

## 1. Mai Feier 2023 in der Abtei Neumünster



OGBL und Landesverband feiern die Verteidigung des Indexes Seiten 6 - 11

### Gedanken und Meinungsaustausch



Viele Zugbegleiter Kollegen waren gekommen

### Zukünftige Tramausbauten



Kleiner Einblick in die zukünftige Erweiterung der Tram.

### Besuch bei den Kollegen des SEV



Die Tage der Meterspurstrecke sind gezählt.

### Generalversammlung



Berichte Echternach und CKW

### Vierländertreff der Lokführer



Schwerpunkt: Sicherheit als oberste Priorität!



Georges  
Merenz

Editorial

## Neun Monate früher

Werte Leserinnen und Leser,

Auf den beiden im Jahre 2019 statt gefundenen Kongressen des OGBL und des FNCTTFEL Landesverband wurde die Integration des Landesverbandes in den OGBL beschlossen. Diese sollte in einer ersten Phase bis Jahresende 2024 nur provisorisch sein, ehe sie dann endgültig wäre. In der Periode bis zur definitiven Integration sollten die Mitglieder langsam an die neuen Strukturen herangeführt werden sowie alle technischen Herausforderungen abgearbeitet worden sein. So ist unter anderem die Integration der Vereine des nationalen Verbandes in die des OGBL zu klären.

Im OGBL wurde eigens ein neues Syndikat Eisenbahnen geschaffen, um die Mitglieder der gesamten CFL-Gruppe und jedem anderen Schienenbetrieb wie z.B. Luxtram aufzunehmen. Andererseits wurden die Kolleginnen und Kollegen des öffentlichen Dienstes und der Lehrbeauftragten von den bereits bestehenden Syndikaten SöD und SEW des OGBL aufgenommen. Um zu zeigen, dass jetzt auch Mitglieder des Landesverbandes diesen Syndikaten angehören und dass der Name des Landesverbandes auch in Zukunft Bestand haben wird, heißt das Syndikat SöD jetzt offiziell "Syndikat Öffentlicher Dienst OGBL/Landesverband" und im Syndikat SEW wurde ein Komitee Lehrbeauftragte Landesverband-OGBL/SEW geschaffen. Dadurch sind wir im Interesse aller unserer Mitglieder größer und stärker geworden, und ich möchte an dieser Stelle nicht noch einmal auf weitere bekannte Integrationsgründe eingehen.

Nun ist es aber so, dass im Jahr 2019, als beschlossen wurde, die Fusion erst Ende 2024 durchzuführen, das Datum der nächsten Sozialwahlen noch nicht bekannt war. Die nächsten Sozialwahlen in Luxemburg werden jedoch am 12. März 2024 stattfinden, und es wäre nicht angebracht, wenn die Integration zu diesem

Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen wäre. Aus diesem Grund und um unseren Wählern ganz klare Transparenz zu vermitteln, ob wir dann endgültig oder auch vielleicht auch nicht im OGBL sind, wurde ein Antrag auf dem ordentlichen Kongress vom Oktober 2022 eingereicht. Dieser forderte eine frühzeitige Integration in den OGBL. Wir wollten für die Sozialwahlen 2024 klare Zeichen setzen, denn das sind wir unseren Wählern schuldig.

Am vergangenen 19. April 2023 wurde ein Verbandsrat einberufen, das nach dem Kongress, größte Gremium des Landesverbandes. Hier schlugen die Exekutive des Landesverbandes den anwesenden Mandatsträgern die Einberufung eines außerordentlichen Kongresses vor und dies, um dem Antrag des Kongresses vom Oktober 2022 gerecht zu werden. Bei der Abstimmung stimmten die Mehrheit der Delegierten dem Vorschlag zu. Somit wird es am 07. Oktober 2023 einen außerordentlichen Kongress geben, bei welchem über die endgültige Integration des FNCTTFEL-Landesverbandes in den OGBL abgestimmt wird. Im Falle einer Zustimmung von 3/4 der Delegierten, was notwendig ist, würde die endgültige Integration in den OGBL Anfang März 2024 vollzogen werden. Dies wäre somit etwa 9 Monate vor dem ursprünglich geplanten Datum.

Wir sind es unseren Wählern schuldig, dass wir bei den Sozialwahlen in einer klar bekannten Struktur und nicht in einer provisorischen Struktur antreten.

Zuvor wird ein letzter Verbandsrat stattfinden, bei dem alle Einzelheiten der Integration noch einmal besprochen werden. Bei dieser Gelegenheit können noch bestehende Fragen beantwortet werden.

Georges Merenz  
Präsident FNCTTFEL-Landesverband



Georges  
Melchers

## Neuf mois plus tôt

Chers lecteurs, chères lectrices,

Lors des deux congrès de l'OGBL et du FNCTTFEL-Landesverband qui se sont tenus en 2019, il a été décidé d'intégrer le Landesverband dans l'OGBL. Cette intégration devrait être provisoire dans une première phase jusqu'à la fin de l'année 2024, avant de devenir définitive. Durant la période précédant l'intégration définitive, les membres devraient être familiarisés avec les nouvelles structures et tous les défis techniques devraient être réglés. Ainsi, l'intégration des associations du Landesverband dans les structures existantes de l'OGBL reste à mettre au point.

Au sein de l'OGBL, un nouveau syndicat Chemins de fer a été spécialement créé pour accueillir les membres de l'ensemble du groupe CFL et de tout autre transporteur ferroviaire, comme par exemple Luxtram. D'autre part, les membres du secteur public et des enseignants ont été intégrés dans les syndicats SöD et SEW de l'OGBL déjà existants. Pour montrer que les membres du Landesverband font désormais partie de ces syndicats et que le nom du Landesverband sera maintenu à l'avenir, le syndicat SöD s'appelle désormais officiellement "Syndicat Services publics OGBL/Landesverband" et dans le syndicat SEW, un comité chargé de cours Landesverband-OGBL/SEW a été créé. Au final, nous sommes devenus plus grands et plus forts et ceci dans l'intérêt de tous nos membres et je ne voudrais pas revenir ici sur les autres motifs d'intégration qui sont bien connus.

Or, il se trouve qu'en 2019, quand il a été décidé de ne réaliser l'intégration définitive que fin 2024, la date des prochaines élections sociales n'était pas encore connue. Maintenant, les prochaines élections sociales au Luxembourg auront lieu le 12 mars 2024 et

il ne serait pas approprié que l'intégration ne soit pas encore terminée à cette date. Pour cette raison et afin d'offrir à nos électrices et électeurs une transparence totale sur notre appartenance définitive ou non à l'OGBL, une motion a été déposée lors du congrès ordinaire d'octobre 2022. Celle-ci demandait une intégration anticipée dans l'OGBL. Nous voulions donner des signes clairs pour les élections sociales de 2024, car nous le devons à nos électrices et électeurs.

Le 19 avril 2023, un Conseil fédéral, le plus grand organe du Landesverband après le Congrès, a été convoqué. L'exécutif du Landesverband a proposé aux mandataires présents de convoquer un congrès extraordinaire afin de répondre à la demande du congrès d'octobre 2022. Lors du vote, la majorité des délégués ont approuvé la proposition. Ainsi, un congrès extraordinaire aura lieu le 07 octobre 2023 prochain, au cours duquel l'intégration définitive du FNCTTFEL-Landesverband dans l'OGBL sera votée. En cas d'approbation par les 3/4 des délégués, ce qui est nécessaire, l'intégration définitive dans l'OGBL serait réalisée début mars 2024. Par conséquent, ce serait environ 9 mois avant la date initialement prévue.

Nous sommes, en effet, redevables à nos électeurs de nous présenter aux élections sociales dans une structure clairement connue et non pas dans une structure provisoire.

Auparavant, un dernier Conseil fédéral aura lieu, au cours duquel tous les détails de l'intégration seront examinés une dernière fois. À cette occasion, les questions qui subsistent pourront trouver une réponse.

Georges Merenz  
Président FNCTTFEL-Landesverband

EDITORIAL



Fermeture Büro'en



Eis Büro'en sinn den 18 an 19 Mee 2023 zou

## NOTE

### A tous les Services

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2023, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon le calendrier des DATES VALEUR ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT des émoluments :

Vendredi	le 26 mai 2023
Mercredi	le 28 juin 2023
Jeudi	le 27 juillet 2023
Mardi	le 29 août 2023
Mercredi	le 27 septembre 2023
Vendredi	le 27 octobre 2023
Mardi	le 28 novembre 2023
Mercredi	le 27 décembre 2023

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

### Aktueller Punktwert seit dem 1. April 2023

Indexstand: 921,40

Punktwerte

Kaderpersonal: 22,2733 €

Nicht pensionsberechtigte Elememte: 21,0907 €

## In Memoriam

REDING Marcel	1961 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
LANTER Josy	1957 - 2023	Vereenegung Beetebuerg
IMBERT-MULLER Agnes	1976 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
DALEIDEN Camille	1972 - 2023	Vereenegung Waasserbëlleg
KRAMP Raymond	1961 - 2023	Vereenegung Lëtzebuerg
HOFFMANN Albert	1980 - 2023	Vereenegung Esch/Uelzecht
DAHM - ADAMY Jeannine	1952 - 2023	Vereenegung Esch/Uelzecht
HUMBERT Jean-Paul	1978 - 2023	Vereenegung Iechternach
LOMMELE Francois	1979 - 2023	Vereenegung Beetebuerg

## Le Signal 2023

N°	clôture de rédaction	parution
6	lundi, 12 juin 2023	mercredi, 21 juin 2023
7	lundi, 3 juillet 2023	mercredi, 12 juillet 2023
8	lundi, 8 août 2023	mercredi, 16 août 2023
9	lundi, 4 septembre 2023	mercredi, 13 septembre 2023
10	lundi, 09 octobre 2023	mercredi, 18 octobre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023
11	lundi, 6 novembre 2023	mercredi, 15 novembre 2023
12	lundi, 4 décembre 2023	mercredi, 13 décembre 2023



Öffnungszeiten

Montag bis Freitag:

8.00 - 12.00 Uhr - 13.00 - 16.00 Uhr



## Le Signal Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes

Herausgeber:  
FNCTTFEL-Landesverband

unbedingt die Meinung der Redaktion und des Landesverbandes dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die Redaktion vor.

Verantwortlich für den Layout:  
Josy Bourgraff,  
Georges Melchers

Abonnement:  
Für alle Mitglieder ist das Abonnement im Mitgliederbeitrag enthalten. Nichtmitglieder können „Le Signal“ über die Redaktion bestellen.

63, rue de Bonnevoie  
L-1260 Luxembourg  
Tél.: 48 70 44-1  
Fax: 48 85 25  
www.landesverband.lu  
secretariat@landesverband.lu

Jahresabonnement: 25 Euro  
Gestaltung und Umbruch:  
Espace-Médias S.A.

Redaktion und Koordination:  
FNCTTFEL-Landesverband

Made in Luxembourg

E-mail: lesignal@landesverband.lu  
Für eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die gezeichneten Artikel stellen nicht

Versand:  
Editpress SA - Esch/Alzette  
Tel.: 54 71 31-1  
Fax: 54 71 30

## Neuer öffentlicher Dienstleistungsvertrag für den Personenverkehr auf der Schiene

Am 31. März 2023 unterzeichneten der Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten, François Bausch, und die CFL, vertreten durch Jeannot Waringo, Präsident des Verwaltungsrates, und Marc Wengler, Generaldirektor, den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag für den Personenverkehr auf der Schiene. Die Finanzierung dieses Vertrags wurde zuvor am 22. März 2023 von der Abgeordnetenversammlung und am 24. März 2023 vom Staatsrat bestätigt. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Regierung im Rahmen dieses Gesetzes ermächtigt wurde, den öffentlichen Dienstleistungsvertrag für den Betrieb des öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstes direkt zu vergeben. Die Ausgaben für die Vergütung des erfolgreichen Bieters für die Erbringung des öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstes wurden auf 7.145.695.000 € (einschließlich aller Gebühren und Abgaben) festgelegt. Dieser Betrag wird an die Änderungen der Lebenshaltungskosten angepasst. Das Gesetz an sich besteht aus nur drei kleinen Paragraphen, und doch ist es das teuerste Gesetz in der Geschichte des Parlaments.

Der Vertrag wird am 1. Januar 2025 in Kraft treten und hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Er ist ein Kernstück des Nationalen Mobilitätsplans (PNM) 2035.

Nach Durchsicht des Vertrags können wir uns als FNCTTFEL-Landesverband nur positiv zu den Bestimmungen des neuen Vertrags äußern. Besonders zufrieden sind wir mit der Tatsache, dass die CFL und nicht ein Drittanbieter den Zuschlag für die Fortführung des Dienstes in den nächsten 15 Jahren erhielt. Die Tatsache, dass Sicherheit und Qualität weiterhin Priorität haben werden, kann von unserer Gewerkschaft nur unterstützt werden. Ebenso freuen wir uns darüber, dass die Anwesen-



## Kommentar

heit eines Triebfahrzeugführers und eines Zugbegleiters weiterhin gewährleistet ist und dass diese Anwesenheit in den Zügen Gegenstand eines eigenen Kapitels ist, in dem auch die Aufgaben des Zugbegleiters (PAT) beschrieben werden. Dennoch hätten wir uns gewünscht, dass für Züge mit einer Länge von mehr als 160 m zwei Zugbegleiter vorgeschrieben wären, um das Sicherheitsniveau für die Kunden in den Zügen zu erhöhen.

Die Absicht, das Angebot und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, findet unsere volle Zustimmung. Als positiv sehen wir auch die Modernisierung der TER2N-NG Triebwagen und den Ersatz der in die Jahre gekommenen Triebwagen der Baureihe Z2000 durch 34 neue Coradia Stream High Capacity-Triebwagen, durch die die Anzahl der Sitzplätze bis 2025 um 46 % erhöht werden soll.

Andere positive Punkte des Abkommens sind für uns :

- Die Wartung des Materials und der Infrastruktur wird weiterhin von CFL-Personal durchgeführt.
- Die Präsenz von CFL-Personal in den Bahnhöfen.
- Das Kapitel über die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (PMR).
- Die Einbeziehung des sozialen Beratungsausschusses des Unternehmens, falls Leistungen (Zugverkehr und Wartung) an einen Dritten vergeben werden.

**Josy Bourgraff**  
Generalsekretär

## Nouveau contrat de service public de transport de voyageurs par chemin de fer

En date du 31 mars 2023, le ministre de la Mobilité et des Travaux publics, François Bausch, et les CFL représentés par Jeannot Waringo, président du conseil d'administration et par Marc Wengler, directeur général ont signé le nouveau contrat de service public de transport de voyageurs par chemin de fer. Le financement de ce contrat a été validé auparavant en date du 22 mars 2023 par la Chambre des Députés par le Conseil d'État en date du 24 mars 2023. De ce contexte, il y a lieu de noter que dans le cadre de cette loi, le Gouvernement a été autorisé à attribuer directement le contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer. Les dépenses engagées au titre de la rémunération de l'adjudicataire pour les prestations du service de transport public par chemin de fer ont été fixées à 7.145.695.000 € TTC. Ce montant sera adapté aux variations du coût de la vie. Cette loi en soi ne comporte que trois petits paragraphes, et pourtant, il s'agit de la loi la plus chère de l'histoire de la Chambre.

Le contrat entrera en vigueur le 1er janvier 2025 pour une durée de 15 ans et constitue une pièce maîtresse du Plan national de mobilité (PNM) 2035.

Après lecture du contrat, nous ne pouvons, comme FNCTTFEL-Landesverband, nous prononcer que positivement sur les dispositions de ce nouveau contrat.

Nous sommes particulièrement satisfaits du fait que ce sont les CFL qui ont été retenus pour continuer à assurer ce service au cours des 15 prochaines années et non un tiers. Le fait que la sécurité et la qualité

resteront des priorités ne peut qu'être soutenu par notre syndicat. De même, nous sommes ravis de constater que la présence d'un conducteur et d'un agent de train est toujours garantie et que cette présence dans les trains fait l'objet d'un chapitre spécifique, qui décrit également les tâches du PAT. Pour autant, nous aurions souhaité que deux PAT soient obligatoires pour les trains de plus de 160 m de long et ceci dans l'optique d'augmenter le niveau de sûreté des clients dans les trains.

La volonté d'augmenter l'offre et l'attractivité des transports publics reçoit notre entière approbation. Pour nous, la modernisation des automotrices TER2N-NG et le remplacement des automotrices vétustes de la série Z2000 par 34 nouvelles automotrices Coradia Stream High Capacity, qui permettront d'augmenter le nombre de places assises de 46 % d'ici à 2025, sont par ailleurs des mesures positives.

Les autres points positifs de la convention sont pour nous :

- La maintenance du matériel et de l'infrastructure continuera d'être effectuée par le personnel des CFL
- La présence d'agents CFL dans les gares
- Le chapitre sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- L'implication du comité sociale de consultation d'entreprise au cas où des prestations (circulation des trains et maintenance) seraient confiés à un tiers

**Josy Bourgraff**  
Secrétaire Général

# Extrait vun der 1. Mee-Ried 2023 vum Nora Back-Präsidentin vum OGBL

Léif Kolleginnen a Kollegen,

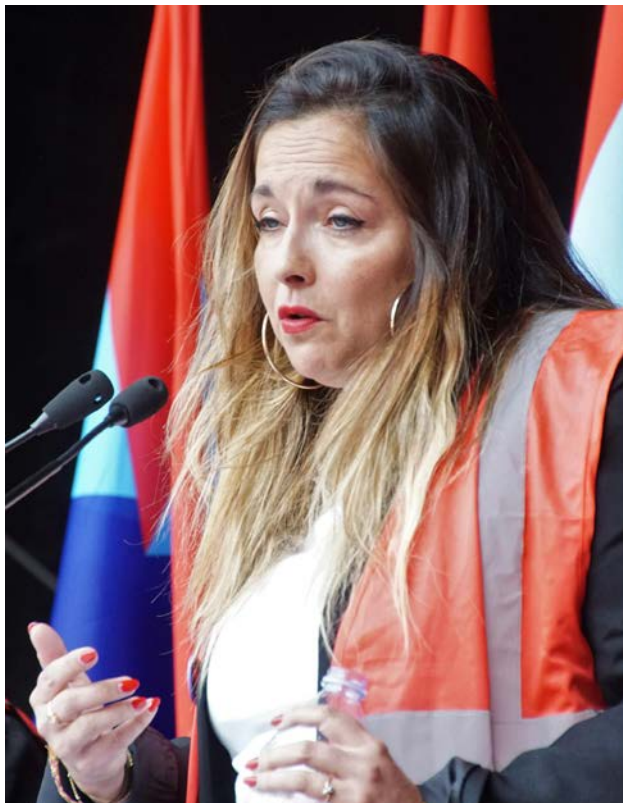
Léif Frënn,

Merci!

