

signal

Organ des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband **OGB•L**

N°4

Mittwoch, 23. September

106. Jahrgang
nächste Nummer
11. November 2026



Pensionierten- konferenz

S. 10&11

Editorial

Klare Ziele für die kommende Zeit **S. 3-4**

Aktuelles

*4-Ländertreffen der Vertreterinnen
der Frauenabteilungen* **S. 5-6**

*ETF Railway Section – Advisory Group
Maintenance Workers* **S. 6**

ÖBB investiert Milliarden **S. 7-9**

Erfolgreiche Pensioniertenkonferenz **S. 10**

Resolution **S. 11**

*Nur die dümmsten Kälber wählen
den eigenen Metzger* **S. 12**

*Vom Staatsbetrieb
zu einem dynamischen Betrieb* **S. 13**

FIP-Tarif wird aktualisiert **S. 14**

Kommentar

*Autonome Busse – Testbetrieb
vorzeitig beendet* **S. 15-17**

Eisenbahnen

Moderniser sans fragiliser **S. 18-19**

Questions des délégués **S. 20-22**

Ordre Général N°10 **S. 22-23**

Sport

Neue CFL-Meister über 10 Kilometer **S. 24-25**

Fischereimeisterschaft in Marsilly **S. 26-27**

Golf **S. 28-30**

Impressionen

Transformativer Wandel der Madrider Metro **S. 31-32**

Infos **S. 33-36**

signal
Organ des FNCTTFEL-Landesverbandes des OGBL

Herausgeber:

Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL-Landesverband
63, rue de Bonnevoie
L-1260 Luxembourg
Tél.: 54 05 45 - 734
<https://syndikat-eisenbahnen.lu/de/>

Verantwortlich für den Layout:

Josy Bourgraff,
Georges Melchers

Redaktion und Koordination:

Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL-Landesverband
E-mail:
josy.bourgraff@ogbl.lu
Für eingesandte Manuskripte wird keine
Haftung übernommen. Die gezeichneten
Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung
der Redaktion und des Landesverbandes
dar. Kürzungen der Beiträge behält sich die
Redaktion vor.

Abonnement:

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

Jahresabonnement: 25 Euro

Gestaltung und Umbruch:
Editpress S.A.

Made in Luxembourg

Versand:

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

Klare Ziele für die kommende Zeit



EDITORIAL

Georges Melchers
Präsident Syndikat
Eisenbahnen OGBL/
FNCTTFEL-Landesverband

Die Sommermonate stehen für die meisten Menschen im Zeichen von Urlaub, Erholung und einer wohlverdienten Auszeit. Für viele Kolleginnen und Kollegen der CFL bedeuteten Juli und August jedoch das genaue Gegenteil: Hochbetrieb, Schichtarbeit und unermüdlichen Einsatz, oftmals bei äußerst hohen Temperaturen.

Während viele ihre Ferien genießen konnten, verzichteten zahlreiche Mitarbeiter:innen auf ihren Sommerurlaub, um wichtige Arbeiten für unser Schienennetz zu leisten. Ob auf den Baustellen, in den Werkstätten, in den Planungsabteilungen oder im Schienenersatzverkehr; Tag und Nacht waren unsere Teams mit großem Engagement im Einsatz.

Auch für unsere Fahrgäste war diese Zeit nicht immer einfach. Die Nutzung des Schienenersatzverkehrs brachte längere Reisezeiten und zusätzliche Herausforderungen mit sich. Umso bemerkenswerter ist die Leistung all jener, die mit ihrer Arbeit dazu beigetragen haben, die umfangreichen Bauprojekte erfolgreich umzusetzen.

Dank dieses außergewöhnlichen Engagements und der hervorragenden Zusammenarbeit konnten die komplexen Großbaustellen auf unserem Schienennetz planmäßig und rechtzeitig vor Schulbeginn abgeschlossen werden. Ein Projekt dieser Größenordnung in so kurzer Zeit erfolgreich zu bewältigen, ist alles andere als selbstverständlich. Es erfordert höchste Professionalität, Teamgeist, Flexibilität und nicht zuletzt persönliche Opferbereitschaft.

Vor dieser großartigen Leistung ziehen wir den Hut und sagen von Herzen: DANKE!

Euer Einsatz sorgt dafür, dass unser Land und unsere Fahrgäste pünktlich zum Start des neuen Schuljahres wieder sicher, zuverlässig und komfortabel unterwegs sein können.

Ihr seid das Fundament unseres Erfolgs und ein eindrucksvolles Beispiel dafür, was wir gemeinsam erreichen können.

Herausragende Leistungen verdienen nicht nur Anerkennung, sondern auch Arbeitsbedingungen, die von Sicherheit, Respekt und Wertschätzung geprägt sind. Leider wird diesem Anspruch die Realität im Arbeitsalltag nicht immer gerecht. Mitarbeiter:innen, die täglich im direkten Kontakt mit Kundinnen und Kunden stehen, sehen sich immer häufiger mit unangemessenem Verhalten einzelner Fahrgäste

konfrontiert. Dieses reicht von mangelndem Respekt und verbalen Anfeindungen bis hin zu Bedrohungen und körperlichen Übergriffen. Solche Vorfälle belasten nicht nur die betroffenen Beschäftigten persönlich, sondern beeinträchtigen auch ihr Sicherheitsgefühl und die Qualität ihrer Arbeitsbedingungen. Daher ist es unerlässlich, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die Mitarbeiter:innen besser zu schützen und ihnen ein sicheres Arbeitsumfeld zu gewährleisten.

Offizielle Statistiken sowie zahlreiche Medienberichte zeigen eine besorgniserregende Zunahme von Gewalt, Aggressionen und Übergriffen im luxemburgischen öffentlichen Personennahverkehr. Besonders betroffen ist das Personal der CFL, das tagtäglich für die Sicherheit und den reibungslosen Ablauf des öffentlichen Nahverkehrs sorgt. Aber auch die Fahrgäste werden zunehmend mit den Auswirkungen dieser Entwicklung konfrontiert.

Der OGBL weist seit Jahren auf bestehende Sicherheitsdefizite hin. Dazu zählen insbesondere fehlende oder unzureichend geschützte Fahrerkabinen im RGTR-Netz sowie die wachsenden Sicherheitsrisiken im Schienenverkehr.

Im Busbetrieb der CFL ist die neue beziehungsweise jüngere Busflotte bereits mit geschützten Fahrerkabinen ausgestattet. Die älteren Fahrzeuge werden in den kommenden Jahren schrittweise durch moderne Elektrobusse ersetzt.

Angesichts der zunehmenden Herausforderungen fordert der OGBL das Mobilitätsministerium auf, konkrete und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen. Dazu gehören eine verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal vor Ort, die Einführung moderner Sicherheitseinrichtungen, transparente und regelmäßige Sicherheitskontrollen sowie die Gewährleistung eines schnellen und wirksamen Eingreifens der Polizei bei Übergriffen auf das Personal.

Die Sicherheit von Fahrgästen und Beschäftigten muss oberste Priorität haben und darf nicht länger dem Zufall überlassen werden.

In diesem Zusammenhang stellen Bodycams eine sinnvolle und zeitgemäße Ergänzung zu den bestehenden Sicherheitsmaßnahmen dar. Im Vergleich zu fest installierten Deckenkameras bieten sie entscheidende Vorteile: Durch ihre sichtbare Präsenz wirken sie präventiv und deeskalierend. Der sogenannte



„Spiegeleffekt“ führt häufig dazu, dass potenzielle Aggressoren ihr Verhalten überdenken. Gleichzeitig ermöglichen Bodycams die Aufzeichnung von Bild und Ton unmittelbar am Ort des Geschehens und tragen so zur besseren Dokumentation von Vorfällen bei.

Nach intensiven Gesprächen einer Delegation des Syndikats Eisenbahnen mit verschiedenen politischen Parteien sowie im Rahmen der jährlichen Sitzung des „Comité de pilotage sécurité dans les transports publics“ mit der zuständigen Ministerin ist die Einführung von Bodycams endlich wieder auf die politische Agenda zurückgekehrt.

Dies stellt einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Sicherheit aller Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr dar und sendet ein klares Signal, dass die Anliegen, Sorgen und Forderungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ernst genommen werden. Die erneute politische Diskussion über dieses Thema zeigt, dass der Handlungsbedarf erkannt wurde und konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit im öffentlichen Transport zunehmend in den Fokus rücken.

Ein weiteres zentrales Thema, das uns im Bereich der Sicherheit und der Arbeitsqualität intensiv beschäftigt, betrifft die zukünftige Rolle des Zugbegleitpersonals (PAT).

Der OGBL verfolgt die derzeit laufende Vergleichsstudie mit großer Aufmerksamkeit, aber auch mit entsprechender Skepsis. Es besteht die berechtigte Sorge, dass ein zu starker Fokus auf Effizienz und Kostenoptimierung zulasten der Servicequalität, der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen gehen könnte. Zudem befürchten wir einen schrittweisen Abbau betrieblicher Kompetenzen sowie eine Schwächung der wichtigen Aufgaben des Zugbegleitpersonals an Bord.

Besonders kritisch ist dabei, dass bislang keine offizielle Risikoanalyse vorgelegt wurde, obwohl mögliche Veränderungen direkte Auswirkungen auf die Sicherheit des Bahnbetriebs und die Arbeitsorganisation haben können. Dieses wegweisende Dossier liegt nun auf dem Tisch – in nächster Zeit muss es sich der entscheidenden Debatte mit den Sozialpartnern stellen.

Der OGBL wird sich in diesen Gesprächen mit Nachdruck und voller Entschlossenheit für die Interessen der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter einsetzen. Unser Ziel ist dabei klar: eindeutige Zuständigkeiten sowie die Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus.

Neben den betrieblichen und sicherheitsrelevanten Fragen stehen in den kommenden Monaten auch wichtige statutarische Verbesserungen auf der Agenda. Ende des Jahres, im November, wird erstmals die paritätische Kommission zusammentreten. In diesem Gremium werden sämtliche strukturellen Anpassungen und Verbesserungen abschließend

gemeinsam verhandelt und rechtlich umgesetzt, die in den Abkommen des öffentlichen Dienstes der vergangenen Jahre festgeschrieben wurden. Diese Anpassungen sollen anschließend in das Eisenbahnerstatut integriert werden.

In einer zweiten Phase werden Anfang des kommenden Jahres die Verhandlungen mit den beiden Sozialpartnern und der Direktion über die Harmonisierung der unteren Laufbahnen aufgenommen. Die Reform zur Harmonisierung der unteren Laufbahnen (*Harmonisation des carrières inférieures*) im luxemburgischen öffentlichen Dienst zielt darauf ab, langjährige strukturelle Ungleichheiten abzubauen und eine transparentere, nachvollziehbarere sowie gerechtere Gehaltsstruktur zu schaffen. Davon profitieren insbesondere die Beschäftigten der ehemals niedrigsten Vergütungsgruppen, deren berufliche Entwicklungsmöglichkeiten und finanzielle Perspektiven nachhaltig verbessert werden.

Im Mittelpunkt der Reform steht die strukturelle Vereinfachung und Aufwertung der bisherigen Laufbahnen C und D durch deren Überführung in die neuen Gehaltsgruppen C1 und C2. Aufgrund der besonderen Gehaltsstruktur und der spezifischen Laufbahnentwicklung bei den CFL gestaltet sich die Umsetzung dieser Reform jedoch deutlich komplexer als im öffentlichen Dienst. Daher wird es erforderlich sein, dass die Direktion gemeinsam mit den Sozialpartnern maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet, die den Besonderheiten des Eisenbahnsektors Rechnung tragen.

Unser Ziel ist eine faire und ausgewogene Reform der Gehaltsstrukturen bei den CFL, die Qualifikationen, Verantwortung sowie die stetig steigenden beruflichen Anforderungen angemessen berücksichtigt und anerkennt. Dabei ist es unerlässlich, den Besonderheiten der verschiedenen CFL-Berufsbilder Rechnung zu tragen, damit die Regelungen des öffentlichen Dienstes praxisgerecht und ohne Benachteiligungen auf den Eisenbahnsektor übertragen werden können. Nach Abschluss der laufenden Verhandlungen mit der Direktion wird die paritätische Kommission erneut zusammentreten, um die weiteren Schritte zu beraten und voranzutreiben.

