N°5

Mittwoch, 11. November

106. Jahrgang
nächste Nummer
23. Dezember 2026

signal

Organ des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL-Landesverband OGB·L



Emotionaler Abschied

S. 5 & 6

INHALTSVERZEICHNIS

Editorial

Die Schiene zwischen Sparzwang und Zukunfts-Investitionen **S. 3-4**

Aktuelles

Ein emotionaler Abschied **S. 5-6**

Le 46e congrès de la CGT cheminots **S. 7**

Multimodaler Mobilitätsknotenpunkt Howald feierlich eingeweiht **S. 8-10**

Jubilarenfeier **S. 11-13**

Kommentar

Mehr Schutz für das Personal im öffentlichen Transport **S. 14-15**

Eisenbahnen

Seminar des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband **S. 16-17**

4-Ländertreffen der Zugbegleiter:innen in Wien **S. 18**

Rapports de réunion des délégués **S. 19-32**

Filialen

20 Jahre CFL cargo **S. 33-35**

Sport

CFL-Sportangler holen erneut Gold für Luxemburg **S. 36-37**

CFL-Angelmeisterschaft 2026 in Manom **S. 38-39**

Rail Shooting 2026 **S. 40**

Reisen

Rhein-Kreuzfahrt an Bord der MS LAFAYETTE **S.41-43**

Impressionen

Der schnelle „ICE des Ostens“ **S. 44-45**

Infos **S. 46**

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-eisebunnen.lu/de/

Verantwortlich für den Layout:
Josy Bourggraff,
Georges Melchers

Redaktion und Koordination:
Syndikat Eisenbahnen
FNCTTFEL-Landesverband
E-mail:
josy.bourggraff@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

Die Schiene zwischen Sparzwang und Zukunfts-Investitionen



Georges Melchers
Präsident Syndikat
Eisenbahnen OGBL/
FNCTTFEL-Landesverband

Kürzlich fand vom 6. Oktober bis 9. Oktober 2026 der 46. Kongress der „CGT Cheminots“ in Paris statt. Im Mittelpunkt des Kongresses standen der Widerstand gegen die Sparpolitik der Regierung sowie die drohenden Stellenstreichungen infolge der Umstrukturierungen im Verkehrssektor. Parallel dazu wurden Resolutionen verabschiedet, die sich stark mit der Belastung des Personals und der Sicherung von Arbeitsplätzen im französischen Schienennetz beschäftigten.

Doch was sind die genauen Sparmaßnahmen in Frankreich?

Die französische Regierung unter Premierminister Sébastien Lecornu steht vor einer historischen finanziellen Herausforderung. Um das drastisch gestiegene Haushaltsdefizit des Landes einzudämmen und das Vertrauen der internationalen Finanzmärkte zurückzugewinnen, hat das Kabinett einen tiefgreifenden Sparhaushalt auf den Weg gebracht. Das erklärte Ziel: Das Staatsdefizit soll bis 2027 auf 5,0 % der Wirtschaftsleistung sinken. Insgesamt sieht der Plan Konsolidierungseffekte in Höhe von rund 54 Milliarden Euro vor.

Zu den am stärksten umstrittenen Vorhaben gehört ein weitreichendes Einfrieren von Gehältern und Renten, das neben einem Lohnstopp für die Beschäftigten im öffentlichen Dienst auch das Aussetzen der Inflationsanpassung für den Großteil der Altersbezüge vorsieht. Gleichzeitig müssen die Ministerien den Gürtel enger schnallen: Vor allem in den staatlichen Kernbereichen sind drastische Budgetkürzungen geplant, wobei insbesondere der Bildungssektor vor erheblichen finanziellen Einschnitten steht.

Über den Zentralstaat hinaus hat das Sparprogramm auch direkte Folgen für die Regionen, da sich die Regional- und Lokalregierungen auf spürbar geringere Zuweisungen aus Paris einstellen müssen. Flankiert werden diese Ausgabenkürzungen von punktuellen Einnahmenerhöhungen. Um die finanzielle Last breiter zu verteilen, sieht der Entwurf temporäre Sonderabgaben vor, die gezielt Großkonzerne sowie absolute Spitzenverdiener in die Pflicht nehmen sollen.

Auch die französische Eisenbahn bleibt von den Sparmaßnahmen nicht verschont. Der Sparhaushalt der französischen Regierung trifft die Eisenbahner der staatlichen SNCF an empfindlichen Punkten und sorgt für einen deutlichen Kaufkraftverlust. Da die Inflationsanpassung bei den Renten ausgesetzt werden soll und der politische Druck zu Lohn- und Ausgabenstopps im öffentlichen Sektor enorm ist, droht den Beschäftigten eine spürbare Dämpfung ihrer Reallöhne und Altersbezüge.

Gleichzeitig belasten die Sparmaßnahmen den Schienenverkehr direkt. Der geplante Abbau von staatlichen Regionalzuschüssen erzeugt finanziellen Druck auf regionalen Strecken, was unter den Beschäftigten die Angst vor Fahrplanausdünnungen und schlechteren Arbeitsbedingungen schürt. Verstärkt wird diese Verunsicherung durch einen strukturellen Spardruck. Um Kosten zu senken, treibt das Management die Ausgliederung von Betriebsteilen voran, wodurch die Gewerkschaften einen schleichenden Verlust ihrer sozialen Standards befürchten.

Situation in Luxemburg

In den Diskussionen des Kongresses wurde deutlich, dass Sparmaßnahmen derzeit in vielen EU-Ländern die politische Agenda prägen. Auch Luxemburg hat momentan damit zu kämpfen. Die luxemburgische Regierung setzt auf eine gezielte Stabilisierung der Staatsfinanzen durch eine strikte Deckelung des primären Nettoausgabenwachstums von fast 7 % im Vorjahr auf 4,6 % für 2026. Ein zentraler Baustein ist der Rückzug aus teuren Umwelt- und Energiesubventionen. Staatliche Beihilfen für fossile Heizungen wurden vorerst komplett gestrichen, während die krisenbedingten Strom- und Gaspreisdeckelungen schrittweise zurückgefahren wurden.

Dennoch zwang die volatile Marktlage die Politik zu einem temporären Kurswechsel. Im Rahmen einer Tripartite im Juni 2026 wurden neue, befristete Energiehilfen beschlossen, um die Bürger bis Ende des Jahres direkt bei den Strom-, Gas- und Kraftstoffkosten zu entlasten und die Inflation zu dämpfen.

Als langfristige Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der Kaufkraft erhöht Luxemburg zudem den gesetzlichen Mindestlohn zum 1. Januar 2027 strukturell um 3,8 % und festigt damit seine europäische Spitzenposition.

▶

EDITORIAL

Da die Energiehilfen und Subventionen zum 31. Dezember 2026 auslaufen, laufen derzeit Verhandlungen in dem, auf Drängen der Gewerkschaften neu geschaffenen Begleitausschuss der Tripartite, der vierteljährlich zusammenkommt.

Ob die Hilfen verlängert werden oder andere Maßnahmen kommen, war zum Zeitpunkt der Drucklegung noch unklar.

Gleichzeitig stärkt der Staat seine Einnahmen durch steuerliche Anpassungen, darunter die planmäßige Erhöhung der CO_2-Abgabe auf 45 € pro Tonne sowie Aufschläge bei der Tabaksteuer. Um die Rentenkassen langfristig abzusichern, greifen zudem strukturelle Reformen im Vorsorgesystem. Der Gesamtbeitragssatz zur Rentenversicherung steigt von 24 % auf 25,5 % und der Zugang zur vorgezogenen Altersrente ab 60 Jahren wird durch schrittweise längere Nachweisfristen für die Versicherungszeit erschwert.

Im Gegensatz zu Frankreich, wo Sparpolitik und Kostendruck auch den Eisenbahnsektor unmittelbar treffen, investiert Luxemburg weiterhin massiv in den öffentlichen Schienenverkehr. Mit Pro-Kopf-Ausgaben von 622 € für die Schieneninfrastruktur im Jahr 2025 nahm das Großherzogtum europaweit eine Vorreiterrolle ein.

Laut aktuellen Daten des Branchenverbands „Allianz pro Schiene“ liegt Luxemburg damit an der Spitze der europäischen Länder.

Mit diesen massiven Investitionen treibt Luxemburg die Verkehrswende konsequent voran. Das Geld fließt in den Kapazitätsausbau, moderne Züge und die Infrastruktur, um den seit der Einführung des kostenlosen ÖPNV stark gestiegenen Fahrgastzahlen gerecht zu werden. Im europäischen Vergleich liegt Luxemburg damit deutlich vor der Schweiz (504 €) und Österreich (359 €) auf dem unangefochtenen Spitzenplatz.

Die aktuellen Entwicklungen machen deutlich, dass finanzpolitische Entscheidungen direkte Auswirkungen auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten haben. Umso wichtiger ist es, dass die Stimme der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gehört wird. Nur durch einen starken gewerkschaftlichen Zusammenhalt können soziale Errungenschaften verteidigt und die Zukunft des Schienenverkehrs nachhaltig gestaltet werden.





Ein emotionaler Abschied

Malou Eichmann geht in den wohlverdienten Ruhestand

Nach 34 Jahren unermüdlichem Einsatz, gelebter Kollegialität und unzähligen gemeinsamen Meilensteinen hatte Malou Eichmann am 9. Oktober 2026 ihren offiziell letzten Arbeitstag beim Syndikat Eisenbahnen. Ein solch historischer Einschnitt markiert das Ende einer Ära. Als Zeichen des tiefen Dankes, des Respekts und der Anerkennung für diese außergewöhnliche Lebensleistung lud die Exekutive des Syndikats Eisenbahnen Malou zu einem feierlichen Abschiedsessen in das Restaurant Cyrano ein. In festlicher, aber sichtlich bewegter Atmosphäre wurden Erinnerungen ausgetauscht, gelacht und auch die eine oder andere Träne der Rührung verdrückt.

Die gute Seele und das Gedächtnis des Syndikats

Ihr gemeinsamer Weg beim damaligen Landesverband begann am 1. Juli 1992. Es war der Beginn einer beeindruckenden Reise, auf der sie von echten Urgesteinen der Luxemburger Gewerkschaftswelt geprägt wurde: Ihre allerersten Vorgesetzten waren keine Geringeren als der damalige Präsident Josy Konz sowie der damalige Generalsekretär René Bleser.

Seit diesem ersten Arbeitstag verrichtete Malou ihre Aufgaben stets absolut zuverlässig, loyal und zur vollsten Zufriedenheit. Im Laufe der Jahrzehnte erlebte sie so einige Vorgesetzte und Vorstände kommen und gehen – sie alle eint die Erfahrung, dass man sich auf Malous Professionalität und Diskretion zu jeder Sekunde blind verlassen konnte.

Für uns alle war Malou jedoch weit mehr als eine Kollegin: Sie war die gute Seele der Gewerkschaft und unser ruhender Pol in stürmischen und stressigen Zeiten. Mit den Jahren entwickelte sie sich zudem zum lebenden Gedächtnis unseres Syndikats. Ganz gleich, wie komplex eine historische Frage war oder wie weit ein Fall zurücklag – Malou hatte fast immer sofort eine Antwort parat oder wusste auf den Zentimeter genau, in welchem Ordner des Archivs die gesuchten Unterlagen zu finden waren. Sie hielt die Fäden im Hintergrund zusammen und sorgte dafür, dass der Laden lief.

Ein Abschied, der eine große Lücke hinterlässt

Der Abschied von Malou fällt uns allen unheimlich schwer, und die Lücke, die sie hinterlässt, ist riesig. Es wird eine der größten Herausforderungen der kommenden Zeit sein, jemanden zu finden, der auch nur ansatzweise in ihre großen Fußstapfen treten kann. Mit ihr verlässt uns eine stets freundliche, zutiefst empathische und entgegenkommende Mitarbeiterin, die für die Sorgen und Anliegen aller Kolleginnen und Kollegen immer ein offenes Ohr und ein warmes Wort hatte. Schlechte Laune oder ein unhöfliches Wort? Das war für Malou zeitlebens ein absolutes Fremdwort. Sie brachte jeden Tag ein Lächeln mit ins Büro, das ansteckend wirkte.