Ech soen iech all villmools Merci fir är Präsens haut de Moien. Well dat bedeit eppes.

Natierlech si mer net am nämmechte Film wéi d'lescht Joer, wou mer am Konflikt mat der gesamter Regierung an dem Rescht vun de Sozialpartner zu Lëtzebuerg waren. An natierlech hu mer keng grouss kämpferesch Maniff dëst Joer um 1. Mee, ebe grad well mer net méi am Konflikt sinn.

Mee mir wëssen awer och firwat dat esou ass... an



zwar well mer eis duerchgesat hunn. Well eise leschten 1. Mee e Bommesuccès war. A mer zënter dem Scheitern vun der Mäerztripartite net méi opgehale hunn. Well mer eis gewiert hunn, op der Strooss, an de Betriber, um Verhandlungsdësch... a mer domat eppes erreicht hunn. An dorop kënne mer houfreg si Kolleginnen a Kollegen, datt duerch den onermiddlechen Asaz vum OGBL (a just vum OGBL) d'Kafkraaft vun de Leit erhale gouf.

Et ass nämlech haut ronn ee Joer hier, wou d'Patronat eng grouss ugeluechten Attack op den Indexsystem lancéiert huet. Zesumme mat der Regierung an zwou Gewerkschaften hunn si am Mäerz 2022 decidéiert d'Indexierung vun eise Léin auszesetzen. Mir hunn net vergiess, datt mir déi eenzeg waren, déi



sech dogéint gewiert hunn. Mir hunn net ënnerschriwwen an hunn un eiser roudere Linn festgehalen. An dat mat Erfolleg! Mir hunn et nämlech fäerdeg bruecht, datt e puer Méint drop decidéiert ginn ass, fir eisen Indexsystem nees normal weiderlafen ze loosene.

An dëst Joer am Mäerz sinn d'Sozialpartner nach e Schratt méi wäit gaangen, an hunn den Index

formell fir d'Zukunft ofgeséichert.

Den Index war awer net dat eenzeg Thema an den Tripartite vu September 22 a Mäerz 23.

- D'Deckelung vun den Energiepräisser gouf verlängert.

- Et goufen nach wichteg Moosnamen ergraff, wéi zousätzlech Hëllef am Wunnengsbau an an der ökologescher Transition.



- A virun allem, ass endlech, op Drock vun d'Gewerkschaften hin, d'Steiertabell eng éischte Kéier zënter laange Joren e Stéck un d'Inflation ugepasst ginn.

Alles dat, Kolleginnen a Kollegeen, wier ouni eise Courage an eisen Asaz säit dem leschte Joer ondenkbar gewiescht.

Alles dat ass just d'Resultat vun eisem gemeinsamen Engagement!

Mir sinn haut en OGBL, dee gestärkt aus enger haarder Zäit erausgeet. Dee vun alle Säiten attackéiert ginn ass a wou versicht gouf en als isoléiert duerzestellen.

Ech erënneren drun: Isoléiert waren déi, déi mengen si wieren all an engem Boot an déi dunn op engem waarme Stull an engem Schlass d'Indexmanipulation beschloss hunn. Mir waren dat net. Mir sinn dat net a mir wäerten dat ni sinn, Kolleginnen a Kollegeen.

An haut op eisem 1.Mee, um Dag vun der Aarbecht, sti mir hei, fir weiderhin all d'Leit an der Aarbecht an an der Pensioun ze verdeedegen.

Well och, oder grad, wann mer vill erreicht hunn ass et wichteg, datt mer haut hei stinn. An engem Superwaljoer begrëssen ech och all d'Vertreider vun de politesche Parteien hei an et ass gutt, datt se eis no lauschtere kommen.

Well den 1. Mee ass a bleift den Dag vun de schaffende Leit! An dee muss gefeiert a géiert ginn!

Fir d'Emanzipatioun vun de Schaffenden, fir hir Rechter, fir eng Welt wou jidderen ouni Angscht an Ënnerdréckung senger Aarbecht kann nogoen.

Den 1. Mee ass och den Dag vum Fridden, an du erfir spillt deen Dag och haut, wou nees Krich an Europa herrscht, esou eng wichteg Roll.

**Jo, Kolleginnen a Kollegeen,**

dat hei ass och eng Warnung un d'Patronen zu Lëtzebuerg, déi elo och schonns no Pensiounsverschlechterunge jäizen, an un all hir politesch Alliéiert: den OGBL léisst keng Attacken op eise Pensiounssystem zou!! A wann se et probéieren, wäerten se et

genee esou ze spiere kréie wéi a Frankräich.

Nee, de contraire muss passéieren. Mir brauche besser Renten.

Mir kënnen eis et dach net erlaben als räicht Land, datt eis Altersarmut stänneg wüsst. Et kann net sinn, datt Leit, déi hiert Lie-

we laang geschafft hunn, am Alter net, oder bal net iwwert d'Ronne kommen. D'Mindestrent muss onbedéngt an d'Luucht gesat ginn. Et mussen awer och all déi Punkte redresséiert ginn, déi 2012 bei der leschter Pensiounsreform verbockt goufen.





### Kolleeginnen a Kollegen,

Et geet net just drëm ëmmer méi al ze ginn. Mir wëlle gesond a wierdeg al ginn. Eise Rentensystem muss verbessert ginn. Net verschlechtert.

A gesond wëlle mer och op der Aarbecht bleiwen. Et ass immens luewenswäert wann d'Politik sech elo vill wëll op d'Gesondheitspräventioun konzentrieren. Ganz nom Motto: Mieux vaut prévenir que guérir. Ma mir hunn eng Iddi wéi mer kéinte virsuergen, datt d'Leit manner krank ginn. Mir missten dofir suergen, datt d'Leit net krank ginn duerch d'Aarbecht. An dat géif bedeiten, d'Aarbecht ze verkieren an d'Aarbechtsrecht ze moderniséieren an un déi verännert Betriebswelt unzepassen.

De Burn-out Risiko geet an d'Luucht, d'Problemer vun de Leit fir Berufs- a Privatlewen ënnert een Hutt ze kréie ginn ëmmer méi grouss, d'Aarbechtsintensitéit klëmmt a klëmmt... Wa mer wëllen d'Situatioun vun de Salariéer verbessern, wa mer wëllen erëm méi attraktiv gi fir méi Leit unzezéien, och aus der Groussregioun, da musse mer och eppes dofir maachen.

**Ma Kolleeginnen a Kollegen, mir brauchen eng**

### allgemeng Aarbechtszäitverkierzung.

Wat net heescht mir brauchen Etude wat aner Länner maachen. Mir mussen eis e Beispill un hinnen huelen an et einfach just duerchzéien. Wat awer och net heescht, nammlecht vill Stonnen anescht ze verdeelen, oder méi vun doheem aus ze schaffen. Mee wat einfach heescht manner Stonnen ze schaffen.

De leschte Mëttwoch huet de President vun der UEL op RTL sech zur Ënnerstellung hiräisse gelooss, datt den OGBL d'Antichamber vun Aarbechtsministère wär.

Wann den Här Reckinger Recht mat senger Ausso hätt, datt den Aarbechtsministère op den Takt vun OGBL géif danzen, da wär viles anescht gelaf.

Da wäeren déi versprache Reformen iwwert d'Kollektivvertragsgesetz, iwwert de Plan de Maintien dans l'Emploi, iwwert d'Sozialpläng, iwwert d'Failliten an iwwert e Recht op d'berufflech Fort- a Weiterbildung scho längst op de Wee bruecht ginn!

Näischt dovun ass passéiert, sou datt een sech éischer d'Fro muss stellen, ob den Här Reckinger vun der politescher Realitéit iwwerhaupt eppes matkritt oder ob et him just drëms geet seng no-

toresch Gewerkschaftsfeindlechkeet an d'Fenster ze stellen.

Ass dat d'Form vun sozialen Dialog wéi d'Patronat sech en hei am Land virstellt?

Gewerkschaftsfeindlechkeet a sozialen Dialog schléissen sech géigesäitig aus!

An Här Reckinger, dir hutt a Besuch op d'Etude iwwert d'Aarbechtszäitverkierzung op RTL nach eng Falschausso gemaach: den OGBL huet grad esou wéi d'UEL iwwerhaupt näischt mat der Etude ze dinn.

Dat ännert näischt un der Tatsaach, datt sech den OGBL fir d'Verkierzung vun der Aarbechtszäit mat vol-

lem Lounausgläich asetzt. Jo, Här Reckinger, d'Salariat, wéi schonns a senger ganzer Geschicht, kämpft mat senger Gewerkschaft dem OGBL fir besser Aarbechtsbedingungen, an dozou gehéiert och d'Verkierzung vun der Aarbechtszäit an d'Schafe vu méi Zäitraum fir e bessert Liewen!

Eise gewerkschaftlechen Asaz géint Patronat a Kapital, déi haut wéi gëscher sech d'Zäit vun Salariat souwäit wéi nëmme méiglech an esou intensiv wéi nëmme méiglech ënnert de Nol rappe wëllen, bleibt ongebrach a gëtt konsequent weidergefouert. Mat oder ouni Etuden an onofhängeg dovun wien Aarbechtsminister ass oder wéi eng Parteien an der Regierung sëtzen!

Den OGBL verweist op d'Instrument vun de Kollektivvertrag fir ugepasst un d'Bedingunge vun Secteur bis zum Betrieb d'Aarbechtszäit an domat och Aarbechtszäitverkierzungen ëmzesetzen an ze organiséieren.

Dat ass a bleibt de Kinnekswee.

**Kolleeginnen a Kollegen,** Mir hu schwéier Zäiten hannert eis, a mir, déi schaffend Leit, d'Rentner, hir Familien, sinn zum groussen Deel déi Gebeidelt vun de Krisen déi mer duerchliwien.

An dat ass ëmmer erëm sou an der Geschicht. Verloschter ginn ëmmer probéiert un de Leit ausze-loossen, no all Krisen:

- an den 80er Sozialofbau als Äntwert op d'Globalisatioun,
- duerno Austeritéitspolitik als d'Äntwert op d'Weltwirtschaftskris,
- elo Kafkraaftverloschter als Äntwert op d'Energiekris.

Haut spieren d'Leit bis déif an d'Mëttelschicht eran d'Kafkraaftverloschter am Portmonni. Alles gëtt méi deier. A gläichzäiteg kréie mer nach Angscht gemaach:

- de Krich riskéiert ze eskaléieren an ni op en Enn ze goen,
- Energie- a Gasversuerung gi knapp,
- de globalen Handel wäert abrieche, duerch verschäerften Handelskonflikter, déi entstoe kënnen,
- d'USA wäerten duerch hiren Inflation Reduction Act Europa futti maachen,
- d'Inflatioun kréie mer ni an de Grëff,
- a schlussendlech kënnert déi grouss Rezessioun, wou dausende vu Leit hir Aarbechtsplaz verléieren.

Duerfir solle mer léiwer roueg sinn. De Ball flaach halen. Frou sinn, datt mer iwwerhaupt dierfe schaffe goen.







Kolleeginnen a Kolleegen, Mir dierfen net abrieche virun der allgemenger Panikmaacherei. Mir mussen eis wieren, elo handelen, virsuergen, datt et eben net zum Worst case kënnt. An duerfir brauche mer eng staark Gewerkschaft. An duerfir steet den OGBL. Well jo, d'Gewerkschaft kann eppes errechen, dat hu mer bewisen a wäerte mer weider bewisen. An si probéieren d'Gewerkschaften ëmmer erëm kleng ze schwätzen. Mee et ass de Contraire, si kennen e ganz neien Opschwung. An nee, eng Gewerkschaft kann ni neutral sinn. Si dierf et net si wann si hiren Job wëll maachen,

sech asetze fir d'Interesse vun de Leit. A wann dann eng kleng korporatistesche Gewerkschaft aus dem Finanzsektor de Leit wëll verklickeren si wieren elo an alle Secteuren op der Sich no soi-disant „neutralen“ Delegierten, well si sech selwer als soi-disant „neutral“ verkafen, da weisen si kloer domat, datt si net verstan hu wat et heescht eng Gewerkschaft ze sinn. Et geet souguer nach méi wäit, si (Aleba) maachen näischt anescht wéi d'Leit ze splécken. An elo, 1 Joer virun de Sozialwälen, wou mer all an de Betriber an an der Chambre des salariés eist Kräiz op d'OGBL-Lëscht

maache wäerten, ass et einfach nëmme bedauerlech, datt elo erëm souvill Energie an Zäit dropgeet sech ënnerteneen ze bekämpfen amplaz all zesammen eis Stärken an enger Eenheitsgewerkschaft am Sënn vun de Leit anzesetzen.

Wa mer vu vereente Kräfte schwätzen, kann et net sinn, datt eng aner Gewerkschaft eis ausschléisst aus Verhandlungen.

De Georges (Merenz) huet et schonns ugangs gesot: den OGBL wäert net labber loossen, fir datt e bei den nächste Verhandlung vum Accord salarial am öffentliche Déngecht mat um Verhandlungsdësch sëtzt.

Zéngdausende Salariéen hänken of vun deem Accord an dat a Secteure wou den OGBL an de Landesverband majoritär, jo largement majoritär sinn: d'Salarié bei Staat a Gemengen, d'Gesondheet an d'Sozialwäsen, d'Eisebunn. Net ze vergiessen, déi dausende Fonctionnaires - Tendenz steigend - déi am OGBL organiséiert sinn, z.Bsp. am Enseignement oder bei der Police. Et ass also inakzeptabel, datt den OGBL vun deene Verhandlungen ausgeschloss gëtt.

Mam OGBL wier et keng 80/80/90-Regel ginn,

kee Bewäertungssystem beim Staat an och keng Opwärtung vun de nidrege Carrièren, déi just op ee Joer limitéiert ass an dann erëm verschwénnt. Dës Opwärtung vu 5% op deenen éischten honnert Punkte muss dauerhaft am Barème bleiwen. Dat wier och ee positivt Signal fir d'Lounentwécklung hei am Land insgesamt. Kolleeginnen a Kolleegen, Well och an eisem schéine privilegierte räiche Lëtzebuerg gëtt et nach vill Ongerechtes, vill Leit déi net iwwer d'Ronne kommen, bis déif an d'Mittelschicht era mat Kafkraaftproblemer konfrontéiert sinn. Leider gëtt et awer och ëmmer méi Aarmut, méi Leit déi schaffen an trotzdeem aarm sinn.

An deem muss grad elo entgéint gewierkt ginn.

Eise Mindestloun läit - ënnert deem, wat esou-

mer awer dofir just 1 Saz: Net manipuléiert, net verreckelt, net verännert, net gedeckelt dierf e ginn. Also, d'Fangeren ewech vum Index!

Méi gëtt et net dozou ze soen.

Mir kommen awer och net derlaanscht fir iwwert eng vun de gréissten Ongerechtegkeeten an eisem Land ze schwätzen: d'Wunnen.

Well déi aller allermeescht verschëlden sech hiert ganzt Liewen a ginn dee gréissten Deel vun hirem Revenu aus fir en Dag iwwert dem Kapp. An e kleng Grapp vun Ultraräiche verdéngen sech gëllen Nuese mat der Spekulation vun engem Grondbedierfnis.

Bezielbare Wunnraum brauche mer. Loyerer, déi reell gebremst ginn. A Spekulant, déi wierklech bei d'Keess gebiede



guer de Statec seet wat de Minimum ass fir hei am Land ze iwwerliewen,

- nach méi ënnert deem wat d'EU-Direktiv virgesäit,

- nach vill méi wäit ënnert deem, wat deen erschafene Räichtum vun de Leit mat Mindestloun ass.

An deem Sënn, brauche mer och elo endlech déi vum OGBL schonn zënter 2015 gefuerdert Erhéijung vum Mindestloun ëm 10%. Dat ass noutwendeg, dat ass gerecht, dat ass laang iwwerfällg.

Kolleeginnen a Kolleegen, Wa mer bei de Léin sinn, wat wier eng 1. Mee Ried ouni Index. Hei brauche

ginn. Hei hu Regierungen u Regierungen versot. Déi nächst dierf dat net, Kolleeginnen a Kolleegen. Dat loosse mer net zou.

**An dann, Kolleeginnen a Kolleegen,**

wa mer wëllen eng méi sozial gerecht Gesellschaft, ass et iwwer eng gerecht Steuerpolitik wou een endlech eng Ëmverdeelung vun uewen no ënnen maachen.

Am Walkampf muss elo all Partei, déi vu sech behaupt, datt se sech géint sozial Ongläichheet asetzt, Faarf bekennen.

Den OGBL ass fir ee finanzstaarke Staat, dee genuch Suen huet fir alles dat ze finanzéiere wat fir eng fortschrittlech Ge-





sellschaft noutwendeg ass: d'Finanzéierung vum Sozialstaat, d'Finanzéierung vum den öffentlechen Déngschtleschtungen, d'Finanzéierung vum allen Investitiounen, déi eis an eng klimaneutral Gesellschaft mat engem héije qualitativen Wuelstand féieren.

