermöglicht.

Besonders wichtig für uns als SYPROLUX ist die Tatsache, dass durch das Erstellen von Dienstplänen und die dazugehörenden, für alle Sparten des MI, allgemein gültigen Ausführungsbestimmungen endlich die Fehler aus den Jahren 2012 und 2013 zu einem grossen Teil ausgebügelt werden. Mit dieser internen Reform der Dienstpläne bekommt der MI endlich seine Arbeitsbestimmungen.

Mylène BIANCHY





Rapport de la réunion auprès du Chef de Service MI, le 09 mars 2022

Approbation du procès-verbal de la réunion du 7 décembre 2021:

Le rapport a été approuvé.

Echange d'informations:

Une réunion avec les chefs de brigade aura lieu le 14.03.2022: Vu le nombre limité de places disponibles dans la salle réservée, MI a attendu le jour de la réunion avec les délégués avant d'inviter un délégué de chaque organisation syndicale.

Courriel concernant les conditions de travail: une réunion entre MI, D/GI et les délégués du personnel est en préparation.

La prochaine réunion auprès du Chef de Service GI aura lieu le mercredi, 1er juin 2022:

Il s'agira d'une réunion commune entre les Services EI et MI. Elle aura lieu dans la salle Dobrovoski à la Direction Générale.

Cartes vertes "autorisation spéciale"

En 2022 les cartes vertes ont été distribuées, ce qui était une bonne initiative. Selon les informations des délégués du personnel, il paraît que pas tous les agents ont reçu une telle carte. Les délégués du personnel demandent donc si entretemps tous les agents devant travailler dans ou à proximité des voies ont reçu une telle carte?

Les agents dont le travail quotidien ne prévoyait pas de déplacements dans la zone dangereuse n'ont pas reçus de carte verte. Or, il a été décidé que l'ensemble des agents exécutant une tâche critique, telle que définit dans le nouveau livret SMS du service MI, qui se trouve à ce stade en signature chez le directeur du ressort GI, vont recevoir une telle carte. Donc les agents n'ayant pas encore reçu de cartes vont la recevoir prochainement.

Examen de promotion: carrière artisanale

Est-ce que des examens de promotion pour les agents du grade A/4 sont prévus dans les différentes unités lors des sessions d'examens de l'exercice 2022?



Actuellement aucun agent ne remplit les conditions pour se présenter à un examen de promotion. Le prochain examen de promotion est a prévoir pour la session d'octobre 2023.

Anciens postes A/6

- Les délégués du personnel désirent être informés sur le procédé de la succession des anciens postes A/6, préposé technique MI. Ceci surtout dans l'hypothèse, où les agents du nouveau régime ne sont pas encore éligibles de par leur ancienneté de service à l'examen de promotion.
- Est-ce que ces postes peuvent être occupés par des agents A/5 de l'ancien régime?
- Qu'en sera-t-il dans ces cas de l'attribution de la majoration pàrp (poste à responsabilité particulière)?

Le chef de service MI propose d'organiser une session d'examen spéciale, en dehors des sessions d'examen régulières. Un examen de promotion A/6 serait alors organisé pour les anciens A/5. Or, les délégués remarquent que l'examen de promotion A/6 en tant que tel a été aboli et n'existe plus depuis la fin de la phase transistoire en 2019.

GI explique qu'il faut noter que dans le passé des agents A/5 ont été promu à des postes A/6 sans examen, surtout lors de la phase transistoire pour régulariser certaines situations.

Les délégués du personnel se sont clairement exprimés contre une telle pratique. GI va prendre contact avec RH pour leur soumettre la proposition du GI.

Embauchages

Les délégués du personnel demandent à être informés sur les embauchages prévus dans les différentes unités pour l'exercice 2022.

Les embauchages suivants sont prévus:

MI: 3 ETP
CLIF: 5 ETP
MI-I: 12 ETP
EMB: 11 ETP
CST: 11 ETP
MI-E: 7 ETP

Nouveau bâtiment MI

Les délégués du personnel demandent à être informés sur l'avancement des travaux du nouveau bâtiment MI et de voir les plans actuels.

Le nouveau bâtiment a été présenté. La mise en service est planifiée pour fin 2025. Le nouveau bâtiment est beaucoup plus grand qu'initialement prévu. Les équipements ont été définis avec les différentes équipes en étroite collaboration.

Demandes de mutation

Selon les informations des délégués, il y a des demandes de mutation pour des postes libres au sein de l'Unité CST qui restent jusqu'à maintenant sans suites.

La question a été mal formulée. En fait, des agents ayant demandés leur mutation ont eu comme réponse que la situation actuelle ne permet pas de mutation. Situation normale au service MI vu que les mutations sont effectuées tous ensemble.

Effectif 2023

Les délégués du personnel soulignent une fois de plus l'importance de la prise de connaissance de l'effectif détaillé du Service MI et demandent donc qu'un tel effectif reprenant la situation actuelle sur place leur soit soumis.

Un tableau reprenant la situation actuelle du personnel par centre comptable a été présenté. MI-RHT effectue les dernières mises à jour et communiquera enfin le tableau complet aux délégués du personnel. Il faut espérer que ce tableau sera pris pour base pour toute les prochaines discussions sur l'effectif.

Formation

Les délégués du personnel sont de plus en plus souvent contactés pour des problèmes liés à la formation. Ils sont d'avis qu'il est primordial de mettre en place une formation claire, précise et effective, disposant d'une gestion transparente et retraçable pour le Service MI. Ceci vaudrait aussi bien pour la formation de base que pour toute sorte de formation continue. Actuellement, il semble qu'il règne un chaos total dans ce dossier.