Liebe Malou,

die Syndikatsexekutive, deine engsten Kolleginnen und Kollegen sowie all deine ehemaligen Wegbegleiterinnen und Wegbegleiter danken dir von ganzem Herzen für alles, was du in den vergangenen 34 Jahren für uns, die Gewerkschaft und die Kollegenschaft geleistet hast. Du hast diesen Verband geprägt und mitgestaltet.

Für deinen neuen Lebensabschnitt wünschen wir dir nur das Allerbeste: einen wundervollen, glücklichen und vor allem gesunden Ruhestand. Genieße die Zeit, die nun ganz alleine dir, deinen Hobbys und deinen Liebsten gehört, in vollen Zügen! Du wirst uns im Büroalltag schrecklich fehlen – aber du bist bei uns im Syndikat jederzeit ein gern gesehener Gast.

Auf Wiedersehen, Malou!



LE 46e CONGRÈS DE LA CGT CHEMINOTS

Georges Melchers et Jérôme Trausch ont représenté le syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband à Montreuil

Du 5 au 9 octobre 2026, la ville de Montreuil et la région parisienne ont accueilli le 46e Congrès de la CGT des Cheminots. Notre syndicat a été représenté au sein de la délégation étrangère par son président, Georges Melchers, et le secrétaire adjoint, Jérôme Trausch. Durant cette semaine particulièrement chargée, ils ont pris part à de riches échanges fraternels et à des visites techniques, tout en réaffirmant notre engagement envers la solidarité internationale.

Dès leur arrivée le lundi 5 octobre, nos délégués ont suivi un programme soutenu. Celui-ci visait à consolider les liens internationaux et à appréhender concrètement les réalités du réseau ferroviaire français.

Après une première journée d'immersion culturelle au cœur de la capitale, la délégation est entrée dans le vif du sujet dès le mardi avec la découverte du site de Paris Montreuil Expo, cœur battant du 46. Congrès.

Le mercredi 7 octobre a été consacré aux visites professionnelles et techniques. Nos représentants ont eu l'opportunité de découvrir deux installations stratégiques :

- Le Centre de Commandement Unique (CCU) de Pantin, véritable tour de contrôle du réseau.
- Le Technicentre Est Européen (TEE), centré sur les réalités de la maintenance et du matériel roulant.

Ces visites sur place ont été l'occasion d'échanges professionnels enrichissants sur les conditions de travail, la sécurité et la gestion des infrastructures.

Au-delà de l'aspect technique, la présence de notre délégation s'inscrivait dans une démarche d'unité syndicale internationale. Mercredi après-midi, le Parc Expo a vibré au rythme des débats internationaux. Ce moment a été suivi d'un échange formel et chaleureux avec le Bureau Fédéral de la CGT Cheminots.

La journée du jeudi a prolongé ces engagements politiques fort appréciés. En marge des visites patrimoniales, nos délégués ont assisté aux prises de parole poignantes sur la situation internationale, ainsi qu'à une allocution de Sophie Binet. La journée s'est conclue par un repas fraternel au siège même de la CGT.

La qualité de l'accueil et la richesse des débats ont démontré une fois de plus que les problématiques des cheminots dépassent les frontières. Qu'il s'agisse de la défense du service public, de l'amélioration des conditions de travail ou de la solidarité internationale, nous partageons les mêmes combats.

Jérôme Trausch



Multimodaler Mobilitäts feierlich eingeweiht



Am Mittwoch, dem 7. Oktober 2026, wurde der neue Mobilitätsknotenpunkt in Howald offiziell eingeweiht. Nach einer rund zehnjährigen Planungs- und Bauphase feierten zahlreiche hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft den Abschluss dieses wegweisenden Infrastrukturprojekts, das fortan als eines der zentralen „Südtore" zur Entlastung der Hauptstadt dienen wird.

Die offizielle Einweihung des Mobilitätsknotenpunkts in Howald markiert den Höhepunkt einer gut zehnjährigen Planungs- und Bauphase. Dieses Großprojekt macht den Standort zu einem der Hauptpfeiler der nationalen Mobilität und bietet den Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs einen erheblichen Mehrwert.

An der feierlichen Einweihung nahmen zahlreiche hochrangige Persönlichkeiten teil, darunter die Ministerin für Mobilität und öffentliche Arbeiten, Yuriko Backes, die Bürgermeisterin von Hesperingen, Diane Adehm, der erste Schöffe der Stadt Luxemburg, Maurice Bauer, der Präsident des CFL-Verwaltungsrats, Jean-Paul Lickes, sowie der Ehrenpräsident des CFL-Verwaltungsrats, Jeannot Waringo. Ebenfalls vertreten waren CFL-Generaldirektor Marc Wengler, der Direktor des Infrastruktur-Managements, Marc Hoffmann, sowie die Verwaltungsratsmitglieder des Syndikats Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband, David Arlé und Josy Bourggraff.

Das Projekt ist eine komplexe Gemeinschaftsleistung der CFL, des Ministeriums für Mobilität und öffentliche Arbeiten sowie der Straßenbauverwaltung.

Das strategische Ziel: Entlastung für das Nadelöhr Hauptstadt

Das Hauptziel dieses städtebaulichen und verkehrstechnischen Kraftakts ist die Schaffung einer leistungsfähigen, peripheren Verkehrsdrehscheibe. Da die benachbarten Quartiere Howald, Ban de Gasperich und die Cloche d'Or als Arbeits- und Wohnungszentren rasant wachsen, stießen die bisherigen Verbindungen an ihre Grenzen. Als Peripheriebahnhof fängt der neue Hub den enormen Pendlerstrom aus Richtung Frankreich sowie aus dem Süden des Landes ab. Reisende können hier direkt auf die Tram, Busse oder das Fahrrad umsteigen, ohne das chronisch überlastete Nadelöhr des Luxemburger Hauptbahnhofs passieren zu müssen.

Einbettung in das modernisierte Schienennetz Luxemburg-Süd

Die Transformation des Projekts Howald fand nicht isoliert statt, sondern war eingebettet in die vollständige Erneuerung des gesamten Eisenbahnkomplexes südlich des Luxemburger Hauptbahnhofs. Dieses weitreichende Areal erstreckt sich vom Hesperinger Wald südlich der Umgehungsautobahn bis nach Bonneweg.

Der umgestaltete Komplex sichert nun den strategischen Zugang zum Abstell- und Wartungszentrum (CRM) sowie zum Rangierbahnhof, auf dem die Zugbildung stattfindet. Zudem stellt er die notwendigen Schienenkapazitäten für zwei wichtige europäische Güterverkehrsrouten bereit: den Korridor „Nordsee-Mittelmeer" sowie den Frachtverkehr zwischen Bettemburg und Wasserbillig via Sandweiler-Contern.

Der Umbau stellte die Ingenieure vor extreme Herausforderungen: Die Neugestaltung des Geländes brachte besondere Einschränkungen mit sich, darunter die Enge des Raums, eine hohe Dichte an Weichen sowie angrenzende Infrastrukturen wie die Autobahn. Die Erneuerungsmaßnahmen betrafen alle Anlagen, die Umgestaltung und vollständige Erneuerung der Gleise sowie die Anpassung der Oberleitungs- und Signalanlagen.

knotenpunkt Howald

Die Chronologie eines Großprojekts: Von 2017 bis zur Vollendung

Der lange Weg bis zur heutigen Einweihung lässt sich anhand markanter Meilensteine nachvollziehen:

- 2017 - Inbetriebnahme des ersten Bahnsteigs in Howald
- SOMMER 2023 - Verlängerung der Fußgängerbrücke
- JANUAR 2024 - Beginn der Erweiterung des Mobilitätsknotenpunkts Howald
- SOMMER 2024 - Modernisierung des südlichen Rangierbahnhofs
- SOMMER 2024 - Inbetriebnahme des Busbahnhofs und der Tramhaltestelle
- SEPTEMBER 2025 - Verlegung der ersten Gleise der Neubaustrecke Luxemburg–Bettemburg
- SEPTEMBER 2025 - Herstellung der südlichen Zufahrt zum Rangierbahnhof und zum Zentralatelier
- ENDE 2025 - Anbindung von Howald an die Neubaustrecke Luxemburg–Bettemburg
- MÄRZ 2026 - Inbetriebnahme beider Bahnsteige in Howald
- JULI 2026 - Installation von vier Rolltreppen
- OKTOBER 2026 - Abschluss der Arbeiten: mehr Kapazität und Komfort

Krisen und unvorhergesehene Kosten: Der Blick in das Budget

Ein solch monumentales Vorhaben blieb von externen wirtschaftlichen Faktoren nicht verschont, was eine Anpassung der gesetzlichen Finanzierungsrahmen nötig machte. Die Erstfinanzierung, festgeschrieben durch das Gesetz vom 21. August 2018, belief sich ursprünglich auf 130 Mio. € für den Mobilitätsknotenpunkt und die Neugestaltung der umliegenden Straßen.

Durch das Anpassungsgesetz vom 10. März 2026 musste jedoch eine Zusatzfinanzierung in Höhe von 32,5 Mio. € (inklusive Indexstufen) bewilligt werden. Zwar konnten an einigen Projektstellen Einsparungen von rund 12,6 Mio. € erzielt werden, unvorhersehbare Mehrkosten überwogen jedoch. Zu den Ursachen zählten die außergewöhnliche Baupreiskrise zu Beginn der 2020er Jahre, größere Erdmassenbewegungen, die komplexe Baustellenkoordination mit Luxtram sowie die bauliche Erweiterung über die Kreuzung der Rue des Bruyères hinaus.

Zudem machten die unvorhergesehene Sanierung des Tunnels Rangwee sowie der Fund massiver Bodenaltlasten dem Budget zu schaffen: Tonnenweise kontaminiertes Erdreich musste beim Abriss von Bestandsgebäuden aufwendig analysiert und zur fachgerechten Entsorgung in Spezialdeponien ins Ausland exportiert werden.

Technische Höchstleistungen und Taktungen am neuen Bahnhalt

Der vollendete Bahnhof erfüllt modernste Ansprüche. Die zwei neuen, mindestens 250 Meter langen Mittelbahnsteige sind komplett überdacht, verfügen über geschlossene, beheizte Warteräume und sind über insgesamt acht Rolltreppen sowie Aufzüge vollkommen barrierefrei zugänglich. Die großzügigen Bahnsteiglängen erlauben die Abfertigung von langen Personenzügen in Dreifachtraktion mit bis zu 1.000 Sitzplätzen.

Auch der Fahrplan setzt Maßstäbe: Auf der Achse Luxemburg – Esch – Rodingen halten durchschnittlich vier Züge pro Stunde in beide Richtungen. Der internationale „Sillon Lorrain“ nach Frankreich (Diedenhofen/Metz) wird im Schnitt mit zwei Zügen pro Stunde bedient. Während derzeit rund 3.000 Passagiere täglich den Bahnhof nutzen, ist die gesamte Infrastruktur bereits zukunftssicher für bis zu 10.000 Fahrgäste pro Tag ausgelegt.

Boulevard des Scillas: Die städtebauliche Metamorphose

Ein Teil des Gesamtbudgets floss aber auch in die städtebauliche Transformation der Rue des Scillas, die sich zu einem modernen, urbanen Boulevard gewandelt hat. Wo einst Industriebrachen und Zweckbauten das Bild prägten, verläuft heute die zweigleisige Trasse der Luxtram, die bereits seit Juli 2024 die neue Haltestelle „Scillas“ bedient und Anfang 2026 finalisiert wurde.

