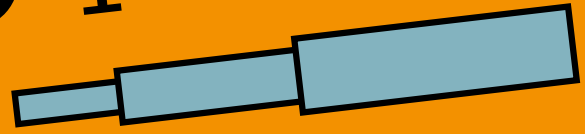


WÄIT

bléck




Zeitung fir den Ëffentlechen Déngscht

Quo Vadis Lëtzebuerg?



1/2009

eng Publikatioun vum Lëtzebuenger Chrëschtliche Gewerkschaftsbond 

Inhalt 1/2009

<i>Kritesch gekuckt; Ladungssécherung</i>	4	<i>Regeln für den Krankheitsfall</i>	12
<i>Interview Marc Spautz</i>	5	<i>LCGB-AVL</i>	13
<i>Bildungschance fir jiddereen</i>	6	<i>Was geschieht bei einem Unfall auf dem Weg zur Arbeit?</i>	14
<i>Zu Besuch auf der SEBES-Baustelle; Entrevue mat dem Stadtverband CSV</i>	7	<i>Lenkzeiten für Busfahrer gelockert; BUS-NEWS</i>	15
<i>Ënnert ons; Seminar Gemengebeamten CEFOS</i>	8	<i>Die Vorteile des Hybrid-Stadtbusses</i>	16
<i>Stadtwerke Trier zu Besuch bei den LCGB-Gemeindebeamten</i>	9	<i>Verkéiseregelen och fir Vëlosfuerer a Foussgänger</i>	19
<i>Von Wirtschaft und Finanzen</i>	10	<i>Schlechter Stil der Außenseiter</i>	20
<i>Les structures d'accueil au service de nos enfants</i>	11	<i>Streusalz und GPS</i>	21
		<i>LCGB-Betriebssektioun Brécken a Stroossendéngscht</i>	22



Editorial



Pickeg Atmosphär

An der Tëschenzäit sinn ech elo schonns 22 Joer bei der Gemeng Lëtzebuerg, mä ech hunn nach ni esou eng negativ Stëmmung erlieft wéi elo am Moment. Mä grad elo an dëser schwiereger Zäit wär et awer dringend noutwenneg, massiv zesummen ze hale well et geet ëm d'Wurscht. Privatiséierung an Liberaliséierung waren nach ni esou präsent op der Gemeng Lëtzebuerg ewéi am Moment. Nëmmen zesumme kënnen mir dogéint bestoen. Dofir verstinn ech och net am Moment d'Haltung vun deenen aneren zwou Gewerkschaften vis-à-vis vun der Koalitioun vun NVGL-LCGB. Ech mengen et wier un der Zäit ze akzeptéieren an den Wielerwëllen ze respektéieren an net duerch Oflenkungsmanöver d'Aarbecht vun der Koalitioun ze bremsen. Et ass genuch Zäit vergaange fir d'Wonnen ze lecken an et wier besser dass si an dëser schwiereger Zäit op der Gemeng Lëtzebuerg sech erëm op Personal vun der Gemeng konzentréiere sollen anstatt beleidegt Liewerwurscht ze spillen. Op alle Fall wäerte mir eis beim LCGB net provozéiere loossen an konsequent eisen ageschloe Wee weiderfueren näämlech eis fir Gesamt Personal vun der Gemeng Lëtzebuerg kompetent anzesetzen.

Bei der Beamtendelegatioun ass et jo awer eréischt vu kuerzer Zäit un méiglech zesummen, awer trotzdem individuell sech fir Personal anzesetzen ouni dass eng Gewerkschaft säi Gesicht verléiert. Dat war och an der Vergaangenheet net ëmmer esou. Wéi ech schonn honnerte mol gesot hunn, mir setzen alleguerten an dem selwechte Boot a mir alleguerte müssen an Zukunft een Effort maachen. Den LCGB wäert an Zukunft op alle Fall nach méi offensiv virgoe géint d'Attacke vum Gemengepersonal. Och géint Politiker a Politikerinnen, egal wat fir eng Faarf, sti mir an Zukunft vill méi skeptesch géint iwwer, well an der leschter Zäit hunn se ëmmer erëm bewisen dass fir si den Euro virum Mënsch am Mëttelpunkt steet. Beim LCGB ass dat awer genau ëmgekéiert.

Patrick ROSSBERG
Verbandspräsident LCGB-Gemengebeamten

Kritesch gekuckt

Villäicht waren d'Memberen vum Schäfferot an Gemengerot vun der Gemeng Lëtzebuerg an der Gemengerotssitzung vum 5. Dezember 2008 ee bësschen opgereegt well Beamtepersonal Delegatioun am Sall war oder wie ass et soss ze erklären dass si wie Hénger am Stall hin an hir gelaf sinn. Doduerch war zäitweileg keen op der Podiumsplatz vum Schäfferot, an et hat een d'Impressioun et géing ee mat enger Mauer schwätzen.

Et deet mir leet dat ze soen awer esou een ondisziplinéierten a respektlose Chaos hunn ech an menger iwver 20 jäereger Tätigkeet als Gewerkschaftler beim LCGB nach net erlieft. Niewebäi ass et dann zur Ofstëmmung komm an dem däregen Dossier fir Facturatioun vu Gas a Stroum vun der Gemeng bei de L.E.O ze verlagere. Doduerch sinn elo bei der Gemeng Lëtzebuerg bei der Recette 6 Aarbechtsplaze verluer gang.

Erlaabt mir iech ze soen dass ech niewent menger Funktioun als President vun den LCGB Gemengebeamten och nach LCGB Sektionspresident vun Dummeldeng sinn, ech sinn also och responsabel vun engen Territoire vum Pafendall bis Beggen a vun der Millebaach bis op de Kierchbierg. Also kann ech a wäert ech an Zukunft och de Bierger vun der Stat Lëtzebuerg an Zukunft informéiere wéi hir Steiergelder an Zukunft an der Stad investéiert ginn.

Mir gesi beim LCGB där Entwécklung besuergt no an sinn och iwverzeegt dass een alleng duerch Hobbygewerkschaftler näischt méi erreecht dofir ënnerstëtzt eng professionell gefouert Gewerkschaft wie den LCGB an Zukunft well wie huet eisen Nationalpresident Robert Weber eng Kéier op engem 1. Mee Meeting gesot: Veraarsche kënnen mir eis selwer.

Patrick ROSSBERG

Ladungssécherung

Ladungssécherung ass nach ëmmer een Thema op der Gemeng Lëtzebuerg. An engem gutt besichte Seminaire ass den Bedeelegten dat Thema fachgerecht vermëttelt ginn. Op der anerer Säit stoung dee groussen Interessi vum bedeelegte Personal zum Thema Ladungssécherung am Virdergrond.

Op alle Fall hu mir just positiv Echoen héieren iwvert deen Seminaire an et kann een de Responsabele félicitéieren a si och encouragéieren nach esou Seminairë fir Personal ze organiséieren. Iwverhaapt kéint een op der Gemeng Lëtzebuerg nach vill méi divers Themen esou interessant behandelen.