Die kommenden Monate werden entscheidend für die Zukunft vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sein. Als Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL werden wir die Interessen des Personals entschlossen vertreten und uns in allen bevorstehenden Verhandlungen mit Nachdruck für faire Arbeitsbedingungen einsetzen. Unser Ziel ist es, die Rechte der Beschäftigten zu schützen, die Attraktivität der Arbeitsplätze zu erhöhen und die Arbeitsbedingungen spürbar und nachhaltig zu verbessern.

Unser Ziel bleibt unverändert: eine moderne, attraktive und zukunftsorientierte Laufbahnstruktur, die faire Arbeitsbedingungen, maximale Sicherheit, echte Entwicklungsperspektiven und transparente Aufstiegsmöglichkeiten für alle Beschäftigten gewährleistet.



4-Ländertreffen der Vertreterinnen der Frauenabteilungen

Vom 25. bis 27. Juni 2026 berieten die Vertreterinnen der Frauenabteilungen der Gewerkschaften EVG, VIDA, SEV und des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband vom OGBL in Stuttgart über eine strukturell abgesicherte Gleichstellung und nachhaltige Arbeitsbedingungen.

Gleichstellung entsteht nicht von selbst – sie muss dauerhaft eingefordert und aktiv gestaltet werden.

Beim 4-Ländertreffen der Vertreterinnen der Frauenabteilungen im Stuttgarter DGB-Haus stand die Zukunft des Verkehrssektors im Fokus. Die Vertreterinnen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg diskutierten über den Erhalt und den Aus-

bau von Frauenquoten in Betrieben und Vorständen. Neben strategischen Fragen zur Repräsentanz zeigten die Vertreterinnen klare Kante für einen modernen Arbeitsschutz und wirksame Gewaltprävention, um die Arbeitsrealität von Frauen im Transportwesen nachhaltig zu verbessern. Des Weiteren diente das Treffen dem Austausch über gemeinsame gewerkschaftliche Herausforderungen und der Entwicklung länderübergreifender Ansätze zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, insbesondere für Frauen im Verkehrssektor.

Gewaltprävention und Schutz vor Übergriffen am Arbeitsplatz

Ein zentraler Schwerpunkt des Treffens war das Thema Gewaltprävention sowie der Umgang mit sexuellen Übergriffen gegenüber

Frauen. Grundlage der Diskussion war unter anderem die Umfrage der ETF zu Gewalt und Belästigung, deren Ergebnisse deutlich machten, dass gewaltbasierte Übergriffe in den Bereichen Bahn, Luftverkehr und Bus zugenommen haben. Besonders häufig treten verbale Übergriffe auf. Gleichzeitig wurde betont, dass auch physische, psychische und digitale Übergriffe keineswegs unterschätzt oder verharmlost werden dürfen.

Die Diskussion zeigte außerdem, dass Übergriffe zwar überwiegend im Kontakt mit Kundinnen und Kunden stattfinden, jedoch auch im Kolleginnen- und Kollegenkreis eindeutig vorkommen. Deshalb bestand



Einigkeit darüber, dass es nicht ausreicht, nur auf einzelne Vorfälle zu reagieren. Vielmehr muss die Sensibilisierung von Kundinnen und Kunden sowie Kolleginnen und Kollegen verstärkt werden, um Alltagssexismus sichtbar zu machen und Handlungssicherheit im Umgang mit diskriminierendem und übergriffigem Verhalten zu schaffen.

Moderner Arbeitsschutz: Fokus auf Gesundheit und Hygiene

Ein weiterer wichtiger Themenblock war der Arbeitsschutz für Frauen. Dabei wurden insbesondere die Arbeitsbedingungen im Zusammenhang mit Menstruation und Menopause thematisiert. Hervorgehoben wurde zudem die Bedeutung angemessener Hygieneanforderungen am Arbeitsplatz, primär in mobilen Berufen wie bei Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern oder Busfahrerinnen und Busfahrern. Hier besteht weiterhin

Handlungsbedarf, um gesundheitliche Belastungen zu verringern und die Arbeitsrealität von Frauen stärker in den Mittelpunkt betrieblicher Schutzmaßnahmen zu rücken.

Nachhaltige Infrastruktur und langfristige Qualitätssicherung

Weiterhin wurde die Frage diskutiert, wie die Verwendung von Infrastrukturmitteln künftig weitergedacht werden muss. Dabei wurde betont, dass nicht allein das Vorhandensein von Infrastruktur entscheidend ist. Ebenso wichtig sind ihr dauerhafter Unterhalt, ihre verlässliche Versorgung und ihre langfristige Sicherung. Gewerkschaftliche Forderungen müssen sich deshalb nicht nur auf Investitionen in neue Infrastruktur richten, sondern auch auf deren nachhaltige Pflege und Funktionsfähigkeit.

Der Kampf um Frauenquoten und gleichberechtigte Repräsentanz

Ein weiteres zentrales Anliegen war die Frage der Frauenquoten in Berufen und in Vorständen. Deutlich wurde, dass es weiterhin ein ständiger Kampf ist, bestehende Stellen für Frauen zu erhalten und zugleich neue Möglichkeiten der Beteiligung und Repräsentanz zu schaffen. Die Teilnehmenden unterstrichen, dass Gleichstellung nicht von selbst entsteht, sondern dauerhaft eingefordert, strukturell abgesichert und aktiv gestaltet werden muss.

Das Treffen im DGB-Haus in Stuttgart hat erneut gezeigt, wie wichtig der internationale gewerkschaftliche Austausch ist. Gerade bei Themen wie Gewaltprävention, Arbeitsschutz, Gleichstellung und Infrastrukturfinanzierung braucht es gemeinsame Positionen, gegenseitige Unterstützung und einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch über Ländergrenzen hinweg.

Stefanie Veys



ETF Railway Section – Advisory Group Maintenance Workers

Bei einem Treffen der „Advisory Group Maintenance Workers“ der europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) in Wien wurden internationale Standards für die Wartung von Schienenfahrzeugen diskutiert.

Am 6. Juli tagten die Mitglieder der „ETF Railway Section – Advisory Group Maintenance Workers“ in der Bundeshauptstadt. Diskutiert wurde dabei u. a. über die Ausbildung der Lehrlinge in den Werkstätten der einzelnen Länder sowie über eine Standardisierung der Wartung der Schienenfahrzeuge in Europa. Als Referenzmodell wurde hier die Flugzeugwartung genannt, wo Aviation English (Luftfahrt-Englisch) die weltweit vorgeschriebene Standardsprache ist. Alle offiziellen Dokumente, Gesetze und Herstellerhandbücher sind aus Sicherheitsgründen fast ausschließlich in englischer Sprache verfasst.

Dabei ist das Instandhaltungshandbuch (AMM – *Aircraft Maintenance Manual*) das wichtigste

technische Dokument, das vom Flugzeughersteller herausgegeben wird und die Verfahren, Standards und Anweisungen für die Wartung am Flugzeug eines bestimmten Typs detailliert beschreibt. Das AMM ist ein zentrales Element der Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA – *Instructions for Continued Airworthiness*), die von Luftfahrtbehörden weltweit vorgeschrieben sind. Das AMM ist für einen Flugzeugtyp weltweit in seiner Kapitelstruktur absolut identisch, unterscheidet sich allerdings in den konkreten Wartungsanweisungen von Flugzeug zu Flugzeug, da es genau an die jeweilige technische Ausstattung und die Modifikationen angepasst wird.

Im Rahmen der Tagung wurde zudem die neue Instandhaltungshalle der ÖBB für die Cityjet-Doppelstockzüge der Baureihen 4734 und 4736 besichtigt. Das Bauvorhaben mit einem Investitionsvolumen von rund 107 Millionen Euro begann Anfang April 2024. Die Fertig-

stellung erfolgte im Frühling dieses Jahres, zeitgleich mit dem Zulauf der neuen Fahrzeugbaureihen.

Ergänzend dazu wurde die Schieneninfrastruktur in Wien Floridsdorf ausgebaut. Von Oktober 2022 bis Herbst 2025 wurden östlich des Bahnhofs rund 3.000 m Gleise inklusive Oberleitungen für eine neue Cityjet-Abstellanlage errichtet. Die fahrplanmäßige Inbetriebnahme der Anlage erfolgte mit dem jüngsten Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025.

Besonders hervorzuheben ist, dass der Bau der neuen Instandhaltungshalle dank einer guten Planung sowohl den Bauzeitplan als auch das vorgesehene Budget eingehalten hat.

Es fiel außerdem auf, dass traditionelle, durch Trennwände abgetrennte Büros eingerichtet wurden statt „Multispace“-Büros.

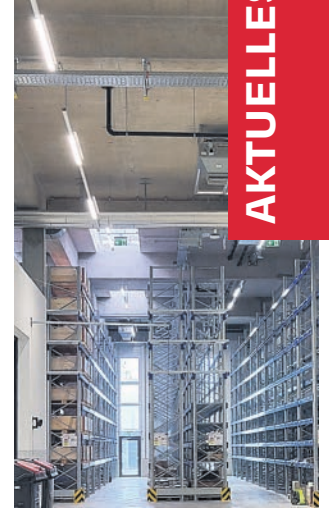
Josy Bourgraff



Gleis für Graffitireinigung



Instandhaltungsgleis



Ersatzteillagerung

ÖBB investiert Milliarden in grüne Infrastruktur und neue Doppelstockzüge

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) treiben die Modernisierung ihres Nahverkehrs im Großraum Wien mit einem Großprojekt massiv voran. Am strategisch wichtigen Bahnknotenpunkt Wien-Floridsdorf entstanden in den letzten Jahren auf einer rund vier Hektar großen Brachfläche des ehemaligen Frachtbahnhofs eine hochmoderne Instandhaltungshalle sowie eine neue Abstellanlage. Flankiert wird diese Infrastrukturoffensive durch die Beschaffung neuer, leistungsstarker Doppelstockzüge für die Bundeshauptstadt.

Grüne High-Tech-Werkstatt in Floridsdorf

Nach rund zwei Jahren Bauzeit (April 2024 bis Frühjahr 2026) wurde die neue, 16.000 m² große Instandhaltungshalle fertiggestellt. Die ÖBB investierte rund 107 Millionen Euro in den Standort, der künftig Arbeitsplätze für 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bietet – pro Schicht werden bis zu 50 Fachkräfte gleichzeitig im Einsatz sein.

Die Halle verfügt über insgesamt acht Gleise mit spezialisierten Funktionen:

- Sechs Gleise für die reguläre Instandhaltung.
- Ein Gleis für Schnellreparaturen und Graffitireinigung.
- Ein Gleis für den Material- und Komponenten-transport.

Beim Bau wurde konsequent auf Nachhaltigkeit gesetzt. Fassaden und Dachflächen sind mit einer 5.200 m² großen Photovoltaikanlage (über 1.000 kWp Spitzenleistung) ausgestattet. Zudem sorgen eine extensive Begrünung von Dach und Wänden für optimale Wärmedämmung und Regenwasserspeicherung. Die Lüftungs- und Druckluftanlagen arbeiten mit modernen Systemen zur Energie- und Wärmerückgewinnung.



Josy Bourgraff

Übersichtsplan Betriebsgelände
Floridsdorf (Foto: ÖBB)



Effiziente Abstellanlage für längere Züge

Ergänzend zur Werkstatt wurde bereits im Herbst 2025 nach dreijähriger Bauzeit die neue Abstellanlage fertiggestellt. Durch die Nutzung von bestehendem Bahn Gelände wurde kein zusätzlicher Boden versiegelt.

Die Anlage umfasst Gleise mit 3.000 m Nutzlänge, neue Oberleitungen, Sicherungsanlagen sowie Serviceeinrichtungen für Reinigung und Abfallentsorgung. Ein neuer Betriebstunnel verbindet das Areal direkt mit dem Standort der ÖBB-Produktion GmbH, was die täglichen Arbeitsabläufe erheblich beschleunigt. Die Anlage ist speziell auf die Dimensionen der neuen, längeren Doppelstockzüge ausgelegt.