Parallel zu den Schienen wurden die begrünte „Promenade des Scillas“ sowie baulich getrennte Rad- und breite Fußgängerwege angelegt. Die Neugestaltung fungiert als Katalysator für ein völlig neues, 3,4 Hektar großes Mischquartier: Hier entstehen rund 340 neue Wohneinheiten (30 % davon als bezahlbarer Wohnraum) sowie hocheffiziente Bürokomplexe. Das Viertel selbst wird autofrei gestaltet – Fahrzeuge verschwinden direkt in unterirdischen Tiefgaragen. Unter der Erde wurden zudem sämtliche Kanalisations-, Trinkwasser- und Fernwärmenetze komplett neu dimensioniert.

Das Herzstück der Multimodalität und ein Blick in die Zukunft

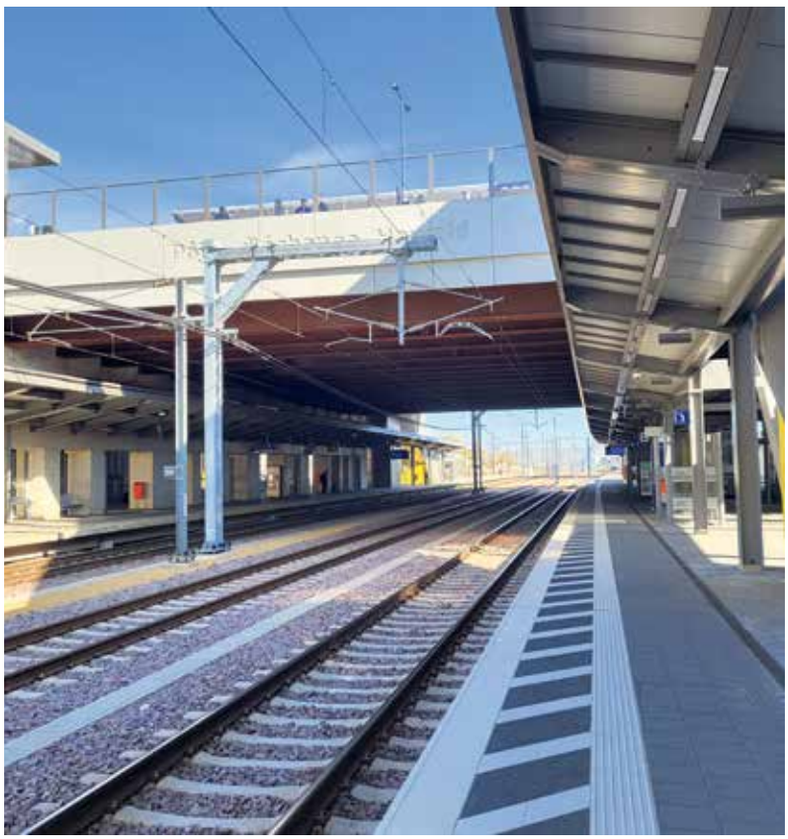
Die eigentliche Meisterleistung des Projekts liegt in der ausgeklügelten vertikalen Verknüpfung aller Verkehrswege. Auf engstem Raum und über eine zentrale, barrierefreie Fußgängerüberführung wechseln Fahrgäste in Sekundenschnelle zwischen dem Tiefniveau der Züge

▶

und dem Hochniveau des Busbahnhofs und der Tram. Schiene, städtische wie regionale Busse, Trambahnen, geschützte Fahrradboxen und das direkt angeschlossene Großparkhaus P+R Luxembourg-Sud mit seinen 1.451 Stellplätzen greifen hier wie Zahnräder ineinander.

Der heute eingeweihte Mobilitätsknotenpunkt ist jedoch nur das erste fundamentale Puzzleteil für das nächste logische Großprojekt: die neue, zweigleisige Eisenbahnstrecke Luxemburg – Bettemburg (Neubaustrecke), die im September 2027 in Betrieb gehen soll. Ab diesem Zeitpunkt wird der Hub in Howald eine Schlüsselrolle dabei einnehmen, die Züge nach Esch/Alzette und die internationalen Verbindungen nach Lothringen schienenwegseitig strikt voneinander zu trennen – für die Kunden bedeutet dies ab nächstem Jahr ein noch dichteres Zugangebot und maximale Pünktlichkeit im südluxemburgischen Netz.

Josy B.





Sektor Pensionierte

Pensioniertenfeier und Jubilarenehrung

Die am vergangenen 18. Oktober stattgefundene Pensioniertenfeier, verbunden mit einer Jubilarenehrung für 50, 60, 70 und 80 Jahre Mitgliedschaft im Landesverband, war ein voller Erfolg. Viele pensionierte Kolleginnen und Kollegen nutzten die Gelegenheit zum gemütlichen Zusammensein und um Erinnerungen aus früheren Zeiten auszutauschen.

In seiner Eigenschaft als Präsident des Sektors Pensionierte begrüßte Nico Wennmacher alle Anwesenden, insbesondere die Jubilare, den Präsidenten des Syndikats Eisenbahnen im OGBL, Georges Melchers, die Kollegin Gaby Birtz, Vertreterin des Syndikats Eisenbahnen bei der CSL, den Präsidenten des Sektors Pensionierte des OGBL, Serge Schimoff, die „Chorale d'Hommes Réunies" sowie die Fotografin Claudine Bosseler. Er bedankte sich beim Vorstand der Pensionierten und insbesondere bei der Kollegin Malou Eichmann, für die tatkräftige Mithilfe bei der Organisation dieser Feier. Als Danksagung an Malou Eichmann, für ihre unermüdliche Tätigkeit im Interesse der Pensionierten, überreichte er Ihr einen Blumenstrauß. Er gab als Präsident der Pensionierten seiner Freude Ausdruck, gemeinsam mit den pensionierten Kolleginnen und Kollegen feiern zu können. Er bedankte sich bei den Jubilaren für ihre Treue zum Landesverband.

Er erinnerte daran, dass 2025 die Gewerkschaften gezwungen waren, auf der Straße zu manifestieren, um die Regierung dazu zu bewegen, von ihren desaströsen Sozialabbauplänen Abstand zu nehmen. Auch wenn die Regierung einlenkte, muss man heute feststellen, dass die sozialpolitische Situation nicht rosig ist. Als Beispiele erwähnte er die Wohnungsnot, Mindestpensionen und Mindestlöhne, die nicht ausreichen, um ein Leben in Würde zu führen. Er bedauerte, dass horrende Summen in die militärische Aufrüstung investiert werden, die aber notwendig wären, um eine ambitioniertere Sozialpolitik auf den Weg zu bringen.

Anschließend an die Begrüßungsworte von Nico Wennmacher überzeugte die „Chorale d'Hommes Réunies", der auch die verbandseigene "Chorale Albert Bousser" angehört, alle Anwesenden mit ihren gesanglichen Darbietungen. Die „Chorale" sucht noch Interessenten, um ihre Reihen zu verstärken. Interessierte können sich im Verbandssekretariat melden.

Der Präsident des Syndikats Eisenbahnen, Georges Melchers, dankte seinerseits allen Jubilaren für ihre langjährige Treue zum Landesverband. Er beleuchtete in seinen Ausführungen die aktuelle Situation bei der Eisenbahn. Zusammen mit dem Präsidenten des Sektors Pensionierte überreichte er den anwesenden Jubilaren, die vom Kollegen Fons Classen aufgerufen wurden, ein Zertifikat und einen Gutschein für Wein oder Crémant.

Schließlich war es an unserem Kollegen Guy Greiveldding, um den Ferienaufenthalt 2027, in Form einer Rhein-Kreuzfahrt, vorzustellen. Viele Kolleginnen und Kollegen nutzten die Gelegenheit, um sich direkt für diese Reise anzumelden.

Eine Agape, die dazu notwendigen Getränke und einige Stunden gemütliches Beisammensein, sorgten für einen würdigen Abschluss dieser Feier.

Text: Nico Wennmacher
Fotos: Claudine Bosseler










Diplôme
70













Auflistung der Jubilare

50 Jahre Mitgliedschaft

BACK DENIS-BERNARD, BACK JEAN, BACK ROLAND, BARBAGLIA MICHEL, BARTZEN NICOLAS, BAUSCH GUY, BECKER FRANCOIS, BERG LUCIEN, BIEWER-ROMMES MARIE-JEANNE, BIRENBAUM CLAUDE, BIRGEN RENE, BOHLER FERNAND, BRACHMOND-SCHMIT YVONNE, BRAUN CLAUDE, BRIMEYER JEAN-MARIE, BULTGEN ALFRED, CASTELLANI ALBERT, CLASSEN ALPHONSE, CONRARDY ROGER, DAHLEM JOSEPH, DAVID GILBERT, DAX JEAN-PIERRE, DIDIER-SUSAN SYLVIA, DOSTERT NICOLAS, ENGELS ROMAIN, EWEN YVES, FARAMELLI MAURICE, FONCK-MAES FERNANDE, FRIESEISEN GEORGES, FRISING MARCO, GARY JEAN-PIERRE, GELHAUSEN ROLAND, GEORG CHARLES, GOERGEN HENRI, GREIVELDINGER CESAR, GRISIUS GILBERT, HEINEN-SCHNEIDER CHRISTIANE MARIE-ANDRE, HELLERS ALPHONSE, HERMANN EMILE, HUMMER CHARLES, JACOBY JEAN-PIERRE, JOACHIM ROMAIN, KAYSER JEAN-PAUL, KAYSER PAUL, KERTZ-LORENT ANNETTE, KREB CARLO, KRECKE CHARLES, LUDIVIG-PICK MARIANNE, MAJERUS RENE, MEYER ROMAIN, MOHR GUY, MULLER DOMINIQUE, MULLER LOTAR, NEGRI ROGER, NEIERS JOSEPH, NEU FRANCOIS, NOTHUM FERDINAND, OBERWEIS JACQUES, PESCHE JEAN, REUTER JEAN-PAUL, ROLLER RENE, SCACCAGLIA ANDRE CHARLES, SCHARTZ GUY, SCHARTZ NICOLAS, SCHLEICH FRANCOIS, SCHMIT ALPHONSE, SCHMITZ-WILTGEN LYDIE, SCHOLER ROBERT, SCHONS GERARD, SCHORTGEN JEANNOT, SCHREINER ROLAND, SCHUMACHER VICTOR, SCHWEICH CLAUDE, SEYLER ROBERT, SIBENALER JEAN EMILE DIT JEANNOT, SIMON RAYMOND, SIMON ROMAIN, STELMES ROLAND, THINES JOSEPH, THINNES CHRISTOPHE, THOMA MONIQUE, TROES JEAN-CLAUDE, ULMERICH MARCO, ULMERICH SERGE, WAGNER ANDRE, WALDBILLIG MARCO, WEALER NICOLAS, WEIS MARCEL, WELBERICH-WOLF BRIGITTE, O'DOWD ANNE MARIAN, WESTER JEAN

60 Jahre Mitgliedschaft

RAYMOND BAUR, RAYMOND BOURKEL, EDMOND BRUCHER, ALBERT BRUCK, NICOLAS DUBOIS, ALEX EVEN, MARIE-LOUISE EYSCHEN-ANTONY, PAUL FEDERSPIL, COLETTE GARSON-RICHTER, JACQUELINE HENGEL-POOS, NICO HERMANN, FERNAND HILBERT, NICO IGEL, ARMAND JUNG, FRANCOIS KAYSER, LILLI-ANNE KIEFFER-MINY, GINETTE KIRCHEN-WILHELM, EUGENE LANNERS, JOSEPH LINKELS, LOUIS LORDONG, MADELEINE MAY-GAERTNER, JOSEPH MELCHERS, NORBERT MOES, RENE PEFFER, MARIE-THERESE PLEIMLING-BERCHEM, NICOLAS ROTH, MARCEL SCHANNEL, MARIE-REINE SCHMIT-GLODEN, JULIETTE SCHREIBER-ENGEL, EDOUARD SEILER, PAUL SEYLER, CLAUDINE THEISKES-WILTGEN, THEO WEILER, FRANCOIS WENER