Dofir brauch de Staat genuch Steuerrecetten. Mir sinn als OGBL net fir en Ofsenke vum dese Recetten. Mee mir sti fir méi Steiergerechtheet, well mir sinn haut wäit dovun ewech.

Mir brauchen:

- Éischtens, eng Personnebesteuerung mat enger Steierprogressioun, déi déi kleng Revenuen entlascht, de Mëttelestandsbockel offlaacht an déi héich, a virun allem déi ganz héich Revenuen méi staark, bis zu engem Spëtzesteiersatz vu 50%, besteiert.
- Zweetens, muss d'Schéier tëscht der Besteuerung vum Léin an dem Kapital méi kleng ginn. Een neien Equiliber muss entstoen.
- Drëttens, därf ee weidert Ofsenke vum der Betrëbsbesteuerung net passéieren! Am Contraire. Et därf keng gesellschaftlech Optioun méi sinn, datt d'Gewënnmilliarde vu Grossbetriber a mul-

tinational Konzernern sech der Besteuerung entzéien.

- Véiertens, verlaangt d'Kris vum Logement, vum Wunnen, dréngend eng fiskalesch Lenkung, déi d'Spekulatioun am Immobiliëberäich decisiv brécht!
- An zulescht, fënneftens, muss eng Steierreform dat maache wat d'Steierreform vum 2017 net gemaach huet. Nämlech d'Aféierung vum engem Mechanismus vum der automatischer Upassung vum Steuerbarème un d'Inflatiounsentwécklung.

Déi kal Progressioun huet d'Salariat schwéier getraff. Och wa mir als OGBL an der leschter Tripartite erreicht hunn, datt 2,5 Indexranchen am Steuerbarème berécksiichtegt ginn, feelen der nach 4,5 a um Enn vum Joer 2023 wäerten et der 5,5 sinn! Oder fir et a Geld auszedrecken: beim Beispill vum Duerchschnittsloun vu 5.000 € brutto monatlech frësst déi kal Progressioun weiderhin 1.646 € netto am Joer!

1996 huet de Jean-Claude Juncker, an 2012 de Luc Frieden déi deemoleg Automatismen vum der Upassung vum Steuerbarème un d'Inflatioun liquidéiert. Elo muss där sozialer Ongerechtheet een Enn ge-

sat ginn.

**Léif Kolleegeinnen a Kolleegeen,**

D'Ongläichheete gëtt et net just an der Aarbechtswelt, si fänke schonns vill méi fréi un.

Mir hu leider ee Bildungssystem, deen d'Ongläichheete weiderverierft oder souguer nach verschlëmmert.

De Bildungsminister verschäerft als gudde Liberalen déi Ongläichheeten duerch méi Konkurrenz tëscht de Schoulen.

Kolleegeinnen a Kolleegeen, De Beruff vum Enseignant muss nees méi attraktiv gemaach ginn amplaz, datt en ëmmer méi bradéiert gëtt, wéi elo duerch déi nei Formatioun vum Quereinsteiger.

Dat selwecht gëllt beim sozio-educative Personal am Beräich Kannererzéi-

ung: Bradéiere vum den Diplomer fir d'Paieren sou niddreg wéi méiglech ze halen, dat op Käschte vum der Qualitéit an der Kannerbetreierung.

Den OGBL ass och géint eng Verlängerung vum der „obligation scolaire“, déi just dra besteet déi Jonk ab 16 Joer, déi eigentlech net méi an d'Schoul wëlle goen, nach 2 Joer an enger Aart privat bedriwwener Crèche fir Jugendlecher ze halen. Déi Jonk mussen de Choix behalen, fir selwer hire Wee ze wäien.

Schlussendlech, wëlle mer och eng Gesellschaft, déi d'Handwerk méi wäertschätzt andeems d'Beruffsausbildung opgewäert gëtt.

Just op eng akademesch Orientéierung setzen, ass een Holzwee. Dofir muss d'Beruffsausbildung reforméiert ginn.

Bis hin zum Meeschterbrëif, deen endlech op den nammlechte Qualifikationsniveau muss gehuewe ginn, wéi dat z.Bsp. an Däitschland de Fall ass.

Kolleegeinnen a Kolleegeen, Mir si frou haut e staarken OGBL ze sinn, deen zesammen hei steet fir d'Interesse vum de Leit ze verdeedegen.

An der Pensioun an natierlech op der Aarbechtsplaz. D'Zäiten, déi elo op eis zoukommen, wäerte keng einfach ginn. Mir sinn eis dat bewosst.

Mee mir si prett. Fir dowidder ze goe wann et néideg ass. Dorunner soll keen zwiwelen.

Aarbecht unerkennen a se gutt bezuelen. Dat muss erëm an de Vierdergrond geréckelt ginn.

An dofir sti mer all, onofhängeg vu wéi engem Secteur.

Um 1. Mee musse mer drun erënneren, datt säit der industrieller Revolutioun d'Noutwendegkeet vum de Gewerkschaften ëmmer erëm a Fro gestallt ginn ass. Am Ufank vum auslännesche Gendaarme mam Gewier an der Hand an dunn lues a lues um Verhandlungsdësch.

Ëmmer wann et brenzeleg gëtt fir déi, déi sech duerch deenen aneren hir Aarbechtskraft beräicheren, kënn déi selwecht Litanei. Et geet ëm d'Fro vum Matschwätzen. Vum Matsproocherecht. Et ass awer och d'Fro vum Gewicht vum Eenzelnen a vum Kollektiv.

Eleng kritt een sech net gewiert an duerfir muss een sech zesummendinn. Dat ass eist Recht a vum demem Recht maache mer gebrauch. Dat ass Gewerkschaft, eng Garantie, datt een net eleng do steet wann ee Saache wëll verbesseren.

Den 1.Mee ass deemools zum Feiertag ginn, well genee op deem Dag fir eng Aarbechtsszäitverkierzung gekämpft gouf. An dat ganz ouni Etuden. Dat war virun 137 Joer. Et ass un der Zäit e weidere Schratt ze goen.

**Vive den 1. Mee!  
Vive den OGBL!**



# 1. Mee-Aleedungried 2023 vum Georges Merenz - Präsident vum FNCTTFEL-Landesverband

Frënn vum OGBL, der Gréisster an Stärkster Gewerkschaft vum Lëtzebuerg.

Als een vun den Vize-Präsidenten vum OGBL, an a menger Funktioun als Präsident vum Landesverband, der Gréisster Eisebunnen Gewerkschaft hei am Land, begrëssen ech iech hei an der Abtei Neimënster zu eiser 01 Mee Feier 2023.

Ech wollt iech awer soen dass ech perséinlech e bëssen traureg sinn, dass mir dëst Joer net erëm e Kilometer laangen Cortège organiséiert hunn, esou wéi mir dat, datt lescht Joer gezwongener Moossen gemaach haten, wou mir jidderengem hei am Land, an do denken ech elo besonnesch un eis Politiker, eis Stärkt beweisen hunn missen.

Während aner Gewerkschaften dat lescht Joer, den Kuch mat hiren politeschen Frënn gedeelt hunn, sinn mir als OGBL mat Dausenden vun iech zesummen op Strooss gaangen an hunn fir den Erhalt an géint Manipulatioun vum Index manifestéiert, an dat mat groussen Erfolleg wéi et sech schlussendlech erausgestallt huet.

Op ären Paizedelen huet dier déi lescht 2 Méint, eisen onermiddlechen Asaz, gespuert.



An esoulaang keen vun eisen Politiker eis e bessert Sozialmodell wéi den Index proposéieren kann, wäerten mir als OGBL och an Zukunft den Index verdeeden, an wann et misst sinn, géifen mir och net fäerten fir während Deeg an Wochen erëm op Strooss ze goen, nom Motto "Fanger ewech vum Index".

Am Virfeld vun den ustoenenden Gemengen an Chamber Walen huet eis jëtzig Regierung elo schonns e puer sozial Zougständ-

nesser gemaach, mee do ass nach ganz vill Loft no uewen.

Fir eis ass et kloer dass do nach däitlech nogeluecht muss ginn, wann een sech eis Stimmen verdéngen well.

Als OGBL wäerten mir genausten d'Walprogrammer vun allen Parteien préiwen an hinnen eis wichtegst Fuerderungen matdeelen. Déi nei Regierung deet gutt drun den OGBL mat anzebannen, an eis bei den wichtegen

Entscheidungen fir Land an Mënschen mat un den Dësch ze huelen an op eis, den OGBL, Sproochrouer vun den schaffenden Bierger ze lauschteren.

Do denken ech elo als Eisebunnen ganz besonnesch un Gehälterverhandlungen am öffentlechen Déngscht. Déi Manéier wéi déi Verhandlungen déi lescht Joren ofgelaf sinn, sténkt erbäermlech, dat loossen mir eis net nach eng Kéier bidden. Mir loossen eis net méi hannergoen.

Komerodinnen an Komeroden, als OGBL vertrie-

den mir bal 41.000 Léit déi direkt an och indirekt vum Accord Salarial am öffentlechen Déngscht ofhänken, an dofir d'äerf den OGBL/Landesverband net nach eng Kéier vun den Verhandlungen ausgeschloss ginn. Komerodinnen an Komeroden, ech wollt zwar haut just Begrëssung maachen, et soll jo haut virun allem eng 1 Mee Feier sinn, dowéinst halen ech elo op, soss gëtt et awer ze laang, wënschen iech Allegueren nach e schéinen Dag an ginn Wuert un Präsidentin vum OGBL, dem Nora Back.





# Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband

„mit dem Food Truck“ auf Dienststellentour

besucht das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL alle Kameraden/-innen auf ihren Dienststellen im ganzen Land. Im engen Kontakt mit den Kollegen/innen bei einer warmen Mahlzeit informiert der FNCTTFEL/Landesverband über die aktuellen Geschehnisse bei den CFL, CFL cargo, CFL multimodal sowie bei Luxtram und hat ein Ohr für die Belange, Probleme, Sorgen und Vorschläge des Personals.

Programm:

## a) Mai 2023

- Freitag, 19.05.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 15.00 Uhr beim BAS in Bonneweg. Alle hier (TMBAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxemburg-Triage usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 22.05.2023: In Bettemburg-Triage von 11.30 bis 15.00 Uhr beim Gebäude des PD Bettemburg-Triage (Container der CFL cargo - Personalvertretung). Alle hier (Güterbahnhof Bettemburg, Bâtiment commun, MI.CST-S32, MI.I-B32 usw.) ansässigen CFL-, CFL cargo- und CFL multimodal Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 26.05.2023: In Bettemburg-Triage von 11.30 bis 15.00 Uhr beim Gebäude CFL multimodal. Alle hier ansässigen CFL car-

go & CFL multimodal Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

## b) Juni 2023

- Freitag, 02.06.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim Hauptbahnhof. Alle hier (DG, Bahnhof Luxemburg, AV-PAT, AV-Guichet, Visite, CFL Immo, CFL Evasion usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 05.06.2023: In Esch/Alzette von 11.30 bis 14.30 Uhr auf dem Gelände der MI-Dienststellen in der rue de Schiffflange. Alle im Raum Esch/Alzette (Bahnhof Esch/Alzette, PD-Esch/Alzette, MI.IB33, MI.CST-S33, usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 12.06.2023: In Kleinbettingen von 11.30 bis 14.30 Uhr beim PD Kleinbettingen. Alle im Raum Kleinbettingen-Mamer (PD Kleinbettingen, MI.CST-S14, MI.I-B11 Mamer usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und

sich auszutauschen.

- Freitag, 16.06.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den Werkstätten von Luxtram. Alle hier ansässigen Luxtram Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 19.06.2023: In Belval von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den Werkstätten von CFL technics. Alle im Raum Belval (CFL technics, MI.CST-S34, PD Belval usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 26.06.2023: In Péttingen von 11.30 bis 14.30 Uhr beim Gebäude des PD Péttingen. Alle im Raum Péttingen - Rodingen (Bahnhof Péttingen, PD Péttingen, AV-PAT, MI.CST-S35, MI.CST-T3, MI.I-B22, TM-CO poste isolé, Bahnhof Rodingen usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 30.06.2023: In Echternach von 11.30 bis 14.30 Uhr beim BUS Depot. Alle hier ansässigen Bediensteten vom Bus können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder in der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.



## c) Juli 2023

- Montag, 03.07.2023: In Petingen von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den Werkstätten von CFL technics. Alle hier ansässigen CFL- und CFL cargo Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 07.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim MI-Gebäude „Millewee“. Alle in der Nachbarschaft ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 14.07.2023: In Wasserbillig von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen am Bahnhof. Alle hier im Osten des Landes (Bahnhof Wasserbillig, PD Wasserbillig, Mertert-Hafen, MI.CST-S22, MI.I-B23, CFL Mobility usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 17.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr auf dem Gelände in

der Nähe des neuen PDL in der rue de la Déportation. Alle in der Nähe (PDL, MI-ME, MI.CST-S21, MI.I-B21, MI.EMBBGT, MI.CST-T2 usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder in der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

- Donnerstag, 20.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim Dairy House / Dôme. Alle hier ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Freitag, 21.07.2023: In Ettelbrück von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen. Alle im Raum Ettelbrück (Bahnhof Ettelbrück, PD Ettelbrück, MI.CST-S12, MI.CST-T1, MI.I-B12, BUS, PAT, TM-CO poste isolé usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.
- Montag, 24.07.2023: In Ulflingen von 11.30 bis 14.30 Uhr bei den MI-Dienststellen. Alle im Norden des Landes (Bahn-

hof Ulflingen, PD Ulflingen, AV-PAT, TM-CO poste isolé, MI.CST-S13, MI.I-B14, MI.I-B13 Kautenbach usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

- Dienstag, 25.07.2023: In Luxemburg von 11.30 bis 14.30 Uhr beim BAS in Bonnevoie. Alle hier (TM-BAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxemburg-Triage usw.) ansässigen Bediensteten können sich, sei es vor Schichtbeginn, nach Schichtende oder während der Mittagspause hier einfinden, um mit den Vertretern des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL zu reden, zu diskutieren und sich auszutauschen.

Das Team des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband freut sich bereits jetzt auf den Kontakt und die Diskussionen mit den Kollegen/innen vor Ort.

Mit besten Grüßen,

Die Syndikatsleitung und  
die Personalvertretung  
des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband  
bei CFL, CFL cargo, CFL multimodal und  
Luxtram



# Syndicat Chemins de Fer FNCTTFEL-Landesverband

„avec le Food Truck“ sur une tournée des services

Le syndicat chemins de fer - FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL rend visite à tous les camarades dans leurs services à travers les pays. Dans le cadre d'un contact étroit avec les collègues autour d'un repas chaud, le syndicat chemins de fer - FNCTTFEL/Landesverband informe sur l'actualité des CFL, CFL cargo, CFL multimodal ainsi que Luxtram et est à l'écoute des préoccupations, problèmes, soucis et propositions du personnel.

Programme:

## a) Mai 2023

- Vendredi, 19.05.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 15h00 au BAS à Bonneweg. Tous les agents travaillant ici (TM-BAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxembourg-Triage, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Lundi, 22.05.2023: Au triage de Bettembourg de 11h30 à 15h00 près du bâtiment du PD Bettembourg-Triage (conteneur des CFL cargo - délégation du personnel). Tous les agents CFL, CFL cargo et CFL multimodal travaillant dans cette région (gare de marchandises de Bettembourg, Bâtiment commun, MI.CST-S32, MI.I-B32, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syn-

dicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

- Vendredi, 26.05.2023: Au triage de Bettembourg de 11h30 à 15h00 près du bâtiment de CFL multimodal. Tous les agents CFL cargo et CFL multimodal travaillant dans cette région peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

## b) Juin 2023

- Vendredi, 02.06.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 près de la gare centrale. Tous les agents travaillant ici (DG, Gare de Luxembourg, AV-PAT, AV-Guichet, Visite, CFL Immo, CFL Evasion, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
  - Lundi, 05.06.2023: À Esch/Alzette de 11h30 à 14h30 sur le site des Services MI, situé rue de Schifflange. Tous les agents travaillant dans la région d'Esch/Alzette (Gare d'Esch/Alzette, PD-Esch/Alzette, MI.I B33, MI.CST-S33, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
  - Lundi, 12.06.2023: À Kleinbettingen, de 11h30 à 14h30 au PD Kleinbettingen. Tous les agents travaillant dans la région de

Kleinbettingen-Mamer (PD Kleinbettingen, MI.CST-S14, MI.I-B11 Mamer, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

- Vendredi, 16.06.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 aux ateliers de Luxtram. Tous les agents Luxtram travaillant ici peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Lundi, 19.06.2023: À Belval, de 11h30 à 14h30, aux ateliers de CFL technics. Tous les agents travaillant dans la région de Belval (CFL technics, MI.CST-S34, PD Belval, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Lundi, 26.06.2023: À Pétange, de 11h30 à 14h30, près du bâtiment du PD Pétange. Tous les agents travaillant dans la région Pétange - Rodange (Gare de Pétange, PD Pétange, AV-PAT, MI.CST-S35, MI.CST-T3, MI.I-B22, TM-CO poste isolé, Gare de Rodange, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Vendredi, 30.06.2023: À Echternach, de 11h30 à 14h30 au Dépôt BUS. Tous les



agents du Service BU travaillant ici peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

### c) Juillet 2023

- Lundi, 03.07.2023: À Pétange, de 11h30 à 14h30, aux ateliers de CFL technics. Tous les agents CFL et CFL cargo travaillant dans cette région peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Vendredi, 07.07.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 près du bâtiment MI "Millewee". Tous les agents travaillant à proximité peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Vendredi, 14.07.2023: À Wasserbillig de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI près de la gare. Tous les agents travaillant dans cette région (gare de Wasserbillig, PD Wasserbillig, Mertert-port, MI.CST-S22, MI.I-B23, CFL Mobility, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit

après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

- Lundi, 17.07.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30, sur le terrain situé à proximité du nouveau PDL, rue de la Déportation. Tous les agents travaillant à proximité (PDL, MI-ME, MI.CST-S21, MI.I-B21, MI.EMB BGT, MI.CST-T2, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Jeudi, 20.07.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 près du Dairy House / Dôme. Tous les agents travaillant ici peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Vendredi, 21.07.2023: À Ettelbruck de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI. Tous les agents travaillant dans la région d'Ettelbruck (Gare d'Ettelbruck, PD Ettelbruck, MI.CST-S12, MI.CST-T1, MI.I-B12, BUS, PAT, TM-CO poste isolé, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syn-

dicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

- Lundi, 24.07.2023: À Troisvièrges de 11h30 à 14h30 auprès des Services MI. Tous les agents travaillant dans le Nord (Gare de Troisvièrges, PD Troisvièrges, AV-PAT, TM-CO poste isolé, MI.CST-S13, MI.I-B14, MI.I-B13 Kautenbach, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.
- Mardi, 25.07.2023: À Luxembourg, de 11h30 à 14h30 au BAS à Bonneweg. Tous les agents travaillant ici (TM-BAS, TM-CO, TM-CM, BLZ, BUS, Luxembourg-Triage, etc.) peuvent s'y rendre, soit avant la prise de service, soit après la fin du service, soit pendant la pause de midi, afin de parler, de discuter et d'échanger avec les représentants du Syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband.