Par ailleurs, les délégués du personnel réitèrent leur volonté et proposent de collaborer activement à toute démarche allant vers une formation plus structurée et efficace. La gestion de toutes les formations devrait se faire par le logiciel HNC Auditor+. Les données de base sont en train d'être mises à jour. MI établit les procédures y afférentes et pense avoir fini d'ici la fin de l'année. MI est conscient que tout n'est pas encore idéal, spécialement que la Cellule MI-QSE n'a pas encore tout le personnel nécessaire, mais il est confiant que les problèmes vont être résolus. à nos yeux donc une affaire à suivre.

Protection anti-chute et détecteur de gaz

Les regards construits récemment sont tous équipés d'une protection anti-chute (Steigschutz). Les délégués du personnel demandent s'il est prévu d'équiper à l'avenir l'ensemble des regards existant sur le réseau d'un tel système et non seulement ceux venant à être mis en place. Dans le même contexte, les délégués du personnel soulignent qu'il serait préférable et utile d'employer le même fournisseur pour tous les regards. Cela aurait pour effets positifs un équipement de sécurité harmonisé, ainsi qu'une gestion du matériel et des contrôles annuels plus efficaces. Par ailleurs, il existe une demande de la part des agents concernés d'être équipés de détecteurs de gaz.

GI va prendre contact avec le travailleur désigné pour définir un texte standard pour les soumissions. En même temps une analyse de la réglementation en vigeur sera faite.

Parking rue d'Alsace

Les délégués du personnel demandent s'il est prévu de réaménager le parking rue d'Alsace (pour la brigade et la circonscription) dans le cadre de la mise en place des containers pour ces équipes?

Non, cela n'était pas prévu. Cependant après l'intervenetion des délégués du personnel, une demande du service MI va être faite au service GI pour que le parking soit réaménagé dans le même esprit que le parking du PDL.

Les délégués du SYPROLUX Fränz DUHR et Marc LANGERS

DENG KONTAKTLEIT AM MI



FRÄNZ DUHR
Délégué Suppléant
+352 621 322 136
francois.duhr@cfl.lu



MARC LANGERS
Délégué Suppléant
+352 691 433 249
marc.langers@cfl.lu

Das Fahrrad als Transport- und Fortbewegungsmittel, eine aktuelle Kulturgeschichte (Schluss)



ARMAND SCHILLING

Thema Fahrrad im Verkehrsrichtplan

Ein sogenannter Verkehrsrichtplan hat unter anderem die Aufgabe die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abzustimmen, und ist ein Bestandteil einer Ortsplanung. Wie realistisch ist es, dass Autos eines Tages zu Gunsten des Fahrrads mehr oder weniger ganz aus Innenstädten verdrängt werden sollen? Hierbei ginge es um die Durchsetzung einer rigorosen Intoleranz gegenüber Menschen mit anderen Bedürfnissen, die beruflich oder privat auf das Auto angewiesen sind, und aus Geschäfts- und Wohnorten vergällt und gezielt schikaniert werden. Müssen wir damit natürlich alle möglichts autofrei quasi regelrecht wie in einer Quartierblase leben. Es sei denn man weicht auf fliegende Autos aus, deren Prototypen bereits fliegen können.

Durch einen massiven Abbau von Autoparkplätzen, von einem flächendeckenden Tempo 30 km/h in einer Ortschaft bis hin zu autofreien Verkehrswegen legt sich Ortsverkehr mehr oder weniger selber lahm. Ein solcher fast ideologischer Träumereiunsinn würde am allerwenigsten den Anwohnern in unseren Wohnorten nützen. Man kann doch nicht alles mit einem Lasten-Velo oder zu Fuss erledigen. Es gibt viele Menschen, die trotz gutem ÖV (Öffentlicher Verkehr) und Velowegen privat oder beruflich auf das Auto zurückgreifen müssen, auch wenn das anscheinend viele nicht wahr haben wollen.



Mehr Platz für Radfahrer! Zukünftige "Fahrrad- und /Autoverkehrsteilung"? Sähe so ein neuer Verkehrsrichtplan aus? Foto: Keystone

Sehr schnell dürfte man feststellen, dass dann künftig sämtliche Nahrungs- und Genussmittel Güter für die Läden in den Ortschaften zu Fuss, per Lastenrad (oder per Tram) geliefert werden müssten, denn neben Pkw sind nämlich LKW und Transporter auch Autos, und wenn die nicht mehr da sind, hat der Mensch ein Problem. Denn dann fahren ebenso alle Blaulichtorganisationen wie Krankenwagen, Polizei, Feuerwehr in Zukunft mit dem Velo, zu ihren Einsatzorten, der Taxifahrerberuf unmöglich. Für die, welche Ferien machen wollen, nur noch mit dem Velo, Öffentlichem Verkehr, Tram, Zug, Busse

oder Schiff. Frage: Wie lange eingefleischte Radfahrer vornehmlich dann noch fürs Fahrrad sind?

Das Fahrrad als Zukunftsvision oder bereits Realität?