70 Jahre Mitgliedschaft

ARENDT MARCEL, BACH-MUSCH MARTHE ALICE, BAUM-HEINTZ JEANNE, BERNARD-BREISCH MONIQUE, BIEWERS-LETTAL MARIE-JOSEE, BURG-EMERINGER MAISY, EHMANN-HEINEN VIRGINIE, FELLER NICOLAS, FELTUS NICOLAS, GAERTNER JEAN, GOTTAL-PEIFFER ELISABETH, GREIVELDINGER-VALDAGNO REGINE, HEIN-WELTER MARIE-ANNE, HUBERTY-SCHROEDER CATHERINE, KASEL-URY VIRGINIE, LAHR-KEYSER LILLY ALINE JEANNE, LAUER HELENE, MACK ALYSE, MARX-DE BIASIO VINCENZA, MEIS ROBERT, MERSCH-FISCHER ANNE, NEUMANN-WAGENER MARIE-LOUISE, PHILIPPS-ROULLING ANNE, RALINGER-BEIDLER ANGELE, SAUER-BAUER JULIE ANNE, SCHMIT-LUTGEN MARIE-JOSEE, SCHREINER PAUL, THIELEN-SCHILTZ MARIE-JEANNE, THINNES-ROESGEN RINA, VICTOR-BRAUN HENRIETTE-MARGUERITE, WEHLES ALBERT, WEILLER-LINGE MARIE-LOUISE, ZENNER-JUNGELS ANNE MARIE

80 Jahre Mitgliedschaft

FRITSCH-FRIEDERICH MARGOT, HANSEN-DUPONT CATHERINE, KRAEMER-MERKES MAISY, STEFFEN-FETTES MARGOT, UHRES-DUCHSCHERER LEA, WEIS-PHILIPPE JULIE

KOMMENTAR

Mehr Schutz für das Personal im öffentlichen Transport

Gesetzesprojekt 8335: Wie wir die Erfahrungen aus dem Arbeitsalltag in die politischen Beratungen eingebracht haben – und worauf es jetzt ankommt.

Beleidigungen, Einschüchterungen und gefährliche Eingriffe in den Betrieb: Für die Beschäftigten im öffentlichen Transport sind solche Situationen eine Belastung, die oft weit über das Ende der Schicht hinauswirkt. Wer täglich Verantwortung für Reisende trägt, muss sich auf klare Regeln und verlässliche Unterstützung verlassen können. Genau dafür setzt sich das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband des OGBL bei den Beratungen zum Gesetzesprojekt 8335 ein.

Die parlamentarischen Änderungsanträge greifen eine zentrale Forderung unseres Syndikats auf: Regelverstöße müssen spürbare und ihrer Schwere angemessene Konsequenzen haben. Die vorgesehenen Verbesserungen sind ein wichtiger Fortschritt. Ob sie den Beschäftigten tatsächlich helfen, wird sich jedoch im Arbeitsalltag zeigen. Deshalb gehört für uns zur politischen Arbeit auch, die spätere Umsetzung aufmerksam zu begleiten.

Die Erfahrungen aus dem Dienst müssen gehört werden

Unsere Anliegen haben wir in Gesprächen mit verschiedenen Parteien eingebracht. Am 10. Juni 2026 traf eine Delegation unseres Syndikats Vertreter der LSAP, darunter Claire Delcourt und Yves Cruchten. Am folgenden Tag tauschten wir uns mit den DP-Abgeordneten Corinne Cahen, Vorsitzende der Kommission für Mobilität und öffentliche Arbeiten, Mandy Minella und Gusty Graas aus. Im Mittelpunkt standen die Aggressionen und Respektlosigkeiten gegenüber dem Personal sowie die Frage, welche Antworten das Gesetzesprojekt 8335 darauf geben kann.

Am 8. Juli 2026 setzten wir diese Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern von déi Gréng fort. Neben der Sicherheit und dem gesetzlichen Schutz des Personals sprachen wir über die Arbeitsbedingungen, fehlende Sanitäranlagen und den Toilettenzugang für das Fahrpersonal. Dabei vertraten wir dieselbe Überzeugung wie in den anderen Gesprächen: Wer über den öffentlichen Transport entscheidet, muss die Erfahrungen der Menschen berücksichtigen, die seinen Betrieb täglich sicherstellen.

Dieser Austausch wurde am 21. Juli 2026 im Comité de pilotage zur Sicherheit im öffentlichen Transport unter dem Vorsitz von Mobilitätsministerin Yuriko Backes fortgeführt. Gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Behörden, Polizei und Sozialpartnern wurden die Sicherheitslage und mögliche Schutzmaßnahmen behandelt. Dazu gehörten das Gesetzesprojekt und die Prüfung eines möglichen Einsatzes von Bodycams. Auch nach dem COPIL blieben wir an diesen Themen dran und brachten sie bei einem weiteren Austausch im Ministerium mit der Ministerin und Akteuren des öffentlichen Transports zur Sprache.

Bodycams als zusätzlicher Schutz

Für Bodycams haben wir uns wiederholt in verschiedenen Gremien und gegenüber den Verantwortlichen starkgemacht. Um die Erfahrungen der Polizei einzubeziehen, trafen wir auch Innenminister Léon Gloden. Uns ging es darum, Rückmeldungen aus der Praxis zu erhalten: Welche Möglichkeiten bietet diese Ausstattung, und welche Anforderungen ergeben sich für ihren Einsatz im öffentlichen Transport?

Inzwischen erkennen sowohl das Mobilitätsministerium als auch die CFL-Direktion den Nutzen von Bodycams an. Der Einstieg soll über die Ausstattung des Zugbegleitpersonals erfolgen. Dass diese Forderung aufgegriffen wird, ist für uns ein wichtiger Fortschritt.

Bodycams können zur Deeskalation beitragen und Vorfälle dokumentieren. Damit sie ihren Zweck erfüllen, braucht es klare Einsatzregeln, Schulungen und Datenschutz. Gleichzeitig bleiben ausreichend Sicherheitspersonal und ein rasches Eingreifen bei Übergriffen unverzichtbar. Die Beschäftigten müssen im entscheidenden Moment Hilfe erhalten.

KOMMENTAR



David Arlé
Vizepresident
Syndikat Eisebunnen
FNCTTFEL/Landesverband

Sanktionstabelle

Betrag	Schwere des Verstoßes	Beispiel aus dem Änderungstext
75 €	Leichtere Respektlosigkeiten	Sitzplätze mit Gegenständen belegen
125 €	Erhebliche Störung des Dienstes oder der Ordnung	Andere durch laute Geräte stören
175 €	Schwere Beeinträchtigung von Ordnung, Sicherheit oder Würde	Fahrpersonal belästigen oder irreführen
250 €	Unmittelbare körperliche Gefährdung	Türen blockieren oder Gegenstände werfen

Was sich mit dem Gesetzesprojekt ändern soll

Das Projekt 8335 soll einen eigenen Rechtsrahmen für Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Transport schaffen, die Videoüberwachung regeln und administrative sowie strafrechtliche Sanktionen vorsehen. Für das Personal geht es dabei um ganz konkrete Fragen: Wer darf einen Verstoß feststellen? Welche Maßnahmen sind möglich? Und wer kümmert sich anschließend um die weitere Bearbeitung?

Ein wesentlicher Punkt sind die höheren und stärker abgestuften Verwaltungsgeldbußen. Die am 1. Oktober 2026 angenommenen Kommissionsänderungen sehen vier Stufen vor. Ihre Begründung verweist ausdrücklich auf die parlamentarische Diskussion vom 11. Juni über die unzureichende Abschreckung der bisherigen Beträge. Damit wird eine Forderung aufgegriffen, die wir in unseren Gesprächen vertreten haben.

Viele bisherige Ansätze von 25 € werden damit angehoben. Die genannten Beträge betreffen Verwaltungssanktionen; sie stellen keinen allgemeinen Strafrahmen für Gewalttaten dar.

Aus gewerkschaftlicher Sicht ist diese Abstufung sinnvoll. Höhere Beträge allein reichen allerdings nicht aus. Festgestellte Verstöße müssen zuverlässig weiterbearbeitet werden. Wer im Dienst Regeln durchsetzt, muss darauf vertrauen können, dass die zuständigen Stellen dieses Vorgehen unterstützen.

Das Gesetzesprojekt soll dafür auch die Aufgaben und Zuständigkeiten klarer festlegen. Zugelassene Bedienstete sollen beobachtete Verstöße schriftlich oder elektronisch festhalten können. Die Verwaltungsgeldbuße wird anschließend von der Ministerin verhängt. Wird eine Ermahnung missachtet, dürfen Bedienstete die betreffende Person zum Verlassen auffordern. Die Anwendung von Zwang bleibt der Polizei und befugten Zollbediensteten vorbehalten.

Eine solche Verweisung zieht ein zweistündiges Wiedereintrittsverbot nach sich. Darüber hinaus kann die Ministerin Zugangsverbote von bis zu einem Jahr verhängen. Für das Personal entsteht damit eine klarere rechtliche Grundlage, um auf Regelverstöße zu reagieren. Zugleich werden die Grenzen der eigenen Zuständigkeit deutlicher.

Wie gut diese Bestimmungen wirken, hängt wesentlich von ihrer praktischen Umsetzung ab. Wie wird Unterstützung angefordert? Wie erfährt das zuständige Personal von einem Zugangsverbot? Und wie werden die dokumentierten Verstöße weiterbearbeitet? Diese Fragen müssen gemeinsam mit den Beschäftigten geklärt werden. Verständliche Anweisungen, passende Schulungen und erreichbare Hilfe sind dafür entscheidend.

Nach der Abstimmung zählt die Umsetzung

Die Arbeit an diesem Dossier zeigt, wie wichtig der direkte Austausch zwischen Politik und Personal ist. Unsere Kolleginnen und Kollegen wissen aus ihrem Dienst, wo Regeln schwer durchsetzbar sind und welche Unterstützung fehlt. Ihre Erfahrungen helfen, gesetzliche Bestimmungen so zu gestalten, dass sie im Alltag greifen. Als Gewerkschaft bringen wir diese Erfahrungen in die Beratungen ein und verfolgen die daraus entstehenden Forderungen weiter.

Wir danken unseren Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern für den Austausch und erwarten, dass die Beschäftigten auch bei der Umsetzung einbezogen werden. Wir hoffen, dass alle im Parlament vertretenen Parteien dem Gesetz zustimmen. Mit seinem Inkrafttreten erhielte das Personal eine klarere rechtliche Grundlage für den Umgang mit Regelverstößen.

Gespannt bleiben wir darauf, wie sich die neuen Bestimmungen im Alltag anwenden lassen. Unser Syndikat wird die Umsetzung aufmerksam beobachten, Rückmeldungen aus dem Dienst aufgreifen und bei Schwierigkeiten Nachbesserungen verlangen. Maßstab bleibt, ob unsere Kolleginnen und Kollegen ihre Aufgaben sicher erfüllen können und bei Übergriffen verlässlich unterstützt werden.

Seminar des Syndikats Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband

Erfolgreiches zweitägiges Seminar: Intensive Analysen und strategische Weichenstellungen für die Zukunft

Am 15. und 16. Oktober 2026 lud das Syndikat Eisenbahnen / FNCTTFEL-Landesverband des OGBL auf ein Seminar ins Zentrum des Landes ein.

Ziel der Veranstaltung war es, Bilanz zu ziehen, bestehende Prozesse zu durchleuchten und konkrete Maßnahmen für die kommenden Monate zu erarbeiten.

An den vergangenen zwei Tagen kamen die Mitglieder zu einem intensiven und zukunftsweisenden Seminar zusammen. Ziel der Veranstaltung war es, Bilanz zu ziehen, bestehende Prozesse zu durchleuchten und konkrete Maßnahmen für die kommenden Monate zu erarbeiten.