L'équipe du syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband vous attend déjà avec impatience pour des contacts et des discussions avec les collègues sur place.

**Avec nos meilleures salutations,  
La direction syndicale et les délégations du personnel  
du syndicat chemins de fer / FNCTTFEL-Landesverband auprès des CFL, CFL cargo, CFL multimodal et Luxtram.**

# Food Truck Tour 2023



Am 8. Mai 2023 führte uns die erste Station unserer diesjährigen Food-Truck-Tour nach Bettemburg, in die Nähe des Gebäudes des MI-CLIF. Trotz des Brückentages kamen dennoch etliche Kolleginnen und Kollegen vorbei, um etwas zu essen und um mit unseren Delegierten zu diskutieren.

*Text & Fotos: Josy Bourgraff*





# Weniger Emotionalität, mehr Rationalität

Arbeitszeitverkürzung Liser-Studie: Minister Engel möchte objektivere Debatte

Arbeitszeitverkürzungen waren bislang immer das Resultat sozialer Kämpfe und vorherrschender Machtverhältnisse. Erst nach gewerkschaftlichen Kämpfen wurden 48-, 44- und schließlich 40-Stunden-Wochen in Luxemburg arbeitsrechtlich eingeführt, was bei der aktuell geführten Debatte wohl nicht anders sein wird.

Mit dem Auftrag einer Studie zum Thema Arbeitszeitverkürzung an das „Luxembourg Institute of Socio-economic Research“ (Liser) wollte Minister Georges Engel lediglich objektive Elemente in die Diskussion einbringen, um Emotionalität aus dieser heraus- und Rationalität in diese hineinzubringen. Dass dies nicht so einfach werden wird, verdeutlichen erstens die Reaktion der UEL, die am Dienstag einer Sitzung des „Comité permanent du travail et de l'emploi“ (CPTÉ) fernblieb, während der die Studie präsentiert wurde, und zweitens die Schlussfolgerungen dieser Untersuchung, die in vielen Punkten wenig klare Ergebnisse brachte und unter anderem die Durchführung weiterer Studien anregt.

Und so bleibt, dass die LSAP- beziehungsweise die arbeitsministerliche Initiative auch als wahltaktischer Coup gesehen werden darf, der die entsprechende Thematik in den Wahlkampf einfließen lässt und die Parteien zwingt beziehungsweise zur Arbeitszeitverkürzung zu positionieren. Was diese im Übrigen jetzt bereits taten (wir berichteten), wobei jene Parteien, die sich für die Verkürzung aussprachen (darunter die LSAP), den



Arbeitsminister Georges Engel spricht sich für eine Verkürzung der Arbeitszeit aus und wünscht sich eine sachliche Diskussion  
Fotos: Editpress/Hervé Montaigu

Erwartungen der Wählerschaft eher genügen als jene, die andere Positionen vertreten.

Entsprechend formulierte OGBL-Präsidentin Nora Back nach der CPTÉ-Sitzung, dass „wir erst am Anfang der entsprechenden sozialpolitischen Debatten“ stünden.

## Die Aussagen der Studie

Die Liser-Studie, die sich auf akademische Beiträge, auf wissenschaftlich etablierte Fakten und nationale und sektorielle Berichte stützt, untersucht drei Ziele einer Arbeitszeitreform, die da wären: Vereinbarkeit von privatem und beruflichem Leben, Beschäftigung und Arbeitslosigkeit sowie Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit.

Zu Beginn stellt die Studie fest, dass Luxemburgs Nachbarländer Deutschland, Belgien und Frankreich die Arbeitszeit be-

reits seit den 80ern des vorigen Jahrhunderts reduziert haben. In Frankreich werden 35 Stunden pro Woche gearbeitet, in Belgien und Deutschland meist zwischen 37 und 38 Stunden. In Luxemburg gab es die letzte Arbeitszeitverkürzung via Gesetz in den 70ern; seitdem beträgt die Wochenarbeitszeit 40 Stunden, auch wenn es die Möglichkeit gibt, in Kollektivverträgen geringere Arbeitsperioden festzulegen. Die effektive Jahresarbeitszeit (unter Berücksichtigung von Urlaubs- und Feiertagen) ist mit 1.701 Stunden in Luxemburg denn auch vergleichsweise hoch. In Deutschland werden pro Jahr durchschnittlich 1.677 Stunden, in Frankreich 1.544 und in Belgien 1.495 Stunden gearbeitet.

Theoretisch könnte eine Arbeitszeitverkürzung laut Studie die Vereinbarkeit von Job und Privatem verbessern, mehr Frauen

könnten Beschäftigung finden, die Hausarbeit könnte besser zwischen den Geschlechtern aufgeteilt werden, es könnte weniger Stress und Erschöpfung geben und bei gleichem Monatslohn bliebe mehr Spielraum für Freizeit und Konsum. Allerdings sieht die Studie auch die Gefahr einer Intensivierung der Arbeit und eine Mehrbelastung im Job, unvorhersehbare Arbeitszeiten und eventuell einen geringeren Lohn und dadurch weniger Raum und Mittel für Freizeit und Konsum. Die solchermaßen von der Studie festgestellten gemischten und teils widersprüchlichen Auswirkungen sind auch in den weiteren untersuchten Bereichen zu finden. Sollte eine gesetzliche Arbeitszeitverkürzung umgesetzt werden, so rät das Liser denn auch, darauf zu achten, dass es nicht zu Kompensationen mit Überstunden kommt. Bereits jetzt greifen 87 Prozent der großen Unternehmen und 55 Prozent der kleineren Betriebe auf Überstunden zurück (Zahlen von 2022). Auch müsse garantiert werden, dass es nicht zu zusätzlicher Arbeit außerhalb der festgesetzten Stunden komme; dieses Risiko sei durch die Digitalisierung noch größer geworden. Weiter solle darauf aufgepasst werden, dass zu lange Referenzperioden (etwa auf ein Jahr) nicht dazu führen könnten, dass atypische Stundenpläne die Vorteile wieder einbremsen.

Der Mangel an qualifizierten Kräften könne in Luxemburg auch bedeuten, dass diese Arbeitskräfte intensiver ran müssten.

## Vernünftiger Sozialdialog

Am Beispiel der Einführung der 35-Stunden-Woche in

Frankreich beschreibt die Studie, dass eine Verbesserung des Wohlbefindens der arbeitenden Menschen nur in jenen Betrieben festgestellt wurde, die über funktionierende Personaldelegationen, sprich einen innerbetrieblichen Sozialdialog verfügten.

Auch zum Thema Produktivität und Beschäftigung sind die Aussagen der Studie gemischt und somit nicht klar. Die Studie verweist unter anderem auf einige berufliche Aufgaben, die nur schwer aufteilbar und neuen Mitarbeitern zu geben sind, auf die Kosten von Neueinstellungen bei verkürzter Arbeitszeit und auf fehlende Arbeitskräfte. Für die Betriebe müsse es demnach Kompensationen geben; in Frankreich sei dies zum Beispiel eine Minderung der Sozialbeiträge für die Betriebe gewesen. Weiter müsse der Zeitplan einer Verkürzung der Wochenarbeitszeit gut gewählt sein: Es müssten etwa Wachstumsaussichten herrschen, um die Änderung verträglich zu gestalten. Daneben müsse die Verkürzung angepasst an die verschiedenen Sektoren geschehen.

Allgemein komme eine Verkürzung den weiblichen und den älteren Arbeitnehmern in Sachen Wohlbefinden eher zugute als Arbeitern mit geringem Einkommen und jenen in prekären Berufen.

Und so schlussfolgert die Studie denn auch, dass die Auswirkungen einer Arbeitszeitverkürzung unterschiedlicher Natur seien, je nach den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, der Finanzierung, den Begleitmaßnahmen zur Kontrolle von Überstunden und Flexibilität und nach wirtschaftlichen Sektoren. Und demzufolge seien eben weitere Studien notwendig, so die Liser-Forscher.

Robert Schneider

# Noch kein Licht in Sicht

Kautenbach CFL informiert über Stand der Arbeiten am Tunnel Schieburg

236 Meter können eine ganze Region in Atem halten. So lang ist der Tunnel Schieburg, der seit dem 27. August 2022 wegen eines Erdbebens unpassierbar ist. Seitdem fällt eine wichtige Zugverbindung zwischen dem Norden und der Hauptstadt aus. Am 20. April hat das staatliche Bahnunternehmen CFL über den Fortgang der Reparaturarbeiten informiert.

Das Wichtigste zuerst: Wann der Tunnel wieder passierbar ist, können die Verantwortlichen erst in einem Monat sagen. Dann sind die meisten der Maßnahmen zur Stabilisierung des Geländes oberhalb des eigentlichen Tunnelgewölbes beendet. 400 Kubikmeter Erdschutt, vor allem Geröll, waren am 27. August 2022 bei routinemäßigen Wartungsarbeiten in den Tunnel hineingerieselt. Die seit Monaten laufenden Beseitigungen des Erdbebens an dem 160 Jahre alten Tunnel, der Kautenbach mit Clerf verbindet, ist eine komplexe Angelegenheit. Was als Wartung gedacht war, wächst sich zum Geländeumbau aus. Mindestens ein Mal schon musste die angekündigte Wiedereröffnung verschoben werden. Bei jedem Schritt stehen die Verantwortlichen vor neuen Herausforderungen. Derzeit laufen Bohrungen, um Beton in das Gelände einzuspritzen. 46 Bohrungen und 43 Einspritzungen sind bis jetzt realisiert und 340 Kubikmeter Beton eingespritzt. Gleichzeitig werden große Stahllanker eingebracht, weil der Beton in dem bergigen Gelände nicht ausreicht, um es im Gleichgewicht zu halten. Diese Arbeiten sind das Er-



Der Nordeingang des Tunnels: Die Einsturzstelle ist auf einer Länge von vier Metern mit einer provisorischen Stützwand gesichert

Fotos: Editpress/Fabrizio Pizzolante

gebnis zahlreicher topografischer Untersuchungen im Vorfeld.

## Kosten der Sanierung betragen 5 bis 6 Mio. Euro

André Feltz (47), der als Ingenieur die Schadensregulierung verantwortet, verbreitete am Donnerstag bei der Besichtigung der schwer zugänglichen Baustelle Optimismus. „Im Vergleich zu vor einem Monat sind wir einen wesentlichen Schritt weiter“, sagt er. Auch für ihn ist vieles neu. „So eine Baustelle an einem Tunnel habe ich bis jetzt noch nicht gesehen“, sagt er.

Etwas fünf bis sechs Millionen Euro betragen laut CFL bis jetzt die Kosten der Sanierung. Gerechnet hatte niemand damit. Alle fünf Jahre werden die Tunnel der Zugstrecken im Land gewartet. 26 davon gibt es

auf dem nationalen Schienennetz. Die Nordstrecke hat mit 21 die meisten, weil das Gelände durch die Ausläufer der Ardennen viele Schluchten hat, die die Züge überwinden müssen.

Für die Wartungsarbeiten wurde 2022 oberhalb des Tunnels ein vier mal vier Meter großes Loch im Gelände ausgehoben, um an das rund 30 Meter tiefer liegende Gewölbe zu kommen. Dass das Gelände nachgeben könnte, und zwar langsam, hatte niemand vorausgesehen. 2022 kam vieles zusammen. Jahrzehntlang hielt der Lehm das Schiefergestein und lose Steine zusammen. Große Trockenheit der vergangenen Jahre und Regenfälle in den vielen Jahrzehnten davor haben den Lehm herausgewaschen.

Das Gelände war brüchig geworden. So brüchig,

dass dort, wo nach dem Unfall im Tunnel die ersten Räumungsarbeiten stattfanden, immer wieder Gelände nachrutschte, sobald geräumt war. Für die Einwohner von Clerf ist die Anreise zur Arbeit seitdem eine Herausforderung. Viele arbeiten in der Hauptstadt. Bürgermeister Emile Eicher (CSV) beklagte das immer wieder und sprach an anderer Stelle von teilweise 14 Stunden, die die Einwohner tagsüber mit Ab- und Anfahrt unterwegs sind.

## Tunnel okay, umliegendes Gelände nicht

Die Bahn ist die zentrale schnelle Verbindung ohne Stau zur Arbeit. Dass sie genutzt wird, davon zeugen die P+R-Parkplätze in der Umgebung des Bahnhofs Kautenbach. Dessen sind sich die CFL-Verantwortlichen bewusst. „Die

Stabilisierung des Geländes ist eine zusätzliche Herausforderung, die wir meistern müssen“, sagte CFL-Generaldirektor Marc Wengler am Rande der Pressekonferenz vor Ort.

Mit Spiegeln und Scannern wird zeitgleich das Tunnelgewölbe täglich kontrolliert. Die gerade laufenden Betoneinspritzungen sind starke Eingriffe in die Geländestatik rundherum. Die Besichtigung vor Ort gab einen Eindruck davon, wie umfangreich die Arbeiten sind und erklärt die Dauer der Arbeiten.

## Arbeiten am Tunnel Schieburg

Acht von der CFL beauftragte Subunternehmen sind mit den Arbeiten am Gelände des Tunnels beschäftigt. 50 Menschen sind täglich in mehreren Schichten auf der Baustelle. Die Ingenieure sind

sieben Tage die Woche im Einsatz, um die Arbeiten zu überwachen. Allein zwischen dem 23. März und dem 20. April wurden

elf Bohrungen durchgeführt auf einer Länge von 796 Metern. Im gleichen Zeitraum wurden elf Einspritzungen mit 115 Ku-

bik Metern Beton vorgenommen und zehn Anker mit 80 Metern Länge eingebracht.

*Wiebke Trapp*





Sektion BU

# Erfolgreiche Abschlussprüfung

Sämtliche Teilnehmer:innen an den vom Landesverband organisierten Vorbereitungsschulungen haben das Examen bestanden.

Im März dieses Jahres absolvierten die Kandidat:innen, die im letzten Jahr ihr Probejahr als Busfahrer:innen bei der CFL begonnen hatten, ihre Abschlussprüfung.

In Vorbereitung auf die Prüfung organisierten unsere Personalvertreter zusammen mit Gast

Schoumacker verschiedene Schulungen, um die Kandidat:innen bestmöglich auf diese Prüfung vorzubereiten.

Die Tatsache, dass alle Teilnehmer:inne ihre Prüfung bestanden haben, beweist, dass diese Schulungen ihre Früchte tragen.

Das bedeutet im Klartext, dass von den 18 Teilnehmern alle 18 fortan fest bei den CFL als Busfahrer:innen angestellt sind.

**Glückwunsch an die Kandidat:innen!**

Einen wesentlichen Beitrag zu diesem Erfolg haben unsere Personalvertreter sowie Gast Schoumacker geleistet, die die Teilnehmer:innen im Vorfeld gezielt auf die Prüfung vorbereitet haben. An dieser Stelle sei ihnen noch einmal herzlich gedankt.

## Deine Personalvertreter/innen der BU-Sektion



Jean-Paul Schweigen



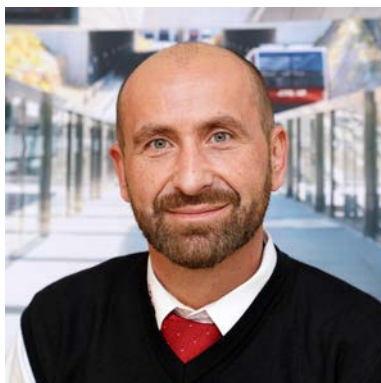
Steve Kerschen



Joël Nies



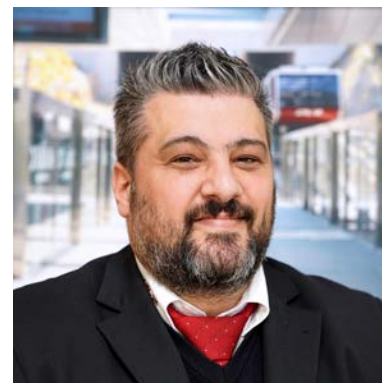
André Marques de Paiva



Manuel Arantes



Mireille Speck



Giovanni Etzi



Gast Schoumacker



# Zukünftige Tramausbauten

Anlässlich der Generalversammlung der Vereinigung Luxemburg, welche am 14. April 2023 stattfand, wurde Frank Vansteenkiste in seiner Funktion als Präsident des Verwaltungsrates von Luxtram eingeladen, um einen kleinen Einblick in die zukünftige Erweiterung der Tram zu geben.