Unabhängig vom Erfolg der im aktuellen 21. Jahrhundert dauernd wechselnden Trend- und Sonderformen hat sich bereits nach den 70er Jahren die Einstellung zum Fahrrad enorm gewandelt. Wachsendes ökologisches Bewusstsein in Grossteilen der Bevölkerung, durch die Ölpreiskrise von 1973 gefördert, liess das Fahrrad vor allem in den Grossstädten zu einer ernst zu nehmenden Mobilitätsalternative und quasi zum Ausdrucksmittel einer Weltanschauung werden. Zusätzliche Popularität bescherte dem Zweirad natürlich auch die Fitnesswelle. Das kam besonders den Rennrädern zugute, die nun auch ausserhalb des Vereinssports gefahren werden. Ebenso verdankt das Mountainbike einen Teil seines Erfolgs dieser Entwicklung. Seit Beginn der 1980er Jahre ist es auf dem Markt und bis heute auch unübersehbar im Strassenbild vertreten

Pannen gibt es immer. Welcher Radfahrer oder Radfahrerin hat nicht schon ein grosses Ärgernis erlebt wenn beim Radfahren plötzlich die Kette abgesprungen ist. Wer Fortbewegungsschwierigkeiten hat muss seine Fahrt zu Fuss weiterführen. Trotz Rückschlägen um das Fahrrad durch technisch neue Konstruktionserfindungen zu ergänzen oder zu verbessern, versuchen helle Köpfe wie der Dipl.Ing. Christoph Lermen, Gründer der Firma "Pinion G.m.b.H." (Firmenname "Pinion" vielleicht als Anlehnung an das frz. Wort Pignon = Zahnradgetriebe) zu innovieren. Er hat zum Antrieb ein Velo-Schaltwerk erfunden, das wie ein Autogetriebe beim Rennfahrrad bis zum E-Bike funktioniert, und bereits im Himalaya Gebiet erfolgreich getestet wurde.

Aber trotz solchen Erfolgen muss das Fahrrad nicht unbedingt sinnlos bis zu einer Waffe im Kulturkampf mutieren, und für bestimmte politisch orientierte Kreise wie eine Heilserziehung zu einem nur idealsten Fortbewegungsmittel werden bis hierdurch jeder Autoparkplatz verteufelt oder aufgehoben ist. Extrem ausgedrückt hat es schon 2018 der polnische Aussenminister W. Wszczkowski, als er vor einer Welt warnte, in der es nur noch "Radfahrer, Vegetarier und Rassenmix" gebe.



Pinion Fahrrad mit Zentralgetriebeschaltung.

Foto: Pinion G.m.b.h.

Fahrrad ist nicht gleich dasselbe Fahrrad, denn der heutige Ausstattungstrend bedeutet einen gewaltigen Unterschied zwischen dem herkömmlichen Fortbewegungsmittel "bicycle" und dem "e-Bike". Nach aktueller Ansicht soll dem e-Bike und dem e-Tretroller(e-Trottinette) resp. auch den neuerdings auf den Markt drängenden Elektrolastenrädern angeblich eine vielfach bessere Klimabilanz bescheinigt werden welche künftig mehrfach eine Autofahrt ersetzen sollen.



Ähnliche Fahrräder hat es bereits in der Vergangenheit gegeben, allerdings ohne zusätzlichen E-Antrieb.

Ausserdem, zwischen den eigenen e-Bikes resp. e-Trottinetten und den auf kommunalen, sogenannten "shared spaces" angebotenen, Leih e-Fahrzeugen gibt es nebst der Unart des wilden Parken auf Gehsteigen einen gravierenden Unterschied durch die e-Fahrzeuge. Deren schlechte " CO_2 - Bilanz" widerspricht dem weit verbreiteten Fahrradverleih Lehrsatz "sharing ist caring"(-Teilung ist umweltschonend). Eine in der NZZ Ausgabe (Neue Zürcher Zeitung) vom 2.1.2022 veröffentlichten Studie von der renommierten ETH(Eidgenössische Hochschule Zürich), betreffend mehrere zehntausende Benutzer, hat darauf hingewiesen, dass vor allem Leih e-Bikes und "e-Tretroller" nicht helfen sollen die CO_2 Emissionen in den Städten zu reduzieren, im Gegenteil. Sie würden z.B. durch das Einsammeln verlassener und irgendwo an Orten abgestellter Geräte mehr Verkehr produzieren.

Denn die Kundschaft bezahlt meistens per App, fährt los und stellt sie nach beendeter Fahrt irgendwo in der Landschaft ab, wo sie nicht mehr direkt oder gar nicht mehr gebraucht werden, und wieder neu in den Orten (z. B. an Bahnhöfen) verteilt werden müssen. Ausserdem geschehen mit e-Bikes, respektiv E-Trottis noch öfters viele Unfälle, und sind nicht auf ein bestimmtes Land beschränkt. So mussten z.B. in Schwedens Hauptstadt Oslo im Juli angeblich mehr als 400 e-Bikes und e-Tretroller Verletzte in Notaufnahmen behandelt werden. Bemerkenswert: Fast die Hälfte der Unfälle geschah zwischen 23 Uhr und 5 Uhr morgens, und



die meisten Fahrer waren auf ihren "Spasstouren" betrunken gewesen. Übrigens, aufgrund der geringen Lebensdauer, insbesonders bei den Leih e-Fahrzeugen überdauert deren Nutzniessung im Schnitt nur zwei Jahre und eine neue Anschaffung verursacht schnell wieder mehr CO₂ bei der Herstellung.

Es sei auch noch auf die neuen Verkehrsregeln für E-bikes und E-Tretroller hingewiesen, welche am 2.1.2022 auf einer Pressekonferenz vom Verkehrsminister Fr. Bausch vorgestellt wurden, und diejenigen vom 21.7.2021 abändern(z.B. Benutzung der Bürgersteige).

Wie in der zweiten Hälfte des 19.Jahrhunderts als das Fahrrad zur Emanzipation der Frauen beitrug, ist halt das Fahrrad neuerdings zum modischen Accessoire geworden, zum Ausdrucksmittel der eigenen Identität und des eigenen Lebensstils, bis hin zu Individualisten und ausgeprägten Perfektionisten welche sich Unikate in alternativen Werkstätten aus alten Rennrahmen bauen und mit Hightech-Komponenten ergänzen lassen.