Eppes beweegen amplaz nozekucken

Wirtschaft- a Finanzkris hin oder hier, Lëtzebuerg steet viru groussen Erausforderunge fir d'Land fit ze maache fir d'Zukunft. Ass Lëtzebuerg gutt opgestallt a Beräicher wéi Educatioun a Mobilitéit? Wéi gesäit et fir déi Jonk aus? Dës an aner Froen huet d'Redaktioun vum „Wäitbléck“ dem Marc Spautz gestallt, dem Generalsekretär vum LCGB, deen de 7. Juni fir d'CSV am Süde mat an d'Wale geet.

Du bass gewerkschaftlech a politesch engagéiert. Wie kriss Du di zwou Fonctiounen ënnert een Hutt?

Eent well ech hei kloerstellen: d'Behauptung dëse Phenome géif et just hei am Land ginn, ass net richtig. Zum Beispill gëtt et a gouf et an Däitschland an an Eisträich Presidente vun Einzelgewerkschaften di och Deputéierte woren an och nach sinn. Dat bei der SPD, der SPÖ an der ÖVP.

Natierlech ass dat Ganzt munnechmol mat Schwierigkeete verbonnen. Mä et kritt een esou och eppes beweegt, Geschicht beweist dat. Just als Erënnerung. De fréiere President vum EGB, war President vum ÖGB a gläichzäitig Deputéierte fir d'SPÖ am Eisträicheche Parlament.

Vill Diskussiounen goufen et di lescht Woche wéinst der Fro iwwert Ufanksgelälter am öffentlechen Déngscht. Wat ass Déng Positioun?

Ouni mech wëllen an Tarifautonomie an der Fonction Publique an ze mëschen, fir mech ass de sougenannten „cadre fermé“ de gréisste Problem. Ech kenne vill Persounen di sech vun enger Verwaltung op eng aner versetze loossen nëmme well si an hirer Carrière blockéiert sinn, dacks huelen si dann an Kaf eng Tätigkeet unzuhuelen di se guer net interesséiert nëmme fir deen nächste Grad an hirer Carrière ze erreechen. Dofir sinn ech der Meenung dass eng



gesamt Gehälterreform neidesch ass. Carrière müssen nei definéiert ginn an et kann net sinn dass een schonns mat 46 Joer „fin de carrière“ ass. D'Motivatioun vun de Betreffenen hellt natierlech of wann ee weess dass vu 46 Joer bis 57 Joer näischt finanziell méi dobäi kennt.

Och de Bologna-Prozess muss onbedéngt an der Gehälterstruktur säin Nidderschlag fannen.

En Thema, deen Dir ganz wichtig ass, ass d'Zukunft vun deene Jonken. Wéi gesäit et mat der Educatioun am Land aus?

An der Educatioun ass et elo méiglech no deem mat dem neie Schoulogesetz (Gesetz vun 1912 ass jo elo ofgeschaf) nei Akzenter ze setzen, och wann dann neit Gesetz net perfekt ass esou kann en awer nei Weeër goen. Ech selwer hätt jo léiwer een Schouldirekter an all Primärschoul gesinn, awer munnechmol muss een ebe bei groussen Gesetzprojeten Kompromesser agoen. Dat neit Primärschoulogesetz ass ee gutt Gesetz an elo heescht et dass dat a Praxis ëmgewandelt muss ginn. Elo leit de Spillball net méi alleng bei der Politik mä och beim Léierper-



sonal. Ech sinn der Iwwerzeugung dass elo eng aner Betreuung a Bewäertung vun onse Schoulkanner méiglech ass. Mir mussen eis awer bewosst sinn dass Resultater net direkt um Dësch leien an ech hoffen dass dat neit Schoulgesetz Chance kritt sech ze festegen.

En anere Sujet, dee wichteg ass am Hibréck op e kompetitive Standuert, ass d'Mobilitéit. Si mir do um richtege Wee?

Fir Lëtzebuerg ass et wichteg e gutt a stabil Eisebunnsnetz ze hunn. Vum Süden a Stad a wieder an Nordstad, an zweegleiseg op Spëtz vum Land mat Usschluss un d'Belsch. Eng gutt Ubannung Lëtzebuerg – Waasserbëlleg ass do, awer di muss op Däitscher Säit besser a méi attraktiv ginn.

Gare périphérique Lëtzebuerg; Zéisseng, Houwald a Kierchbiérg ass eng gutt Saach, a genéisst fir mech absolut Prioritéit.

Am Süde froen ech mech op en no der Grënnung vu CFL Cargo net méiglech ass a misst sinn den Arcelor Réseau an de CFL Réseau mateneen ze verbannen a méi enk a besser Verbindung zwëschen deene sougenannte Stolstanduerten och fir de Persounentrafik ze maachen. Schinne leie jo. Awer dat mussen Experte soen op dat méiglech ass.

Di nei Zuchlinn Lëtzebuerg-Esch muss menger Meenung direkt op de Belval féieren.

Wa mir dat alles fäerdeg bréinge gött Mobilitéit ze Lëtzebuerg an an der Groussregioun besser.

Bildungschance fir jiddereen

Allen Kindern die gleiche Chance auf Bildung zu geben sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Tatsächlich ist sie in einer heterogenen Gesellschaft wie der in Luxemburg, mit ausgeprägtem Immigrationshintergrund, eine große Herausforderung. Die Bildungspolitik muss vorrangig zum Ziel haben, die Schule verstärkt auf die Anliegen und Erwartungen von Familie und Gesellschaft anzupassen. Es darf nicht sein, dass das soziale Umfeld über Erfolg oder Misserfolg eines Schülers entscheidet und somit gegebenenfalls über sein späteres Leben.

Die Früherkennung von Begabungen und Schwächen bei einem Kind, ist einer der Schlüssel zum schulischen Erfolg. Hierzu bedarf es hoch qualifizierten LehrerInnen und PädagogInnen die in differenziertem Unterricht die stärkeren Schüler *fordern* und die schwächeren Schüler *fördern*, gegebenenfalls auch außerhalb der regulären Schulstunden. So sollten z.B. auch Schüler mit angeborenen Lese-, Schreib-

und/oder Rechenschwächen – immerhin 15 % aller Schüler – die eine zusätzliche Förderung benötigen, auf Kommunalebene außerschulisch unterstützt werden können. Ein solches Angebot, besteht bis dato nur in wenigen Gemeinden, die sich den finanziellen Aufwand leisten können/wollen.



Schule soll Spaß machen, bedeutet aber auch Arbeit, die durch Leistung zum Erfolg führen soll. Und der soll in Zertifikaten und Diplomen besiegelt werden, die auf dem Arbeitsmarkt etwas wert sein müssen.

Das Kapital unseres Landes liegt in den Köpfen unserer Kinder. In ihre Bildung gilt es zu investieren, denn sie ist der Schlüssel zu Wohlstand und sozialer Gerechtigkeit.

Jidder eenzelnen mat sengen Stärkten zielt. Nëmmen esou kënne mer zesumme wuessen. Dofir setzen ech mech an.