Flotten-Upgrade: Cityjet-Doppelstockzüge von Stadler

Die Infrastrukturmaßnahmen stehen im direkten Zusammenhang mit einer umfassenden Flottenerneuerung. Auf Basis einer Rahmenvereinbarung mit dem Schweizer Hersteller Stadler Rail über bis zu 186 Züge haben die ÖBB mittlerweile 109 Garnituren fest bestellt. Das Investitionsvolumen hierfür liegt bei rund 1,5 Milliarden Euro.

Die Bestellung der barrierefreien elektrischen Triebzüge basiert auf der bewährten KISS-Plattform („Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug“) und teilt sich wie folgt auf:

- 89 vierteilige Züge (Baureihe 4734): Bieten 371 Sitzplätze.
- 20 sechsteilige Züge (Baureihe 4736): Bieten 591 Sitzplätze und Platz für bis zu 60 Fahrräder.

Dieses Fahrzeugkonzept ist auch international erfolgreich; so nutzt auch die CFL mit der Serie 2300 dieselbe technische Basis. Alle Wagen der ÖBB-Züge sind als reine zweite Klasse konzipiert und verfügen über Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Klimaanlage, Gratis-WLAN, Videoüberwachung sowie Steckdosen und USB-Anschlüsse an jedem Platz.

Die Züge sind speziell für rasche Fahrgastwechsel in Ballungsräumen optimiert. Erste Einsatzgebiete sind klassische Pendlerstrecken rund um Wien sowie der Flughafentransfer (Wien Mitte – Flughafen Wien). Bis zum Jahresende 2026 sollen bereits 45 dieser neuen Cityjet-Doppelstockzüge im regulären Fahrgastbetrieb stehen.

Kenngröße	ÖBB Cityjet	KISS CFL
Baureihe / Bezeichnung	Reihe 4734 (4-teilig) Reihe 4736 (6-teilig)	CFL: 2301-2321
Anzahl	6-teilig: 20 - 4-teilig: 89	21 (3-teilig)
Hersteller	Stadler Rail Altenrhein (Schweiz)	Stadler Pankow (Deutschland)
Länge über Kupplung	4-teilig: 106,94 m 6-teilig: 159,86 m	79,84 m
Höhe	4630 mm	4630 mm
Breite	2800 mm	2800 mm
Beschleunigung	1,1 m/s ² (4-teilig) 0,95 m/s ² (6-teilig)	1,16 m/s ² ø 0-100 km/h voll besetzt
Spannungsversorgung	15 kV, 16,7 Hz ~ und 25 kV, 50 Hz	15 kV, 16,7 Hz ~ und 25 kV, 50 Hz
Sitzplätze	4-teilig: 371 (318+53 Klappsitze) - nur 2. Kl. 6-teilig: 591 (518+73 Klappsitze) - nur 2. Kl.	CFL 1: 284 (1. Kl.: 29 - 2. Kl.: 255 davon 34 Klappsitze) CFL 2: 292 (1. Kl.: 38 - 2. Kl.: 254 davon 33 Klappsitze)
Stehplätze	4-teilig: ~ 700 - 6-teilig: ~ 1100	CFL 1 & 2: 254

1. KISS CFL

2. ÖBB-Cityjet (Foto: ÖBB)

1.



2.



Erfolgreiche Pensioniertenkonferenz

Am vergangenen 6. Juli hatten sich viele pensionierte Kolleginnen und Kollegen zur statutarischen Konferenz des Sektors Pensionierte im Casino eingefunden. Präsident Nico Wennmacher begrüßte die zahlreich erschienenen Mitglieder, den Präsidenten des Syndikates Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband vom OGBL, Georges Melchers, den Vertreter der Überwachungskommission Henri Klein und die Vertreter der Pensionierten Abteilung des OGBL: Serge Schimoff (Präsident), Chantal Thomé (Vizepräsidentin) und Jean-Claude Bernardini (Sekretär). Er zeigte sich erfreut, die Referenten vom Mobilitätsministerium, Guy Besch, Raphaël Zumsteeg und Pierre Gierenz, bei dieser Konferenz zu begrüßen.

Sowohl der Tätigkeitsbericht von Fons Classen als auch der Kassenbericht von Guy Greivelding wurden, nach Stellungnahme der Überwachungskommission, einstimmig von den Anwesenden verabschiedet.

Der Präsident des Syndikats Eisenbahnen, Georges Melchers, überbrachte der Konferenz die besten

Grüße und Glückwünsche seitens der Syndikatsexekutive. Er skizzierte in seinem Referat, die Probleme mit denen sich das Syndikat Eisenbahnen konfrontiert sieht.

Die Referenten vom Mobilitätsministerium, Guy Besch und Raphaël Zumsteeg, gaben anschließend einen interessanten und umfangreichen Überblick über die in die Wege geleiteten sowie über die geplanten Verbesserungen im öffentlichen Transport.

Die einstimmig verabschiedete Resolution, macht deutlich, dass wir in unseren gewerkschaftlichen Aktivitäten und Aktionen nicht nachlassen dürfen.

Die in der Brasserie des Casino Syndical angebotene Agape bildete einen würdigen Abschluss dieser Konferenz.

Nico Wennmacher und
Fons Classen

1. Raphaël Zumsteeg
Guy Besch
Nico Wennmacher
2. Serge Schimoff
3. pensionierte Kolleginnen und Kollegen



Sektor Pensionierte

Resolution

Für Frieden und Völkerverständigung

Die Konferenz des Sektors Pensionierte des OGBL-FNCTTFEL/Landesverbandes, tagend am 6. Juli 2026 im Casino Syndical in Luxemburg, analysierte die augenblickliche soziale und gesellschaftliche Situation und kam zu nachfolgenden Schlussfolgerungen.

Die massive gewerkschaftliche Mobilisierung vom 28. Juni 2025 ermöglichte eine Tripartite, die mit einem gemeinsamen Abschlussdokument zwischen Regierung, Patronat und Gewerkschaften abschloss. Hervorzuheben bleibt, dass keine weiteren sozialen Verschlechterungen, wie eine weitere Indexmanipulation, vorprogrammiert sind. Positiv ist, dass der Mindestlohn erhöht wird. Allerdings wird diese Erhöhung durch das allgemeine Steueraufkommen finanziert. In Anbetracht der Tatsache, dass der Großteil der Steuern von den Konsumenten, Arbeitnehmern und Pensionierten entrichtet wird, wird klar, dass wir uns von der von uns verlangten Verteilungsgerechtigkeit immer weiter wegbewegen. Die Konferenz verlangt weiterhin eine strukturelle Erhöhung des Mindestlohnes, die von den Arbeitgebern bezahlt wird. Gegebenenfalls sollte man verstärkt eine gegenseitige Solidarität zwischen den einzelnen Arbeitgebern anmahnen. Betriebe, die riesige Gewinne erwirtschaften, wären sicher in der Lage, andere Betriebe zu unterstützen. Weiterhin verlangt die Konferenz eine Erhöhung der Mindestpensionen.

Die Konferenz ist der Meinung, dass, um dem Klimawandel zu begegnen, der öffentliche Transport verstärkt gefördert werden muss. Die geplanten Infrastrukturprojekte bei der Eisenbahn und beim Tram sollten zügig verwirklicht werden. Außerdem wäre es sinnvoll, stillgelegte Strecken, so Ettelbrück-Bissen, wieder für den Personenverkehr zu öffnen. Weiterhin müssen die Fahrpläne im öffentlichen Transport an die realen Bedürfnisse der Benutzer angepasst werden. Dies gilt u. a. für Grenzgänger und für Menschen, die später abends arbeiten müssen, für die zurzeit kein öffentliches Transportangebot zur Verfügung steht. Leider wurden im Zuge der europäischen Liberalisierung viele bequeme Fernverbindungen und Nachtzüge abgeschafft. Der Gütertransport hat sich zu einem großen Teil auf die Straße verlagert. Die Rückverlagerung des Gütertransportes auf die Schiene und die Wiedereinführung von interessanten Fernverbindungen erfordert, dass diese Verkehrsarten als öffentliche Dienstleistung anerkannt und entsprechend subventioniert werden. Anstatt weiter zu liberalisieren und zu privatisieren, sollte die Zusammenarbeit zwischen



den traditionellen Eisenbahnen gestärkt werden. In diesem Zusammenhang bedauert die Konferenz die Privatisierung von CFL-Evasion.

Vor allem im Interesse der jüngeren und künftigen Generationen wäre es falsch, eine wie auch immer gear-tete Austeritätspolitik in die Wege zu leiten. Es gilt vielmehr, die notwendigen Investitionen in vielen Bereichen zügig voranzutreiben. So im Gesundheits- und Pflegebereich, im Schulwesen und im öffentlichen Transport. Wir sollten alles daransetzen, damit die Jugendlichen von morgen, sozial abgesichert, in einer gesunden und friedfertigen Umwelt aufwachsen können. Deshalb muss das eingesetzte Wettrüsten durch eine Friedenspolitik und eine konsequente Verständigungspolitik zwischen den einzelnen Völkern und Nationen ersetzt werden.



Nico Wennmacher
Ehrenpräsident
FNCTTFEL-Landesverband

Nur die dümmsten Kälber wählen den eigenen Metzger

Die in verschiedenen Presseorganen verbreiteten Statistiken belegen, dass bei den nächsten Wahlgängen in unseren Nachbarländern, Deutschland und Frankreich, die rechtsradikalen und nationalistischen Parteien stark zulegen werden. Vor allem beim deutschen Nachbarn hat es den Anschein, als würde die AFD die SPD als sogenannte Arbeiterpartei ablösen.

Woher kommt dieser Trend, oder was haben andere Parteien falsch gemacht? Dies ist wahrlich schwer zu beurteilen. Immerhin ist es eine Tatsache, dass viele Bürger und Bürgerinnen sich abgehängt fühlen, aufgrund von geringen Löhnen, Wohnungsnot und anderen Problemen. Können die Rechtsradikalen diese Probleme lösen? Mit Sicherheit nicht! Für sie sind auch nicht die Kapitaleigner schuld an dieser Misere, obwohl sie aufgrund von geringen Löhnen und einem sozial ungerechten Steuersystem immer reicher werden. Sondern die Migranten und andere Sozialschmarotzer, die der arbeitenden Bevölkerung die Butter vom Brot nehmen. Die Armen in der Gesellschaft werden so gegen die noch Ärmere ausgespielt.

Sind solche Szenarien und Gefahren bei uns denkbar? Das Gegenstück zur AFD in Deutschland stellt bei uns die ADR dar. Diese Partei ist aus dem Aktionskomitee, „5/6 Pension für Jeden“, hervorgegangen. Zielsetzung damals war, das Pensionssystem des öffentlichen Sektors abzuschaffen. Es ging nicht darum, der besitzenden Klasse soziale Zugeständnisse abzurufen, sondern einem Teil der Arbeiterklasse, den öffentlichen Beamten, eine soziale Errungenschaft wegzunehmen. Dieses Ziel wurde 1998 mit der Abschaffung des Pensionssystems, das bis dahin die Ruhegehälter von Staats- und Gemeindefunktionären sowie von Eisenbahnern regelte, abgeschafft.

Ähnlich wie in unseren Nachbarländern hat die ADR eine andere Zielgruppe entdeckt, deren Rechte es zu beschneiden gilt. Dies sind Ausländer, Flüchtlinge und Migranten. Auch in dieser Angelegenheit erhalten sie Unterstützung von konservativen Parteien. Dies betrifft den europäischen Migrationspakt, die Flüchtlingspolitik unserer Regierung, das Bettelverbot und den Platzverweis. Aufgrund dieser Politik wird es Gering- und Mittelverdienern nicht besser gehen. Denn Arbeitslosigkeit und Wohnungsnot werden hierdurch nicht verschwinden. Deshalb sollten alle fortschrittlichen Kräfte in unserer Gesellschaft sich gegen diese Art von Politik wenden. Als Gewerkschaften müssen wir in dieser Situation geschlossen vorgehen und uns nicht auseinanderdividieren lassen. Wir müssen klarmachen, dass die Wahl Rechtsradikalen bedeuten könnte, wie oben bemerkt, dass die dümmsten Kälber ihren eigenen Metzger wählen.