Nach Meinung vieler Verkehrsforscher soll es in den hochentwickelten Ländern immer einfacher werden, sich ohne Auto individuell zu bewegen und seine Arbeitsstelle oft schneller per Fahrrad als mit dem Auto erreichen. Es gibt aber einen Haken. Man kann dem Fahrrad nicht geben, ohne dem Auto zu nehmen. Nämlich der Ausbau des Radfahrnetzes schränkt die Freiheit der Autos ein. Anders geht es nicht. Viele Radfahrerwege lassen sich nur ziehen, wenn man den verfügbaren Erdboden umverteilt – von den Autos zu den Fahrrädern. Allerdings auch auf Kosten der Fussgänger wenn z.B. Radfahrer und Fussgänger durch besondere Strassenschilder gemeinsam Gehwege benutzen, oder das Radfahren auf Bürgerstegen noch erlaubt ist.

Nach dem Motto: "Einfach losfahren und das Zweirad da hinstellen, wo man möchte" muss sogar vielerorts schon manchmal der Fussgänger im Sommer Hürdenlauf oder Slalom laufen, weil Bürgersteige mit zahlreichen Fahrrädern zugestellt sind. Dieser extreme Zugriff provoziert natürlich Widerstand, denn nicht alle Menschen wie z.B. Kranke, Alte, Gebrechliche können ihren Alltag schwer mit dem Fahrrad bewältigen, und nicht alle Autofahrten kann man verbannen ohne dem Gewerbe die Zufahrt zu sperren. Dass es vielfach auch anders geht wurde bereits gegen Ende der 1960er Jahre bewiesen, als das als Autozubehör gedachte Klappfahrrad eine überraschende Popularität erlangte.

Doch auch die Vorzüge des Fahrrads muss man anerkennen, die vor einiger Zeit etwas aus dem Blick geraten waren, und sie treten vermehrt wieder in den Vordergrund durch aktuelle Schlagwörter wie energieeffizient (ausser E-Bikes), emissionsfrei, Platz sparend und angeblich auch gesundheitsfördernd wenn man nicht übertreibt.

Nicht nur in Grossstädten setzen Planer und Politiker auf das Rad. Stichwort: Bike-sharing, öffentlicher Fahrradverleih um dem zunehmenden lästigen Gedränge der fahrenden und der parkenden Autos sowie der Luftverschmutzung abzuhelfen, Diese Eigenschaften werden für die absehbare Zukunft eine wesentliche Rolle spielen, und das nicht nur in den Industrienationen, sondern überall auf der Welt. Sogar in den sogenannten unterentwickelten Ländern in dem ihnen beispielsweise aus wohltätigen Gründen von den Industrieländern Ladenhüter bezw. aus der Mode gekommene Zweiräder angeliefert werden. Das Fahrrad ist halt ein Fortbewegungsmittel mit viel Möglichkeits- und Zukunftspotential geworden.

Armand SCHILLING

Die nachhaltige Energiewende ein transienter Vorgang



MARCEL OBERWEIS

Der rezente Umweltgipfel COP26 wies eindrücklich darauf hin, dass der wirksame Klimaschutz nur durch die umgehende Verminderung der globalen Treibhausgasemissionen und die umfassende Transformation aller Systeme der Energieversorgung verwirklicht wird. Mit der staatenübergreifenden Verpflichtung im Dezember 2015 soll die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius begrenzt werden, wenn möglich unter 1,5 Grad Celsius. Die globalen CO₂-Emissionen erhöhen sich seit dem Jahr 1960 kontinuierlich und erreichten, nach einem Höchstwert von 36,7 Milliarden Tonnen CO₂ im Jahr 2019 - den Wert von rund 34,8 Milliarden Tonnen CO₂ im Jahr 2020. Laut den Aussagen des "Copernicus Climate Change Service" erhöht sich ebenfalls die CO₂-Konzentration und hat ein globales Maximum von ca. 413,1 ppm im Jahr 2020 erreicht.

Im Jahr 2021 erhöhte sich der Energieverbrauch der G20-Staaten um 3,8 Prozent - die energiebedingten CO₂-Emissionen um 4,2 Prozent - diese Länder sind für 80 Prozent des globalen Energieverbrauchs verantwortlich. Bedarf es noch weiterer Hiobsbotschaften hinsichtlich des Klimawandels, um die Menschheit wachzurütteln, wenn man vernimmt, dass die Weltorganisation für Meteorologie am 14. Dezember 2021 mitteilte, dass der Temperaturwert von +38° Celsius in der Stadt Werchojansk (115 km nördlich des Polarkreises) als ein neuer arktischer Temperaturrekord anerkannt wird und in der Antarktis ein neuer Temperaturrekord von +18,3°Celsius gemessen wurde?

Die im Gefolge des Klimawandels verursachten Schäden durch die aufkommenden Extremwetterereignisse u.a. Überschwemmungen, starke Gewitter und Hitzewellen sowie vernichtende Hurrikane haben zu geschätzten versicherten Schäden in Höhe von 110 Milliarden Euro im Jahr 2021 geführt, so die Swiss Re.