Tag 1: Ordre Général N° 10, Bestandsaufnahme und Prozessoptimierung

Der erste Seminartag startete am Vormittag mit einer umfassenden Präsentation des OG 10. Vorgestellt wurde das Dokument von Gilles Schroeder aus der RH-Abteilung der CFL, der das Regelwerk verfasst hat. Im Zentrum stand dabei die grundlegende Überarbeitung dieses Regelwerks, das den Rahmen für die „Culture Juste“ und das Regime der Disziplinarmaßnahmen im Unternehmen definiert.

Besonders hervorgehoben wurde die Vereinfachung der Schweregradmatrix (Matrice de Gravité), die künftig eine transparentere und effizientere Einstufung ermöglichen soll. Zudem stellte Gilles Schroeder den neuen Verfahrensablauf vor. Ein wesentlicher Fortschritt der Neuregelung ist, dass nun Fristen zwischen den einzelnen Etappen definiert sind, was für deutlich mehr Rechtssicherheit.

Der konkrete Verfahrensablauf bei der Feststellung von Pflichtverletzungen gestaltet sich nun wie folgt:

- Einleitung & Klärungsgespräch: Sobald ein begründeter Verdacht einer Pflichtverletzung vorliegt, wird eine interne Untersuchung eingeleitet. Im Zentrum steht das Klärungsgespräch (*entretien de clarification*) mit dem betroffenen Agenten. Die Einladung durch die lokale Führungskraft (*chef/fe local/e*) muss innerhalb von 21 Kalendertagen nach Feststellung des Sachverhalts erfolgen, wobei dem Agenten eine Ladungsfrist von mindestens 5 Kalendertagen im Voraus zu gewähren ist. Handelt es sich nachweislich um ein geringfügiges Vorkommnis (*fait mineur*), wird lediglich ein Sensibilisierungsgespräch (*entretien de sensibilisation*) ohne Disziplinarmaßnahme geführt.
- Untersuchungsbericht & Einstufung: Das Verfahren wird formell durch einen Untersuchungsbericht abgeschlossen, der zwingend die schriftliche Stellungnahme und Erklärungen des Agenten enthalten muss. Auf dieser Basis zieht die lokale Führungskraft eine Schlussforderung:
  - *Pas d'erreur constatée / Fait toléré:* Es wurde kein Fehler festgestellt oder der Sachverhalt wird geduldet.
  - *Fait mineur / Récidive de faits tolérés:* Bei einer minderjährigen Verfehlung oder einer Wiederholung geduldeter Sachverhalte innerhalb von 5 Jahren wird ein Sensibilisierungsgespräch organisiert.
  - Weiterleitung an die RH: Liegt eine schwerwiegende Verfehlung (*fait majeur*), eine Wiederholung einer solchen (*récidive de faits majeurs*), eine schwerwiegende Verfehlung nach einer bereits erfolgten Disziplinarmaßnahme oder ein schwerer Vorfall (*fait grave*) vor, geht die Akte an die Personalabteilung (RH).
- Übergeordnete Bewertung & Disziplinarverfahren: In der Personalabteilung erfolgt eine Überprüfung und Validierung der Schlussfolgerungen. Das weitere Vorgehen wird durch einen gemeinsamen Vorschlag des zuständigen Dienstchefs und des Leiters der Personalabteilung festgelegt. Wird ein formelles Disziplinarverfahren eröffnet, entscheidet das Gremium je nach Schweregrad: Eine einfache schwerwiegende Verfehlung (*fait majeur*) wird vor die Untersuchungskommission (*commission d'enquête*) gebracht. Bei einer Wiederholung (*récidive de faits majeurs*) oder einem schweren Vorfall (*fait grave*) wird das Verfahren an den Untersuchungsrat (*conseil d'enquête*) übergeben.

An dieser Stelle ein großes Dankeschön an Gilles Schroeder für seine detaillierte Präsentation und den offenen Austausch. Aus gewerkschaftlicher Sicht bleibt nun

zu hoffen, dass die lokalen Dienststellen die überarbeitete Vorschrift künftig auch genauso anwenden, wie es dem Geist der Neuregelung entspricht – und nicht wieder eigene, willkürliche Interpretationen erfinden. Wir werden ein wachsames Auge darauf haben!

Nach dem gemeinsamen Mittagessen stand der Nachmittag ganz im Zeichen der internen Organisation. Zunächst erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme, bei der der aktuelle Stand der Mitglieder sowie der aktiven Mitglieder in den einzelnen Sektionen genau beleuchtet wurde. Der anschließende, zweistündige Workshop widmete sich der zentralen Frage: „Wie können wir unsere Ansätze und Prozesse verbessern?“. Hierbei wurden wertvolle Impulse für die Optimierung der täglichen Arbeit gesammelt.

Tag 2: Wahlanalyse und Zukunftswerkstatt

Der zweite Tag begann mit einem kritischen Rückblick. Im Fokus stand eine fundierte Bilanz und die Analyse der vergangenen Wahlen. Nach einer kurzen Pause, die intensiv für den informellen Austausch untereinander genutzt wurde, folgte ein weiterer Kurz-Workshop, der die spezifische Situation der Kandidatinnen und Kandidaten in den einzelnen Unternehmen in den Blick nahm.

Nach der Mittagspause ging es direkt in die aktive Arbeitsphase über. In verschiedenen Workshops und Arbeitsgruppen lag der Fokus nun vollends auf der Ausarbeitung konkreter, zukünftiger Maßnahmen.

Fazit und Ausblick

Das Seminar schloss mit einer gemeinsamen Zusammenfassung der Ergebnisse ab. Die zweitägigen Beratungen dienten dazu, den aktuellen Status quo zu bestimmen und eine gemeinsame Orientierung für die zukünftige Ausrichtung festzulegen. Die erarbeiteten prozessualen Anpassungen sowie die definierten Maßnahmen bilden die Grundlage für die organisatorische und strategische Arbeit der kommenden Monate.

Josy Bourggraff







4-Ländertreffen der Zugbegleiter:innen in Wien

Vom 12. bis zum 14. Oktober 2026 fand das diesjährige 4-Ländertreffen der deutschsprachigen Eisenbahngewerkschaften für Zugbegleiter:innen in Wien statt. Auf Einladung der österreichischen Kolleginnen und Kollegen der vida kamen Vertreter der deutschen EVG, der Schweizer SEV sowie des OGBL/Landesverbandes aus Luxemburg in Wien zusammen. Für das Syndikat Eisenbahnen FNCTTFEL/Landesverband waren es Dionisio Battista und Jérôme Trausch die am Treffen teilnahmen.

Das Programm bot eine gelungene Mischung aus kulturellen Highlights und intensiver gewerkschaftlicher Arbeit. Neben dem Besuch des imposanten Schlosses Schönbrunn und Eindrücken aus der Wiener Innenstadt standen vor allem brennende Fachthemen im Mittelpunkt der Diskussionen:

- Sicherheit im öffentlichen Verkehr: Maßnahmen und Konzepte für mehr Sicherheit in Zügen und auf Bahnhöfen.
- Berufsbilder im Wandel: Die täglichen Aufgaben und Herausforderungen von Zugbegleitern, Kundenbegleitern und Zugchefs in den jeweiligen Ländern.
- Gemeinsame Herausforderungen: Das Identifizieren gleicher Probleme, um durch partnerschaftlichen Austausch gezielt voneinander zu lernen.

Das jährliche Treffen ist mittlerweile weit mehr als eine formelle Zusammenkunft: Es ist ein Wiedersehen von Freunden und motivierten Gewerkschaftler. Im Austausch zeigt sich jedes Jahr aufs Neue, dass die Kolleginnen und Kollegen in allen vier Ländern letztlich vor ganz ähnlichen Herausforderungen stehen.

Auch wenn es nicht für jedes Problem eine sofortige Musterlösung gibt, ist der Blick über die Landesgrenzen hinweg enorm wertvoll. Zu hören, wie andere Organisationen Herausforderungen angehen und welche Lösungsansätze sich in der Praxis bewähren, gibt wichtige Impulse für die eigene Arbeit vor Ort.

Da die Zeit bei solchen Treffen wie im Flug vergeht und nicht jedes Thema bis ins kleinste Detail ausdiskutiert werden kann, schätzen wir den direkten Draht zueinander umso mehr. Die Gewerkschaften sind untereinander bestens vernetzt. Auch außerhalb der jährlichen Konferenz bleiben wir in regelmäßigem Kontakt und informieren uns gegenseitig rasch über wichtige Entwicklungen und Veränderungen in unseren Ländern.

Ein herzliches Dankeschön an die Kolleginnen und Kollegen der vida für die hervorragende Organisation des diesjährigen Treffens in Wien.





FNCTTFEL Landesverband

OGB·L

Rapport de la réunion de la Délégation Centrale du Personnel du 26 octobre 2026

En date du 26 octobre 2026, la Délégation Centrale du Personnel a rencontré la direction des CFL pour sa 3e réunion de l'année 2026.

La direction des CFL fut représentée par Madame Constance Thill ainsi que par Messieurs Marc Wengler, Yves Baden et Gilles Schroeder. Madame Françoise Nilles assura la fonction de secrétaire.
M. Daniel Mathieu était présent pour le point 8, lequel a été abordé en premier.

La délégation du syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband de l'OGBL se composa des camarades Patrick Vansteenkiste, Gaby Birtz, Georges Melchers, Dionisio Battista et Josy Bourggraff.

Réponses aux questions

Question 1 - Sécurité et santé au travail

La déléguée à la sécurité donne un résumé succinct sur la sécurité/santé au travail, ainsi que sur les accidents de travail/trajets.

Réponse

1. La déléguée à la sécurité, Mme Mylène Bianchy, a présenté en premier lieu les indicateurs Sécurité Travail – Accidents du travail – Catégories des accidents.

Remarque :

La catégorie « Autres » englobe les chocs psychologiques, dont le nombre a connu une progression exponentielle durant l'année 2026.

2. Les délégués ont ensuite été informés que les CFL ont mis en place un groupe de travail « Adaptation climatique ».

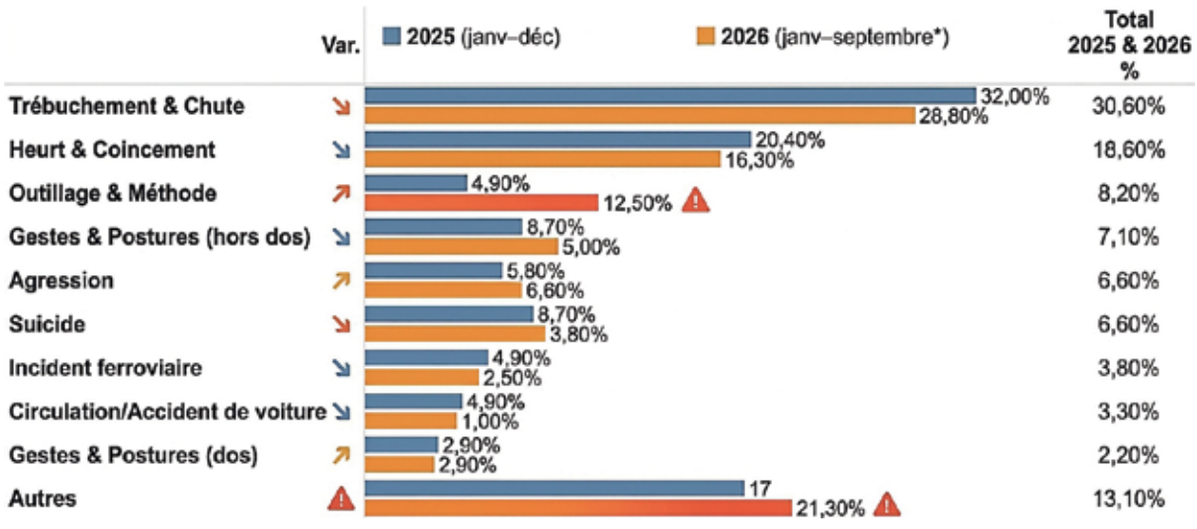
Les quatre piliers d'action de la taskforce pour faire face aux aléas climatiques :

- Le matériel roulant
- L'infrastructure
- Le personnel
- Les clients

Le Directeur RH a expliqué qu'il s'agissait d'une mission confiée à la Direction Générale des CFL lors de la dernière réunion du Conseil d'Administration. L'objectif de cette « Taskforce adaptation climatique Groupe CFL » est d'analyser la situation actuelle vis-à-vis des aléas climatiques et d'apporter des améliorations éventuelles aux plans existants. Le périmètre d'action retenu cible directement le Groupe CFL, excluant pour le moment les fournisseurs. Bien que la

▶

INDICATEURS SÉCURITÉ TRAVAIL – ACCIDENTS DU TRAVAIL – CATÉGORIES DES ACCIDENTS



Section DC

Délégation Centrale

Délégués titulaires


Patrick Vansteenkiste
Président


Georges Melchers


Gaby Birtz


Josy Bourggraff


Dionisio Battista

réflexion englobe l'ensemble des risques environnementaux, le premier focus est mis sur la gestion de la canicule, en s'appuyant notamment sur un inventaire consolidé des actions existantes.