Vom Staatsbetrieb zu einem dynamischen Betrieb

Anlässlich der Verabschiedung von Jeannot Waringo, als Präsident des Verwaltungsrates der CFL, monierte er: „D'Eisebunn huet sech vun engem Staatsbetrieb zu engem richtig flotten an dynamische Betrieb entwéckelt“. Ohne Zweifel verdient das Wirken von Jeannot Waringo als Präsident des CFL-Verwaltungsrates Respekt und Anerkennung. Allerdings funktionierten die CFL nie als Staatsbetrieb, wie etwa die Post. Anfänglich waren es Privatunternehmen, welche die Eisenbahnen betrieben. Schon nach dem Ersten Weltkrieg verlangte der Landesverband die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Dieser Forderung wurde nicht Rechnung getragen. Allerdings erwirkte der Landesverband die Verstaatlichung des Personals. Aufgrund eines Gesetzes von 1920 bekamen die Eisenbahner 1921 ein einheitliches öffentlich-rechtliches Statut, welches ihnen eine unkündbare Stelle und geordnete Dienst- und Pensionsverhältnisse bescherte. Dieses Statut verteidigte der Landesverband in der Folge erfolgreich gegen seine konservativen und liberalen Widersacher. So streikte der Landesverband 1949 erfolgreich für das Statut, während der Syprolux abseitsstand.

Zur Gesellschaftsform der nationalen Eisenbahngesellschaft einige Bemerkungen. Während des 2. Weltkrieges vereinigten die deutschen Besatzer die verschiedenen Eisenbahnen. Dieser Zusammenschluss wurde nach dem Krieg beibehalten, woraus 1946 die CFL-Gesellschaft entstand. Der Luxemburger Staat, der belgische und der französische Staat waren die Aktionäre dieser Gesellschaft. Dies war sinnvoll, um eine Umfahrung unseres Netzes zu verhindern, was auch in einem Zusatzprotokoll zwischen den drei Ländern festgehalten wurde. Die Gesellschaft funktionierte mit einem spezifischen Statut und einem Verwaltungsrat, der sehr große Befugnisse hatte. Es gab in der Folge verschiedene Restrukturierungen, bis aufgrund der europäischen Liberalisierungspolitik, das heutige CFL-Modell, nach sozialen Auseinandersetzungen, das Licht der Welt erblickte. Anfang der 2000er Jahre hatten der CFL-Verwaltungsrat und die Generaldirektion, sicher im Auftrag der CSV-DP-Koalition, ein Modell ausgearbeitet, das vorsah, die CFL in sieben Filialen aufzuteilen. Um dies zu verhindern, initiierte der Landesverband 2003 einen Streik, an dem sich auch der Syprolux beteiligte. Zwar versuchte die CFL-Generaldirektion, mit fragwürdigen rechtlichen Argumenten, die wir aber widerlegen konnten, den Streik zu verhindern. Infolge dieses erfolgreichen Streiks verschwanden die desaströsen Pläne, die zu einer weitgehenden Zersplitterung und Privatisierung der CFL geführt hätten. Schließlich bewirkten die politischen Wahlen von 2004, dass die konservativ-liberale Koalition durch eine Koalition zwischen CSV und LSAP abgelöst wurde. Diese neue Regierungskoalition organisierte 2005 eine Eisenbahntripartite, aus wel-



cher das aktuelle Gesellschaftsmodell hervorging. Als Gewerkschaft mussten wir zwar verschiedene Kompromisse eingehen. So wurde die CFL-Gütersparte in eine Gesellschaft zwischen ArcelorMittal und CFL ausgelagert. Die Eisenbahner, die zu dieser Gesellschaft, CFL-Cargo, wechselten, behielten ihr Statut, während wir für die neu eingestellten Beschäftigten bei CFL-Cargo einen Kollektivvertrag aushandelten. Für die damaligen und die neu einzustellenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bei der Muttergesellschaft konnten wir das öffentlich-rechtliche Statut fest verankern. Wenn wir hierzulande weiterhin über ein integriertes Eisenbahnunternehmen verfügen, so ist dies keineswegs der Verdienst des CFL-Verwaltungsrates oder der Generaldirektion, sondern der Gewerkschaften und ihrer Mitglieder, die erfolgreich streikten.

Bei seinem Abschied als Präsident des Verwaltungsrates, äußerte sich Jeannot Waringo lobend über das Wirken der Generaldirektion, die dieses Lob sicher verdient hat. Wenn die CFL in der Lage sind, einen qualitativ hochwertigen Transport anzubieten, so ist das vor allem der Verdienst der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die in den verschiedenen Bereichen ihr Bestes tun, damit die Kunden zufrieden sind. Um dies auch in Zukunft zu gewährleisten, muss die CFL-Gesellschaft stets über genügend, gut ausgebildetes und zufriedenes Personal verfügen. Um dies zu gewährleisten, wäre es meiner Ansicht nach notwendig, die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Nico Wennmacher

Nach fast 20 Jahren ohne Anpassung wird der FIP-Tarif aktualisiert

Die FIP-Karte ermöglicht den statutarischen Eisenbahnern Ermäßigungen von bis zu 50 % auf Bahn- und Fahrtickets in den meisten europäischen Ländern. Denkt daran, wenn Ihr euren nächsten Urlaub plant.

Nach fast 20 Jahren Preisstabilität seit der Inbetriebnahme der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Est im Jahr 2007 wird der FIP-Freizeittarif auf den TGV INOUI-Verbindungen angepasst.

Konkret betrifft diese Änderung die folgenden Strecken:

- Luxemburg ↔ Paris
- Luxemburg ↔ Montpellier
- Luxemburg ↔ Marseille

Neue Tarife :

- 11 € in der 2. Klasse
- 16 € in der 1. Klasse

Die Bedingungen für die Nutzung der FIP-Erleichterungen bleiben jedoch unverändert.



Autonome Busse - Testbetrieb vorzeitig beendet



KOMMENTAR

Josy Bourgraff
Sekretär
Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL/Landesverband

Wie die CFL auf ihrer Plattform „Inside“ mitteilte, wurde das Pilotprojekt mit den autonomen OHMIO-Shuttles im August 2026 abgeschlossen. Im Artikel hieß es: „Die CFL zieht eine positive Bilanz aus dem Pilotprojekt mit den autonomen OHMIO-Shuttles, das nach mehrjährigen Versuchen – zunächst am intermodalen Terminal Bettembourg-Dudelange und anschließend unter realen Bedingungen in Belval – nun ausläuft.“

Der Auslauf des Pilotprojektes wirft aber viele Fragen auf. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass das Ende doch mehr als überraschend kam und so nicht vorgeesehen war.

Im Jahr 2019 fiel im Verwaltungsrat der CFL die Entscheidung für den Kauf von autonomen Fahrzeugen.

Ziel war die Beteiligung an einem Pilotprojekt für ein autonomes Shuttle im Hinblick auf die Vorbereitung auf die Entwicklung neuer Technologien im öffentlichen Nahverkehr. Partner bei diesem Pilotprojekt sollten die Gemeinde Roeser, die Gesellschaft ParcLuxite, das Wirtschaftsministerium sowie die Unternehmen Losch und Schroeder et Associés sein.

Die Shuttles sollten die Verbindung zwischen der Haltestelle der RGTR-Linie 200 und der Gewerbezone „Parc-Luxite“ herstellen, die auf dem Grundstück der ehemaligen Pulverfabrik in Kockelscheuer geplant wurde.

Unter der Annahme, dass sich die CFL verpflichten, die 3 erforderlichen autonomen Fahrzeuge zu erwerben und zu betreiben, würden die Gemeinde Roeser sowie die Investoren die Infrastruktur des Standorts, einen Platz für die Ladestation bzw. die Garage der Fahrzeuge, übernehmen.

Für die Aufteilung der Verantwortlichkeiten und Kosten zwischen den verschiedenen Akteuren (Einstellung und Entlohnung der Fahrer, Aufteilung der fixen und variablen Kosten, Wartung, Reparatur, Energie, Versicherung, Haftung usw.) sollte in den folgenden Monaten eine Lösung gefunden werden.

Obwohl das Projekt nicht realisiert wurde, erwarb die CFL zwei autonome Elektrobusse des neuseeländi-

schen Herstellers „Ohmio Automotion“. Das gesteckte Ziel war, dass die neuen autonomen Shuttles die Mobilitätskette in Belval ergänzen sollten und dabei eine praktische Lösung für die sogenannte „erste und letzte Meile“ anbieten. Die Finanzierung des Projektes wurde allerdings nicht, wie man annehmen könnte, vom luxemburgischen Staat getragen, sondern allein von den CFL. Einen Auftrag für dieses Projekt gab es demnach nicht vom Staat.

Mitte März 2023 starteten die ersten Leertests auf luxemburgischem Boden an zwei geschlossenen Standorten: bei der IEE in Bissen und auf dem geschlossenen Standort des intermodalen Terminals Bettembourg-Düdelingen.

Nach der Zulassung sollen die beiden Shuttles ab September 2023 in einer ersten Phase den Bahnhof Belval-Universität mit der Uni und dem Lycée Belval verbinden. Später soll auch das Altersheim in Beles dazukommen.

Die ersten Testfahrten in Belval starteten Mitte 2024 und damit deutlich später als ursprünglich vorgesehen. Während dieser ersten Phase war stets ein Sicherheitsfahrer mit an Bord, um im Notfall einzugreifen; Passagiere wurden noch nicht befördert. Unerwartete Notbremsungen – beispielsweise ausgelöst durch tiefhängende Äste oder falsch geparkte Autos – führten in der Folge immer wieder zu Projektverzögerungen. Infolgedessen verschob sich der offizielle Fahrgastbetrieb auf den 11. August 2025 – und auch ab diesem Zeitpunkt durften die autonomen Shuttles nur in ständiger Begleitung eines Sicherheitsfahrers verkehren, da ein vollkommen autonomes Fahren ohne Begleitperson nach aktueller luxemburgischer Rechtslage noch unzulässig ist.

Seit dem Start hielt sich der Fahrgastandrang jedoch in Grenzen; an manchen Tagen fuhren lediglich fünf Personen mit. Dass das System noch immer nicht ausgereift war, belegen die weiterhin auftretenden, ungewollten Notbremsungen. Besonders schwierige Witterungsbedingungen wie dichter Nebel, starke Regentropfen oder Schneeflocken führten regelmäßig



dazu, dass die Sensoren irritiert wurden. Ein vollkommen autonomes Fahren ohne Begleitperson ist nach aktueller luxemburgischer Rechtslage ohnehin noch unzulässig. Ein entsprechender Gesetzentwurf (Nr. 8781) für automatisierte Straßenfahrzeuge wurde erst Ende Juni 2026 von Mobilitätsministerin Yuriko Backes auf den Weg gebracht.

Schlussendlich zog die CFL nun im August 2026 die Reißleine und beendete das Projekt endgültig. Der plötzliche Stopp wirft jedoch grundlegende Fragen auf:

- Warum wurde das Projekt so überraschend eingestellt, obwohl im Budget für 2027 bereits feste Ausgaben dafür eingeplant waren?
- Welche konkreten technischen, betrieblichen und fahrgastbezogenen Erkenntnisse zieht die CFL aus der Testphase dieses autonomen Shuttle-Dienstes?
- Wie sehen die zukünftigen Visionen und strategischen Leitlinien der CFL in diesem Bereich aus?
- Aus welchen Ursachen wurde das Vorhaben initiiert, wo doch vergleichbare Vorgängerprojekte in Luxemburg – wie das Programm „H2020 AVENUE“ – bereits wegen exzessiver Zwangsbremssungen vorzeitig eingestellt werden mussten?
- Inwiefern wurden die damaligen Erfahrungswerte bezüglich der technologischen Hürden im realen Straßenverkehr bei der Risikoanalyse dieses Projektes berücksichtigt?
- Falls das Projekt primär dem Kompetenzaufbau

im Bereich des autonomen Fahrens dienen sollte, bleibt unklar, weshalb man die Abwicklung nicht CFL Mobility übertragen hat? Ein alternativer Ansatz zeigt sich aktuell beim Busunternehmen Emile Weber, das in Kooperation mit Pony.ai ein zukunftsweisendes Pilotprojekt zur gezielten Einführung von Level-4-Robotaxis und autonomen Shuttles realisiert.