Die nachhaltige Energiewende umgehend einläuten

Mit dem aktuellen Energieversorgungsystem können die Herausforderungen hin zur emissionsfreien Energieversorgung nicht gemeistert werden. Dies ist jedoch zwingend nötig, denn die Erdbevölkerung wird sich von aktuell 7,8 Milliarden auf 9,7 Milliarden im Jahr 2050 erhöhen - wie soll denn das aktuelle Energieversorgungsystem "Jedem Erdenbürger gleiche Energierechte einräumen" erfüllen? Obwohl sich die weltweite Elektrifizierungsrate stetig erhöht, haben weiterhin 860 Millionen Menschen, besonders in der Subsahara, noch immer keinen Zugang zur elektrischen Energie. Bedingt durch die Preisanstiege auf den Erdgas-,

den Kohle- und den Versorgungsmärkten mit elektrischer Energie (dem am schnellsten wachsenden Energievektor) verbreitert sich die Kluft zwischen den armen und den reichen Menschen.

Laut den Berichten des Weltenergierates1° und der Internationalen Energieagentur IEA2° für das Jahr 2020 zeichnet sich in den G20-Staaten ab, dass sich trotz aller Fortschritte bei der Nutzung der erneuerbaren Energien, der Kohle- und der Erdölverbrauch erhöhten und demzufolge auch die CO₂-Emissionen - das Ziel der Klimaneutralität rückt in weite Ferne. Die Versorgung mit der elektrischen Energie in diesen Ländern beruht auf den fossilen Energieträgern mit 63 Prozent, die Kernenergie mit 11 Prozent und die erneuerbaren Energien mit 26 Prozent. Für die Europäische Union ergibt sich folgendes Bild - Kohle und Erdgas: 37 Prozent, Kernenergie: 25 Prozent und die erneuerbaren Energien: 38 Prozent.

Die beschleunigte Dekarbonisierung im Versorgungssystem mit elektrischer Energie verlangt nach einer Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien. Leider zeichnet sich jedoch ab, dass für die Konstruktion der Windturbinen ein hohes Maß von Metallen der Seltenen Erden u.a. Cer, Neodym und Yttrium benötigt werden, welche aus China stammen, welches einen Anteil von 80 Prozent am Weltmarkt hat. Ebenso sind die westlichen Länder von China hinsichtlich der Photovoltaikzellen abhängig. Hier muss unbedingt ein Umdenken eingeleitet werden, andernfalls wird die Herausforderung nicht gemeistert.

Um die fossilen Energien und atomaren Energien in den kommenden Jahrzehnten aus der Energieversorgung zu verdrängen, müssen laut den Aussagen der IEA und dem Weltenergierat weltweit jährlich PV- und Windkraftanlagen mit der gesamten elektrischen Leistung von 500.000 MW zugebaut werden. Im Jahr 2020 wurden weltweit PV-Anlagen mit 256.000 MW elektrischer Leistung installiert - allein 40.000 MW in China. Bei der Windenergie wurden weltweit 93.000 MW neu installiert und davon allein 52.000 MW in China.

Daneben wird der Erhöhung der Energieeffizienz ein hohes Augenmerk gewidmet - durch zahlreiche proaktive Verhaltensänderungen soll sich die Energieintensität der Weltwirtschaft in der kommenden Dekade um jährlich mehr als 4 Prozent verringern. Ein weiteres Standbein hin zur Verringerung der schädlichen Treibhausgasemissionen stellt der Wandel in der Verkehrspolitik ein - der thermische Motor wird sich aus dem Markt zugunsten des Elektroautomobils während den kommenden Jahrzehnten verabschieden.

Der Klimawandel ist kein Zukunftsproblem mehr – denn der zerbrechliche Planet hängt am seidenen Faden

Im Dezember 2020 hat sich die Europäische Union neue Zielmarken gegeben. Es soll einerseits die Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber den Werten von 1990 erreicht und andererseits soll das europäische Energieversorgungssystem in ein integriertes intelligentes Energiesystem mit hohen Anteilen von erneuerbaren Energien und erheblichen Energieeffizienzverbesserungen umgewandelt werden.

Um diese Herausforderung zu schultern, müssen sich die Investitionen in allen Energiesektoren auf jährlich 2,5 bis 3 Prozent des Weltbruttosozialproduktes bis zum Jahr 2050 belaufen - laut der IEA jährlich 4 Milliarden € (ein Bruchteil der Folgekosten im Kampf gegen den Klimawandel).

Für die Europäische Union dürfte sich die Abhängigkeit von teuren Energieimporten von derzeit 55 Prozent auf 20 Prozent bis zum Jahr 2050 verringern - man möge sich vergegenwärtigen, dass die Energieimporte aktuell mit jährlich etwa 400 Milliarden €uro zu Buche schlagen. Der IEA-Chef Faith Birol meinte diesbezüglich: "Der soziale und wirtschaftliche Nutzen einer beschleunigten Umstellung auf saubere Energien ist enorm, und die Kosten der Untätigkeit sind immens".

Schlussgedanken

Die Verantwortung gegenüber der Umwelt und den Menschen macht die Energiewende zwingend notwendig. Doch bei aller Euphorie über den massiven Zubau an PV- und Windkraftanlagen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die beiden erneuerbaren Energiequellen nicht ständig zur Verfügung stehen. Zur Stabilisierung der Versorgung mit der elektrischen Energie müssen noch längere Zeit die Erdgaskraftwerke als Puffer dienen. Vor allem muss das Augenmerk auf die Errichtung von dezentralen Regelspeicherkraftwerken gelenkt werden.

Genau wie die Kohlekraftwerke werden auch die Kernkraftwerke aus dem Versorgungssystem der elektrischen Energie über die kommenden Jahre ausscheiden. Dieser transiente Übergang ist wichtig, damit das gesamte Energieversorgungssystem nicht in einen instabilen Zustand mit unvorhersehbaren Konsequenzen übergeführt wird.