Un premier meeting de lancement a eu lieu récemment et quatre groupes de travail doivent désormais être constitués afin de mettre au point un plan canicule amélioré. L'ensemble du processus se déroule sous la régie du Responsable du Développement Durable ainsi que du Directeur de département compétent. Leurs missions incluent la définition d'une gouvernance claire pour l'activation d'un plan canicule formalisé, ainsi que l'établissement d'une procédure opérationnelle par activité.

Ce travail aboutira à un plan d'action divisé en deux parties. D'un côté, les premières mesures d'amélioration, pouvant être mises en œuvre immédiatement pour l'été 2027, seront présentées au Conseil d'Administration au printemps. De l'autre côté, les mesures dont la mise en œuvre nécessite davantage de temps et des investissements ultérieurs (comme par exemple la problématique des systèmes de climatisation dans les bus) seront également analysées et des propositions de solutions seront élaborées.

- 3. Les délégués ont été aussi informés qu'un kit première nécessité avait été mis à la disposition des conducteurs et conductrices de bus. Il a aussi été question du projet pilote concernant les « conteneurs à seringues » dans les trains, où le modèle de conteneur actuellement installé crée davantage de problèmes qu'il n'en résout.

Question 2 - Règlement fixant les conditions et modalités de l'accès des agents des carrières supérieure et gestionnaire en chef du cadre permanent au cadre hors statut

Les délégués souhaitent entériner cette nouvelle version dudit règlement.

Réponse

Le règlement a été entériné.

Question 3 - Service TM - simulateur

À la suite du récent incident (REX 13/2026) au Service TM, les délégués du personnel constatent qu'un seul simulateur ne suffit plus pour que les agents de conduite puissent se voir dispenser une formation à la hauteur de leur responsabilité. En effet, la simulation de situations dégradées permet aux agents l'acquisition et la perfection de gestes de métier pour réagir en toute sérénité et de manière sûre. Les délégués demandent d'envisager l'acquisition d'au moins un simulateur supplémentaire ?

Réponse

Le Directeur RH a confirmé que le simulateur de conduite ferroviaire, après avoir été hors service pendant quelques jours, est actuellement de nouveau opérationnel. Par ailleurs, dans le cadre de la construction du nouveau centre de formation, il est prévu d'acquérir un nouveau simulateur de nouvelle génération de type « Multi-Desk ». Ce système interconnecte plusieurs postes de conduite compacts sous la supervision d'un unique instructeur, combinant des commandes physiques et des écrans tactiles modulaires pour simuler différents types de trains en mode individuel ou en réseau. Le projet d'acquisition sera présenté lors de la prochaine séance du Conseil d'Administration fin novembre 2026, en vue d'une mise en service opérationnelle programmée pour la fin de l'année 2028 après l'achèvement des travaux d'infrastructure.

Question 4 - Sentiment de sécurité à bord des trains

Les délégués du personnel s'inquiètent du fait que le sentiment de sécurité auprès de nos clients à bord des trains est en déclin. Cela vaut particulièrement pour les jeunes femmes. Les délégués du personnel demandent d'entamer une analyse de faisabilité sur la mise à disponibilité de compartiments réservés aux dames à bord de nos trains et ceci à des heures définies dans un concept de « Take me home safely ».

Réponse

Ce point a été inscrit à l'ordre du jour par le Syprolux.

Comme Syndicat Chemins de fer FNCTTFEL/Landesverband, nous estimons qu'en matière de sécurité, il ne suffit pas de prendre des mesures uniquement en faveur des jeunes femmes, mais qu'il convient de protéger toutes les usagères et tous les usagers. Se contenter d'agir en faveur d'un seul groupe cible ne peut pas être la solution.

Les CFL sont également conscientes qu'il existe un problème en matière de sécurité. C'est pourquoi une demande a été adressée à la ministre chargée des chemins de fer afin d'obtenir une patrouille de police permanente dans le bâtiment de la gare de Luxembourg.

Sans avoir procédé à une analyse détaillée avant cette réunion, le premier sentiment des CFL est que la solution envisagée par le Syprolux serait difficile à mettre en œuvre sur le plan organisationnel, sans garantie d'obtenir les bénéfices escomptés.

Question 5 - Service BU

Les délégués du personnel constatent qu'au service BU, divergences persistent, quant à la gestion des jours fériés en cas de maladies d'un agent « roulement » et ceci malgré les instructions claires du Service RH.

Réponse

Le Service BU est invité de bien vouloir appliquer la réglementation en vigueur.

Question 6 - Service EI – Chef de circulation

Les délégués du personnel demandent de faire le point sur la réforme des examens de promotion et de l'accès au niveau supérieur de la carrière S pour les chefs de circulation. Qu'en est-il du concept « safety/traffic controller » ? Sera-t-il déployé ou aboli ? Quelles sont les possibilités d'évolution professionnelle future du métier de chef de circulation ?

Réponse

Le Directeur RH a informé qu'aucune décision n'a encore été arrêtée dans ce dossier, démentant

Section DC

Délégation Centrale

ainsi les rumeurs actuelles. Afin de structurer la réflexion, le Service EI organise deux ateliers de travail essentiels. Le premier se tiendra le 27 octobre avec les responsables autour du thème « Vision d'avenir pour les postes d'aiguillage », tandis que le second réunira les délégués le 19 novembre. Ce dernier portera notamment sur la thématique « safety/traffic controller », ainsi que sur la définition et la répartition des tâches. L'objectif final de cette démarche est d'élaborer un concept global décrivant les futures méthodes de travail et la structure organisationnelle associée, avec pour ambition d'aboutir à des conclusions définitives d'ici la fin de l'année.

Question 7 - Observateurs lors d'examens

Les délégués du personnel désirent établir une procédure claire et commune pour l'ensemble des services pour la désignation des observateurs syndicaux lors d'examens.

Réponse

Le Président de la Délégation Centrale a souligné les difficultés croissantes liées à l'organisation des observateurs, en particulier pour les soutenances de projets, en raison de la communication tardive des dates et des lieux par certains services. À cet égard, la démarche proactive du service IN, qui transmet ces informations largement à l'avance, a été citée comme un modèle à suivre.

Face aux interrogations de la direction sur la pertinence de ce dispositif, les syndicats ont souligné le rôle essentiel de l'observateur, précisant que sa mission ne consiste pas à évaluer les compétences des candidats, mais à agir comme témoin légal et impartial afin de garantir le strict respect des règles internes de l'entreprise.

Pour optimiser l'organisation des observateurs, la délégation centrale propose de rendre la présence de l'observateur optionnelle et conditionnée à la demande expresse du candidat ou de la candidate auprès du président de la DC, ce qui nécessiterait alors une communication transparente pour informer pleinement le personnel de cette possibilité.

Par ailleurs, la direction a soulevé la problématique de l'anonymat lors des épreuves écrites à candidat unique ; l'identité de ce dernier étant inévitablement connue, les CFL s'interrogent sur la nécessité de maintenir un observateur dont les tâches se limitent à contrôler la distribution des questions au début de l'examen et à la mise sous pli des réponses.

Afin d'aborder tous ces sujets, la direction propose d'organiser un workshop visant à élaborer ensemble une nouvelle forme d'organisation envisageable.

Question 8 - Service Informatique

Les délégués du personnel désirent prendre connaissance de la nouvelle organisation du Service IN et se voir présenter le nouvel organigramme ainsi que l'impact budgétaire découlant de la nouvelle organisation et de la revalorisation des postes de ce service d'appui.

Réponse

Le Chef du Service IN, M. Daniel Mathieu, a présenté aux délégués les changements apportés au niveau des fiches de poste et au niveau organisationnel.

Dans le cadre de l'évolution des objectifs du Service IN liés aux technologies du Cloud et de l'Intelligence Artificielle, une révision des fiches de poste a été effectuée en conformité avec la méthodologie du Groupe. Sur les 129 postes évalués par le Service RH, incluant 13 créations, 109 demandes de revalorisation ont été acceptées. Ce nouveau cadre organisationnel entrera en vigueur le 1er janvier 2027 et concernera 224 agents.

Cette démarche modifie la structure des qualifications au sein du service. Concernant les postes comparables, 51 % d'entre eux (soit 59 fonctions) progressent vers un niveau supérieur, tandis que 57 fonctions sont maintenues à leur niveau actuel. L'attribution des carrières repose sur les critères d'évaluation de la complexité, de l'expertise, de l'impact, de l'encadrement direct et des relations humaines, visant à uniformiser les trajectoires professionnelles.

À compter du 1er janvier 2027, la répartition des 129 postes s'établira sur 7 niveaux de carrière selon la structure suivante :

Les chefs de division ont pour mission de transmettre les modalités de ces changements aux collaboratrices et collaborateurs, ou l'ont potentiellement déjà fait.

Pour le périmètre spécifique des postes PARP, aucun nouveau poste n'a été créé.

Sur le plan financier, l'impact sur le budget 2027 est évalué comme minime ; pour les exercices suivants, les projections prévoient des dépenses supplémentaires d'environ 1 million d'euros par an.

Vos délégué(e)s du personnel de la Délégation Centrale
Patrick Vansteenkiste / Georges Melchers / Gaby Birtz / Josy Bourggraff / Dionisio Battista Manuel Thiry / Jérôme Trausch / Christian Federspil / André Marques De Paiva / David Arlé

Niveau de carrière	Postes actuels	Postes au 01.01.27	Part des postes 01.01.27	Nbre d'agents concernés
Carrière D	19	30	23%	37
BNS	15	39	30%	56
SNS ou SNS/BNG	46	45	35%	95
SNG	30	10	8%	26
MNG	1	1	2%	2
A-courte	0	3	1%	7
I-courte	5	1	1%	1
TOTAL	116	129	100%	224

Délégués suppléants


Manuel Thiry


Jérôme Trausch


Christian Federspil


André Marques de Paiva


David Arlé

EISENBAHNEN

FNCTTFEL Landesverband

OGB·L

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Délégués titulaires


Dionisio Battista


Jérôme Trausch

Délégués suppléants


Nick Weyland


Eldin Durakovic

Rapport de la réunion auprès du Chef de service AV en date du 23 septembre 2026

Informations du Chef de service

Le Chef de Service nous a fourni quelques informations sur le nombre d'agents au service AV.

L'effectif du service AV s'élève à 529 agents, dont 332 hommes et 197 femmes, majoritairement répartis à temps plein (432 agents) face à 87 à temps partiel.

L'entité des « PAT » regroupe 273 agents et 18 stagiaires (dont 236 agents + 18 stagiaires à temps plein, pour 52 agents à temps partiel), encadrés par 62 patrons de stage. L'entité « Guichets » compte 48 agents, dont 37 à temps plein et 11 à temps partiel.