Im Rahmen ihres Regierungsprogramms 2023–2028 hat sich die luxemburgische Regierung das Ziel gesetzt, eine europaweit führende Rolle beim autonomen Fahren einzunehmen. Ein verbindlicher Rechtsrahmen soll die rechtlichen Aspekte für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge regeln. Ein erster Schritt erfolgte am 25. Juni 2026, als der Gesetzentwurf 8781 im Ausschuss für Mobilität und öffentliche Arbeiten vorgestellt wurde.

Bis zur endgültigen Verabschiedung des Gesetzes wird jedoch noch viel Zeit vergehen. Solange gilt: Fahrzeuge ohne Fahrer – ob Pkw, Lkw oder Bus – wird es auf luxemburgischen Straßen vorerst nicht geben.

Als Gewerkschaft müssen wir aber Acht geben, dass langfristig die Berufsbilder von Bus-, Taxi- und Lkw-Fahrern nicht verschwinden. Die weitverbreitete These, autonome Fahrzeuge seien die Antwort auf den allgemeinen Fahrermangel, ist ein gefährlicher Trugschluss. Der vielzitierte Mangel an Bus-, Taxi- und Lkw-Fahrern ist kein unlösbares Naturphänomen, sondern das direkte Resultat miserabler Arbeitsbedingungen! Dieser Engpass ließe sich durch faire Bezahlung und spürbare Entlastungen beheben.

Wir fordern daher die Arbeitgeber und die Politik auf, den Hebel endlich an den echten Problemen anzusetzen, statt Millionen in unausgereifte Technik-Träume



zu versenken. Lkw-Fahrer brauchen flächendeckend sichere, nicht überlastete Rastplätze, saubere Sanitäreinrichtungen und ein Ende des tagelangen Lebens in der engen Kabine. Im Busbereich müssen die gesundheits- und familienfeindlichen „geteilten Dienste“, die den Arbeitstag durch unbezahlte Pausenblöcke rücksichtslos zerreißen, abgeschafft werden. Und im Taxigewerbe müssen reinen Vermittlungsplattformen wie Uber oder Bolt, die weder eigene Fuhrparks unterhalten noch Fahrer sozialversicherungspflichtig anstellen, politisch ein Riegel vorgeschoben werden. Ihr aggressives Preisdumping zerstört die Existenzgrundlage des klassischen, regulierten Taxigewerbes.

Häufig wird argumentiert, dass autonome Fahrzeuge die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen. Dem steht die Realität entgegen, dass der weltweite Anteil echter fahrerloser Systeme mit rund 0,0005 % verschwindend gering ist. Die vollmundigen Versprechen der Automobil- und Tech-Konzerne über eine unfallfreie Zukunft sind daher mit Vorsicht zu genießen, da ein verlässlicher Beweis nach wie vor fehlt. Tatsächlich basiert die vermeintliche Überlegenheit der Technologie auf geschönten Daten. Da Testfahrten vorwiegend unter optimalen Wetterbedingungen und in lückenlos kartierten urbanen Räumen stattfinden, ignorieren die aktuellen statistischen Modelle die unberechenbare Komplexität des realen Alltagsverkehrs.

In der Praxis lauern unzählige Faktoren, auf die die Algorithmen keine ausreichenden Antworten haben. Das beginnt bereits beim Wetter: Extreme Bedingungen wie Starkregen, plötzlicher Schneefall, Glatteis oder dichter Nebel bringen die optischen Systeme und Sensoren schnell an ihre Grenzen. Hinzu kommt das strukturelle Gefälle zwischen Stadt und Land. Während urbane Testgebiete perfekt digital erfasst sind, kollidiert die künstliche Intelligenz in ländlichen Regionen mit

fehlenden Spurmarkierungen, unbefestigten Straßen und noch immer mangelhafter Mobilfunkabdeckung. Ein im Alltag oft unterschätztes Problem ist zudem die Verschmutzung. Schlamm, Staub, Insekten oder Eis auf den Fahrzeugsensoren können die Sicht der KI während der Fahrt unbemerkt blockieren und das System quasi im Blindflug agieren lassen. Auch unvorhersehbare Ereignisse wie spontane Baustellen, kurzfristige Umleitungen oder plötzlicher Wildwechsel lassen sich durch starre Algorithmen kaum verlässlich kalkulieren.

Die größte Schwachstelle bleibt jedoch der Faktor Mensch und die damit verbundene Übergangsphase im sogenannten Mischverkehr. Über viele Jahre noch wird eine Minderheit autonomer Autos auf eine Mehrheit von Menschen gesteuerten Fahrzeugen treffen. Dieses Zusammenspiel ist hochgradig unberechenbar. Menschlicher Verkehr basiert zu einem großen Teil auf Intuition und nonverbaler Kommunikation – auf dem schnellen Blickkontakt an der Kreuzung oder einem kurzen Handzeichen. Eine KI kann diese sozialen Interaktionen nicht lesen. Trifft diese technologische Hilflosigkeit dann auf das unvorhersehbare Verhalten von Fußgängern, Radfahrern oder gar aggressiven menschlichen Autofahrern, sind kritische Situationen vorprogrammiert. Solange diese existenziellen Sicherheitsrisiken nicht auf Basis realer Bedingungen gelöst sind, dürfen die Profitinteressen der Tech-Riesen nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und der allgemeinen Verkehrssicherheit ausgetragen werden.

Technologie kann unterstützen – aber sie darf nicht als Ausrede genutzt werden, um humane Arbeitsbedingungen wegzurationalisieren. Qualität und Sicherheit im öffentlichen Transport und Güterverkehr gibt es nur mit gut ausgebildeten, fair bezahlten und wertgeschätzten Kolleginnen und Kollegen hinter dem Lenkrad!



Moderniser sans

L'OGBL demande des garanties

Suite aux récentes communications faites par le Service Activité Voyageurs Trains, dont notamment l'avis 839008_26 publié le 4 août 2026, relatives à l'étude comparative sur le rôle du Personnel d'Accompagnement des Trains (PAT) et aux premiers retours des workshops, le syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL souhaite adresser un message clair à toutes les agentes et tous les agents concerné(e)s :

Nous restons vigilants, prudents et profondément sceptiques face à ce projet !

Bien que la direction tente de nous rassurer quant au maintien de l'accompagnement systématique des trains, des primes et du repos de 14 heures, plusieurs orientations soulèvent chez nous de fortes inquiétudes.

Pour commencer, il faut parler de l'analyse de risque officielle, qui ne nous a jusqu'à présent pas encore été présentée. Les responsables engagent des discussions sur l'avenir de la réglementation ferroviaire et évoquent des soi-disant « zones grises » sans avoir au préalable fourni le moindre détail sur ces « zones grises ». Cela démontre clairement que la QUALITÉ est en train de baisser au profit de la QUANTITÉ et du rendement brut.

Nous nous demandons également : Pourquoi changer ce qui fonctionne depuis des années ?

Les PAT exercent depuis des décennies leur métier avec rigueur et sécurité. Les statistiques sont formelles : les incidents recensés sur le terrain sont extrêmement rares. De ce fait, nous ne comprenons pas cet empressement soudain à vouloir modifier des procédures éprouvées au nom de simples « facteurs humains et organisationnels » ou d'un alignement sur d'autres réseaux européens.

La question du train à quai avec portes fermées en attente que le signal passe « ouvert » n'est pas un simple détail technique. Séparer de manière rigide le départ commercial de la mise en mouvement risque de créer des zones d'incompréhension et de mettre sous pression le personnel du bord comme les conducteurs.

Même si l'on nous répète que la responsabilité du

contrôle des portes reste au PAT, la suppression de la vérification directe des signaux et la réduction progressive des activités liées aux freins modifient en profondeur l'âme de notre métier.

Derrière la promesse d'une « simplification », nous craignons un démantèlement progressif des compétences opérationnelles du PAT.

Pour le syndicat Chemins de fer, la modernisation ferroviaire ne doit en aucun cas servir de prétexte à une dégradation de nos conditions de travail ou à un affaiblissement



fragiliser

sement du rôle clé du PAT dans la chaîne de sécurité.

Nous participerons aux prochains groupes de travail réglementaires et aux workshops prévus avec une fermeté absolue.

Nous exigeons des réponses concrètes et des garanties formelles. Cela inclut :

- La clarté absolue des responsabilités aux interfaces Bord / Conduite / Circulation.
- La garantie formelle qu'aucune suppression de tâche ne serve de marchepied vers une réduction future des effectifs à bord.
- Une analyse des risques (prévue pour décembre 2026) réaliste, basée sur la vraie vie du terrain et non sur des théories de bureau.

Les délégués du personnel des
Services AV et TM du syndicat
Chemins de Fer FNCTTFEL/Landesverband



Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Délégués titulaires



Dionisio Battista



Jérôme Trausch

Délégués suppléants



Nick Weyland



Eldin Durakovic

Questions à traiter lors de la réunion avec le Chef de Service AV en date du 23 septembre 2026

Question 1 - Chantier « Feschhaal »

Pouvez-vous nous donner des précisions concernant le chantier à venir à la « Feschhaal » ? Quel est le calendrier exact, la date fixée, et quel est le lieu prévu pour la suite ?

Les délégués souhaitent également se renseigner sur les travaux de la « Feschhaal » et l'intégration du poste d'accueil des CEM.

Question 2 - Commande du nouveau matériel roulant

Les délégués souhaitent faire le point avec le Chef de Service sur l'avancement de la commande du nouveau matériel roulant.

Question 3 - Consommation d'alcool en gare

Les délégués souhaitent savoir si les CFL envisagent une interdiction de la consommation d'alcool en gare, à l'instar de la mesure prise par la Deutsche Bahn.

Question 4 - Enquête sur l'organisation du temps de travail

Les délégués demandent le nombre de participants ainsi que le détail des réponses concernant l'enquête sur l'organisation du temps de travail et le questionnaire de satisfaction des différentes séries du matériel roulant.

Question 5 - Application mobile CFL GO

Les délégués proposent d'enrichir l'application mobile CFL GO de fonctionnalités participatives : un bouton d'alerte sécurité géolocalisé (relié en temps réel au RAC ou aux équipes du train en cas d'agression) et un outil de signalement des anomalies sur le réseau, sur le modèle de ce qui se fait dans de nombreuses communes.

Question 6 - Projet pilote de bacs de collecte pour seringues usagées

Les délégués du personnel s'étonnent de la mise en place d'un projet pilote de bacs de collecte pour seringues usagées dans le matériel roulant sans avoir été informés, ni consultés au préalable, alors qu'il s'agit d'un sujet touchant directement à la sécurité et à la santé des agents.

À ce sujet, nous posons les questions suivantes à la direction :

- Pourquoi les représentants du personnel n'ont-ils pas été avisés en amont de ce projet ?
- Quel est l'objectif précis de cet essai mené sur un seul type de matériel, alors que la consommation de stupéfiants reste strictement interdite dans les trains ?
- Quelles sont les mesures et procédures de sécurité prévues pour garantir la protection du personnel (nettoyage, maintenance, personnel de bord) lors de la manipulation et du traitement de ces bacs ?

Question 7 - Etat des lieux concernant les congés sollicités par les agents

Les délégués du personnel souhaitent obtenir un état des lieux concernant les congés sollicités par les agents entre les mois de janvier et août.

À ce titre, nous sollicitons la communication des éléments suivants :

- Le nombre total de jours de congé demandés sur cette période.
- Le détail et la proportion des congés acceptés et refusés ?

Les délégués du personnel du Service AV
du syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL/Landesverband

Questions BU à traiter lors de la réunion avec le Chef de Service en date du 30 septembre 2026

Organisation du service et conditions de travail

- 1)** Réactivation des appareils de désinfection automatique dans les bus

Les délégués demandent d'étudier la possibilité de réactiver les appareils de désinfection automatique installés dans les bus durant la pandémie de Covid-19. L'entretien ou le remplissage pourrait, le cas échéant, être confié aux conducteurs de la « Schicht » ou à tout autre personnel disponible.

- 2)** Premier bilan des nouveautés issues du workshop

Les délégués demandent un premier bilan des nouveautés issues du workshop, notamment :

- Combien de RP Fix ont été demandés et par combien de conducteurs ?
- Combien de tours de service SR et « Schicht » ont été demandés ?
- Combien de ces demandes ont effectivement été acceptées ?
- Quels sont les premiers retours et comment s'organisent les « Schichtrahmen » pour les conducteurs réservistes ?