*Yolande ROLLER-LANG
CSV-Zentrum*

Zu Besuch auf der SEBES-Baustelle

Ende 2008 besichtigten die Delegationen des Wasserwerkes der Stadt Luxemburg die Baustelle der SEBES.

Die SEBES lässt eine 32 Km lange Wasserversorgungsleitung vom Ort „Schankegraecht“ in Grosbous bis nach Junglinster verlegen.

Die Teilnehmer erhielten neben allgemeinen Erklärungen zur Unfallverhütung auf der Baustelle, auch interessante technische Informationen.

Die Wasserleitungen sind aus Guss. Für die benötigten 32 Km werden 5500 Rohre miteinander verbunden. Maximaler Druck 32 bar. Allein die Verlegung der Rohre kostet 26 Mio Euro. Der Kostenpunkt für das Gesamtprojekt beträgt 130 Mio Euro.

François KEIFFER
Wasserwerk



Entrevue mat dem Stadtverband CSV

Mir gi jo ëmmer erëm esou gäre mat der CSV an een Dëppe gehait. Den 8 Mee hate mir mat hinne wie mir dat och iwwregens mat anere Parteie maachen ee Rendezvous. D'LCGB-Gemengebeamten hunn den CSV Stadverband. mat hirem Walprogramm wou ënnert anerem eng Upassung vun den

Ufanksgehälter beim öffentlechen Déngscht virgesinn ass konfrontéiert. Mir sti kuerz vrun de Walen a jiddereen zerleet elo di Aussoe vun der CSV wie et him an de Krom passt, an Objektivitéit ass am Moment net gefrot, op alle Fall gëtt Zopp nach laang net esou waarm giess wie se gekacht gëtt.

D'LCGB-Gemengebeamte wäerten awer an Zukunft der CSV weiderhi genau op Fangeren kucken.

Joerelaang protestéiere mir als LCGB och endlech un de Verhandlung fir den öffentlechen Déngscht mat deelhuelen ze dierfe mä dat ass eis ëmmer verweigert ginn. Ob alle Fall hätte mir alleguerte méi eng grouss Chance an Zukunft wann net nëmme eng Gewerkschaft un deene Verhandlung beedelegt wier mee och de LCGB. Wie seet een esou schéin: nëmme zesumme si mir staark.



Ënnert eis

De Ressel Patrice an seng Kollegen an Kolleginnen stinn an der Hall Victor Hugo ganz Joer kompetent zur Verfügung.

Sie garantéiere vir eng gutt Organisatioun an dat ass net ëmmer einfach bei deenen sëllege Manifestatiounen an der Hall Victor Hugo.



Och ennerstetzen sie mat grousssem Succes z.b. Chrëschtfeier vum Service des Parcs

Merci un de Patrice a seng Kollegen an Kolleginnen



Seminar Gemengebeamten CEFOS

D'LCGB-Gemengebeamten hate sech den 1. Abrëll 2009 am Weiterbildungszentrum CEFOS zu Réimech Rendezvous ginn. Beim LCGB gëtt Weiterbildung groussgeschriwwen an dofir hate mir ee ganzen Dag iwwert verschidden Themen diskutéiert. Ee grousst Thema war Privatiséierung a Liberaliséierung vum Gas an Elektrizitéitswierk bei der Gemeng Lëtzebuerg an wie mir an Zukunft géint weider Privatiséierungen op der Gemeng Lëtzebuerg entgéint kéinte wierken.

Obschonns Privatiséierung a Liberaliséierung an anere Länner, awer och schonn hei am Land wie z.B. zu Esch Südstroum bewisen hunn dass et net esou funktionéiert wie dat sech déi clever Käpp ausgeduecht hunn a wou se elo am gaange sin erëm zeréckzefueren, hunn di Responsabel vun der Gemeng Lëtzebuerg weiderhi kee Wäitbléck an et gëtt weider monter drop lass privatiséiert. Et ass wierklech Schued dass di Responsabel

esou wéineg Interessi hunn un hirem kompetente Personal. Och ass hinnen de Bierger aus der Gemeng och net esou wichteg wie si dat ëmmer erëm betounen. An där Affaire steet ganz kloer den Euro an net de Mënsch am Mëttelpunkt.



Gewerkschaft Verdi

Stadtwerke Trier zu Besuch bei den LCGB-Gemeindebeamten

Am 13. Februar trafen sich Vertreter der LCGB-Gemeindebeamten mit einer Delegation der Gewerkschaft Verdi Stadtwerke Trier zu einer Arbeitssitzung in Luxemburg. Auf dem Programm stand auch die Besichtigung

des Straßenbahn- und Autobusmuseums in Hollerich. Am Nachmittag fand eine Unterredung mit dem Europa-Abgeordneten Claude Turmes von Déi Gréng über die Liberalisierung der Strom- und Gasmärkte statt.



Von Wirtschaft und Finanzen

Wir befinden uns mittendrin in der größten Finanz- und Wirtschaftskrise der letzten Jahrzehnte. Die Hiobsbotschaften häufen sich und nun geht es darum, einen bestmöglichen Weg aus der aktuellen Krise zu suchen.

Finanzplatz Luxemburg stärken

Unser Finanzplatz steht momentan stark unter Druck. Nicht nur, dass einige Banken und dadurch viele Sparer, Opfer dieser Finanzkrise wurden, wird diese nun auch noch von einigen „befreundeten“ Nachbarn genutzt, um den Finanzplatz anzugreifen und als Steuerparadies abzustempeln. Hier gilt es, gegenzusteuern, um sicherzustellen, dass die Attraktivität des Finanzplatzes weiterhin sichergestellt ist. Daher brauchen wir am Finanzplatz neue Finanzprodukte hinsichtlich einer Ausdehnung der Produktpalette, einen Ausbau der Doppelbesteuerungsabkommen sowie eine Finanzplatzüberwachung, welche auf europäischer Ebene abgestimmt werden soll.

Auch weiterhin ein attraktives steuerliches Umfeld anzubieten, ist notwendig, um den Finanzplatz zu stärken, aber auch um weiterhin interessant zu bleiben im europäischen Vergleich und somit weitere ausländische mittelständische Betriebe zu überzeugen, sich in Luxemburg anzusiedeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Hierbei spielen natürlich auch eine attraktive Mehrwertsteuer sowie niedrige Lohnnebenkosten eine große und entscheidende Rolle, damit Luxemburg auch in Zukunft eine interessante Adresse auf der europäischen Landkarte bleibt.

Neue Standbeine und Diversifikation

Unsere Wirtschaft muss sich weiterentwickeln, muss sich neue Standbeine aufbauen, so wie dies beispielsweise exemplarisch in der Vergangenheit beim Aufbau des Finanzplatzes oder des Satellitenbetreibers gelungen ist. Die Forschung und der erfolgreiche Aufbau der Universität in unserem Land

sind hier in den nächsten Jahren notwendig, um die mögliche Diversifikation unserer Wirtschaft zu unterstützen. Eine zentrale Bedeutung kommt hier der Vernetzung von Forschung und neuen Betrieben zu. In den

Bereichen Telekommunikation, Medien und elektronischer Handel wird schon seit einigen Jahren äußerst erfolgreich die Diversifikation vorangetrieben und diese muss jetzt weitergeführt werden. Weitere mögliche Alternativen dürften die Bereiche Umwelttechnologien, Gesundheitstechnologien oder Biomedizin bieten, wo man in Zukunft gezielt zu Werke gehen muss, um vorsichtig solche Fachgebiete aufzubauen. Dazu muss natürlich auch das notwendige reglementarische Umfeld geschaffen werden.