Die Investitionen in die Tram zwischen 2021 und 2025 auf 274 M€ belaufen, davon 48 M€ für das Jahr 2022.

Aktuell wird an zwei Erweiterungen der bestehenden Tramlinie gearbeitet, als da wären:

1) Abschnitt zwischen dem Lycée technique de Bonnevoie und der Cloche d'Or

Auf den insgesamt 3,5 km entstehen 5 neue Stationen ("Scillas", "Howald Gare" (\*), "Lycée Vauban", "Wassertuerm" und "Stadion"), darunter 2 Umsteigezentren (\*). Die Inbetriebnahme ist für Ende 2023 / Anfang 2024 geplant.

2) Verlängerung der Tramlinie zwischen dem Circuit de la Foire Internationale und dem Flughafen Findel

Das Prunkstück dieses Abschnitts ist sicherlich die neue 110 m lange und 10 m breite gebogene Brücke über die Autobahn A1.

## Vision PNM 2035

Betrachtet man die Zahl der Fahrgäste, so sind es nun mehr als 90.000 Menschen, welche momentan die Tram jeden Tag benutzen. Laut Statec ist mit einem durchschnittlichen Wachstum des PIB von 3 Prozent pro Jahr zu rechnen. Das bedeutet, dass im Jahre 2035 rund 40 Prozent mehr Fahrten anfallen würden. Somit sind die größten Herausforderungen für 2035:



Lycée Bouneweg – Lycée Vauban

- 1) Die Organisation der Verkehrsströme in Bezug auf die Stadt Luxemburg.
- 2) Entwicklung hin zu einer urbanen Mobilität in den drei Ballungsräumen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die prognostizierte Entwicklung des Modal Split, für die Stadt Luxemburg und den suburbanen Gürtel wie folgt dar:

- Von 963.000 Fahrten pro Tag im Jahr 2017 auf 1.360.000 Fahrten pro Tag im Jahr 2035 (+ 397.000 pro Tag).
- 51 % sind innerhalb des Ballungsraums, also innerstädtisch. 49 % kommen von außerhalb der Stadt.

Somit sind folgende Mindestziele zu erreichen:

- Die Zahl der Autofahrten darf nicht weiter steigen (nur + 17 000).
- Die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln müssen sich fast verdoppeln (+ 180.000 pro Tag Tag).



Lycée Vauban - Stadion

- Ein massiver Anstieg des Fahrradverkehrs ist erforderlich (von 20.000 auf 150.000 Fahrten pro Tag).
- Das Zufußgehen muss attraktiver werden: + 70 %.

Der Ausbau des Tramnetzes im PNM 2035 sieht daher die folgenden Linien vor.

1) Erweiterung vom Hauptbahnhof zum Hollerich-Viertel

Die Erweiterung der Tramlinie soll das zukünftige Viertel "Nei Hollerich" mit seinen 10.500 Einwohner und eine Umsteigehaltestelle erschließen. Die 1,1 km lange, zweigleisige Trasse umfasst zwei neue Haltestellen, die Straßenbahnplattform selbst, die Haltestellen und alle Straßenbahnsysteme und -ausrüstungen, einschließlich der Oberleitung. Dabei belaufen sich die Kosten für diese Erweiterung auf 29.000.000,- € ohne MwSt.

2) Erweiterung zum Viertel "Laangfur" auf dem Kirchberg



Verlängerung der Tramlinie zwischen dem Circuit de la Foire Internationale und dem Flughafen Findel

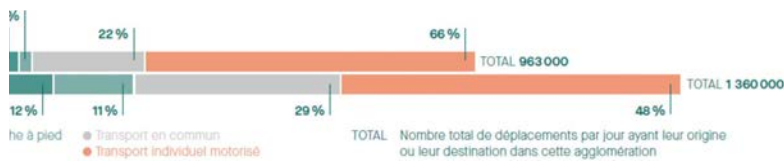
Die zweispurige, 2,3 km lange Strecke umfasst drei neue Haltestellen und zweigt sich auf Höhe der Haltestelle Pfaffenthal/Kirchberg von der Linie 1 in Richtung des künftigen Mischgebiets „Laangfur“ ab. Hier sind Wohnungen für 13.000 Einwohner geplant. Die Einbindung der Tram auf dieser Strecke geht mit der gesamten Neugestaltung des öffentlichen Raums Fassade für Fassade einher und daher belaufen sich die Kosten für diese Verlängerung auf 106.000.000,- € ohne MwSt.

Zeitplan für beide Linien: Längerfristig soll das komplette Tramnetz der Stadt Luxemburg wie folgt aussehen.

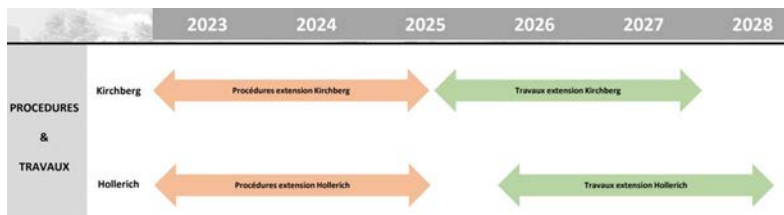
Ferner ist die Erweiterung der Tram in den Süden des Landes ebenfalls



Das Prunkstück dieses Abschnitts ist sicherlich die neue 110 m lange und 10 m breite gebogene Brücke über die Autobahn A1.



Vor diesem Hintergrund stellt sich die prognostizierte Entwicklung des Modal Split, für die Stadt Luxemburg und den suburbanen Gürtel wie folgt dar:



Zeitplan für beide neuen Linien Hauptbahnhof - Hollerich-Viertel sowie Erweiterung zum Viertel "Laangfur"

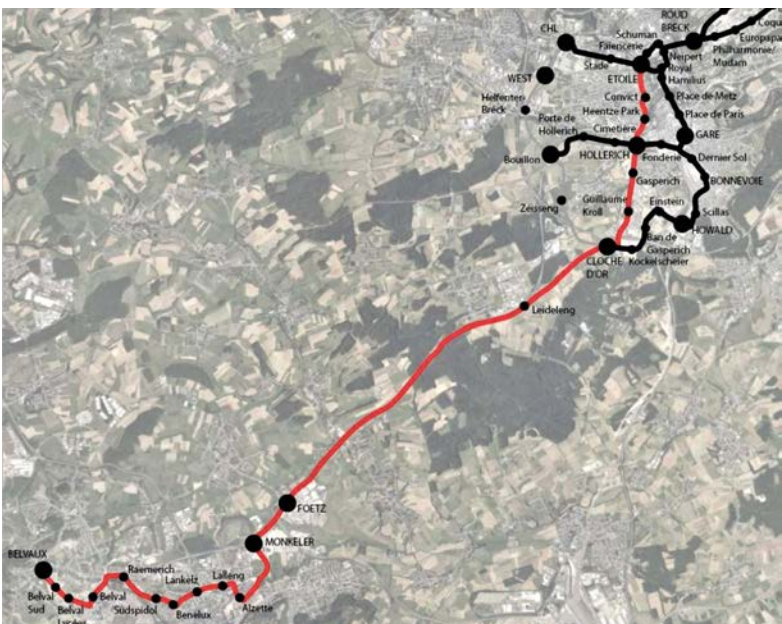
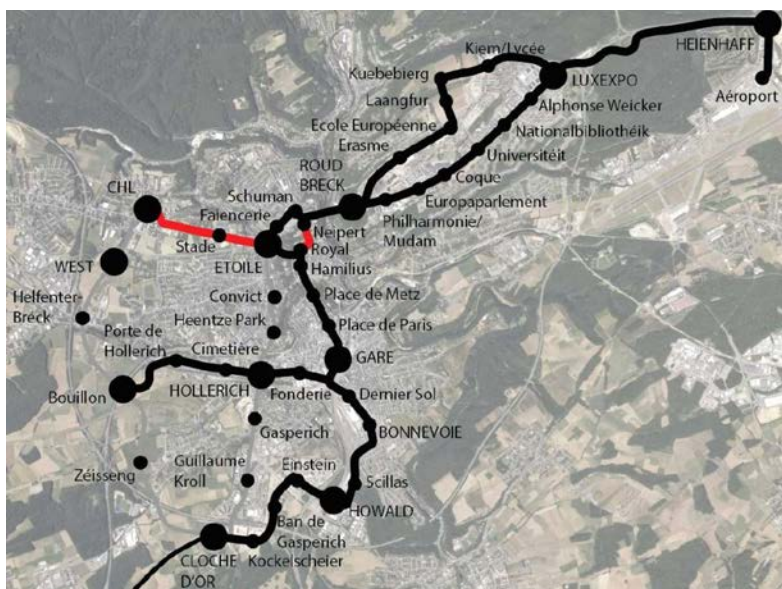
schon in Planung. Dabei soll bis 2028 die Schnelltramstrecke von der hauptstädtischen Cloche d'Or bis in das neue Viertel Quartier de l'Alzette auf der Industriebrache Esch-Schiffingen fahren und 2035 soll dann der zweite Teil der Strecke durch den Stadtteil Lällingen bis zum Rathaus in Beles in Betrieb genommen werden.

All die zusätzlichen Tramlinien erfordern auch den Kauf von neuen Fahrzeugen sowie den Bau einer neuen Wartungs- und Instandhaltungswerkstatt. Der Standort für diese neue Werkstatt ist voraussichtlich auf der Cloche d'Or.

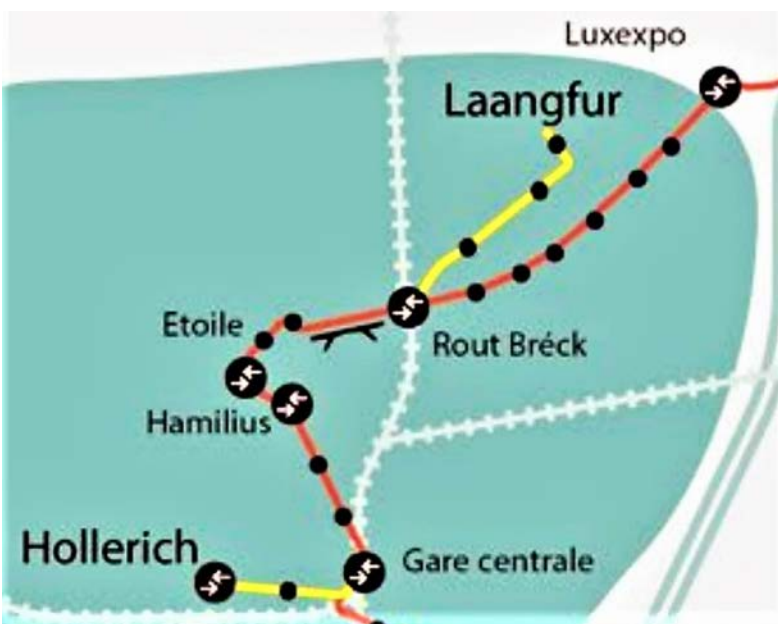
Text: Josy Bourgraff  
Fotos: Luxtram / Ministère de la Mobilité et des Travaux publics



Erweiterung vom Hauptbahnhof zum Hollerich-Viertel



Erweiterung der Tram in den Süden des Landes Findel



Erweiterung zum Viertel "Laangfur" auf dem Kirchberg

mai 2023

Section AV

FNCTTFEL  
Landesverband



## NOUVEAU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR CHEMINS DE FER 2025 - 2039

En date du 31 mars 2023, le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, François Bausch, et les CFL représentés par Jeannot Waringo, président du conseil d'administration et par Marc Wengler, directeur général, ont signé le nouveau contrat de service public de transports de voyageurs par chemins de fer. Ce contrat entrera en vigueur le 1er janvier 2025 pour une durée de 15 ans.

Les éléments clés du nouveau contrat pour le personnel du Service AV sont :

- La présence du personnel à bord des trains. Le service à bord des trains, consistant dans l'accueil et l'information des voyageurs, ainsi que le contrôle et la vente des titres de transports, par le personnel d'accompagnement des trains (PAT).
- Le service dans les gares, les espaces d'accueil et d'information, la gestion des services aux voyageurs dans les gares et autres points de vente.

### 1) Missions du Personnel d'Accompagnement des Trains

L'article 7.2 du contrat, décrit Les missions du Personnel d'Accompagnement des Trains à bord du train, sont décrites dans l'article 7.2. « Considérations générales en ce qui concerne le service dans les trains » du contrat.

### 7.2. Considérations générales en ce qui concerne le service dans les trains

Les services aux voyageurs dans les trains sont assurés par le conducteur de train et le personnel d'accompagnement des trains, ci-après dénommé PAT.

Ils assurent l'information des voyageurs conformément à l'article 7.4.4., et conformément aux

prescriptions réglementaires en vigueur.

À bord du train, le PAT :

- assure l'accueil et veille à la sûreté et à la sécurité, éventuellement avec le concours des forces de l'ordre et/ou d'équipes de sécurité ;
- vend et contrôle les titres de transport de première classe et des titres de transports transfrontaliers ;
- accorde une attention particulière aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées.

Tous les trains sont accompagnés par au moins un membre du PAT. Il contribue à développer l'image de marque des CFL et du service public auprès des voyageurs. Il participe à l'amélioration de la qualité de service.

Le PAT suit toute formation dispensée sous la responsabilité du Ministre afin notamment d'obtenir l'autorisation de contrôler l'identité des usagers des transports publics gérés sous ce contrat.

### 2) Missions du personnel travaillant dans les gares

Pour le personnel travaillant dans les gares, leurs missions sont définies dans l'article 7.3. « Considérations générales en ce qui concerne le service dans les gares ».

### 7.3. Considérations générales en ce qui concerne le service dans les gares

Pour améliorer l'information et le conseil aux voyageurs, les CFL, en concertation avec le Ministre, conviennent d'une politique d'occupation des gares.

Dans les gares et dans le centre de renseignement téléphonique, les CFL ont recours à des agents qualifiés ayant pour mission d'assurer l'accueil, l'orientation et l'information des voya-

geurs, ainsi que la vente des titres de transport. Ces agents contribuent à développer l'image de marque du service public auprès des voyageurs et participent à l'amélioration de la qualité de service.

Les CFL offrent, selon les gares, l'accueil et l'information des voyageurs, le conseil aux voyageurs, la commercialisation des titres de transport et des espaces d'attente.

Les CFL assurent que les voyageurs rencontrent, tant dans les gares qu'à bord des trains, l'accueil des voyageurs par des agents qualifiés, motivés, disponibles, courtois, ayant une bonne présentation et portant l'uniforme prévu.

Pour améliorer l'information et le conseil aux voyageurs, les CFL emploient des agents qualifiés ayant pour mission d'assurer l'accueil, l'orientation, l'information des voyageurs ainsi que la vente des titres de transport, et ce, tant pour les prestations du trafic national, transfrontalier et international. Ces agents contribuent à développer l'image de marque des CFL et du service public auprès des voyageurs et participent à l'amélioration de la qualité de service. Les CFL offrent notamment les services suivants :

- accueil et information des voyageurs par annonces sonores, panneaux d'affichage papiers ou électroniques, fiches horaires, prospectus commerciaux, etc. ;
- conseil aux voyageurs ;
- commercialisation des titres de transport pour les services de transport nationaux, transfrontaliers et internationaux, relevant notamment du contrat de service public ;
- espace d'attente.

Le contrat peut être consulté sur le site suivant : <https://transports.public.lu/fr/secteurs/transports-ferroviaires/information-attribution-csp.html>

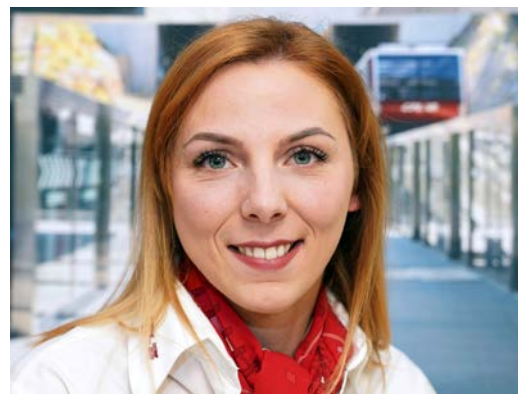
*Vos représentant(e)s du personnel du Service AV*



Jérôme Trausch



Starsky Flor



Santa-Ana Maréchal



# Gedanken- und Meinungsaustausch

Viele Zugbegleiter-Kollegen haben die Gelegenheit genutzt und sind am 10. Mai 2023 zu dem vom Landesverband organisierten Gedanken- und Meinungsaustausch mit den Verantwortlichen vom AV gekommen.

Die Teilnehmer/innen konnten ihre Fragen an die Herren Serge Daems und Quentin

Fressigné richten. Während des Treffens wurden unter anderem die Gehaltstabelle, das Problem, geeignetes Personal zu finden, die Dienstpläne und die Urlaubstage thematisiert.

Es war insgesamt ein sehr interessantes Treffen für beide Seiten. Nicht für alle Probleme

konnten direkt Lösungen gefunden werden, aber immerhin gab es in einigen Punkten interessante Lösungsansätze. Dieses Treffen sollte nicht das letzte dieser Art sein.

*Text & Fotos: Josy Bourgraff*



# Besuch bei den Kollegen des SEV in Les Brenets.

In der Mitgliederzeitung des SEV, des Schweizer Eisenbahner- und Transportarbeiter Verbandes, konnte man es lesen: Die Tage der Meterspurstrecke zwischen Le Locle und Les Brenets sind gezählt, da das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Mindestkostendeckung für den Erhalt einer Bahnverbindung auf 30 % festgelegt hat, einen Prozentsatz, den die rund vier Kilometer lange Strecke in der französischsprachigen Schweiz an der Grenze zu Frankreich nicht erreicht, zumal in Zukunft noch Investitionen in die geforderte Barrierefreiheit anstehen. Und so soll am 09. Dezember dieses Jahres der letzte Zug, ein Triebwagen, um 23h49 den Bahnhof von Le Locle verlassen; ab dem 10. Dezember sollen dann die Busse von den Transports Publics Neuchâtelais, kurz transN, welche auch die Bahnlinie betreiben, die Transportleistungen übernehmen.