- 3)** Phase test du Roulement 1 – bourse d'échange des couches de travail (*Schichtlagen*)

Les délégués demandent un premier bilan de la phase test du Roulement 1 concernant la bourse d'échange des couches de travail (*Schichtlagen*). Quels sont les premiers retours des conducteurs et de l'exploitation, et des adaptations sont-elles envisagées ?

- 4)** Attribution des catégories de bus aux lignes et à l'affluence

Les délégués demandent que les catégories et capacités des bus soient adaptées aux événements, notamment la Schueberfouer, aux périodes de forte affluence touristique ainsi qu'aux caractéristiques des lignes exploitées, afin d'éviter l'utilisation de véhicules sous-dimensionnés ou inadaptés.

- 5)** Problèmes liés aux tablettes et outils numériques des conducteurs

Les délégués demandent l'organisation d'une réunion spécifique, en présence du service informatique, afin de faire le point sur les problèmes rencontrés avec les tablettes et outils numériques des conducteurs. Ils demandent également une meilleure communication lorsqu'un problème technique ou informatique est connu.

- 6)** Fin de service auprès de l'AO

Le pointage à la prise et à la fin du service n'est pas remis en question. Les délégués demandent toutefois s'il est encore nécessaire que les conducteurs du roulement se présentent systématiquement auprès de l'agent AO pour annoncer leur fin de service, celle-ci étant visible dans IVU. Cette procédure peut-elle être simplifiée ?

- 7)** Transition de 13 heures des conducteurs réservistes

Les délégués demandent qu'une transition de 13 heures planifiée entre deux tours de service d'un conducteur réserviste reste prise en compte, même si l'agent termine exceptionnellement son service plus tôt en utilisant des heures de son compte épargne-temps (CET).

- 8)** Créneau fixe de congé pour le personnel AO et CEB

Les délégués demandent qu'un créneau fixe soit garanti au personnel AO et CEB dans le cadre du « congé-noir ».

Outils de travail et systèmes informatiques

- 9)** Authentification sans téléphone portable privé

Les délégués demandent qu'une solution alternative au téléphone portable privé soit mise à disposition des agents ne disposant pas d'une tablette de service et devant utiliser un « token » pour l'authentification aux outils professionnels.

Infrastructures et lieux de travail

- 10)** Sanitaires au poste isolé d'Echternach

Les délégués demandent la remise en état des installations sanitaires au poste isolé d'Echternach, où deux urinoirs et une douche sont actuellement hors service.

- 11)** Aire de pause et conteneur sanitaire à Ettelbruck

Les délégués demandent la remise à niveau du terrain utilisé comme aire de pause à Ettelbruck en raison de ses nombreuses inégalités. Ils souhaitent également connaître l'état d'avancement et le délai prévu pour l'installation du conteneur sanitaire.

Exploitation, véhicules et transport des voyageurs

- 12)** Vélos électriques et engins de mobilité dans les bus

Les délégués demandent une réglementation claire concernant l'acceptation et les conditions de trans-

Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

Délégués titulaires



David Arlé



André Marques de
Paiva

Délégués suppléants



Gast Schoumacker



Mike Berkes



Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

port dans les bus des vélos électriques volumineux ainsi que des engins de mobilité électriques de type scooter ou fauteuil électrique. Ils considèrent la situation actuelle comme problématique et demandent que les règles soient clairement communiquées aux conducteurs ainsi qu'aux voyageurs.

13) Nouveaux Mercedes Citaro - livraison et mise en service

Les délégués demandent à quelles dates les nouveaux bus Mercedes Citaro devraient être livrés et à partir de quand leur mise en service opérationnelle est prévue.

Divers

Chef de surveillance à la gare routière d'Ettelbruck

Les délégués demandent un point de situation concernant leur demande de mettre en place un chef de surveillance à la gare routière d'Ettelbruck. Le chef de service a-t-il reçu un retour ou de nouvelles informations à ce sujet ?

Identification des courses HLP sur les fiches de tours de service

Les délégués demandent où en est la mise en œuvre du coloriage des courses « HLP » sur les fiches de tours de service et à partir de quand cette adaptation sera opérationnelle.

Vos délégués du personnel
de la section BU
Marques de Paiva André et Arlé David

OG N°10 : une nouvelle procédure à partir du 1er janvier 2027

À partir du 1^{er} janvier 2027, une nouvelle procédure relative à l'Ordre Général N°10 entrera en vigueur. Elle encadrera les différentes étapes applicables lorsqu'un fait concernant un agent nécessite une clarification et peut, selon les circonstances, avoir des suites disciplinaires.

Pour les agents, il est important de savoir qu'une telle procédure ne signifie pas automatiquement qu'une mesure disciplinaire sera prononcée. Différentes suites sont prévues en fonction de la nature des faits et de leur éventuelle répétition. La notion de droit à l'erreur ainsi qu'une approche basée sur une culture juste font également partie de cette procédure.

Une procédure qui comporte plusieurs étapes

Lorsqu'un fait nécessite une enquête, l'agent peut être convoqué à un entretien de clarification des faits. Il a alors l'occasion de donner ses explications, lesquelles sont également consignées par écrit.

La procédure prévoit également des délais précis. La convocation à l'entretien de clarification doit notamment intervenir au minimum cinq jours calendaires à l'avance.

En fonction des faits constatés et des explications apportées, l'affaire peut être classée sans suites, donner lieu à une sensibilisation ou, dans les situations plus importantes, se

poursuivre dans le cadre d'une procédure disciplinaire.

Les conséquences possibles sont elles aussi différentes selon la situation. Elles peuvent aller du rappel à l'ordre ou du blâme avec inscription au dossier jusqu'à des mesures plus importantes en cas de récidives ou de faits graves.

Contactez votre délégué dès le début

Pour notre syndicat, le message essentiel à transmettre à tous nos membres est simple :

N'attendez pas qu'une décision soit prise pour contacter votre délégué de service!

Dès que vous recevez une convocation, que vous êtes appelé à fournir des explications concernant un fait ou que vous apprenez qu'une procédure vous concernant est engagée, prenez contact avec votre délégué.

Une telle situation peut être difficile à appréhender, surtout lorsqu'on y est confronté pour la première fois. Il est donc important de pouvoir compter, dès le début, sur quelqu'un qui connaît la procédure, qui peut vous conseiller et vous aider à préparer les différentes étapes.

Être accompagné

Lorsque la procédure conduit à une commission d'enquête ou à un conseil d'enquête,

l'agent peut, s'il le souhaite, être accompagné d'un défenseur.

C'est ici que l'accompagnement syndical prend toute son importance. Notre rôle n'est pas de remettre systématiquement en cause la procédure, mais de veiller à ce que nos membres soient informés, conseillés et accompagnés, et qu'ils puissent faire valoir leurs explications dans de bonnes conditions.

Une situation qui peut paraître anodine au départ peut évoluer. À l'inverse, une clarification peut également permettre de replacer les faits dans leur contexte et de clôturer une situation sans mesure disciplinaire.

Notre message aux membres

Vous êtes convoqué dans le cadre de l'OG N°10 ? Vous devez fournir des explications concernant un incident ou un fait qui vous est reproché ? Vous avez simplement un doute sur la procédure ?

► **Contactez votre délégué de service le plus tôt possible.**

Mieux vaut demander conseil dès le départ que d'attendre que la procédure soit déjà avancée.

Les membres du Comité exécutif
Syndicat Chemins de Fer
FNCTFEL-Landesverband

OG N°10: Eng nei Prozedur ab dem 1. Januar 2027

Ab dem 1. Januar 2027 trëtt eng nei Prozedur am Kader vum Ordre Général N°10 a Kraaft. Si reegelt déi verschidden Etappen, wann e Virfall oder e Fait, deem en Agent betrëfft, muss gekläert ginn an, jee no Ëmstänn, disziplinaresch Konsequenze kann hunn.

Fir d'Agenten ass et wichteg ze wëssen, datt esou eng Prozedur net automatesch bedeit, datt eng disziplinaresch Moosnam geholl gëtt. Jee no Aart vum Fait an enger eventueller Widderhuelung si verschidde Suite virgesinn. Och d'Notioun vum « Droit à l'erreur » an enger « Culture juste » sinn Deel vun dëser Prozedur.

Eng Prozedur mat verschiddenen Etappen

Wann e Fait eng Enquête néideg mécht, kann den Agent op en « Entretien de clarification des faits » convoquéiert ginn. Dobäi huet hien d'Méiglechkeet, seng Siicht vun de Faiten duerzeleeën an Erklärungen ofzeginn, déi och schréftlech festgehale ginn.

D'Prozedur gesäit dobäi kloer Delaie vir. D'Convocatioun fir dësen Entretien muss ënner anerem op d'mannst fënnef Kalennerdeeg am Viraus erfollegen.

Ofhängeg vun de festgestallte Faiten an den Erklärungen vum Agent kann den Dossier ouni weider Suite klaséiert ginn, zu engem « Entretien de sensibilisation » féieren oder, a méi wichtege Fäll, am Kader vun enger disziplinarescher Prozedur weidergefouert ginn.

Och déi méiglech Konsequenze sinn ënnerschiddlech. Si kënnen vun engem « Rappel à l'ordre » oder engem « Blâme avec inscription au dossier » bis hin zu méi wäitgoende Moosname bei Widderhuelungen oder schwéiere Fäll goen.

Kontaktéiert ären Delegéierte vun Ufank un

Fir eis als Gewerkschaft ass de wichtegste Message un eis Memberen einfach:

Wart net, bis eng Decisioun geholl gouf, fir ären Delegéierte vum Service ze kontaktéieren!

Soubal Dir eng Convocatioun kritt, opgefuerdert gitt Erklärungen zu engem Fait ofzeginn oder gewuer gitt, datt eng Prozedur géint Iech leeft, kontaktéiert ären Delegéierten.

Esou eng Situatioun ass net ëmmer einfach anzuschätzen, besonnesch wann een déi éischte Kéier domat konfrontéiert ass. Dofir ass et wichteg, vun Ufank un op een zeréckgräifen ze kënnen, deem d'Prozedur kennt, Iech berode kann an Iech hëlleft, Iech op déi verschidden Etappe virzebereeden.

Sech begleede loossen

Wann d'Prozedur zu enger Commission d'enquête oder engem Conseil d'enquête féiert, kann den Agent, wann hien dat wënscht, vun engem Défenseur begleet ginn.

Genee hei ass déi gewerkschaftlech Begleitung besonnesch wichteg. Eis Roll ass et net, d'Prozedur systematesch a Fro ze stellen, mee dofir ze suergen, datt eis Memberen informéiert, beroden a begleet ginn an hir Erklärungen ënner gudde Konditiounen kënnen virbréngen.

Eng Situatioun, déi am Ufank harmlos ausgesäit, kann sech weiderentwéckelen. Ëmgedréint kann eng gutt Klärung vun de Faiten och dozou féieren, datt eng Situatioun an hire richteg Kontext gesat an ouni disziplinaresch Moosnam ofgeschloss gëtt.

Eise Message un eis Memberen

Dir sidd am Kader vum OG N°10 convoquéiert ginn? Dir sollt Erklärungen zu engem Virfall oder engem Fait ofginn, deem Iech reprochéiert gëtt? Oder Dir hutt einfach Froen oder Zweifel iwwert d'Prozedur?

► **Da kontaktéiert ären Delegéierte vum Service esou fréi wéi méiglech.**

Et ass ëmmer besser, sech vun Ufank u beroden ze loossen, wéi ze waarden, bis d'Prozedur scho wäit fortgeschratt ass.

D'Membere vun der Syndikatsexekutiv Syndikat Eisebunnen / FNCTFEL-Landesverband

OGB·L

FNCTFEL
Landesverband

ASCFL Athlétisme Luxembourg

Claudine Weicherding u Neue CFL-Meister über 1

Am vergangenen 4. Juli wurden zum 41. Mal in Feulen die CFL-Meisterschaften im 10-km-Straßenlauf ausgetragen. Nach einer extremen Hitzewelle in der Vorwoche mit Werten weit über der 30-Grad-Marke meinte es der Wettergott diesmal gut mit den Athleten: Bei angenehmen 23 Grad und somit idealen Bedingungen fiel pünktlich um 10:00 Uhr der Startschuss.