Bei aller Hoffnung, die ich in den Willen der Menschen setze, den Klimawandel zu meistern, muss jedoch bedacht werden, dass selbst, wenn wir heute den Hahn für die Treibhausgasemissionen zudrehen sollten, die Folgen des Klimawandels uns noch für viele Jahrzehnte begleiten werden. Diese Folgen werden vor allem die jungen Generationen treffen - ihnen eine "intakte Welt hinterlassen, muss unser aller Anliegen sein.

Marcel OBERWEIS

Quellenhinweise:

- 1. https://www.weltenergierat.de/publikationen
- 2. Bericht der Internationalen Energieagentur IEA 2021

Die ULC kritisiert die ungenügende Gewährleistung der Kaufkraft der Verbraucher

Die in der vergangenen Woche angekündigten Maßnahmen im Anschluss an die Gespräche der Dreierkonferenz sind nach Ansicht der ULC bei weitem nicht ausreichend, um die Kaufkraft der Verbraucher auch nur in etwa zu gewährleisten.

Auch wenn die Indexierung der Löhne, Gehälter, Renten und anderer Sozialleistungen prinzipiell erhalten bleibt, fragt sich die ULC, wann und wie, der, durch die Verschiebung der zweiten Indextranche auf den 1. April nächsten Jahres, entstandene Kaufkraftverlust wieder kompensiert werden soll? Die an sich lächerliche Subventionierung von 7,5 Cents pro Liter auf Benzin, Diesel, Mazout wird bei weitem nicht ausreichen, um die vorangegangenen drastischen Preissteigerungen nur annähernd zu kompensieren. Denn gleichzeitig mit den Beschlüssen sind die Spritpreise, wiederum in nur drei Tagen zweimal in die Höhe geschnellt. Eine diesbezügliche Politik, "mit einer Hand geben und mit der anderen Hand zeitgleich wieder wegnehmen", kritisiert die ULC aufs Heftigste. Weiter moniert die ULC, dass diese Maßnahme nur bis Ende Juli beschränkt bleibt, so dass deren Effekt beim Verbraucher praktisch kaum spürbar sein wird. Die ULC bedauert diese verbraucherfeindliche Politik der Regierung, die eher mit einer reinen Ideologie einhergeht, als den tagtäglichen Sorgen und Nöten der Menschen entgegen zu kommen.

Zwar soll es noch zu weiteren Erleichterungen und Zuschüssen für die einkommensschwachen Haushalte kommen, ins besonders in Bezug auf einen Steuerkredit, wo man die diesbezüglichen Einzelheiten beziehungsweise Beschlüsse abwarten muss.

Nach Ansicht der ULC sind jedoch alle diese Maßnahmen in Anbetracht der zu erwartenden Inflation ungenügend, um die Kaufkraft der Verbraucher in etwa zu erhalten, wo vor allem die während den vergangenen Wochen und Tagen ins Uferlose gestiegenen Energiepreise den Verbrauchern zu schaffen machen.

Daher erinnert die ULC nochmals an ihre Forderungen, wie z.B. eine Erhöhung des steuerlich absetzbaren Beträge, eine Deckelung aller Energiepreise, eine Reduzierung der Akzisen und

der Mehrwertsteuer, sowie die Aussetzung der CO_2 Steuer, so wie dies auch in manchen anderen Ländern der EU geschieht. Im Dienstleistungsland Luxemburg sind nicht nur viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sondern auch die Betriebe auf ihre Kraftfahrzeuge angewiesen.

Des Weiteren verlangt die ULC ebenfalls weitere steuerliche Maßnahmen sowie eine längstens überfällige Anpassung der Steuertabelle an die Inflation. Im Übrigen haben derzeit nicht nur die Geringverdiener, die am Existenzminimum leben müssen, sondern inzwischen auch die mittleren Einkommensschichten, Probleme um ihre Rechnungen zu begleichen.

Darum ist die bereits vor Jahren versprochene Steuerreform, die durch die Pandemie ausgesetzt wurde, dringender als je zuvor.

Mitgeteilt von der ULC am 28.03.2022

Ouschteren 2022 -Sicht dee Liewegen net bei den Doudegen



ROMAIN GILLEN
Aumônier

Zu de groussen Dynamiken vun eisem mënschleche Liewen an Handelen gehéiert d'Sichen. Wee sicht, deem feelt eppes. Hien huet entweeder eppes verluer, wat hien hofft erëm ze fannen, oder hien vermësst eppes, a mengt, datt dat ze hunn säi Liewe géif verbesseren. A wa mer op e Problem stousse, siche mer eng Léisung dofir ze fannen. Wee sicht, deen hofft op eng Verbesserung, déi dann antrëtt, wann hien dat fond huet, nodeem hie gesicht huet. Dat gëllt och fir déi, déi nëmmen no enger Bestätegung vun hirer Virstellung sichen.

Bei ville Mënschen charakteriséiert d'Sichen wäit Deeler vun hirer Liewensgestaltung. Politiker sichen no Strategien géint d'Inflatioun oder de Klimawandel, Aarbechtsloser sichen no enger Schaff, Singles no engem Partner. An no enger Katastoph oder engem Liewensdrama sichen vill Mënschen no enger Erklärung. A lechtlech sicher mer och alleguer no Unerkennung, Gebuergenheet a Léift. Hei si mer beim ganz existentiellen an emotionale Beräich, bei eise Sehnsüchte. Léift a Fridde, Gesondheet an Unerkennung, dat kënne mer net selwer hirstellen, mee nëmme sichen. A wa mer et fannen, empfanne mer dat als Geschenk.