Die sogenannten „kurze Wege“

Ein flexibles reglementarisches Umfeld stellt einen der zahlreichen Standortvorteile unseres Landes dar. Dies wird ermöglicht durch die sogenannten „kurzen Wege“ in Luxemburg, welche es in der Vergangenheit immer wieder erlaubten, schnell Entscheidungen zu treffen oder Gesetze auszuarbeiten, um somit die wirtschaftlichen Bedingungen zu schaffen, um Luxemburg als Standort attraktiv zu bleiben. Prozeduren dürfen nicht unnötig Betriebsgründungen erschweren und hier müssen daher schnelle, klare und einfache Reformen diese Situation verbessern.

Daneben sind aber auch und vor allem der soziale Frieden in Luxemburg, die Mehrsprachigkeit und die große Professionalität in unserem Land weitere interessante Rahmenbedingungen, um besser vorbereitet zu sein auf die Jahre nach der Krise.

Dazu brauchen wir Kompetenz, Imagination, Flexibilität, Durchsetzungsvermögen und Solidarität.

Maurice BAUER

Mitglied der Überwachungskommission des LCGB
Beigeordneter Generalsekretär der CSV

Les structures d'accueil au service de nos enfants

La Ville de Luxembourg vient de terminer avec succès une réorganisation considérable dans le domaine des structures d'accueil des enfants en âge scolaire.

En effet, le service CAPEL a été remanié avec l'aide considérable de toutes les salariées et de tous les salariés concernés afin de mieux répondre aux besoins des parents et des enfants.

Aujourd'hui nous avons un Service CAPEL qui a retrouvé sa vocation première d'il y a vingt-cinq ans.

Le service CAPEL est responsable de l'offre d'animation pédagogique et culturelle pour tous les enfants de la Ville. L'action Bambesch, le «Kids in the City», la formidable aventure ludique «Winterkids» ne sont que quelques exemples d'une offre ludique comme il n'est existé qu'en Ville.

A l'avenir, les missions du Service CAPEL seront étendues. Le CAPEL s'entend comme une sorte de «prestataire de service» pour les autres services de la Ville de Luxembourg. Chaque service qui voudrait lancer une action de sensibilisation pour nos plus jeunes citoyens pourra à l'avenir avoir recours aux compétences pédagogiques du Service CAPEL pour élaborer un programme adapté aux enfants.

D'autre part, nous avons créé un nouveau service, le Service foyers scolaires.

Les foyers scolaires (maisons relais) se sont découplés de façon extraordinaire ces dernières années, les responsables politiques de la Ville ayant décidé de garantir une place dans nos structures d'accueil pour tous les enfants en âge scolaire. Ainsi l'offre d'un en-

cadrement qualifié en dehors des heures de classe s'est développé progressivement.



Il y a trois ans, le Collège échevinal a décidé de garantir l'encadrement pendant toute la journée pour toutes les périodes des vacances scolaires. Ainsi nous pouvons maintenant garantir un encadrement qualifié pour tous les enfants en âge scolaire du 1^{er} janvier au 31 décembre (sauf les dimanches et jours fériés).

Cette offre correspond sans aucun doute à un besoin des parents qui ont souvent des difficultés de concilier vie professionnelle et vie

privée. Cette nouvelle offre n'est donc pas uniquement une mesure pédagogique, mais également une mesure sociale. Sachant que ce sont souvent des familles monoparentales – généralement les mères – qui sont les plus préoccupées par le problème de concilier travail et famille, il s'agit ici également d'une promotion certaine de l'égalité entre femmes et hommes.

Pour garantir une infrastructure adaptée non seulement aux normes imposées, mais bien au-delà une infrastructure permettant une approche pédagogique en faveur de l'enfant et favorisant la collaboration entre milieu scolaire et parascolaire, les responsables politiques ont élaboré un programme de construction pluriannuel afin de réaliser dans chaque quartier un accueil de qualité.

Les enfants sont notre bien le plus précieux, il s'agit de leur donner une place privilégiée dans l'organisation communale de la Ville.

Viviane LOSCHETTER
Déi Gréng – Circonscription Centre

Die wichtigsten Regeln für den Ausgang im Krankheitsfall

Die ersten 5 Tage hat der Kranke keinen Ausgang (außer im Falle eines Bruchs der oberen Gliedmasse – Armbruch bspw.).

Wenn der Arzt keinen Ausgang befürwortet, dann hat der Kranke nach Ablauf der ersten 5 Tage nur die Möglichkeit seine Wohnung zum Zweck der Ernährung zu verlassen, und zwar zwischen 12:00 und 14:00 Uhr, sowie zwischen 19:00 und 21:00 Uhr.

Wenn der Arzt den Ausgang befürwortet, dann ist dies nach Ablauf der ersten 5 Tage möglich zwischen 10:00 Uhr morgens und 21:00 Uhr abends.

Unumgängliche Termine beim Kontrollarzt der Sozialversicherungen sowie unumgängliche Visiten zur Behandlung oder Diagnose im Zusammenhang mit der Arbeitsunfähigkeit können wahrgenommen werden, müssen aber auf Anfrage nachweisbar sein.

Wie werden die Kranken kontrolliert?

Die Gesundheitskasse kann ab dem ersten Krankentag eine Kontrolle einberufen, sei es auf eigene Initiative oder auf Grund einer begründeten Anfrage seitens des Arbeitgebers.

Die Kontrollen werden durch Kontrolleure der Gesundheitskasse durchgeführt, die am Wohnort des Versicherten vorstellig werden. Sie verfassen einen Bericht über den Verlauf der Kontrolle. Der Kranke, der nicht anwesend war oder dem Kontrolleur nicht öffnete

muss dazu schriftlich Stellung nehmen. Der Kontrolleur hinterlässt zu diesem Zweck ein Formular im Briefkasten, das der Gesundheitskasse binnen zwei Tagen zugestellt werden muss.

Der Fall wird vom Direktionskomitee der Gesundheitskasse begutachtet. Gegebenenfalls kann eine gebührenpflichtige Verwarnung angeordnet werden. Die Rekursprozedur wird ausschließlich im Rahmen der Gesundheitskasse abgewickelt.

LCGB-AVL

Der Schöffenrat der Gemeinde Luxemburg hat im Jahr 2009 zahlreiche neue Kolleginnen und Kollegen eingestellt, was eine Verbesserung für unseren Busbetrieb AVL mit sich brachte in Bezug auf Rückstände Urlaubstage und Ruhetage betreffend.

Es wurden auch verschiedene neue Busspuren geschaffen die eine Erleichterung für uns als Fahrer bringen, weitere sind in der Planung.