Insgesamt 14 Läufer und Läuferinnen nahmen an dem 10-Kilometer-Lauf auf der Wendepunktstrecke teil. Albert Recken startete dabei zum 41. Mal. Er hat somit an allen bisherigen Austragungen dieser Meisterschaft teilgenommen.

An der Spitze des Feldes wurde von Beginn an ein hohes Tempo angeschlagen. Direkt nach dem Start setzte sich Nathan Schinker (CFL terminals) von seinen Verfolgern ab und kontrollierte das Rennen von vorne. Hinter dem Sieger belegten Anthony Spagna (CFL terminals) und Dan Warken (CFL-MI) die Plätze zwei und drei. Dan Warken lag am Wendepunkt noch auf dem zweiten Rang. Auf dem Rückweg überholte Anthony Spagna ihn jedoch und sicherte sich in einer Zeit von 43:05 Minuten den Vizemeistertitel. Das CFL-Männerfeld in Feulen komplettierte Oli Kass (CFL-AV) auf dem vierten Platz.

Klassement

Platz	Name	Vorname	
1	Schinker	Nathan	
2	Spagna	Anthony	
3	Warken	Daniel	
4	Kass	Olivier	
5	Pierson	Adrien	
6	Schiltz	Gilbert	
7	Rollinger	Patrick	
8	Bosquée	Jil	1. Dame
9	Feteler	Max	
10	Gianni	Adriano	
11	Weicherding	Claudine	2. Dame
12	Recken	Albert	
13	Koos	Annabelle	3. Dame
14	Wolff	Romain	

1. Claudine Weicherding
2. Nathan Schinker
3. Anthony Spagna
4. Daniel Warken
5. Jil Bosquée
6. Annabelle Koos



Der Sieg und der Titel des CFL-Meisters waren Schinker jedoch nicht mehr zu nehmen. Er überquerte die Ziellinie nach einem souveränen Sololauf in starken 40:01 Minuten. Nach seinem zweiten Platz bei den Crossmeisterschaften stand er diesmal ganz oben auf dem Treppchen. Der amtierende Crossmeister Pascal Jacquemin (CFL-BU) war bei diesem Lauf nicht am Start. Er nahm stattdessen am Folgetag am Marathon „Run In Park 2026“ teil, den er nach 02:59:40 Stunden auf dem zweiten Platz beendete.

In der Frauenwertung sicherte sich Jil Bosquée mit einer herausragenden Zeit von 47:11 Minuten den ersten Platz im Gesamteinlauf. Da sie keine CFL-Mitarbeiterin ist, ging der CFL-Meistertitel an die zweit-schnellste Frau des Tages, Claudine Weicherding (D/GI/S), die das Ziel nach 52:39 Minuten erreichte. Den zweiten Platz in der CFL-Wertung belegte Annabelle Koos (CFL-GI).

nd Nathan Schinker: 0 Kilometer



3. Runde der CFL-Fischereimeisterschaft in Marsilly

Die dritte Runde der CFL-Fischereimeisterschaft fand am 12. Juli 2026 in Marsilly (Frankreich), in der Nähe von Metz, statt. Bei sonnigem Himmel, heißen 32 °C und Böen von bis zu 40 km/h, traten zehn Angler in zwei Sektoren, mit jeweils fünf Teilnehmern gegeneinander an. Gefischt wurde entweder mit der Rolle (Feeder oder pellet Waggler) oder mit der Stipp- rute mit einer maximalen Gesamtlänge von 11,50 m.

Der Wettkampf bestand aus zwei Durchgängen von jeweils drei Stunden, die durch eine einstündige Mittags- pause unterbrochen wurden. Bereits um 07:30 Uhr wurden die Standplätze ausgelost. Nachdem jeder Teil- nehmer seinen Platz gezogen hatte, begaben sich die Angler an ihre Angelplätze und hatten 90 Minuten Zeit, ihren Stand sowie das Angelmaterial vorzubereiten.

Als Zielfische standen diesmal vor allem die Karpfen im Mittelpunkt. Entscheidend war dabei, möglichst die größeren Exemplare zu fangen und die kleineren ge- zielt zu umgehen.

Pünktlich um 09:00 Uhr fiel der Startschuss. Schnell zeigte sich jedoch, dass die Karpfen an diesem Tag nur wenig beißfreudig waren. Dadurch entwickelte sich ein äußerst taktischer Wettkampf. Wer um die Spitzenplätze mitkämpfen wollte, musste seine An- gelstrategie ständig anpassen. Mal war das Fischen im Uferbereich erfolgreich, dann wieder auf elf Me- tern mit der Stipp- rute oder mit der Feeder Rute auf etwa 35 Metern Entfernung. Blieben die Bisse aus, war ein schneller Wechsel der Angelmethode erfor- derlich, um den Anschluss an die Führenden nicht zu verlieren.

Um 12:00 Uhr begann die Mittagspause. Während der einstündigen Unterbrechung konnten sich die Teilnehmer mit Leckerem vom Grill und kühlen Ge- tränken stärken. Gleichzeitig wurde intensiv über die bisherige Fischerei diskutiert. Erfahrungen wur- den ausgetauscht, erfolgreiche Taktiken analysiert und gemeinsam überlegt, wie sich die eigene Stra- tegie für den zweiten Durchgang noch verbessern ließe.

Zwischenklassement CFL-Meisterschaft 2026

	Name	1 Runde 24 Mai - Remerschen		2 Runde 13 Juni - Messancy		3 Runde 12 Juli - Marsilly		TOTAL	
		Punkte	Gewicht (kg)	Punkte	Gewicht (kg)	Punkte	Gewicht (kg)	Punkte	Gewicht (kg)
1	Kleinbauer Raymond	1	61,750	3	37,880	1	20,170	5	119,800
2	Schonkert Marc	2	45,960	1	47,780	3	18,000	6	111,740
3	Telen Ben	1	46,950	8	16,350	1	25,600	10	88,900
4	Gaertner Yves	5	28,450	2	38,270	4	17,800	11	84,520
5	Ortis David	2	33,310	7	24,260	2	20,000	11	77,570
6	Flammang Marc	5	18,110	4	34,440	2	19,570	11	72,120
7	Raez Jos	4	30,840	6	29,200	3	12,960	13	73,000
8	Raach Steve	3	28,000	5	30,310	6	0,000	14	58,310
9	Zoller Christian	6	14,690	15	N.P.	4	9,640	25	24,330
10	Schaaf Steve	3	44,400	15	N.P.	15	N.P.	33	44,400
11	Weyer Christian	4	20,080	15	N.P.	15	N.P.	34	20,080
12	Zwick Romain	15	N.P.	15	N.P.	5	16,770	35	16,770

Gut gestärkt und mit neuen Erkenntnissen ging es anschließend in die zweite Hälfte des Wettkampfes.

Nach insgesamt sechs Stunden Wettkampffischen und dem anschließenden Wiegen der Fänge standen die Sieger des Tages fest. Im ersten Sektor setzte sich Raymond Kleinbauer durch, während Ben Telenden zweiten Sektor für sich entschied.

Nach der Siegerehrung ließen alle Teilnehmer den Wettkampftag bei einem kühlen Getränk in geselliger Runde ausklingen.

Die vierte Runde der CFL-Fischereimeisterschaft findet am 27. September 2026 in Manom (Frankreich) in der Nähe von Thionville, statt.

Der President
Gaertner Yves





Klub- und CFL-Golfmeisterschaft 2026

Spannende Finalrunde auf dem Belenhaff: Christophe Santini und Mariette Kox triumphieren bei der Golfmeisterschaft

Die diesjährige Finalrunde der Klub- und CFL-Golfmeisterschaft, die am 4. September auf dem anspruchsvollen Green des Golfplatzes Belenhaff ausgetragen wurde, bot hochklassigen Sport und ein historisches Novum: Erstmals in der Geschichte des Turniers konnte in diesem Jahr auch der offizielle Titel einer Klubmeisterin vergeben werden.

Insgesamt 29 Spielerinnen und Spieler stellten sich über die gesamte Saison hinweg dem sportlichen Wettkampf. Da die Regeln die Teilnahme an der großen Schlussrunde auf dem Belenhaff vorschrieben, schafften es letztlich 23 Akteure in die finale Endwertung.

Vor dem entscheidenden Turniertag war die Ausgangslage in allen Kategorien denkbar knapp. Bei den Herren lag Christophe Santini mit 117 Punkten nur hauchdünn vor David Lieners (114) und Michael Bodeving (102). In der Frauenkonkurrenz führte Mariette Kox mit 83 Punkten minimal vor Daniele Friser (82), während sich bei der CFL-Meisterschaft Patrick Staudt (99 Punkte) ein solides Polster vor Alain Schartz (79) erarbeitet hatte.

Die Finalrunde sollte das Klassement jedoch noch einmal durcheinanderwirbeln. Den Tagessieg auf dem Belenhaff sicherte sich Mario Adami, der mit starken 57 Punkten auftrumpfte. Dahinter folgten Michael Bodeving und Serge Arendt mit jeweils 53 Zählern. Eine herausragende Leistung zeigte auch Mariette Kox: Mit 47 Punkten landete sie auf einem starken siebten Platz der Tageswertung und ließ damit das Gros der männlichen Konkurrenz hinter sich.

Klubmeisterschaft der Herren

Name	Vorname	Punkte
Santini	Christophe	162
Bodeving	Michael	155
Lieners	David	154
Dantonio	Armand	150
Adami	Mario	143

Klubmeisterschaft der Frauen

Name	Vorname	Punkte
Kox	Mariette	130
Fraser	Daniele	115
Antony	Malou	54

CFL-Meisterschaft

Name	Vorname	Punkte
Staudt	Patrick	150
Schartz	Alain	116
Posing	Leo	101
Klein	Gust	98
Kirchen	Jeannot	92

In der Gesamtwertung der Klubmeisterschaft der Herren verteidigte Christophe Santini trotz eines durchwachsenen Finaltages seine Führung. Mit insgesamt 162 Punkten rettete er den Vorsprung ins Ziel und krönte sich zum Klubmeister. Dahinter sorgte Michael Bodeving dank seiner starken Schlussrunde für eine Überraschung und schob sich mit 155 Punkten noch auf den zweiten Platz vor – denkbar knapp vor David Lieners (154 Punkte).

Bei den Frauen gab es kein Vorbeikommen an Mariette Kox. Sie holte sich mit insgesamt 130 Punkten souverän den historischen ersten Titel der Klubmeisterin. Den zweiten Platz belegte Daniele Friser mit 115 Punkten, gefolgt von Malou Antony auf Rang drei (54 Punkte).

In der CFL-Meisterschaft blieb der Favorit ungeschlagen: Wie bereits

im Vorjahr dominierte Patrick Staudt das Feld und feierte mit 150 Punkten den Meistertitel. Den Silberrang sicherte sich Alain Schartz (116 Punkte). Dahinter fing Leo Posing (101 Punkte) mit einem starken Endspurt Gusty Klein noch ab und kletterte als Dritter auf das Podium.

Im Rahmen der anschließenden Preisverleihung bedankte sich Sekretär Gusty Klein bei allen Teilnehmern für das große Engagement und die hohe Beteiligung über die gesamte Saison hinweg. Die Pokale für die Meisterin sowie die beiden Meister wurden vom Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband gestiftet.

Ihren gebührenden Ausklang fand die erfolgreiche Meisterschaft bei einem gemeinsamen Abendessen im Restaurant „Bei den Zwillingen“ direkt am Golfplatz Belenhaff.



30. Eurogolfturnier – Bad Griesbach

Vom 18. bis 20. Juni 2026 trafen sich rund 80 Eisenbahngolfer und Golferinnen aus fünf Nationen in Bad Griesbach in Deutschland, in der Nähe von Passau, zum Eurogolf-Turnier, das dieses Jahr bereits zum 30. Mal ausgetragen wurde. Die fünf Länder organisieren abwechselnd dieses traditionelle Turnier, und dieses Jahr war Luxemburg an der Reihe. Unser Team war mit 19 Spielern sehr gut vertreten.