1) Der Bahnhof von Les Brenets

Um sich vor Ort über die Bahn und die Hintergründe der Stilllegung zu informieren, reiste eine Gruppe von Mitgliedern des OGBL-Landesverbandes, selbstverständlich auf eigene Kosten, während der Osterferien in die Schweiz, um mit Schweizer Kollegen des SEV über diese Bahnstrecke zu sprechen. Frau Christina Jäggi, Organisationssekretärin beim SEV und zuständig für internationale Zusammenarbeit, welche leider nicht an dem Treffen teilnehmen konnte,

vermittelte den Kontakt zu den Kollegen Laurent Juillerat, Beisitzender im VPT (Verband des Personals privater Transportunternehmen) sowie dem ehemaligen Leiter des Depots der Bahn Bernard Schneiter.

## Seit 1890.

Kollege Laurent gab uns bei unserem Treffen Informationen über die vier Kilometer lange Bahnlinie, welche in Meterspur gebaut ist, 1890 eröffnet

und 1950 mit 1,5 kV elektrifiziert wurde. Heute ist im Bahnhof von Le Locle die Infrastruktur der Bahnlinie auf ein einziges Gleis ohne Weichen und Signale beschränkt, eine größere Gleisanlage mit Empfangsgebäude und Lokschuppen, welcher auch als Werkstatt dient, gibt es lediglich in Les Brenets. Von bedeutender Streckeninfrastruktur kann man die drei Tunnels, von denen derjenige von « Les Petits-Monts » immerhin eine Länge von 720 m hat, erwähnen. Zwischen Le Locle und Les Brenets gibt es zwei Haltestellen, Le Chalet (km 0,5) und Les Frêtes (km 1,5), welche aus einfachen Wartehäuschen entlang des Gleises bestehen. Rund acht Minuten dauert eine Fahrt zwischen den beiden Endpunkten Le Locle und Les Brenets.

## Wenig Fahrzeuge, vielseitige Angestellte.

Auch das Rollmaterial auf der vier Kilometer langen Strecke ist bescheiden. Zwei Elektrotriebwagen, ein Steuerwagen, ein offener Güterwagen sowie ein Schneepflug stellen den ganzen Fuhrpark dar. Im tagtäglichen Einsatz, welcher von morgens 6h08

ab Les Brenets, bis 23h49 ab Le Locle läuft, genügt ein Triebfahrzeug, zumal ja auf der Strecke jegliche Kreuzungsmöglichkeit fehlt. Die drei Fahrzeuge, welche im Personenverkehr zum Einsatz kommen, sind sehr sauber und gepflegt, dank des Einsatzes der drei fest angestellten Mitarbeiter der Bahn in Les Brenets. Bei Bedarf kommt ein Reservist zum Einsatz, so an dem Tag unseres Besuchs. Die Triebwagenführerin erzählte mir, dass sie sowohl bei TransN Eisenbahn, Trolley-Bus und normalen Bus fährt.

Interessant ist auch noch zu erwähnen, dass zwei der drei Dampflokomotiven aus dem Eröffnungsjahr 1890 erhalten geblieben sind. Lok 1 mit dem Namen Le Doubs, dem Grenzfluss zwischen Schweizer und französischem Jura, ist fahrfähig und bei der Museumsbahn Blonay - Chamby im Einsatz. Die Lok 2, welche den Namen « Le Père Frédéric » trägt, steht in einer Halle geschützt am Bahnhof von Les Brenets. Mit ihrem Namen erinnert sie an den Industriellen Frédéric Perret, welcher der Gemeinde Les Brenets den benötigten Bedarf an finanziellen Mitteln zum Bau der



2) Die Luxemburger Delegation des OGBL-Landesverbandes umgeben von den Kollegen des SEV Laurent Juillerat (links) und Bernard Schneiter (rechts)



3) Einfahrt aus dem Tunnel du Châtelard in den Bahnhof von Les Brenets.



4) Sauber und gepflegt der modernisierte Innenraum des Triebwagens.

Bahnstrecke zukommen ließ.

## Der Elektrobus soll die Bahn ersetzen.

Seit 2019 beschtigt sich der Kanton Neuchtel (Neuenburg) mit der Zukunft der Bahnstrecke zwischen Le Locle und Les Brenets. Untersucht wurden dabei die drei Möglichkeiten: Erhalt der aktuellen Meterspurstrecke, Umspurgung auf Normalspur oder Ersatz durch

einen elektrischen Busbetrieb. Letztere Variante wurde schlussendlich zurückbehalten.

Am 9. Dezember dieses Jahres soll also der letzte Zug abends um 23h49 Le Locle verlassen; dann soll bis 2025 der normale Bus die Bahn ersetzen. In der Zwischenzeit soll die Plattform der Strecke teilweise in eine Busspur umgewandelt werden, auf der dann moderne Elektrobusse um Einsatz kommen, welche dann in

Les Brenets bis zum Lac des Brenets verlängert werden, um den Touristen den Fußweg hinunter (und nachher wieder zum Bahnhof hinauf, immerhin rund 130 Höhenmeter) zu ersparen. Problematisch dabei ist jedoch, dass das Profil der Tunnels ohne größere Anpassungsarbeiten keine Durchfahrt von Bussen ermöglicht und somit auch in diesem Fall bedeutende Infrastrukturarbeiten anstehen werden.



6) Zwischenhaltestelle Les Frtes. Das Signal über dem Wartehäuschen zeigt ein weißes Blinklicht, welches dem Triebwagenfhrer zum Anhalten auffordert, wenn ein Reisender durch Drücken der Anschalttaste am Bahnsteig den Wunsch zum Einsteigen geäußert hat.



5) Der Führerstand des Triebwagens. Der/die Wagenfhrerin erhält alle benötigten Informationen von der Leitstelle über Tablet und den kleinen Monitor rechts vor dem Tachometer.

Interessant zu bemerken ist im Fall der Bahnstrecke Le Locle - Les Brenets der Abbau der Gleisanlagen sowie der nötige Umbau für den geplanten Busbetrieb vom Schweizer Bahninfrastrukturfonds bezahlt werden soll. Es ist dies zum ersten Mal, dass dieser Fonds den Abbau von Gleisanlagen und den Umbau einer Bahntrasse zur Busspur finanziert, so die Kollegen des SEV.

## Keine sozialen Härtefälle im Falle einer Stilllegung.

Für die drei Mitarbeiter vor Ort, so Kollege Laurent Juillerat, wird es im Falle einer Einstellung des Betriebes am vorgesehenen Datum nicht zu Härtefällen kommen, da alle weiterhin in der Region beim Betreiber transN als Triebfahrzeugführer oder im Innendienst eingesetzt werden.

Ob die Strecke nun am 9. Dezember eingestellt wird oder ob sie noch eine Gnadenfrist erhält, steht im Augenblick noch nicht fest. Kollege Laurent Juillerat hat durchblicken lassen, dass es durchaus eine Gnadenfrist geben könnte, da das Personal angewiesen wurde, Infrastruktur und Fahrzeuge mal für einen Einsatz nach dem 9. Dezember bereitzuhalten.

Eisenbahninteressenten sollten jedoch in diesem Sommer bei einem Urlaub in der Schweiz einen Besuch bei dieser kleinen Bahn im Jura einplanen. Und zum Mittag- oder Abendessen sei das « Café-Restaurant de la Place » in Les Brenets, etwa 100 m vom Bahnhof, empfohlen, da man hier noch für wenig Geld in der teuren Schweiz lecker essen kann.

Text & Fotos:  
René Birgen



7) In Le Locle besteht die Infrastrukturanlage der Bahn nach Les Brenets nur aus einem Stumpfgleis.



## Réunion auprès du Directeur RH et du Chef du Service RH en date du 13 avril 2023

Ci-dessous, un résumé des réponses aux questions posées par les représentants du personnel du FNCTTFEL-Landesverband lors de la réunion qui s'est tenue le 13 avril 2023 auprès du Directeur des Ressources Humaines et du Chef de Service RH.

1. Les délégués du personnel demandent des informations sur les déménagements au Dairy House et dans le bâtiment "Accinauto".

a. Quels services seront affectés à quels sites ?

Le bâtiment Accinauto, adjacent au nouveau siège de POST Luxembourg et situé juste en face de la gare, accueillera à partir de juin 2023 les Services suivants des CFL :

- Service achats
- Service finances
- Service des pensions/retraites
- Filiale CFL-Immo S.A.
- Réception RH/RM

Ces tout nouveaux bureaux sont répartis sur un rez-de-chaussée et six étages.

Le nouveau siège officiel des CFL sera le Dairy House.

Le service des Ressources Humaines va rédiger une note pour communiquer aux employé(e)s des CFL la nouvelle répartition des services dans les différents bâtiments.

b. Quel est le planning ?

Le planning actuel, qui prévoit le déménagement par étage dans le Dairy House entre début juin et fin juillet 2023, sera respecté. Le déménagement des agents du bâtiment Dôme dans le bâtiment Accinauto se fait simultanément.

c. De quelles facilités disposent les deux bâtiments (cantine, douche, espace bien-être, etc.) ?

- Le Dairy House dispose d'une cantine pour le personnel. Le personnel des autres bâtiments peut aussi y manger. L'exploitant de la cantine est « Eurest ». Les employé(e)s du Dairy House ont également la possibilité d'apporter et de réchauffer leur propre repas. En revanche, la livraison de repas par des prestataires externes ne sera pas autorisée.
- Des douches sont à la disposition des collaborateurs dans le Dairy House - dans le bâtiment Accinauto, les CFL vont demander à la Poste si les installations sanitaires peuvent aussi être utilisées.
- Dans le Dairy House, des espaces sont prévus pour permettre aux employé(e)s

de se retirer afin de participer à une réunion teams ou à une réunion de travail.

- Dans le Dairy House, des emplacements pour les vélos sont prévus au sous-sol. De même, des casiers sont prévus pour permettre aux employé(e)s de ranger leurs EPI.
- Les machines à café personnelles ou de Service ne sont plus autorisées au Dairy House. Les employé(e)s peuvent gratuitement prendre du café et du thé dans des distributeurs automatiques.

d. Est-ce que des panneaux d'affichage sont prévus pour les syndicats ?

Des panneaux d'affichage pour les syndicats seront installés dans les différents bâtiments.

2. Les délégués du personnel demandent s'il est possible d'avoir un accès direct aux différents bâtiments ("Dôme", "Dairy House", "Accinauto") sans devoir se présenter au portier.

Le Service RH nous demande de leur envoyer une liste de noms pour cela.

3. Les représentants du personnel désirent obtenir des informations sur le nouveau bâtiment de la Direction Générale.

a. Est-ce que l'échéance annoncée de fin 2026 pourra être respectée ?

Selon les prévisions actuelles, le nouveau bâtiment de la Direction Générale devrait être achevé fin 2027.

b. Comment se présentent les bureaux des employés ?

Au total, la surface de bureaux disponible est de 12.000 m<sup>2</sup>. Actuellement, Immo est en train d'élaborer le layout de la nouvelle Direction Générale. Concernant les postes de travail pour les collaboratrices et collaborateurs, des îlots de travail sont prévus avec une occupation maximale de 4 personnes. La surface de bureau prévue pour chaque collègue sera dans tous les cas plus importante à celle actuellement disponible au Dôme ou dans le Dairy House.

c. Est-il possible de présenter des plans détaillés du bâtiment ?

Les plans détaillés ne peuvent pas être présentés à ce stade.

Des installations sanitaires seront mises à la disposition des employés dans le nouveau bâtiment de la direction générale.

Ne sont prévus ni crèche ni centre de fitness dans la nouvelle DG. Selon une enquête menée par l'assistante sociale des CFL auprès du personnel, une crèche n'est pas très demandée.

4. Les délégués souhaitent obtenir les informations suivantes sur les élections des délégations en 2024.

a. Existe-t-il déjà un échéancier (p.ex. date et heure limites pour le dépôt des candidatures) ?

Un échéancier n'est pas encore établi par le Service RH.

b. Comme le Service Informatique compte de plus en plus de collaborateurs, la question est posée de savoir s'il ne serait pas opportun de créer une délégation propre pour le Service Informatique. Une autre solution serait d'imposer que le Service Informatique est représenté par au moins un délégué au sein de la Délégation SC.

Dans ce contexte, les représentants de SYPROLUX ont aussi formulé une proposition de réorganisation générale de la représentation des services centraux. Afin de trouver un consensus, il est proposé de discuter de ce point dans le cadre d'un groupe de travail. Une solution définitive devrait être trouvée d'ici à l'automne 2023.

5. Question liée à la validation des heures de travail dépassant la limite de 10 heures par mois fixée dans le règlement HM.

Le Service RH nous a informés qu'une validation par le supérieur hiérarchique n'est nécessaire que si la limite de 10 heures est dépassée - il n'a pas connaissance d'une limite de 8 heures. Cependant, le Service RH avait interpellé les Services de faire attention pour que les employé(e)s ne dépassent pas la limite maximale de 10 heures par mois prévue par l'ordonnance relative à l'horaire mobile.

*Les délégués du personnel du FNCTTFEL-Landesverband des Services Centraux*

## Les délégués du personnel du FNCTTFEL- Landesverband des Services Centraux



*Merenz Georges*



*Gaby Birtz*



*Josy Bourgraff*



*Claude Wanderscheid*



*Angélique Bruno*



*Robert Decker*

# Förderung des Eisenbahntransports

Bilanz des öffentlichen Transportes im Superwahljahr



Foto: Editpress-Archiv/Isabella Finzi

**In dem aktuellen Superwahljahr werden Parteien und Politiker dem öffentlichen Transport das Wort reden. Die diesbezügliche Bilanz, die bezüglich entsprechender Initiativen gezogen wird, wird von der Parteifarbe abhängig sein.**

In dieser Situation begrüßen wir, dass in dieser Legislaturperiode das Finanzierungsgesetz über den öffentlichen Eisenbahntransport am vergangenen 22. März in der Abgeordnetenkommission votiert wurde. Dieses Finanzierungsgesetz muss als Erfolg für den Landesverband gewertet werden, der sich seit Jahrzehnten gegen die Liberalisierungspolitik der Europäischen Kommission zur Wehr setzt. Gemäß dem Dafürhalten dieser De-regulierungsbehörde sollten alle öffentlichen Transportdienstleistungen öffentlich und europaweit ausgeschrieben werden, was wir verhindern konnten.

Aufgrund der Berichterstattung in verschiedenen Tageszeitungen zu diesem Gesetz hätte man schlussfolgern können, die Eisenbahninfrastruktur würde massiv ausgebaut. Dem ist nicht so. Dieses Gesetz bleibt ohne Einfluss auf die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Dieses Gesetz hat aber der CFL

und dem Staat ermöglicht, einen neuen Dienstleistungsvertrag über die Erbringung von öffentlichen Eisenbahntransportdienstleistungen für die nächsten 15 Jahre abzuschließen. Im Gegensatz zu der bisherigen legislativen Praxis, wo die Ausgaben für die Erbringung der öffentlichen Transportdienstleistungen Jahr für Jahr lediglich im Gesetz über den Staatshaushalt fungierten, wurden nun die entsprechenden Ausgaben für die nächsten 15 Jahre in einem Gesetz festgeschrieben. Deshalb wurde dieses Gesetz auch als das teuerste Gesetz seit jeher bezeichnet.

## Eisenbahnerberufe attraktiver gestalten

Aktuell herrscht bei der CFL in vielen Bereichen akuter Personal-mangel. Positiv ist, dass die CFL-Generaldirektion bekundet hat, 2023 500 neue Personaleinheiten einzustellen. Dies wird allerdings nicht einfach zu bewerkstelligen sein. Viele Eisenbahnerberufe haben an Attraktivität eingebüßt. Dies führt mittlerweile dazu, dass Eisenbahner den Beruf quittieren, um beruflich zu den Gemeinden, dem Staat oder der Privatwirtschaft zu wechseln. Bezeichnend ist in dieser Hinsicht die Tatsache, dass ein Ei-

senbahner, der in der unteren Laufbahn seinen Dienst beginnt, weniger verdient als den qualifizierten Mindestlohn. Vor allem die unteren, mittleren und Handwerkerlaufbahnen müssten aufgewertet werden. Eine entsprechende Gehälterreform wäre dringend geboten. Um den neuen Dienstleistungsvertrag mit Leben zu erfüllen, wäre der Mobilitätsminister gut beraten, die paritätische Kommission bei der CFL mit dieser Angelegenheit zu befassen. Auch die Busbetriebe der Gemeinden sehen sich mit ähnlichen Einstellungsproblemen wie bei der Eisenbahn konfrontiert.

## Für eine neue Nordstreckenaktion

Es entzieht sich meiner Kenntnis, ob die CFL und das Mobilitätsministerium im August den Jahrestag der Unterbrechung der Nordstrecke feierlich begehen werden. Außer dem teilweisen Einsturz des Tunnels Schieburg haben auch in der Nähe von Bürden lose Felsen dazu geführt, dass auch die Strecke von Ettelbrück bis Kautenbach gesperrt wurde. Dieses Teilstück soll am 8. Mai wiedereröffnet werden. Ich gebe gerne zu, dass ohne die Aktionen des Landesverbandes, 1979 und 1980, für den Erhalt, die Mo-

dernisierung und Elektrifizierung der Nordstrecke, die CFL und das Ministerium heute weniger Sorgen hätten. Denn dann würde die Nordstrecke in Ettelbrück enden.