Schliesslech geet et beim Sichen och net nëmmen ëm dësen dynamesche Prozess u sech, mee et spillen nach weider Aspekter eng Roll, déi eppes iwwert déi aussoen, déi sichen. Et geet mat der Fro : « Wou a wéini sichen ech ? » un a virun allem och mat de Fro : « Wat sichen ech ? » weider. Dat seet oft eppes iwwert meng Motiver, mäi Charakter a meng Astellungen aus. Geet et mir nëmmen ëm Klengegkeeten, wéi verluerend Geld oder Saachen oder och ëm déi grouss Saachen, wéi d'Sich no Gléck an Erfëllung, jo, nom Sënn vu mengem Liewen ? Kann ech domat liewen, wann ech net direkt fündeg ginn a sichen ech da weider ? Si meng Zieler realistesch ? Sichen ech nëmmen eng Bestätegung oder sinn ech op fir eppes Neies, Onerwaartes ?

Mënschen, déi op der Sich sinn, verrode vill iwwert sech selwer. An dat mecht och d'Haaptfiguren am Evangelium vun der Ouschternuecht, vum Lukas, esou interessant. Et huet den Uschäin, wéi wann d'Fraen, déi um Ouschtermoien bei dem Jesus säi Graf ginn, just d'Bestätegung vun deem sichen, wat si erfuer haten. De Jesus, an deen si esou grouss Hoffnunge gesat haten, war um Kräiz gestuerwen a begruewe ginn. Alles wat si virdrun mat him erlieft haten a wat hien gesot hat, huet elo eigentlech fir si keng Roll méi gespillt. Hir Trauer an déi Zouneigung, déi si nach ëmmer

fir hien empfond hunn, huet si säi Graf opsiche gelooss. Si wollten him nach dee leschten Liebesdingscht erweisen, fir deen kuerz virun dem Sabbat keng Zäit bliwwe war, säi Läichnam abalsaméieren. Jo, si sinn mat der Erwaardung dohikomm, en Doudegen do ze fannen.

Mee do fannen si eppes ganz anescht. D'Graf ass op an eidel. An Engelen sinn do a froe si : « Firwat sicht dir dee Liewegen, bei deenen Doudegen ? » Deen Doudegen, deen dir sicht, deen ass net hei, jo, dee gëtt et guer net méi, well de Gekräizegten, deen hei bäigesat gouf, ass operstanen. Dir musst e Liewege sichen, dee net bei deenen Doudegen ze fannen ass, net do, wou keng Verännerung méi stattfënd. Bléift net bei deem, wat doutsecher geschéngt huet, stoen, mee riskéiert et opzebriechen an Neies ze entdecken, well hei ass en totale Neiufank geschitt.

Den Engelen hir Fro kléngt hallef virworfsvoll, hallef iwwerrascht, esou wéi wann d'Fraen et hätte besser wësse missen.

Op dësem Ouschterfest kënne mir eis nei froen, op mir och de Liewegen bei deenen Doudege sichen? Wëlle mir och nëmmen eis Virstellunge bestätegt kréien oder si mer op fir Neies? A siche mir an eisem Liewen och nach weider, net nëmmen, wann et eis schlecht geet, mee och wann et eis gutt geet, well och déi schéinst Erfahrungen nach net d'Erfällung vun eisem Liewe bedeiten.

Am Evangelium ginn d'Engelen de Fraen un, wou si mat hirer Sich nom Liewegen ufänke sollen: « Erënnert iech un dat, wat hien iech gesot hat, wéi hien nach a Galiläa war. De Mënscheson muss de Sënder ausgeliwwert a gekräizegt ginn an den drëtten Dag operstoen. » Ween dee Liewege fanne wëll, dee kann de schwéiere Wee vum Gekräizegten net ausblenden. An dat bereet net wéingen Angscht a Suergen. An dach gett et keen anere Wee, wann een den Operstanenen an d'Liewe fanne wëll net nëmmen op Ouschteren. Loosse mir eis wéi d'Fraen vun den Engelen op de richtege Wee bréngen loossen. Dee Liewegen net bei den Doudege sichen. Well Operstéiung léisst sech nëmme feieren, wa mer bereetsinn no Neiem, Onerwaartem ze sichen. A wa mer eis wieklech op d'Sich maachen, da wärte mer vill Iwwerraschungen erliewen an d'Erfëllung vun all eisem Strierwe fannen.

Iech all e frout Ouschterfest an eng gutt Ouschterzäit!

Abbé Romain GILLEN, Aumônier

Die nostalgischen Eisenbahnen am Kaiserstuhl

Die Kaiserstuhlbahn ist eine Nebenbahn, die zusammen mit der Breisach-Bahn den Kaiserstuhl im Land Baden-Württemberg umrundet. Der Kaiserstuhl ist ein 557 m hohes Mittelgebirge von vulkanischem Ursprung in der Oberrheinischen Tiefebene. Die Bezeichnung Kaiserstuhl geht vermutlich auf König Otto III. zurück, der bei Sasbach am Rhein am 22. Dezember 994 seinen Gerichtstag abhielt.

Im Bahnhof Riegel-Malterdingen wechselt man von der Rheintalbahn, welche zwischen Mannheim über Karlsruhe, Offenburg und Freiburg nach Basel verkehrt, zur Kaiserstuhlbahn. Von hier aus fährt die 26 km normalspurige Kaiserstuhlbahn nach Endingen und weiter durch ein ausgedehntes Obstbaugebiet nach Sasbach am Rhein. Die maximale Neigung der Bahnstrecke beträgt nur 8,5 ‰ und der minimale Radius wird mit 190 m angegeben.