Es wurden Geldmittel freigestellt für einen neuen digitalen Funk und in den kommenden Monaten ein neues Leitsystem des AVL.

Das alles ergibt viele Neuerungen für den Fahrer, und man sollte ihm die Zeit geben sich mit allem vertraut zu machen.

Wir als Gewerkschaft LCGB unterstützen alle positiven Initiativen der Gemeinde und hoffen auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

Etwas ist nämlich sicher ein gutes Arbeitsklima im Betrieb ergibt eine gute effektive Arbeit des Fahrers.

In dem Sinne freue ich mich als Präsident der Sektion AVL auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten im Betrieb.



Pierrot KLEIN
President LCGB-AVL

Generalversammlung LCGB-AVL

Am 26. März 2009 fand die Generalversammlung der LCGB-Sektion der städtischen Busfahrer in der LCGB-Zentrale statt.

Präsident Pierrot Klein begrüßte alle Anwesenden, darunter als Ehrengäste Nico Hoffmann, Vizepräsident und Bezirkspräsident des LCGB, Joé Spier, beigeordneter Generalsekretär des LCGB, den Festredner des Abends Bezirkssekretär Jean-Paul Baudot, Vertreter der LCGB-Gemengebeamten sowie der Nachbarsektionen.

In seinem ausführlichen Tätigkeitsbericht ging Sekretär Servais Quintus auf die zahlreichen Aktivitäten des vergangenen Jahres ein. Dem Bericht war zu entnehmen, dass die Sektion an allen wichtigen Kongressen und Manifestationen vertreten war. Des Weiteren wurden folgende Themen erläutert Einstellung neuer Busfahrer, Busspuren, Tram.

Der Kassenbericht von Kassierer Jos Mockel wies eine positive Bilanz auf.

Während der Versammlung wurden folgende Mitglieder für ihre langjährige Mitgliedschaft ausgezeichnet:

Für 30 Jahre Mitgliedschaft: René Risch, Roland Ritz, Yves Welter.

Für 20 Jahre Mitgliedschaft: Germain Thein, Jos Mockel, Marc Kolber, Patrick Goergen.

(Fortsetzung Seite 14)





(Fortsetzung von Seite 13)

Jean-Paul Baudot beglückwünschte die Jubilare und dankte dem Vorstand für die geleistete Arbeit. Im Rahmen seines Referats befasste sich Bezirkssekretär Jean-Paul Baudot

mit der wirtschaftlichen und sozialpolitischen Lage.

Der Vorstand der Sektion setzt sich folgendermaßen zusammen:

Ehrenpräsidenten:	Jos MARTH, René ROEDER
Präsident:	Pierrot KLEIN
1. Vize-Präsident:	Jean-Marie KLEIN
2. Vize-Präsident:	Jean-Paul SIUDA
Sekretär:	Servais QUINTUS
Kassierer:	Jos MOCKEL
Mitglieder:	Jean-Marie JEMMING, Jean NICKELS Nicolas NITTLER Patrick SCHOLER Claude SERKEYN Marc LINDEN
Kassenrevisoren:	Jean FEIPEL, Marc SCHROEDER

Was geschieht bei einem Unfall auf dem Weg zur Arbeit?

Außer durch die obligatorische Kraftfahrzeugversicherung sind die Fahrten zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsplatz durch die gesetzliche Unfallversicherung (Assurance contre les accidents) zusätzlich versichert. In diese Versicherung müssen alle Arbeitgeber einen monatlichen Beitrag leisten. Dennoch erfolgt keine automatische Rückerstattung des Schadens im Fall eines Unfalls.

Die Unfallversicherung unterscheidet nämlich zwischen einer direkten und einer indirekten Strecke. Ereignet sich der Unfall auf einer indirekten Strecke, zahlt sie nicht, zum Beispiel dann, wenn man vor oder nach der Arbeit noch zum Supermarkt fuhr.

Eine Ausnahme sind die Fahrten zu Erziehungseinrichtungen: Wer sein Kind auf dem Weg zur Arbeit in die Schule fährt oder bei einer Tagesmutter oder in einer Tagesstätte abholt, ist versichert.

Ereignet sich der Unfall auf der direkten Strecke zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, übernimmt die Unfallversicherung die Schadensersatzleistung für Körperschäden, insofern diese von einem Arzt festgestellt wurden. Sachschäden, etwa die Kosten für die Reparatur des Wagens, werden von der Unfallversicherung nur dann rückerstattet, wenn gleichzeitig ein Körperschaden vorliegt. Die maximale Höhe der Schadensersatzleistung für Sachschäden durch die Unfallversicherung beträgt das 2,5-fache des Mindestlohns (ca. 3.500 Euro). Je nach Sachlage wird der Restschaden von der Kraftfahrzeugversicherung übernommen.

Achtung: wird ein Unfall unter Alkoholeinfluss oder aufgrund anderer schwerer Verstöße gegen die Verkehrsordnung verursacht, springt die Unfallversicherung nicht ein.

L'information du personnel de la ville de Luxembourg

Lenkzeiten für Busfahrer gelockert

Ende des Jahres 2009 tritt die neue EU-Regelung in Kraft.

So können Reisebusfahrer künftig 12 Tage hintereinander fahren, die neun Stundenmindestruhezeit gelte aber weiterhin.

Für die EU-Abgeordneten bedeutet die 12 Tage Regelung keinen Verlust an Sicherheit.

Das EU-Parlament gab also dem Druck der Busunternehmen nach, die nun bei Rundrei-

sen von bis zu 12 Tagen keinen zweiten Fahrer einzusetzen brauchen.

Wir als LCGB-Gewerkschaft Transport protestieren gegen diese Regelung, denn die kann auch leicht auf Linienbusfahrer ausgeweitet werden.

Nur müssen wir uns fragen: wo bleibt die Sicherheit auf unseren Strassen? Hier sind Unfälle schon vorprogrammiert.

Bus News

... **Trainingszenter** gëtt elo zu Suessem gebaut. Vun 2014 un muss all Berufsschauffeur do eng Formatioun maachen an zwar all 5 Joer – 13/14 Theorieunitéiten – 1/14 Praxisunitéiten ...

... **Testphase** EGO Stater Bussen ass aus technesche Grënn zeréck verluecht ginn ...

... **Neierungen** am Führerschäin fir deen ze verlängeren vum Alter 50 op 60 Joer Mir kommen am nächste Wäitbléck drop zrécck ...

... Neit Gesetz iwwert Sécherheet am öffentlechen Transport ...

Die Vorteile des Hybrid-Stadtbusses

Die Hybridtechnologie

Definition

Prinzipiell bezeichnet Hybrid ein aus verschiedenen Komponenten zusammengesetztes Ganzes. In der Fahrzeugtechnik steht Hybrid für die Kombination unterschiedlicher Antriebstechnologien, wie z. B. von Diesel- und Elektromotor. Dabei gleichen sich Stärken und Schwächen der jeweiligen Technologien aus. So erhält man ein rundum optimiertes Antriebssystem.