Der teilweise Rückbau auf ein Gleis auf dem oberen Teil der Nordstrecke war der Kompromiss, den wir eingehen mussten, um die Nordstrecke durchgehend zu erhalten, zu modernisieren und zu elektrifizieren. Seitdem wurde nicht nur vom Landesverband, sondern auch von andern Organisationen die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf dem oberen Teil der Nordstrecke gefordert. Heute fordern wir einen konkreten Plan, um alle Tunnels auf der Nordstrecke definitiv abzusichern und sie auf einen zweigleisigen Betrieb vorzubereiten. Die Erfahrungen aus der Nordstreckenaktion 1979 und 1980 haben uns vor Augen geführt, dass Politiker und Verwaltungen erst reagieren, wenn der notwendige Druck von der Bevölkerung ausgeht. Deshalb sollten wir mit unseren belgischen Kollegen, mit der betroffenen Bevölkerung und allen Organisationen, die sich für eine fortschrittliche und umweltfreundliche Transportpolitik einsetzen, eine neue Nordstreckenaktion auf den Weg bringen.

Nico Wennmacher

# Generalversammlung FNCTTFEL-Landesverband Sektion AVL

Die Generalversammlung des FNCTTFEL-Landesverbandes Sektion AVL hat am Freitag, dem 24. März 2023 im Trams Museum in Hollerich stattgefunden.



Nach einer Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder wurde die Versammlung durch den Präsidenten Dondlinger Yves eröffnet. Anwesende Gäste waren der Verkehrsschöffen der Stadt Luxemburg - Patrick Goldschmidt, Meris Sehovic - Co Vorsitzender Déi Gréng, Nico Wennmacher - Ehrenpräsident des Landesverbandes, Christian Sikorski - Zentralsekretär Syndikat Öffentlicher Dienst OGBL/Landesverband, sowie einige aktive Mitglieder und viele Mitglieder, die sich mittlerweile im wohlverdienten Ruhestand befinden. Georges Merenz konnte leider nicht teilnehmen, da er an einer internationalen Konferenz teilnehmen musste.

Dies war die erste physische Generalversammlung nach der Pandemie. Es war schön zu sehen, dass noch immer viel Interesse bei den Ruhestandesmitgliedern des AVL gegenüber dem Landesverband besteht. Bedauerlicherweise waren nicht allzu viele Aktive des Busbetriebes anwesend, was durch den Schichtdienst auch nicht ganz einfach ist. Ver-

treter des Escher TICE waren auch anwesend. Yves Dondlinger, der die Nachfolge von Carlo Elter antrat, bedankte sich bei seinen Vorstandsmitgliedern für die gute Zusammenarbeit. Er erwähnte die Resultate der Sozialwahlen vom 13. Mai 2022, bei denen wir gut abgeschnitten hatten. Mitte Oktober 2022 war unser Kongress des Landesverbandes, bei welchem Alain Bonifas und Yves Dondlinger in die Executive des Verbandes gewählt wurden, außerdem wurde Alain Bonifas zum Präsidenten des Sektors öffentlicher Dienst und zum Vizepräsidenten des Landesverbandes gewählt. Zum Tätigkeitsbericht, der durch Wayne Stoffel vorgetragen wurde, gibt es zu sagen, dass es im letzten Jahr 7 Delegationssitzungen, 8 Fraktionssitzungen, 3 Sonderkommission AVL, 4 GTAP und 2 Kongresstage gab. Zum Kassenbericht gibt es zu berichten, dass dieser gesund ist, und es auch keine Beanstandungen seitens der Kontrollkommission gab. Alain Bonifas übernahm den Bericht der Betriebsdelegation, bei dem verschiedene Pro-

bleme und Lösungen mit der Direktion zur Sprache gekommen sind, unter anderem neue Busse, Fahrradspuren und Verengungen, die Uniformen und diverse andere Themen. Danach fand ein interner Wechsel des Sekretärs im Vorstand statt. Wayne Stoffel, der dem Vorstand erhalten bleibt, übergab den Posten an Marc Reuter.

Nach diesem Punkt auf der Tagesordnung erhielt Verkehrsschöffen Patrick Goldschmidt das Wort. Er antwortete auf einige Punkte aus dem Bericht von Alain Bonifas. Der Busbetrieb sei sehr wichtig für die Stadt Luxemburg und die Zahl der Fahrgäste wäre wieder auf über 40 Millionen gestiegen. Der Busbetrieb spiele eine wichtige Rolle beim weiteren Ausbau der Stadt und man habe nicht vor, etwas am Statut des Busfahrers zu ändern.

Meris Sehovic schloss sich dem Vorredner an. Nico Wennmacher redete über die Integration in den OGBL und, dass dieser nicht vor 2024 vorgezogen werden solle, es sei wichtiger die Sozialwahlen vorzubereiten, dies sei wichtiger als eine schnelle Integration.

Christian Sikorski ging auf die gute Zusammenarbeit zwischen dem Landesverband und dem OGBL ein.

Zum Abschluss der Versammlung wurde ein Imbiss und Getränke gereicht und bei gemütlichen beisammen sein wurde der Abend ausklingen gelassen.



Die Delegation vom AVL-FNCTTFEL

# Wünsche und Forderungen der Pensionierten

Die uneingeschränkte Solidarität zwischen den Aktiven und Pensionierten, innerhalb des Landesverbandes, war und ist das beste Erfolgsrezept um uns bei Politikern Gehör zu verschaffen. Laut Statistiken und Voraussagen wird der Anteil der älteren Menschen in unserer Gesellschaft in Zukunft weiter zunehmen. Das Altern bei bestmöglicher physischer und psychischer Gesundheit muss das politische Ziel einer guten Seniorenpolitik sein. Um diesem Anspruch gerecht zu werden sollten nachfolgende Anmerkungen Eingang in die Wahlprogramme der politischen Parteien finden.

In erster Linie müssen unsere öffentlichen Pensionssysteme, die auf der intergenerationellen Solidarität beruhen, mit allen Mitteln verteidigt werden. Die Ende 2012 eingeführten Verschlechterungen in diesen Systemen müssen rückgängig gemacht werden. In Bezug auf die Pensionierten gilt dies für die Bestimmung, dass, wenn auch nur kurzfristig, die Leistungszahlungen höher sind als die Beitragszahlungen, das „Ajustement“ entweder halbiert oder abgeschafft wird. Dies gilt auch für die Bestimmung, dass die Jahresendzulage im allgemeinen Pensionssystem abgeschafft wird, sollte eine Beitragserhöhung erfolgen. Etwas zukünftige finanzielle Engpässe dürfen weder zu einer Verschlechterung der Leistungen noch zu einer Erhöhung des Pensionsalters führen. Vielmehr müssen diese Engpässe,



Nico Wennmacher

wie die Arbeitnehmerkammer es vorgeschlagen hat, durch alternative Finanzierungsquellen behoben werden. Entsprechend rezenten Statistiken nimmt auch bei uns die Altersarmut zu. Um allen älteren Menschen ein Leben in Würde zu ermöglichen, müssen die Mindestpensionen aufgebessert werden.

## Unsere solidarischen Sozialsysteme verteidigen und weiter ausbauen

Um eine bestmögliche medizinische Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten, müssen die entsprechenden Struktu-

ren an die demographische und an die räumliche Entwicklung angepasst werden. In Bezug auf die Kliniken muss die Bettenzahl an die heutigen und zukünftigen Erfordernisse angepasst werden, wobei genügend Reserven mit einzurechnen sind, um unvorhergesehenen Pandemien zu begegnen. Während der zurückliegenden COVID-Krise wurden das medizinische und Pflegepersonal für seinen vorbildlichen Einsatz gelobt. Dies genügt nicht. Diesem Lob müssen Taten folgen. Die Effektive der entsprechenden Personal-kategorien müssen nach oben angepasst werden und deren soziale und gesellschaftliche Stellung

gehört aufgewertet. Um Warteschlangen in den Notfallstationen zu verhindern, sollten die Öffnungszeiten der „Maisons Médicales“ überdacht und an die Bedürfnisse angepasst werden. Dies betrifft auch die Anzahl dieser Einrichtungen, die mit der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Landesteilen Schritt halten muss. Was für die Kliniken gilt, gilt auch in Bezug auf die Betreuungsstrukturen, für alte und pflegebedürftige Menschen. Auch hier gilt es, die Kapazitäten dieser Einrichtungen an die Erfordernisse anzupassen, um überlange Wartezeiten, bis ein Zimmer frei wird, zu verhindern. Ebenso wie in den Kliniken muss der Beruf der Pflegekräfte sowohl in den festen Strukturen als auch in der ambulanten Pflege sozial und gesellschaftlich aufgewertet werden, um die notwendigen Rekrutierungen zu ermöglichen. Weiterhin muss dem Preisanstieg in den Betreuungsstrukturen entgegen-gewirkt werden.

Unser auf der Solidarität beruhendes öffentliches Krankenkassensystem hat sich bewährt und muss gegen alle Privatisierungstendenzen verteidigt werden. Die medizinische Versorgung muss mit den neuen medizinischen Erkenntnissen und der technologischen Entwicklung, auf diesem Gebiet, Schritt halten. Entsprechende neue Behandlungsmethoden müssen von der Gesundheitskasse zurückerstattet werden. Verschlechterungen bei den Rückerstattungen der Kosten, aus finanziellen Motiven, müssen vermieden werden. Um die Patienten finanziell zu entlasten, muss das Prinzip

des „tiers payant généralisé“ eingeführt werden. Die jüngste unserer Sozialversicherungen, die Pflegeversicherung, hat sich bewährt. Ihre Leistungen sollten ständig überprüft und an die Bedürfnisse angepasst werden. Dies gilt u.a. für die kurzzeitige Pflege zu Hause, im Falle von Unfällen und dergleichen, um auch gegebenenfalls Klinikaufenthalte zu vermeiden.

## Für eine sozialgerechte Steuerreform

Bei jedweder Steuerreform muss sichergestellt werden, dass die öffentliche Hand genügend Einnahmen erhält, um eine ambitionierte Sozialpolitik zu gewährleisten. Leider wurde die im aktuellen Koalitionsprogramm zugesagte Steuerreform, aus angeblich budgetären Gründen, nicht ausgeführt. Dabei hätte eine sozialgerechte Steuerreform sich selbst finanzieren können. Die kommende Regierung sollte den Mut haben, die hohen Einkommen und Vermögen, ebenso wie die hohen Betriebsgewinne, stärker zu belasten, um so die Möglichkeit zu schaffen, die unteren und mittleren Einkommen zu entlasten. Bei einer zukünftigen Steuerreform sollte auch bedacht werden, dass Alleinerziehende, Verwitwete und Alleinstehende über 65 Jahre stark von Armut betroffen sind. Deshalb sollten diese Menschen, anstatt in Steuerklasse 1a in Steuerklasse 2 ein klassiert werden.

Nico Wennmacher  
Ehrenpräsident  
FNCTTFEL-Landesverband



# 1. Mai - Vorfeier der OGBL-Sektion DBRH

Am 30. April traf sich der Vorstand der OGBL-Sektion Düdelingen-Bettemburg-Roeserbann-Huncheringen, zu der auch die ehemalige Vereinigung Bettemburg des Landesverbandes gehört, zu seiner traditionellen 1. Mai-Vorfeier am Monument des ehemaligen Düdelinger Schöffen und Arbeitsminister Nic Bieber.



Kamerad Marco Kowa erinnert während seiner Ansprache an den Gewerkschaftler Nic Bieber

In seiner Ansprache ging Kamerad Marco Kowa auf den Lebenslauf von Nic Bieber ein, welcher 1894 in Düdelingen geboren wurde, nach dem Ende seiner Schulzeit eine Lehre als Sandformenhersteller begann und später im Stahlwerk tätig war.

Früh engagierte sich Nic Bieber in der Gewerkschaftsbewegung und wurde 1919 hauptamtlicher Sekretär der Düdelinger Vereinigung des Lëtzebuurger Bierg- an Metalindustriearbeiter Verbandes. Ein Jahr später wurde er einer der beiden hauptamtlichen Sekretäre

des gesamten Verbandes. Nic Bieber war aber auch auf der Gemeindeebene aktiv. Zwischen 1924 und 1951 war er als Gemeinderat und als Schöffe in der Gemeinde tätig. Am 1. März 1925 kam Nic Bieber als jüngstes Mitglied in die Abgeordnetenversammlung. Neben seiner politischen Aktivität blieb Nic Bieber seiner Gewerkschaft treu und wurde 1938 Vorsit-

zender des Lëtzebuurger Bierg- an Metalindustriearbeiter Verbandes. Im Rahmen des Referendums über das Maulkorbgesetz von 1937 setzte sich Nic Bieber für eine Ablehnung des Gesetzes ein, indem er während zahlreicher Aufklärungskonferenzen auf die Konsequenzen für das Land im Falle einer Abstimmung dafür aufmerksam machte.

Nach dem Krieg, den Nic Bieber als Flüchtling in Frankreich verbringen musste, wurde er wieder in die Verantwortung in Düdelingen gewählt und wurde auch wieder Abgeordneter in der Volksvertretung. Von 1951 bis 1959 sowie von 1964 bis zu seinem Tode 1965 war Nic Bieber Arbeitsminister unter den Premierministern Pierre Frieden respektiv Pierre Werner.

An dem Denkmal, welches heute nahe dem Lyzeum in Düdelingen, welches seinen Namen trägt, steht, legte der Vorstand

der OGBL-Sektion Düdelingen-Bettemburg-Roeserbann-Huncheringen anschließend einen Blumenkranz nieder, nachdem Marco Kowa im Namen des Vorstandes alle anwesenden Mitglieder noch einmal an die Teilnahme an der zentralen 1. Mai-Feier in der Abtei Neumünster erinnerte.

Nach der Feierlichkeit wurden in einem nahen liegenden Lokal aktuelle gewerkschaftliche und politische Angelegenheiten beim Patt in lockerer Atmosphäre diskutiert.

Text & Fotos: René Birgen



Der Vorstand der OGBL-Sektion Düdelingen-Bettemburg-Roeserbann-Huncheringen am Ehrenmal von Nic Bieber



Blumen an einem schlichten Gedenkstein für einen bedeutenden Gewerkschaftler und Politiker

Vereinigung Echternach

## Generalversammlung 2023

Die diesjährige Generalversammlung der Vereinigung Echternach fand am 22. April im Restaurant Lenert in Berdorf statt.

Kamerad Christian Spaus hieß den Vertreter der Verbandsführung Josy Bourgraff, seines Zeichens Generalsekretär, herzlich willkommen. Weiter begrüßte er Carlo Woltz als Vertreter der Kontrollkommission des Landesverbandes.

### Tätigkeits- und Kassenbericht

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sekretärs Kamerad Raymond Schroeder geht für die Periode 2022-2023 hervor, dass nach 2 Jahren Absage wegen der Coronapandemie die letztjährige Generalversammlung am 18. Juni 2022 wieder unter „normalen“ Bedingungen abgehalten werden konnte. Im laufenden Jahr nahmen die Mitglieder der Vereinigung Echternach so weit wie möglich an den vom Landesverband organisierten Veranstaltungen und Feierlichkeiten teil. Am 07 und 08. September wurde ein Ausflug ins Elsass organisiert.

Der Kassenbericht wurde in Abwesenheit vom Kassierer Carlo Gansen, ebenfalls vom Raymond Schroeder vorgetragen. Die gesunde Finanzsituation der Vereinigung wurde vom Vertreter der Kontrollkommission, Carlo Woltz, bestätigt. Sowohl der Tätigkeits- als auch der Kassenbericht wurden einstimmig verabschiedet.

### Referat der Verbandsleitung

Der neu gewählte Generalsekretär des Landesverbandes, Josy Bourgraff,



überbrachte der Versammlung die besten Grüße der Exekutiven vom Landesverband und dem Syndikat Eisenbahnen.

Kamerad Bourgraff rief nochmals den geplanten Ablauf der provisorischen Integration des Landesverbandes in den OGBL, gutgeheißen vom Kongress im Dezember 2019, auf. Die Zwischenbilanz 2022 fiel positiv aus. Die definitive Integration soll dann am 31. Dezember 2024 abgeschlossen sein.

Auf dem 68. Ordentlichen Kongress wurde der Antrag gestellt, die Integration in den OGBL zu beschleunigen, möglichst noch vor den Sozialwahlen vom 12. März 2024, um dann als Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband vom OGBL anzutreten. Beim letztem Verbandsrat, welcher am 19. April stattfand, wurde beschlossen im Herbst dieses Jahres einen außerordentlichen Kongress abzuhalten, um die definitive Integration in den OGBL zu beschließen.

Ein Vorteil der Integration ist die Tatsache, dass mit der nationalen Repräsentativität des OGBL, Kollektivverträge bei CFL MM, CFL Cargo, Luxtram abgeschlossen werden können. Auch bei Manifestationen wird eine stärkere Mobili-

sierung erreicht.

Hinsichtlich der Vereinigungen des Landesverbandes sollen diese in Zukunft in die Sektionen des OGBL eingebunden werden. Es steht den Vereinigungen jedoch frei, die Sektion zu wählen, der sie sich anschließen möchten. Die Vereinigungen können auch für einen noch genau zu definierenden Zeitraum in ihrer bisherigen Form weiter bestehen.

### Indexmanipulation & Arbeitszeitverkürzung

In der ersten Tripartite im Februar 2022 hatte sich der OGBL geweigert, die Indexmanipulation zu unterzeichnen. Dank der starken Mobilisierung am 1. Mai 2022 und den darauffolgenden Protestaktionen wurde dem OGBL dann in den nächsten Verhandlungsrunden Gehör geschenkt und so wurde die im Februar beschlossene Indexmanipulation wieder abgeschafft.