Anschließend durchfährt die Bahn den schönsten Teil der Strecke am Rhein - ab Jechtdingen hat man herrliche Ausblicke auf den Rhein auf der rechten Seite sowie auf unübersehbare Weinberge bevor die Kaiserstuhlbahn den Bahnhof Breisach erreicht. Von dem Breisacher Münsterberg kann man bei klarer Sicht die Vogesen jenseits des Rheins erkennen.

Diese am Rhein entlang verlaufende Bahnstrecke trägt die nette Bezeichnung "Rebenbummler", da sie viele Weingüter durchquert, er gehört zu den wenigen Museumsbahnen in Deutschland, bei denen die Museumsfahrzeuge auf der Stammstrecke verkehren und es werden historische Dampflokomotiven und Triebwagen eingesetzt. Die Personenwagen aus dem Jahr 1905 sind mit originalen Holzbänken versehen und verfügen über offene Plattformen - bei sonnigem Wetter eine einzigartige Gelegenheit, diese Landschaft zu genießen. Bei klaren Sichtverhältnissen lässt sich die Bergkette der Vogesen im Elsass jenseits des Rheins erkennen.

Die Streckenabschnitte zwischen Gottenheim über Nimburg nach Riegel (13,7 km Länge) sowie zwischen Riegel und Endingen wurden am 15. Dezember 1894 eröffnet. Der restliche Abschnitt zwischen Endingen über Sasbach nach Breisach erfolgte am 7. September 1895. Mit dieser Bahnstrecke am Kaiserstuhl sollte einerseits der Transport von regionalen Produkten gefördert sowie der Tourismus in dieser landschaftlich schönen Region unterstützt werden.

Die Breisacher Bahn zwischen Freiburg über Gottenheim und Breisach wurde bedingt durch den Krieg von 1870-1871 erst am 14. September 1871 in Betrieb genommen. Die normalspurige Bahnstrecke





Entlang am Rhein in den Weinbergen

am Kaiserstuhl zwischen Gottenheim nach Breisach weist die Länge von 10,8 km auf.

Neuanfang und Elektrifizierung

Die beiden Bahnen mussten sich nach dem Zweiten Weltkrieg dem Wettbewerb mit den anderen Verkehrsteilnehmern - dem Pkw und dem Lkw - stellen, die hohen eingefahrenen Defizite brachten sie jedoch an den Rand der Stilllegung. Nachdem das Land Baden-Württemberg die Bahnstrecken ab dem 1. Januar 1953 übernommen hatte, wurde der Betrieb mit Dampflokomotiven eingestellt und durch die Triebwagen ersetzt.

Im Jahr 1978 kam der Durchbruch in Richtung Museumsbetrieb, als man den Begriff "Rebenbummler" einführte. Die Verantwortlichen sahen jedoch bald ein, dass der Betrieb mit Triebwagen nicht länger aufrechterhalten werden konnte. Die Zahl der Bahnreisenden verringerte sich zusehends und mittels einer Kooperationsvereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg vom 11. März 2009 wurde vereinbart, dass die Elektrifizierung bis zum Jahr 2018 durchgeführt werden sollte.

Die Bahnstrecken zwischen Breisach über Sasbach nach Riegel und von Gottenheim nach Riegel sollten ebenfalls mit elektrischer Energie befahren werden. Die Elektrifizierung der Strecken wurde zwingend notwendig, um die Züge auf diesen Bahnstrecken mit den auch elektrisch betriebenen Zügen der Breisacher Bahn (Freiburg bis Breisach) zu verbinden. Man hegte den Wunsch, auf allen Bahnstrecken dieselben Elektrotriebwagen verkehren zu lassen, sodass ein verdichtetes Fahrplanangebot für die Passagiere entstehen kann.

Im April 2017 begannen die umfangreichen Arbeiten, mit der Absicht die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h zu erhöhen. Am 28. Oktober 2019 waren die Arbeiten abgeschlossen und die Fahrdrähte standen unter Wechselspannung von 15 kV - 162/3 Hz.

Da die bestellten neuen Elektrotriebwagen Typ Talent 3 aufgrund von Lieferschwierigkeiten nicht fristgerecht geliefert wurden, verkehren bis zu deren Bereitstellung u.a. noch die beiden historischen Triebwagen VT27 und VT 28.

Marcel OBERWEIS

Ouellenhinweise:

- 1. Informationsmaterial der Eisenbahnfreunde Breisgau e.V.
- 2. https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiserstuhlbahn
- https://www.naturgarten-kaiserstuhl.de/de-de/kaiser-lich-erleben/rebenbummler
- 4. https://www.sweg.de/html/aktuell/ Elektrifizierung

A.S. CFL

FOOTBALL Championnat 2022 Vendredi 08 juillet 2022 à 17:30 hrs

Tournoi éclair Terrain du U.S. Sandweiler (Terrain synthétique)

Equipes participantes:

AS CFL Bettembourg	FC CFL Ateliers Luxembourg
FC CFL Fahrpersonal	FC CFL Rodange
FC CFL Zwickau	FC CFL Garage (BU)
FC CFL Nordstéck	CFL RH



Großformatdruck, Beschriftungen, Aufkleber, Schaufenster-, Auto-, Lastwagenverklebung, Planen, Poster, Textil, Werbeartikel

41, Z.I. Kehlen L – 8287 Kehlen Tél.: 26 30 55 61 Fax: 26 30 55 62 signitec@pt.lu

Der nächste "Transport" erscheint am 16. Mai 2022

Redaktionsschluss ist der 05. Mai 2022

Transport

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

Impression et Expédition:

Print Solutions S.à r.l., Luxembourg

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

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

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

Der Punktwert-Index 855,62

Seit dem 1. Oktober 2021 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 20,6832 €.

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

Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 19,5850€

Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 20,1982 €.