Die Vorteile des Hybridantriebs liegen auf der Hand

- Effizienzsteigerung für den Antrieb
- Reduktion des CO₂-Ausstoßes
- Nutzung der Bremsenergie

Die Funktionen des Hybrids

- Nutzung der Bremsenergie (Rekuperation)
Die beim Bremsvorgang erzeugte Bremsenergie wird zwischengespeichert und kann z. B. für den Anfahrvorgang verwendet werden.
- Elektrisches Anfahren
Die gespeicherte Energie wird zum elektrischen emissionsfreien Anfahren genutzt.
- Stopp-Start-Automatik
Der Dieselmotor wird automatisch abgestellt (z. B. an einer Ampel). Bei Bedarf wird er automatisch wieder gestartet.
- Phlegmatisierung des Dieselmotors
Die Abdeckung von dynamischen Leistungsspitzen über den elektrischen Energiespeicher ermöglicht eine langsamere Nachführung der Leistungsbereitstellung durch den Verbrennungsmotor. Dies reduziert Kraftstoffverbrauch und Emissionen.
- Einsatz kleinerer Dieselmotoren
Da der Energiespeicher zusätzliche Leistung bereitstellt, können kleinere Motoren als beim konventionellen Antrieb eingesetzt werden.

Der Linienbus im innerstädtischen Verkehr ist mit seinen speziellen Einsatzbedingungen prädestiniert für die Hybridtechnik durch:

- den hohen Halteanteil
- die häufigen Brems- und Anfahrvorgänge
- den niedrigen mittleren Leistungsbedarf



Ökologie und Ökonomie – der Hybrid-Stadtbus



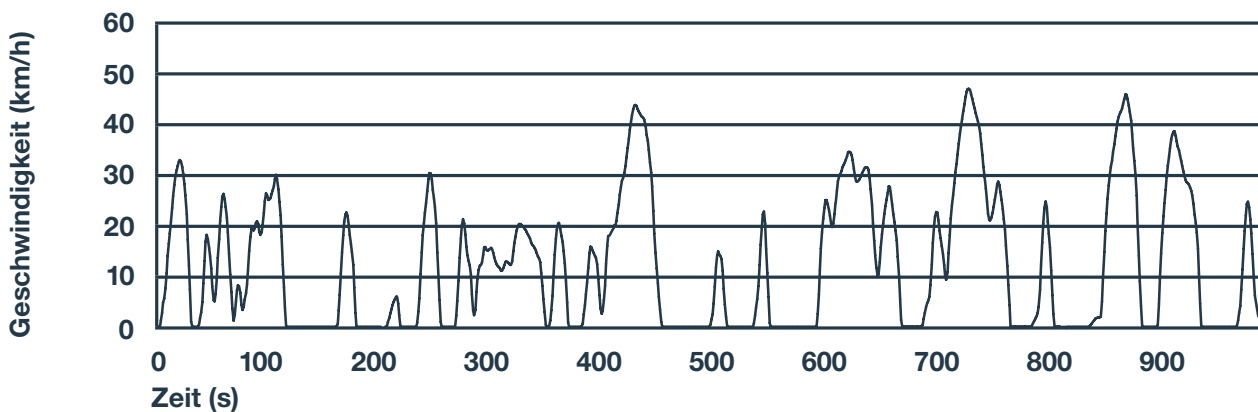
Typische Einsatzbedingungen

Betriebsdauer	16 h/Tag
Mittlere Geschwindigkeit	16 km/h
Mittlere Haltehäufigkeit	2...3 Halte/km
Betriebszeit	300 Tage/Jahr
Haltezyklen	ca. 190.000 Halte/Jahr
Haltezeitanteil	20...45 %

Das Kraftstoffeinsparpotenzial durch den Einsatz von Kurzzeitspeichern zur Nutzung der Bremsenergie beträgt bei einem typischen 12 m Hybrid-Stadtbus im Vergleich zum konventionell angetriebenen Stadtliniibus bis zu 10.000 Liter Diesel/Jahr.

Das Einsatzgebiet des Hybrid-Stadtbusses

Typisches Geschwindigkeitsprofil auf einer innerstädtischen Buslinie



Die Hybridstrukturen

Serieller Hybrid

Der serielle Hybridantrieb treibt das Fahrzeug über einen Elektromotor an. Die elektrische Leistung hierfür stellt eine Verbrennungsmotor-E-Maschinen-Einheit zur Verfügung. Über den Energiespeicher kann der Verbrennungsmotor vom Antrieb abgekoppelt oder Bremsenergie gespeichert werden.

Fahrzeug alleine oder kombiniert antreiben. Der Energiespeicher speichert die Bremsenergie und gibt diese zur Unterstützung der Motoren ab.

Leistungsverzweigter Hybrid

Im leistungsverzweigten Hybridantrieb wird die Leistung von einem Verbrennungsmotor erzeugt. Diese kann sowohl mechanisch über die Antriebswelle als auch elektrisch über zwei E-Maschinen übertragen werden. Der Energiespeicher nimmt überschüssige Leistung entweder auf oder unterstützt damit die E-Maschinen.

Paralleler Hybrid

Beim parallelen Hybridantrieb sind sowohl der Verbrennungsmotor als auch der Elektromotor im Antriebsstrang integriert. Beide können das