De janvier à août, le taux d'accord des congés s'élève à 85 %, et les mouvements de personnel enregistrent 38 agents en détachement ou mutation.

Entre autres le nombre des mesures disciplinaires nous a été communiquer.

Depuis quelques semaines, un nouveau système d'évaluation de la propreté a été mis en place, prévoyant un contrôle bimensuel de l'ensemble des bâtiments du service ainsi que des gares satellites. Le bilan des premières inspections réalisées révèle que 60 % des contrôles sont conformes aux exigences fixées, tandis que 40 % des sites audités présentent des non-conformités par rapport aux standards attendus.

Une optimisation de la gestion des congés est actuellement en cours pour les agents « Guichets ». Ce nouveau dispositif, qui marque une nette amélioration, s'appuiera sur des listes adaptées et l'introduction d'un principe de rotation. Concrètement, le personnel sera réparti en deux listes communes distinctes : l'une regroupant l'ensemble des agents Guichets, et l'autre dédiée aux collaborateurs du Call Center.

L'enquête sur le matériel a mobilisé plus de 50 % du personnel. Les résultats complets feront l'objet d'une communication très prochaine auprès des agents. À ce stade, on retient principalement les réclamations des conducteurs et des PAT concernant les toilettes des Coradia. Alstom a déjà été saisi de la situation et travaille à la résolution de ce problème.

Réponses aux questions des délégués

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.

Réponse

Le projet officiel en est au stade de l'étude de faisabilité par l'IMMO. Plusieurs détails restent encore a définir.

Le déménagement devrait se poursuivre afin de quitter le bâtiment en 2030 et d'y réemménager courant 2034.

Lorsque le bâtiment sera démoli, le personnel sera transféré temporairement dans un bâtiment situé à proximité de la gare, mais on ne dispose pas encore d'informations plus précises à ce sujet.

Un nombre non négligeable de collaborateurs déménageront dans la nouvelle Direction.

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.

Réponse

Le Chef de service nous informe que toutes les offres sont actuellement à l'étude et qu'aucune autre information ne pourra être communiquée pour l'instant.

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.

Réponse

Concernant l'interdiction de la consommation dans les gares, aucun changement réglementaire n'est prévu ; les CFL suivent l'évolution de la Deutsche Bahn. Face à la demande des délégués de rouvrir les discussions, il a été dit que les CFL ne sont pas en mesure d'assurer l'application d'une telle restriction, cette prérogative incombant légalement à la police.

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.

Réponse

- 153 personnes ont participé
- 84 commentaires recueillis

Thèmes et attentes principales :

- Vie familiale
- Prévisibilité
- Régularité du rythme
- Récupération
- Flexibilité

Une analyse approfondie des résultats sera menée afin de définir des axes d'amélioration précis. Dès la finalisation de cette étude, les responsables communiqueront l'ensemble des détails aux délégués du personnel lors d'une prochaine réunion.

Parmi les pistes envisagées, l'augmentation de la régularité des week-ends de repos et la suppression des cycles de 7 jours (Schichten) ont été étudiées. Toutefois, cette modification entraînerait le retour de jours de repos isolés. Cette option se heurte à une double opposition : d'une part, elle ne répond pas aux attentes du personnel et, d'autre part, elle est rejetée par le syndicat OGBL/Landesverband.

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.

Réponse

Lors des discussions sur les actions menées avec le Service S&E, il a été question de la mise en place d'un numéro d'urgence, mais cette idée n'a pas été retenue. Nous ne disposons ni des moyens ni des pouvoirs nécessaires pour assurer un tel suivi et garantir son bon fonctionnement.

En revanche, il est presque garanti qu'en cas de réclamation, le client reçoit une réponse de la part des chemins de fer dans un délai d'un jour ce qui est très bien.

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 ?

Réponse

L'analyse en cours des conteneurs a permis de comptabiliser 940 seringues trouvées dans le matériel, réparties entre 60 % d'insuline et 40 % de dispositifs liés à la consommation de stupéfiants.

Cette situation engendre un risque sanitaire critique, comme en témoignent les multiples accidents par piqûre survenus chez le personnel de nettoyage.

Afin de mesurer précisément l'évolution de cette sinistralité, une étude comparative des statistiques des années précédentes est menée en parallèle de la poursuite des actions de terrain. Par ailleurs, la circulation transfrontalière importante de ce matériel nécessite une approche concertée : une discussion est programmée avec la SNCF pour harmoniser les mesures de sécurité en France.

Les syndicats contestent le système actuel, estimant que le projet ne répond pas aux bes

oins réels de protection des agents. Ils préconisent de remplacer le dispositif par une poubelle sécurisée munie exclusivement d'une fente d'introduction, condamnant tout autre accès par le dessus afin de garantir une sécurité optimale lors des opérations de maintenance.

EISENBAHNEN

Section AV

Service Activités
Voyageurs Trains

Question 7 - Changements d'affectation

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 ?

Réponse

Congé bleu (statistiques par mois) :

- Janvier : 82 % (752 jours)
- Février : 79 % (780 jours)
- Mars : 87 % (952 jours)
- Avril : 90 % (1221 jours)
- Mai : 95 % (1389 jours)
- Juin : 85 % (1025 jours)
- Juillet : 79 % (1148 jours)
- Août : 80 % (1477 jours)

En ce qui concerne les congés rouges ceux-ci sont toujours accordés à 100 %.
Le total des heures non prises est en dessous de 9.000 heures.

Un prochain plan pour les agents ayant encore beaucoup de congés restants sera mis en place début 2027.

Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

Rapport de la réunion avec le Chef de Service BU en date du 30 septembre 2026

Le rapport de la réunion du 17 juin 2026 a été approuvé.

Le chef de la division Qualité, Sécurité et Administration (QSA) a présenté le rapport qualité et sécurité du mois de juin. Les chiffres relatifs aux accrochages, aux accidents de travail et aux CIS restent stables. Nous rappelons aux agents l'importance de bien rédiger les CIS lorsque la situation le nécessite.

Le chef de service a ensuite présenté l'avancement des chantiers :

Wasserbillig : le chantier destiné à la recharge par pantographe doit débuter début octobre 2026 et se terminer en avril 2027. Le calendrier est respecté.

Rocade : les marchés sont en cours. Le début des travaux est prévu au cours de l'année 2027, pour une mise en exploitation vers 2028.

Dépôt d'Echternach : les autorisations ont été obtenues et les travaux doivent commencer début 2027.

Nouveau dépôt : la dernière version des plans a été présentée. Le projet suit son calendrier, avec un achèvement des travaux prévu fin 2030 si le planning est respecté.

Dépôt actuel de Luxembourg : le nouveau réfectoire des chauffeurs sera mis en service dès l'installation des escaliers donnant accès aux deux conteneurs extérieurs.

Réponses aux questions

1. Organisation du service et conditions de travail

1.1 Réactivation des appareils de désinfection automatique dans les bus

Question

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.

Réponse

La remise en service des appareils de désinfection automatique installés dans les bus n'est plus prévue. Nous regrettons cette décision.

1.2 Premier bilan des nouveautés issues du workshop

Question

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 ?

Réponse

Les nouveautés issues du workshop pour les conducteurs réservistes ont été bien accueillies. La division Mouvement transmettra les chiffres détaillés la semaine suivant la réunion. Les éléments suivants seront complétés dès leur réception :

Au total, 477 RP Fix ont été demandés par 105 conducteurs. Parmi ces demandes, toutes ont été acceptées.

Pour les tours de service SR et « Schicht » combinés, 1 775 demandes ont été introduites, dont 924 acceptées. Les refus s'expliquent principalement par le non-respect des conditions de travail et des temps de repos réglementaires, notamment en cas de demandes de plusieurs tours SR consécutifs, de nombreuses équipes de nuit ou de chevauchements avec des repos fixes (RP). Certaines demandes sont également incompatibles avec le repos journalier obligatoire.

Lors du prochain workshop, nous analyserons les retours du service de planification concernant la mise en œuvre des « Schichtrahmen », notamment les difficultés rencontrées dans l'attribution des tours de service, le respect des temps de repos et les contraintes organisationnelles. Sur cette base, nous examinerons les possibilités d'amélioration des « Schichtrahmen » pour les réservistes, afin de leur offrir davantage de stabilité et de prévisibilité dans leur organisation du travail.

Le chef de la division Mouvement reconnaît que la communication a été compliquée au lancement et que les nouveautés auraient pu être mieux expliquées aux chauffeurs. Les team leaders seront désormais chargés de cet accompagnement.

1.3 Phase test du Roulement 1 et bourse d'échange des couches de travail

Question

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 ?

Réponse

Le lancement de la phase test du Roulement 1 a été un échec total, également reconnu par le chef de la division Mouvement. Nous avons conclu ensemble que le manque de documentation et de formation des chauffeurs avait contribué à cet échec.

L'ouverture de la bourse d'échange des couches de travail (Schichtlagen) à tous les roulements est prévue vers la fin octobre 2026. Une documentation sera préparée pour accompagner cette extension. Nous espérons que ces mesures permettront un meilleur fonctionnement et des retours plus positifs.

1.4 Attribution des catégories de bus aux lignes et à l'affluence

Question

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.

Réponse

Selon le chef de la division Mouvement, la planification à long terme prévoit en principe des bus adaptés aux lignes et aux événements. Les pannes et les indisponibilités de véhicules empêchent toutefois parfois de respecter ces affectations.

Il rappellera à la planification à court terme de porter une attention particulière à l'adéquation des bus aux besoins.

1.5 Problèmes liés aux tablettes et aux outils numériques des conducteurs

Question

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.

Réponse

Une nouvelle version d'IVU PAD a été déployée. Le service constate nettement moins de bugs et de problèmes qu'auparavant.

Pour IVU Cockpit, les difficultés de connexion entre le bus et la tablette persistent. Selon le service, elles ne peuvent pas être résolues dans la configuration actuelle et subsisteront jusqu'à l'installation d'écrans fixes dans les bus.

Le chef de la division Mouvement reconnaît que les chauffeurs ne sont pas toujours suffisamment informés des problèmes informatiques connus. Un travail sera mené pour améliorer cette communication. De nouvelles tablettes sont également en commande pour l'ensemble des chauffeurs et pourraient résoudre d'autres difficultés.

Une réunion entre le service BU et le service informatique sera organisée pour examiner les problèmes.

▶

Section BU

Service Activités
Voyageurs Bus

L'éventuel abandon du masque actuel des tablettes sera également étudié, afin de permettre un accès direct aux applications.

La simplification de l'accès au CIS et de son authentification est en cours. Le déploiement de Teams sur les tablettes constitue également une priorité du service.

1.6 Fin de service auprès de l'AO

Question

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 ?

Réponse

Le chef de la division Mouvement est favorable, sur le principe, à la suppression de l'obligation pour le personnel « Roulement » d'annoncer sa fin de service auprès de l'agent AO. Cette mesure sera toutefois liée à la mise en place des tours de service numériques et ne pourra pas intervenir avant début 2027.

1.7 Transition de 13 heures des conducteurs réservistes

Question

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).

Réponse

Le chef de la division Mouvement a sollicité des clarifications auprès du service RH concernant le maintien de la transition planifiée de 13 heures lorsqu'un réserviste termine exceptionnellement plus tôt en utilisant des heures de son CET. La réponse du service RH est attendue.

1.8 Créneau fixe de congé pour le personnel AO et CEB

Question

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

Réponse

Le chef de la division Mouvement n'est actuellement pas favorable à la création d'un créneau fixe dans le cadre du « congé-noir » pour le personnel AO et CEB. Il reste toutefois ouvert à un réexamen de cette possibilité si le taux d'absentéisme demeure stable à l'avenir. Aucune mise en place n'est envisagée pour le moment.

2. Outils de travail et systèmes informatiques

2.1 Authentification sans téléphone portable privé

Question

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.