Gespielt wurden die weltbekannten und sehr anspruchsvollen Plätze „Beckenbauer“ und „Porsche“.

Nach der Trainingsrunde am Donnerstag, wurde am Freitag die 1. Runde auf dem Beckenbauerplatz gespielt, und am Samstag die 2. Runde auf dem Porscheplatz.

Die Resultate der beiden Tage wurden addiert, und der Mittelwert genommen für das Ergebnis der Nationenwertung. Unser Team gab ihr Bestes, musste sich aber mit dem letzten Platz zufriedengeben.

Resutat

- 1.** Österreich
- 2.** Belgien
- 3.** Deutschland
- 4.** Schweiz
- 5.** Luxemburg

Nächstes Jahr findet das Turnier vom 17. – 19.6. auch wiederum in Bad Griesbach statt.

Impressionen (116)

Transformativer Wandel der Madrider Metro

Integration von Logistik-Dienstleistungen in das U-Bahn-System

Die Madrider Metro ist mit mehr als zwei Millionen Fahrgästen pro Tag das meistgenutzte öffentliche Verkehrsmittel der spanischen Hauptstadt. Mit einem Pionierprojekt soll die städtische Logistik neben Menschen nun auch Pakete befördern. Das weltweit einzigartige Pilotprojekt „Last Mile“ nutzt das ausgedehnte unterirdische Tunnelnetz der Metro, um nicht nur Personen, sondern auch Waren zu transportieren, ohne den Personenverkehr zu unterbrechen. Die Initiative befindet sich noch in einer vielversprechenden Testphase.

Die Comunidad de Madrid sorgt für Aufsehen im städtischen Verkehr, indem sie die Statuten ihres Metro-systems ändert, um den Pakettransport einzuführen. Die Einführung des neuen Projekts ist für Ende des Jahres insbesondere auf den Linien 3 und 12 geplant. Im Kern konzentriert sich diese Initiative, bekannt als das *Última milla* Projekt, auf die Integration von Logistikdienstleistungen in das bestehende U-Bahn-System. Durch die Ermöglichung des Pakettransports zusammen mit den täglichen Pendlerdiensten zielt die U-Bahn darauf ab, die Abläufe effizienter zu gestalten und zu nutzen.

Die Waren werden mit den ersten Zügen des Tages mit speziell angepassten Containern transportiert, noch bevor die ersten Fahrgäste die Stationen betreten, sodass der Personenverkehr nicht beeinträchtigt wird. Die Pakete werden alsdann in Schließfächern deponiert, wo mit einem QR-Code die Bestellungen abgeholt werden können. Im Rahmen dieses Projekts werden täglich bereits hunderte Pakete an Sammelstellen in den U-Bahnhöfen zugestellt.

Die Züge werden den Pakettransport außerhalb der Hauptverkehrszeiten übernehmen – insbesondere von 5:00 bis 6:00 Uhr auf der Linie 3 und von 19:00 bis 21:00 Uhr auf der Linie 12. Diese Neuerungen ermöglichen nachhaltige Vertriebsmodelle, die die bestehende Infrastruktur auf eine Weise nutzen, die es so noch nie zuvor gegeben hat.

Die Integration von Logistikdienstleistungen in das Transportnetzwerk hat tiefgreifende Auswirkungen sowohl auf lokale Unternehmen als auch auf Anwohner. Sie bietet eine zuverlässige Alternative für Paketzustellungen und reduziert gleichzeitig die Zustellkosten und den ökologischen Fußabdruck. Lokale Unternehmen können bei den

Lieferkosten sparen und haben gleichzeitig direkten Zugang zu effizienten Transportlösungen. Schnellere Pakettransfers und eine geringere Abhängigkeit vom Straßenverkehr können zu schnelleren Lieferzeiten führen. Und mit der Anpassung des Transportsystems können Unternehmen und Verbraucher zuverlässigere Lieferpläne genießen.

Die Initiative verfolgt auch ökologische und soziale Ziele. Mit dem Paketversand per U-Bahn zielt sie darauf ab, die Verkehrsüberlastung und die Umweltverschmutzung zu verringern, indem sie die Zahl der

1. Speziell angefertigte und genormte Container sorgen für akkuraten Transport
2. Mensch und Ware auf den unterirdischen Gleisen vereint





Lieferfahrzeuge auf den überfüllten Straßen Madrids reduziert. Einer der herausragenden Vorteile ist die Reduzierung von Emissionen. Indem 700 Transporter von den Straßen genommen und Lieferungen in U-Bahn-Dienste integriert werden, wird eine erwartete Reduzierung sowohl der Verkehrsstaus als auch der damit verbundenen Umweltverschmutzung im städtischen Raum erreicht. Dies ist nicht nur ein Gewinn für die Effizienz, sondern ein solider Schritt in Richtung Nachhaltigkeit.

Die Metro wird ebenfalls bisher ungenutzte Flächen in Lager- und Verteilerzentren umwandeln und so ein Ökosystem schaffen, das sowohl flexibel als auch auf Umweltziele ausgerichtet ist. Durch die Nutzung nachhaltiger Lieferme-

thoden wie Fußwege oder Lastenfahräder ebnet die Initiative den Weg für umweltfreundliche Logistikpraktiken im urbanen Transportbereich.

Der Erfolg der Madrider Initiative könnte als Maßstab für andere städtische Zentren weltweit dienen, die ihre Logistikketten optimieren wollen. Wenn sich dieser Ansatz zur Integration der Logistik in den öffentlichen Nahverkehr als wirksam erweist, könnte er ähnliche Umsetzungen auf der ganzen Welt anregen. Solche Veränderungen könnten die Koordination zwischen verschiedenen Transportmodalitäten verbessern und zu einem reibungsloseren städtischen Logistiknetzwerk weltweit führen.

Der innovative Schritt der Comuni-

dad de Madrid, den Pakettransport in U-Bahn-Zügen zu gestatten, deutet auf eine Zukunft hin, in der urbane Logistiksysteme maximal effizient sind. Diese Entwicklung verbessert nicht nur das Serviceangebot lokaler Unternehmen, sondern reduziert auch deren Umweltauswirkungen erheblich.

Da Madrid weiterwächst und seine Transportsysteme anpasst, ist dasselbst die Bewältigung logistischer Herausforderungen durch öffentliche Verkehrsmittel vielversprechend. Ein durchaus transformativer Wandel auf der Schiene zugunsten zukünftiger Nachhaltigkeit.

Pierre Buchholz
Fotos: Comunidad de Madrid /
Última milla Citylogin

34. Internationale

Modelleisenbahn-Tauschbörse Bourse d'échange de trains miniatures

seit / depuis
1993

25

**OCTOBRE
OKTOBER
2026**

10.00 - 16.00 hrs/Uhr

organisé par
organisiert vom



Steinsel

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

G.-D. Luxembourg

Entrée – Eintritt : 5 €

enfants jusqu' à 16 ans entrée libre / Kinder bis 16 Jahre Eintritt frei



Module-Club Luxembourg a.s.b.l.

Tel: (+00352) 661 68 24 04 E-mail: bourse@module-club.lu

www.module-club.lu

signal Ausgaben 2026

N°	Clôture rédaction	Parution
N°	Clôture rédaction	Parution
5	lundi, 26 octobre 2026	mercredi, 11 novembre 2026
6	lundi, 07 décembre 2026	mercredi, 23 décembre 2026

Aktueller Punktwert seit dem 1. Juni 2026

Indexstand: 992,24

Punktwerte

Kaderpersonal: 25,067 €

Nicht pensionsberechtigte
Elemente: 23,736 €



NOTE à tous les Services

Objet : Règlement des émoluments au personnel

Le personnel est informé, que pour l'exercice 2026, les comptes-courants auprès des instituts financiers seront crédités des traitements, pensions, salaires et primes selon les DATES INDICATIVES ci-dessous :

Dates VALEUR CREDIT des émoluments :

Lundi	le 28 septembre 2026
Mercredi	le 28 octobre 2026
Jeudi	le 26 novembre 2026
Mardi	le 29 décembre 2026

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

La présente est à porter à la connaissance du personnel par la voie la plus appropriée.

Le Chef du Service FI
G. SCHWINNINGER

In Memoriam

Eugene LANNERS	1942 - 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
Gilbert BIRGEN	1932 - 2026	Vereenegung Péiteng
Irene KLEMAN KANIVE	1931 - 2026	Vereenegung Ettelbréck
Jean BISSENER	1937 - 2026	Vereenegung Péiteng
Lea GIORGETTI MEIS	1959 - 2026	Vereenegung Clierf-Kautebaach-Wolz
Lucien FRIERES	1933 - 2026	Vereenegung Waasserbëlleg
Maud LEFEBVRE	1992 - 2026	Vereenegung Ëlwen
Fernand STEFFEN	1938 - 2026	Vereenegung Syrdall

KURSE FÜR SENIOREN

Anmeldeforumlar



LUXEMBOURG LIFELONG
LEARNING CENTRE
SA FORMATION CONTINUE DE LA CHAMBRE DES SALARIÉS

Ich Unterzeichnende(r) melde mich verbindlich zu folgendem/n Kurs(en) an:

Referenz(en)	Kurstitel(n)	Datum(e)

INFOS

Name und Vorname :

Geburtsdatum und Geburtsort :

Geschlecht : ☐ männlich / ☐ weiblich

Staatsangehörigkeit :

Wohnsitz : ☐ Luxemburg / ☐ Belgien / ☐ Deutschland / ☐ Frankreich
☐ Anderes Land:

Anmeldebestätigung und Rechnung an : OGBL - Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband

Hausnummer und Straße : 63, rue de Bonnevoie

Postleitzahl und Ort : L-1260 LUXEMBURG

Telefon : 54 05 45 - 729

E-mail : malou.eichmann@ogbl.lu

Die Anmeldung ist erst nach Bezahlung der Einschreibegebühr gültig. Bei Rücktritt des Teilnehmers muss das Luxembourg Lifelong Learning Centre (LLLC) schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

Anmeldefrist

Die Anmeldung zum Kurs muss im Prinzip spätestens zwei Wochen vor Beginn des Kurses erfolgen.

Bitte senden Sie das ausgefüllte und unterschriebene Anmeldeforumlar an:

OGBL - Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband

63, rue de Bonnevoie - L-1260 LUXEMBURG

oder

E-mail : malou.eichmann@ogbl.lu

Indem ich folgendes Formular ausfülle, befuge ich das LLLC die obigen persönlichen Angaben per Computer zu bearbeiten.

Das LLLC informiert mich, dass ich auf Anfrage, ohne zusätzliche Kosten, in angemessenen Abständen und ohne nennenswerten Verzug, auf die mich betreffenden Daten zugreifen kann. Ich bestätige hiermit ebenfalls, dass ich die allgemeinen Teilnahmebedingungen, die auf LLLC.lu in der Rubrik "Formations pour seniors" zu finden sind.

Allgemeine Geschäftsbedingungen gelesen und akzeptiert : ☐

Datum:

Unterschrift:

FORMATIONS POUR SENIORS

Nouveautés
automne/hiver 2026

Ouverture des inscriptions



(*) ANMELDEFORMULAR AUF DER RÜCKSEITE

Angebotene Themen:

Das LLLC (Luxembourg Lifelong Learning Centre) hat ein Bildungsangebot entwickelt, das für ältere Menschen von Interesse sein könnte und folgende Themen umfasst:

- Digitale Tools und deren Nutzung;
- Die Bürgerrechte und verschiedenen Dienstleistungen;
- Künstlerischer Ausdruck – die Workshops;
- Kunst, Musik und Geschichte;
- Körper, Geist und Sport;
- Gesundheit und Vorsorge;
- Kulinarik und Wein;
- Sprachen und Sitten.

Anmeldebedingung

Die Schulungen stehen Personen über 60 Jahren und Rentnern offen.

Anmeldung

Bitte senden Sie das vollständig ausgefüllte Anmeldeformular (*) der CSL an das Sekretariat unseres Syndikats.

Für Mitglieder des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/ Landesverband des OGBL werden die Kosten für die Weiterbildung und das Mittagessen von der Gewerkschaft übernommen.

PERIODIQUE

Post
LUXEMBOURG

Envois non distribuables à retourner à:
L-3290 BETTEMBOURG

PORT PAYÉ
E9OGBL