Die Historie der MAN-Hybrid-Stadtbusse



1975
Hybrid-Stadtbuss mit Gyro-Speicher



1979
Hybrid-Stadtbuss mit Hydrospeicher



1987
Diesel-elektrischer Hybrid-Stadtbuss mit magnetodynamischem Schwungrad



2000
Diesel-elektrischer Hybrid-Stadtbuss mit NiMH-Batterie



2001
Diesel-elektrischer Hybrid-Stadtbuss mit Ultracap-Speichersystem



2004
Hybrid-Stadtbuss mit H₂-Brennstoffzellen und NiMH-Batterie



2005
Diesel-elektrischer Hybrid-Stadtbuss mit Ultracap-Speichersystem



2007
Diesel-elektrischer Hybrid-Stadtbuss mit Ultracap-Speichersystem

Die Hybridtechnologie im Stadtlinienbus

Ultracap Speichersystem

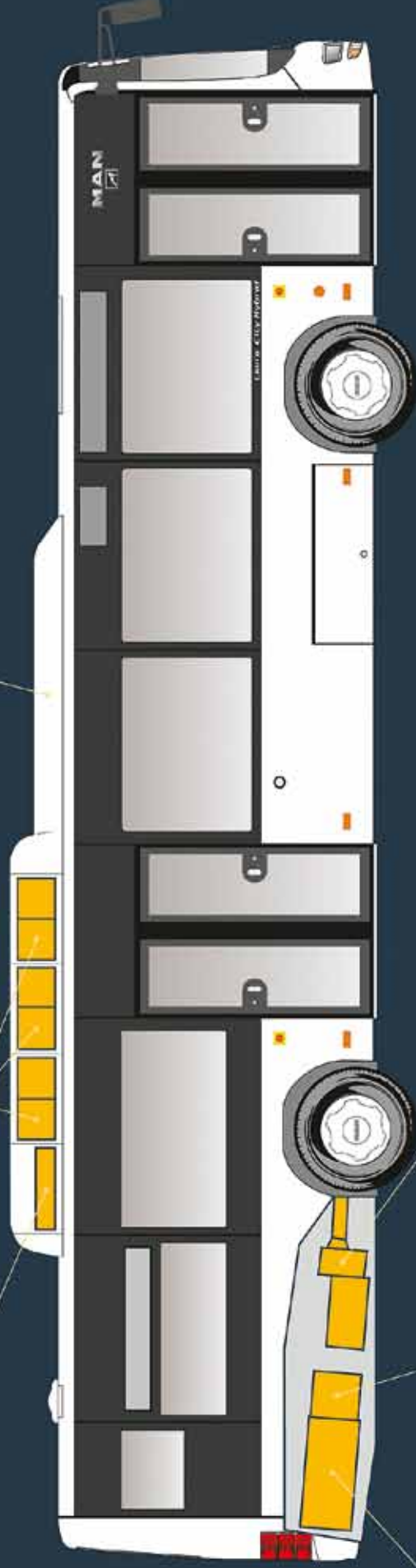
- 12 Module mit je 24 Zellen
- Max. Lade- / Entladeleistung 200 kW
- Spannungsbereich 400–630 V
- Energieinhalt ca. 0,4 kWh (entspricht dem Verbrauch einer 100 Watt Glühbirne in 4 Stunden)
- Luftgekühlt



Leistungselektronik



Elektrische Klimaanlage



6-Zylinder Dieselmotor
191 kW (240 PS),
Enhanced Environmentally
friendly Vehicle-Technik
(unterschreitet bereits die
Euro 5 Abgasgrenzwerte)



Generator 150 kW



Elektrischer Fahrtrieb
2 x 75 kW mit Summiergetriebe

Verkéisersregelen och fir Vëlosfuerer a Foussgänger

Mir begréissen et dass de Schäfferot op de Wee iwwer Mobilité douce gaangen ass (zu Fouss goen, Vëlofueren, mam Bus fueren).

Bei schéinem Wieder sinn vill Leit zu Fouss an och mam Vëlo an der Stad ënnerwee. Mä et ginn Verkéisersregelen déi jiddereen applizéiere muss deen mat engem Gefier op der Strooss fiert.

Hei geet et net drëm een un de Pranger ze stellen, nëmme just wann een op deen aneren Récksiicht hält, kënnen mir an der Stad flott mateneen an zesummen fueren.

Et kann net sinn dass Vëlofuerer op der verkéierter Säit an der Montereys-avenue a Richtung Gare fueren, an dann nach duerch rout briederen. (mam Vëlo gött dat jo als Kavaliérsdelikt betruecht).

De Bus mat der Linn 7-12-15, déi an d'Montereys-avenue erabéit, gesinn déi Vëlosfuerer net oder eréischt an der leschter Sekonn.

Hei sinn d'Accidenter virprogramméiert wann net esouguer provoziert, an da gött ërem gesot, den blöde Buschauffer.

Esou och d'Foussgänger, déi bei Rout eriwwer lafen, sollen dëst ënnerloossen, well de Bus huet och bei gerénger Vitesse méi e grouse Bremswee wéi en Auto.

Och fier Vëlosfuerer ginn et Regeln, z.b. muss een riets fueren, net nieft eneen fueren, an och nëmme, op der Busspuren fueren déi durch en Verkéisersschëld reglementéiert sinn.

Wann all Mënsch am Verkéier sech un d'Gesetz géing halen, wier ee flott an gutt Nieft Eneen a Mat Eneen fueren méiglech, et geet dach och an aner Grousstiedt

Servais QUINTUS

Ëffentlechen Transport fir jiddereen



Schlechter Stil der Außenseiter

Wer kennt die Überlegung nicht: „Auch wenn ich nicht gewerkschaftlich organisiert bin, so komme ich dennoch in den Genuss der kollektivvertraglich ausgehandelten Vorteile“. Allzu häufig wird man mit dieser Einstellung konfrontiert. Wir Gewerkschafter sagen dazu: die Überlegung ist falsch. Wenn jeder so wenig solidarisch wäre, dann könnten Gewerkschaften nicht mehr weiterbestehen, dann wäre es unmöglich, dass Gewerkschaften Kollektivverträge abschließen, die letztendlich im Interesse ihrer Mitglieder und aller Arbeitnehmer sind.

Es mag ja gute Gründe dafür geben, dass sich Kolleginnen und Kollegen keiner Gewerkschaft anschließen, weil sie zum Beispiel sowieso in den Genuss der von den Gewerkschaften ausgehandelten oder erstrittenen Rechte kommen. Sie sind der Annahme, dass sie die Gewerkschaft nicht brauchen und die Dienststelle schon alles in ihrem Sinne richten wird. Sie denken dabei an sich selbst und übersehen, wie wichtig Gewerkschaften im Kräftespiel gesellschaftlicher Auseinandersetzungen seit dem vorigen Jahrhundert sind und auch künftig noch sein werden. Sie verlassen sich darauf, dass sie ja bei Schwierigkeiten immer noch der Gewerkschaft beitreten können. Diese Beitritte von Nichtorganisierten erleben die Gewerkschaften regelmäßig bei Arbeitskämpfmaßnahmen. Dann unterschreiben die Kollegen schnell den Aufnahmeschein um im Boot der durch Streikgeldunterstützung halbwegs gesicherten Gewerkschaftsmitglieder zu sitzen.



Beim Rechtsschutz könnte man annehmen, dass eine Gewerkschaft wenig Nutzen bringt, da es ja genügend Rechtsanwälte gibt, die bei einem Arbeitskonflikt mit Rat und Tat zur Seite stehen. Guter Rat jedoch ist oft sehr teuer und nicht immer leicht zu bekommen. Wer Gewerkschaftsmitglied war, als sich ein Problem stellte, kann von der Gewerkschaft einen Rechtsanwalt gestellt bekommen, der sich in dem besonderen Bereich des Arbeitsrechtes gut auskennt. Hohe Anwaltskosten, die an sich dadurch entstehen können, dass man nicht zeitig Gewerkschaftsmitglied wurde, kann man sich sparen.

Unabhängig von der finanziellen Betrachtung verhalten sich nicht organisierte Arbeitnehmer unsolidarisch. Sie entziehen der Gemeinschaft aller Kolleginnen und Kollegen die Unterstützung im Kampf für die Rechte aller. Sie verletzen die im Arbeitsleben unverzichtbare Solidaritätspflicht der Arbeitnehmer und riskieren dabei, dass die Dienststellen willkürlich und arbeitnehmerfeindlich handeln.

Unser Appell an diese „Außenseiter“ ist erforderlich, denn viele Kolleginnen und Kollegen sind noch nicht in einer Gewerkschaft organisiert. Wir laden Sie deshalb ein, sich uns nun anzuschließen, unsere Gemeinschaft zu stärken und solidarisch zu sein. Abseits stehen ist schlechter Stil.