Trotz einer teilweise Anpassung der Steuertabelle an die Inflation wird aber weiterhin eine umfassende Steuerreform gefordert. Arbeitszeitverkürzung ja, aber wohlüberlegt. Diese darf die Arbeitsbedingungen nicht verschlechtern. Der Landesverband, zusammen mit dem OGBL,

stellt den Alleingang der CGFP mit Minister Hansen, das Gehälterabkommen der Staatsbeamten unterzeichnet zu haben, an den Pranger. Schließlich werden  $\pm 40.000$  Schaffende von OGBL und Landesverband vertreten, somit diese Gewerkschaften auch an den Verhandlungstisch gehören. Der Staat hat und wird noch weiter viel Geld in den öffentlichen Transport investieren. Am 31. März wurde der neue „Contrat de service public“ zwischen dem Ministerium und den CFL unterzeichnet, der für den Zeitraum 2025-2039 gültig ist. Kamerad Bourgraff bedauerte zutiefst die Probleme auf den CFL-Zugstrecken Richtung Norden. Bedauerlicherweise hat die CFL bis heute noch immer kein konkretes Datum für die Wiedereröffnung der Strecke genannt.

Was die Tram anbelangt, soll die geplante „Schnelltramstrecke“ ab 2028 von der Cloche d'Or bis zum neuen Stadtteil Alzette auf der Industriebrache von Esch-Schiffange verkehren. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Eisenbahngesellschaft aktiv mitwirken würde.

**Mitgliederehrung**  
Anschließend wurde der Präsident der Vereinigung Echternach Christian Spaus für 40 Jahre Mitgliedschaft im FNCTTFEL-Landesverband geehrt sowie Kamerad Alex Pereira für 30 Jahre Mitgliedschaft.

Kamerad Christian Spaus bedankte sich zum Abschluss der Generalversammlung bei allen Beteiligten für ihre Präsenz und wünschte guten Appetit beim gemeinsamen Abendessen.

*Josy Bourgraff*



# Generalversammlung der Vereinigung Klerf-Kautenbach-Wiltz

bedauert die langzeitige Schließung des Tunnels Schieburg



Die diesjährige Generalversammlung der Vereinigung Klerf-Kautenbach-Wiltz fand im Café-Restaurant «A Péitesch» in Eselborn statt. Seitens der Verbandsleitung war einzig und allein der Vertreter der Pensionistensektion, Nico Wennmacher, vertreten.

Jean-Marie Wagner eröffnete die Generalversammlung mit einer Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder der Vereinigung. In seiner Ansprache erläuterte er des

Weiteren die Probleme und Anliegen der Vereinigung, die nicht nur bei der «Sektion Pensionierte» liegen, sondern auch gerne mit einem Vertreter der «Aktiven» Mitglieder in der Exekutive diskutiert worden wären. Sämtliche Berichte, derjenige des Sekretariats sowie auch der Kassenbericht wurden einstimmig von der Generalversammlung angenommen. Letzterer wurde von der Überwachung des Landesverbandes gutgeheißen, sodass der Arbeit des Vorstands, in ihrer Gesamtheit, Entlastung

erteilt werden konnte. Bruno Holper aus Clerf wurde für 40 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband geehrt, bevor Nico Wennmacher die letzten Nachrichten seitens der Verbandsleitung überbrachte. Natürlich standen die aktuellen politischen und wirtschaftlichen Probleme, sowie die bevorstehenden Nationalwahlen im Mittelpunkt seiner Ansprache, wie auch das Indexproblem und die damit verbundene Kaufkraft der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Doch auch die aktuelle Situ-

ation der Eisenbahn auf der Nordstrecke beunruhigte die Gemüter der Anwesenden. Die Schließung der Strecke zwischen Ettelbrück-Kautenbach (müsste inzwischen behoben sein) wegen losen Felsen, doch hauptsächlich die Schließung der Strecke bis hinauf nach Ulflingen, wegen eines (teilweisen) Einsturzes des Tunnels Schieburg, erregte die Gemüter der Versammlung. Nicht nur die mangelhafte und kurz-sichtige Informationspolitik der CFL-Generaldirektion erregte die Gemüter, auch die

zukünftige Sicherheit in den Tunnels machte Sorgen. Eine Information über die Vorgehensweise, sprich Kontrolle der vielen anderen Tunnels der Nordstrecke, konnte die Zweifel der Reisenden beruhigen. Besänftigt wurden diese Zweifel dann doch beim gemeinsamen Nachtessen, hervorragend aufgetischt vom Café-Restaurant «A Péitesch» aus Eselborn. Als die Zweifel dann später wiederkehrten ... wurde das Signal auf rot gestellt!

(jfem)

Frau Roberta Metsola  
President of the European Parliament  
Rue Wiertz 60  
B-1047 Bruxelles  
und an die Vizepräsidenten

Luxemburg, den 4. Mai 2023

**Betrifft: Überarbeitung der Richtlinie 2007/59 - Sicherheit muss Vorrang haben**

Mit der Revision der RL 2007/59/EG muss das derzeitige Sicherheitsniveau im europäischen Eisenbahnnetz weiter erhöht werden. Die Lokführervertreter von Deutschland, Luxemburg, Schweiz und Österreich befürchten, dass die europäische Kommission mit den bereits gesetzten Akzenten im Gesetzgebungsverfahren die Sicherheit im Bahnbetrieb herabsetzt.

Wir fordern Sie deshalb auf, die Sozialpartner, die die Experten in diesem Bereich sind, unbedingt in den Gesetzgebungsprozess der EU zu integrieren.

Unsere wichtigsten Punkte sind:

- Die Harmonisierung von Fahrerlaubnis und Bescheinigung muss auf das von der ETF vorgeschlagene dreiteilige Modell mit Ausbildungsinhalten und Mindestausbildungszeiten weiterentwickelt werden.
- Das derzeitig erforderliche Sprachniveau B1 muss beibehalten oder erhöht werden.
- Des Weiteren ist es erforderlich, die digitale Aufzeichnung der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten umzusetzen, um fälschungssicher Überschreitungen der Arbeitszeiten zu verhindern und Kontrollen zu ermöglichen.

Ein großes Problem stellt derzeit die unterschiedliche Dauer und Qualität der Ausbildung in den Mitgliedsstaaten dar, weshalb Ausbildungsstandards auf hohem Niveau sichergestellt werden müssen.

Da wir uns auf Grund des Vorgehens der europäischen Kommission große Sorgen um die Sicherheit der Reisenden und der Eisenbahnbediensteten machen, fordern wir Sie auf, diese Erfordernisse in der Revision der Triebfahrzeugführerrichtlinie zu berücksichtigen, da es sonst weiter steigende, folgenschwere Eisenbahnunfälle geben wird.

Bitte zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren, wenn Sie weitere Informationen benötigen.

Mit freundlichen Grüßen,

-----  
Herbert Mahlberg, EVG

-----  
Marijan Klatt, LPV-SEV

-----  
Marcio Gomes  
FNCTTFEL-Landesverband

-----  
Gerald Trofaier, Vida

Vierländertreffen der Lokführer

# Schwerpunkt: Sicherheit als oberste Priorität!



Das diesjährige Vierländertreffen der Lokführer fand vom 02. bis zum 04. Mai 2023 in Luxemburg statt. Bei diesem Treffen waren die Vertreter der deutschen EVG, der österreichischen VIDA, dem schweizerischen SEV und dem Syndikat Eisenbahnen FNCTT-FEL-Landesverband anwesend.

Am ersten Tag des Vierländertreffens erhielten die Teilnehmer einen ersten Einblick auf unsere schöne Stadt. Begonnen wurde unser Rundgang mit einem atemberauben-

den Blick auf den Stadtteil „Pfaffenthal“. Dieser Stadtteil wird durch die Standseilbahn mit dem Kirchberg-Plateau verbunden. Anhand einer Führung erhielten die Teilnehmer alle technischen Details des „Funiculaire“ welcher 2017 in Betrieb genommen wurde. Im Anschluss an diese Kurzbesichtigung wurden die Schwerpunkte des Treffens im "Casino Syndical" diskutiert. Das Thema des diesjährigen Treffens lautete: „Sicherheit als oberste Priorität“. In Europa hatte sich im Laufe der letzten Jahre einiges im Zugverkehr ver-

ändert. Bedingt durch die Liberalisierung des Schienenverkehrs muss das Sicherheitsniveau weiter erhöht werden. Angesichts dessen fordern die Gewerkschaften der 4 Länder die EU-Kommission auf, die Sozialpartner als Experten im Eisenbahnsystem, in den EU-Gesetzgebungsprozess einzubinden. Ein weiterer wichtiger Punkt, der alle Beteiligte beschäftigt, ist eine Harmonisierung der Führerscheine. Das Zertifikat muss dem von der ETF vorgeschlagenen dreiteiligen Modell entsprechen. Ebenfalls ist es wichtig, dass das aktuelle gefor-

derte Sprachniveau B1 in Zukunft weiter gesteigert wird. Momentan gibt es in den einzelnen Mitgliedsstaaten Unterschiede in der Dauer und in der Qualität der Ausbildung. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass die Sicherheit auch in Zukunft an erster Stelle zu stehen hat, um Unfallrisiken zu minimalisieren. Am folgenden Tag des Treffens wurde der Standort Fond-de-Gras besucht. Die Eisenerzgewinnung war eine der wichtigsten Einnahmequellen in Luxemburg. Bedingt durch einen Erdbeben auf der Bahnstrecke Fond-de-

Gras nach Péttingen wurde die Eisenbahntätigkeit im Jahr 1964 beendet. Heute ist es ein Freilichtmuseum. Historische Gebäude, technische Infrastruktur und Hinweisschilder informieren über die industrielle Tätigkeit, die hier ab Ende des 19. Jahrhunderts stattfand.

Im Großen und Ganzen waren die 3 Tage ein gelungener Austausch an Information, Inspiration und neu geknüpften Freundschaften.

*Auf eine gute Zusammenarbeit und auf ein baldiges Wiedersehen.  
Georges Melchers*

FC Ateliers CFL Luxembourg

## En néien Prääsident fir de Club

Den 24. März hun sech Memberen a Frënn vum FC ATELIERS zu enger Generalversammlung getraff. Des huet an der aler Gare zu Hueschtert stattfond.

Den Toto da Costa huet als Interim-Präsident Memberen begréisst. Well den Marc Schaeffer CFL verloss huet, konnt hien net méi Präsident bleiwen. Ab dëser Generalversammlung verstärkt de Guy Lux de Kommittee, a wäert dem Veräin an Zukunft als Präsident virstoen. Den J-J Wagner konnt als Sekretär vun verschiedenen Kommittee Sitzungen berichten. Fir Spiller a Kommitteemembere goufe Polo-Shirte kaaft. Den FC Ateliers huet dat lescht Joer un der CFL Championnat deelgeholl déi zu Sandweiler ausgedroen ginn ass. Zu Schluss ass eng 3 Plaz erausgefall.

Fir 2023 ass en City Tripp geplangt.

De Caissier Frank Scheer seng Kees wor an der Reih, an et sin na Reserven do. Wéinst der Acquisitioun vun den Poloshirts huet Kees mat eng Minus ofgeschloss. Kassenrevisoren hun Keess och vir gudd fond.

Ofgerond gouf Versammlung mat engem gud- den Essen am Restaurant Owstellgleis.

*André Dhur*



**24.05.23 19H30 SANDWEILER**

**FRIENDLY GAME**

**F.C. EISEBUNN 97 VS SERVICE PI CFL**

**LA RECETTE DES VENTES DE LA BUVETTE SERA AU PROFIT DU FC EISEBUNN 97**

A promotional poster for a friendly football match. The background shows players in red jerseys on a field. The text is overlaid in white and black boxes. At the bottom, it mentions that the proceeds from the canteen will go to F.C. Eisebunn 97.

# 24-Stunden-Lauf für den guten Zweck

Im Rahmen der Ausgabe 2023 des Télévie hatte unser Kamerad Claude Stiefer die Idee, ein 24-Stunden-Lauf für einen guten Zweck zu absolvieren. Zusammen mit Pascale Worré startete Claude seinen Lauf am 22. April um 18.00 Uhr in Münsbach, um ihn am nächsten Tag erfolgreich zu beenden. Am Ende

legten die beiden 130,29 km zurück und sammelten dabei 850,- € für den Kampf gegen den Krebs. In der Ultralauf bzw. Ultratrail Szene ist Claude Stiefer dabei kein unbeschriebenes Blatt. So gewann Claude 2016 das 24-Stunden-Rennen in Wiltz und legte dabei beachtliche 179,37 km zurück.



Für das Jahr 2019 hatte sich Claude das Ziel gesetzt, einmal rund um ganz Luxemburg zu laufen. Am Ende benötigte er für die 320 km lange Strecke insgesamt 72 Stunden. Bei dieser Gelegenheit sammelte er Spenden für „Ile aux Clowns“ und „Les Amis du Gambie“.

Im Jahr 2021 stellte er sich der Herausforderung, die komplette Mosel abzulaufen. Vom 23. bis 28. Mai lief Claude Stiefer da-

bei zusammen mit Markus Krempchen von der Quelle der Mosel am Col de Busang in den Vogesen bis zur Mündung am Deutschen Eck in Koblenz. Das Wetter auf den insgesamt 557 km stand dabei nicht immer auf der Seite beider Läufer, trotzdem erreichte Claude am Ende das Ziel in Koblenz. Im Rahmen dieses Laufes sammelten beide Läufer Spenden für die Nestwärme Trier, das Kinderhilfswerk World Vi-

sion Deutschland und die Tierschutzorganisation Tierfreunde Kalamata Luxembourg.

Als Nächstes steht jetzt im Herbst der Ultratrail Müllerthal auf seinem Programm. Natürlich wird er die längste Strecke, d.h. 111 km, in Angriff nehmen.

Text: Josy Bourgraff /  
Fotos: Claude Stiefer & Fernand Schiltz



Impressionen (91)

## Schmuggler und Sekretärinnen auf der Schiene (2)

### Kurioses zum Thema Eisenbahn

Schon gegen Ende des 18. Jahrhunderts, als sich die Eisenbahnen vielerorts stetig weiterentwickelten, machte man sich Gedanken über ihre zukünftige Entwicklung. So schrieb einst Artur Fürst:

„In den Zügen selbst wird den Reisenden immer mehr Bequemlichkeit geboten werden müssen. In einem Antrag der Handelskammer zu Köln wird die Einrichtung von Geschäftsabteilen oder die Einstellung ganzer Geschäftswagen in D-Züge mit langer Fahrtdauer angeregt ... (Ein gewisser) Professor Schimpf weist darauf hin, dass für die gute Benutzbarkeit derartiger Wagen mit Geschäftsabteilen besonders sorgfältige Bauart Bedingung ist. Nur Fahrzeuge mit sechsachsigen Drehgestellen würden bei den heutigen (damaligen) Schnellzugsgeschwindigkeiten ruhig genug laufen, um sicheres Schreiben von Stenogrammen und Arbeiten auf der Schreibmaschine zu gestatten. Da auch die Mitführung von Sekretärinnen in Frage



kommt, wäre für diese in der Mitte des Wagens ein Abteil zu schaffen, in dem sie sich aufhalten könnten. Dabei käme in erster Linie die Mitführung von eigenen Sekretärinnen, in zweiter Linie Mitnahme eisenbahnseitig angestellter Damen in Frage. Gewiss wird es nicht lange dauern, bis auch die Barbierstube und das Badezimmer in den Schnellzügen zu finden sein werden. Das Schlafab-

teil mit Bad und Fernsprecher ist zugleich ein schöner und ein abscheulicher Gedanke.“ Auf weitaus andere Gedanken kamen derweil in der damaligen Zeit manche Zeitgenossen, welche vermehrt die Gunst der Stunde nutzten, um den Schmuggel auf der Schiene voranzutreiben. So berichtete die Presse regelmäßig über das abenteuerliche Treiben der furchtlosen Gesellen:

„Vor einer französischen Strafkammer hatten sich ein Lokomotivführer und ein Heizer zu verantworten, weil sie auf ihrer Maschine Zigaretten und Tabak aus Belgien nach Frankreich hineingeschmuggelt hatten. Sie erhielten beide eine Woche Gefängnis, aber die Staatsanwaltschaft beruhigte sich nicht bei diesem Ergebnis, sie beschlagnahmte auch noch die zum Schmuggel benutzte Lokomotive.“

Das war ein etwas eigenartiges Vorgehen, mit dem sich die französische Nordbahn kaum so ohne Weiteres einverstanden erklärt haben dürfte. Wenn

die eifrigen Zöllner alle Lokomotiven ins Gefängnis führten, die sich passiven Schmuggels schuldig machten, könnte manche Bahnstrecke ihren Betrieb einstellen. Häufig weiß das Lokomotivpersonal nicht einmal davon, dass auf seiner Maschine „geschwärzt“ wird. Die ganz großen Gauner lassen nämlich immer andere, die es gar nicht ahnen, ihre „heiße Ware“ durch die Gefahrenzone bringen. Manchmal allerdings sind auch die Brüder der schwarzen Zunft nicht ganz unschuldig.

Da war z.B. früher die Einfuhr von unverzollten

Lebensmitteln nach Konstantinopel verboten, genau wie es heute (damals) bei italienischen Städten ist. Aber ein paar brave bulgarische Lokomotivleute hatten droben in den Schluchten des Balkans (soll heißen bei Sinegli) mit uralten Handkanonen ein schwarzes Balkanschwein geschossen und das gewilderte Borstentier zunächst auf ihren Tender geworfen. Bis San Stephano ging die Sache gut, aber in Makriköi erschien auf dem Bahnsteig der Zollbeamte und steuerte geradewegs auf die Lokomotive zu.

Irgendein missgünstiger Schweinefleischverächter hatte die Sache telefonisch gemeldet. Kurz entschlossen, öffneten die beiden die Feuertür und schoben das nicht allzu große Opfer hinein in den Feuerofen, und der enttäuschte Zollbeamte fand nichts Verdächtiges. Als die beiden Sünder ihre Beute dann an der nächsten Station mit einiger Mühe wieder herausholten, waren die Schinken schon ziemlich gut durchgebraten!“ -P. -

Schön, dass wir uns heute weiterhin an solchen Berichten erfreuen und ergötzen können.

Text: Pierre Buchholz

Fotos: DB/SNCF/Orient Express