Marcel KRAUS
Präsident Fachverband
Öffentlicher Sektor

Streusalz und GPS

Im Kampf gegen Glatteis kommt bei der Streudienstzentrale für die Autobahnen in Bartringen eine innovative Technik zum Zug. Durch eine GPS-Steuerung in zwei Fahrzeugen, die in den vergangenen Stunden zum Einsatz kam, wird die Dosis an Auftausalz präzise berechnet und das Streugerät am Heck wege- und witterungsabhängig ferngesteuert.

Allerdings sind heute Nacht nur zwei Lastwagenführer in den Genuss dieser Neuerung gekommen. Etwa 100 verschiedene Befehle muss ein Fahrer beim herkömmlichen System während der Fahrt manuell ausführen. Dazu kommt bei Schneefall noch die Bedienung der Frontschaufel. Bartringen sichert übrigens die Befahrbarkeit von gut zwei Drittel der Autobahnstrecke. Bei Glatteis sammeln sich so pro Streueinsatz mit elf Fahrzeugen 950 Kilometer gefahrene Strecke an. Im Schnitt wird die Fahrbahn bei jedem zwanzigsten Einsatz von Schnee befreit. In dem Fall muss die Straßenbauverwaltung in Bartringen gar auf 15 Mitarbeiter im Bereitschaftsdienst zurückgreifen. Durch den Einsatz an allen Fahrzeugen der Feuchtsalztechnologie wird das Streusalz, unmittelbar



Automatische Erfassung der Luft- und Straßentemperatur.



In zehn Minuten ist die Frontschaufel am Fahrzeug befestigt. Diese kommt aber nur bei heftigem Schneefall zum Einsatz.

bevor es auf die Fahrbahn aufgebracht wird, zu einem Anteil von 30 Prozent mit einer Salzlösung (Calciumchlorid) angefeuchtet. Auf eisglatter Fahrbahn führt dieses Salz zu einer besseren Haftfähigkeit.

Vor Probleme stellt die Straßenbauverwaltung aber der offenporige Asphalt, auch „Drainasphalt“ genannt, der auf der Hälfte des Luxemburger Autobahnnetzes verbaut ist. Denn nach dem Streuen fließt das salzhaltige Wasser relativ schnell ab und enteist die Fahrbahn somit nur kurzfristig. Auch deswegen sind die Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung bei Temperaturen um den Gefrierpunkt rund um die Uhr unterwegs, um das Glatteisrisiko zu überprüfen.

Bewährt sich die neue GPS-Technik, so sollen künftig alle Fahrzeuge des Wintereinsatzdienstes für Autobahnen damit ausgerüstet werden, verrät Manou Bis von der Straßenbauverwaltung. Zum Prinzip: „Der Fahrer steckt vor der Abfahrt eine Chipkarte in den Bordcomputer. Ein Navigationssystem zeigt ihm dann die abzufahrende Strecke. Hat das Fahrzeug sein Einsatzgebiet erreicht, springt automatisch das Streugerät an. Die Dosis variiert zwischen fünf und 40 Gramm pro Quadratmeter je Streufahrt“, erklärte gestern Chef de brigade Marco Funk dieser Zeitung. Bei Tunneleinfahrten stoppt der Streuprozess, um Brücken her-



Bis zu 100 manuelle Befehle an das Streugerät fallen in zwei der mit modernster Technik ausgerüsteten Lastwagen weg.

(Fotos: Michel Brumat)

um oder bei abruptem Kälteeinbruch steigt die Dosis kurzzeitig. Diese Technik erlaubt es dem Fahrer, sich auf die ohnehin an der Konzentration zehrende Fahrt zu fokussieren. Besonders zu schaffen machen den Fahrern ohnehin einige rücksichtslos vorbei rasende Verkehrsteilnehmer. Für den Räum- und Streudienst besteht übrigens hierzulande eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h.

Christian MOHR / LW

LCGB-Betriebssektioun Brécken a Stroossendéngscht

Vorstand der Betriebssektion

Präsident: Petermann Georges

1. Vize-Präsident: Staudt Willy

2. Vize-Präsident: Martin Jean-Michel

Sekretär: Kraus Marcel

Beisitzende: Antony Servais

Franck Léonce

Juncker Jos

Kartheiser Serge

Leclercq Emile

Melone David

Neutscher Munn

Schon Guy

Schartz Jean-Pierre

Weber Nico





Esou kéint och den Tram an der Stad Lëtzebuerg ausgesinn. Duerch dëss Moosnamen hätten d'Awunner/innen eng méi grouss Liewensqualität

Merci Chrëscht!



Eng ganz enk a frëndschaflech Verbindung hate mir als LCGB-Gemengebeamten zu onsem Kolleg vun der Relations publiques Christian Welter. Hien hat ëmmer en oppent Ouer fir ons, an eist Blietchen de „Wäitbléck“ ass mat him zesummen entstanden. De Christian wiesselt elo an de Finanzsekteur, hie bleibt eis awer als LCGB Member erhalen. Mir wënschen him alles guddes fir Zukunft a vill Succès ob senger neier Schaff.

IMPRESSUM

Wäitbléck – Zeitung fir den Öffentlichen Déngscht

Editeur: Lëtzebuenger Chrëschtleche
Gewerkschafts-Bond (LCGB)

Président: Robert WEBER

*Rédacteur
responsable:* Christian WELTER

Image de titre: Guy JALLAY

Secrétariat: 11, rue du Commerce
L-1351 Luxembourg
BP 1208 – L-1012 Luxembourg

Imprimé par: saint-paul luxembourg
2, rue Christophe Plantin
L-2988 Luxembourg



Hotel Faller

*** Komfort

Ihr Ferienhotel zwischen Hinterzarten und Breitnau

Inmitten des Naturparks Südschwarzwald in Breitenau liegt das Hotel Faller.

Feine regionale Küche die wir in unseren Schwarzwälder Stuben sowie auf unserer schönen Gartenterrasse servieren.

Nichtraucher- und Rauchzimmer mit allem Komfort, Sonderarrangements zu jeder Jahreszeit. Schwarzwald, das ganze Jahr ein Erlebnis, die schönsten Tage im Jahr von Ihnen erlebt und von uns betreut.

Fühlen Sie sich wie zu Hause in unseren großen Komfortzimmern teils Nichtraucherzimmern mit Balkon/Terrasse, TV, Telefon, Safe und bequemen Sitzgruppen. In Nichtraucherrestaurants und auf unserer Gartenterrasse können sie unser reichhaltiges Frühstücksbuffet sowie unsere hervorragende Küche genießen. Menüwahl im Rahmen der Halbpension, Buffet, Feinschmeckermenu, Grillabende, Hüttenabende und à la carte Genuss am Mittag und am Abend. Unser Haus bietet Dampfsauna, Sauna und Blockhaussauna, Solarium, Familienangebote, Kinderspielfeld, Spielzimmer und Kinderkarte im Restaurant.

Wir freuen uns auf Sie

Ihre Familie Dautz

Hotel Faller

Im Ödenbach, 5
79874 Breitnau / Hinterzarten
Telefon 07652 / 919490
Fax 07652 / 9194949
E-Mail: hotel-faller@t-online.de /
info@hotel-faller.de
www.hotel-faller.de