Réponse

Le service a pris en compte notre demande. Une solution permettant de s'authentifier sans utiliser le téléphone portable privé sera mise en place rapidement.

3. Infrastructures et lieux de travail

3.1 Sanitaires au poste isolé d'Echternach

Question

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.

Réponse

Les travaux de remise en état ont été réalisés. Les douches, les toilettes et les deux urinoirs sont désormais en service.

3.2 Aire de pause et conteneur sanitaire à Ettelbruck

Question

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.

Réponse

Les P&CH seront contactés régulièrement pour assurer le nivellement du terrain utilisé comme aire de pause.

Le conteneur sanitaire est commandé. Son installation est prévue très prochainement et son raccordement sera assuré par les services des CFL. Un nettoyage quotidien est également prévu.

4. Exploitation, véhicules et transport des voyageurs

4.1 Vélos électriques et engins de mobilité dans les bus

Question

Les délégués demandent une réglementation claire

concernant l'acceptation et les conditions de transport 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

Réponse

Le chef de service prendra contact avec l'Administration des transports publics afin de revoir le règlement concernant l'acceptation et les conditions de transport des vélos dans les bus. Il nous informera des suites de cette démarche.

4.2 Nouveaux Mercedes Citaro et mise en service

Question

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.

Réponse

La nouvelle série de bus Mercedes-Benz Citaro devrait être mise en service d'ici fin novembre 2026. La préparation des véhicules se poursuit, certaines installations techniques, notamment celle du système INIT, devant encore être finalisées avant leur mise en exploitation. Une courte séance de formation et de familiarisation sera également assurée par les Teamleaders auprès de chaque conducteur afin de présenter les nouveaux véhicules et leurs principales fonctionnalités.

5. Divers

5.1 Chef de surveillance à la gare routière d'Ettelbruck

Question

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 ?

Réponse

La mise en place d'un chef de surveillance n'est pas prévue actuellement. En accord avec l'Administration des transports publics, la société Brink's a été engagée. Son personnel a été formé pour assurer l'information des clients, le guidage et la sécurité.

Le chef de service précise que l'agent Brink's est agréé par l'Administration des transports publics et que les chauffeurs doivent respecter ses consignes.

5.2 Identification des courses HLP sur les fiches de tours de service

Question

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.

Réponse

Le chef de la division Mouvement a confirmé son engagement à mettre en place le coloriage des courses HLP sur les fiches de tours de service d'ici la fin de l'année 2026.

Les délégués demandent la situation complète des reliquats en journées improductives pour l'année 2026.

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

FNCTTFEL Landesverband

OGB·L

Section BU

Service Activités Voyageurs Bus

Délégués titulaires



David Arlé



André Marques de Paiva

Délégués suppléants



Gast Schoumacker



Fabio Maia Marques

EISENBAHNEN

FNCTTFEL Landesverband

OGB·L

Rapport de la réunion auprès du Chef de Service MI du 30 septembre 2026

Section MI

Service Maintenance Infrastructure

Délégués titulaires



Christian Federspil



Manuel Thiry



Rui de Souza Azevedo

Réponses aux questions

Question 1 – Tableaux de service

Les délégués du personnel ont constaté que certains tableaux de service sont établis ou enregistrés en PDF tardivement, parfois après la semaine concernée, ce qui ne permet pas de garantir leur traçabilité. Les délégués du personnel demandent qu'une procédure uniforme soit mise en place : tableau figé à X-5 semaines, affichage papier à X-5 semaines, modifications consignées dans un rectificatif et, éventuellement, transfert du tableau dans Main RH. Comment le Chef de Service entend-il garantir le respect de ces délais ainsi qu'une traçabilité complète des tableaux de service et de leurs modifications ?

Réponse

La mise en place du système de planification prendra encore un certain temps. Il n'existe pas encore de système permettant d'apporter automatiquement des modifications au tableau de service. D'ici là, tous les représentants concernés sont priés de communiquer leurs modifications au service concerné.

Question 2 – Prime opérationnelle

Les délégués du personnel demandent des explications sur le retrait de la prime opérationnelle pour les surveillants environnement et travaux infrastructure, tandis que des emplois comparables continuent de profiter de cette prime. En plus, les délégués demandent que la chronologie ayant conduit à cette décision soit reprise dans le rapport de la réunion avec un focus sur les changements des emplois concernés lors de l'année passée.

Réponse

Il existe deux activités donnant droit à une prime pour le personnel :

- Le personnel exerçant une activité manuelle
- Le personnel travaillant sur le terrain

Le RH ont procédé à un relevé et a analysé les fiches de poste :

- Surveillant environnement
- Travaux d'infrastructure

Selon RH, ces deux corps de métier ne relèvent pas de cette activité. Les délégués estiment que tous les agents concernés par la réforme doivent bénéficier de la même prime.

Question 3 – Réorganisation des équipes MI

Suite à la présentation de la future implantation des équipes MI, les délégués s'inquiètent de l'allongement des trajets, de la charge de travail, des effectifs ainsi que de l'impact sur les conditions de travail et le bien-être des agents.

Ils se posent également la question de savoir si les agents ne devront pas bénéficier de formations supplémentaires afin de pouvoir assumer correctement les nouvelles tâches et responsabilités ?

Concernant le maintien des postes, les délégués restent particulièrement méfiants. Des garanties similaires avaient déjà été données par le passé, notamment concernant Monti, Vinandy et Dussmann, alors que les effectifs prévus n'ont jusqu'à présent pas été entièrement pourvus. Cette situation est préoccupante. Quelles garanties concrètes le Chef de Service peut-il donner concernant le maintien des postes et des effectifs, le remplacement des postes vacants, la formation nécessaire des agents ainsi que la préservation de bonnes conditions de travail ?

Réponse

Le bien-être au travail doit être respecté. Dans un avenir proche, l'objectif est de construire des bâtiments plus grands afin de regrouper et d'héberger plusieurs équipes, ce qui permettra d'être mieux organisés et plus performants, et de travailler et réagir avec plus d'efficacité.

Il va sans dire qu'une telle réorganisation ne peut pas satisfaire à tout le monde, spécialement pour ce qui est du trajet domicile-travail.

Dès que nous disposerons de plus de détails, les équipes concernées en seront informées.

Les efforts visant à recruter du personnel se poursuivent également. Cette mise en œuvre devrait s'étaler sur une période de 10 à 15 ans.

Question 4 – Point de service – District Nord

Les Chefs de District du Nord souhaitent disposer d'un point de service dans le Nord, afin de rester proches de leurs équipes et d'assurer un encadrement de proximité.

Le Chef de Service peut-il prévoir le maintien ou la mise à disposition d'un point de service dans le Nord ?

Section MI

Service Maintenance
Infrastructure

Réponse

La création d'un point de service dédié dans la région Nord ne peut être accordé. Afin de respecter le principe d'égalité de traitement, la mise en place d'une telle structure devrait alors être étendue dans toutes les régions – une mesure qui n'est toutefois pas envisagée. Par conséquent, le lieu de prise de service initial demeure inchangé.

Néanmoins, dans l'intérêt du service et pour répondre au besoin d'encadrement de proximité, un Chef de District peut commencer son service directement sur site auprès de ses équipes, si la situation opérationnelle l'exige.

Question 5 – Parc automobile

Avec la nouvelle organisation des permanences, le besoin en véhicules augmente. Les délégués estiment que le manque de véhicules ne peut pas être résolu uniquement par le partage des véhicules existants. Les véhicules équipés ne peuvent pas être partagés entre les différents domaines.

Le Chef de Service peut-il prévoir suffisamment de véhicules pour répondre aux besoins réels des équipes et des permanences ?

Réponse

Les délégués recevront prochainement un rapport sur la manière dont la gestion du parc automobile sera organisée à l'avenir.

Question 6 – Nouveau PPL – effectifs et astreintes

Les délégués souhaitent connaître l'évolution de la mise en place du nouveau PPL. Les effectifs prévus sont-ils suffisants pour assurer correctement l'ensemble des astreintes (astreinte neige, etc.) ?

Réponse

Le PPL sera réajusté à la demande d'un Avis pour service de neige.

L'article du Livre 2 stipulant qu'un agent de grade I3/I4 A2 peut déclarer une voie de travail (VT), restera en vigueur jusqu'au 1er juillet 2027.

Les travaux d'élaboration de l'ADEC 1 se poursuivent également.

Question 7 – EPI

Les délégués du personnel reçoivent de plus en plus de réclamations concernant les EPI : vêtements encore sales après lavage, pantalons noircis, réflecteurs qui se détachent et réparations qui prennent parfois plus de trois semaines. Avec de tels délais, la dotation de trois pantalons n'est clairement pas suffisante, surtout en été où les vêtements doivent être changés plus régulièrement. De plus, les EPI sont beaucoup trop chauds en période estivale, ce qui crée un réel inconfort pour les agents. Cette situation n'est pas satisfaisante. Quelles mesures concrètes seront prises rapidement concernant le nettoyage, les réparations, le nombre de pantalons disponibles et des EPI mieux adaptés à la chaleur ?

Réponse

Le test de la bande réfléchissante est en cours. Les essais sur les vêtements d'hiver se poursuivent.

Il arrive que les étiquettes de réparation se perdent parce que le vêtement est lavé avant la réparation ; cela entraîne souvent des confusions, car l'étiquette de réparation n'est alors plus présente.

Il est demandé à l'entreprise de faire preuve d'une plus grande vigilance dans de tels cas.

La date limite de remise au nettoyage est également communiquée de manière explicite.

Il est également envisagé d'optimiser et de raccourcir le processus de lavage.

Le personnel est également invité à utiliser le QR code mis à disposition en cas d'anomalies et à signaler tout problème.

Question 8 – Travaux en hauteur

Les délégués du personnel ont déjà signalé à plusieurs reprises leurs préoccupations concernant les points d'ancrage et le respect de la R19. Lors de la formation pratique, il n'aurait pas été clairement confirmé que des points d'ancrage mobiles peuvent être installés sur les signaux. Lors des travaux, un point d'ancrage permettant de travailler avec un facteur de chute 0 doit être privilégié, afin de réduire au maximum le risque de chute. L'escalade doit rester une solution de dernier recours et, chaque fois que possible, l'utilisation d'une nacelle doit être privilégiée. Les délégués demandent également de sensibiliser les planificateurs du GI afin que ces principes soient pris en compte dès la planification.

Quelles mesures concrètes le Chef de Service prévoit-il pour garantir une procédure claire, uniforme et sûre ?

Réponse

Toute intervention en hauteur exige des procédures claires. Une solution est actuellement recherchée avec le service QSE et le délégué à la sécurité afin d'apporter enfin de la clarté et de la sérénité dans ce dossier.

Le directeur GI a également été informé de la situation.

Question 9 – Prime pour remplacement

Au Service TM, une prime est accordée aux agents qui occupent temporairement un poste à responsabilités particulières, même pour une période inférieure à six semaines. Les délégués demandent une application uniforme de cette règle au sein du MI.

Le Chef de Service est-il disposé à appliquer et à verser cette prime au Service MI dans les mêmes conditions qu'au Service TM ?

Réponse

Le travail mentionné dans le TM pour bénéficier de la prime n'est pas comparable à la prime prévue dans le MI. Il n'est pas prévu de verser une telle prime à l'adjoint d'une équipe.

Les délégués du personnel ont obtenu qu'une prime soit accordée à tout agent amené à pallier l'absence d'un responsable, que ce soit pour maladie, congés ou tout autre motif.

Les responsables hiérarchique ont toutefois toujours la possibilité de demander, au service RH, une prime pour le personnel qui, dans un tel cas, remplace un cadre absent.

Délégués suppléants



Steven di Bernardo



Steve Decker



Celso da Silva Alves

Rapport de la réunion avec le Chef de Service du Service TM en date du 29 septembre 2026

Section TM
Service trains et matériel

TM / CEM

Question 1 - Installation de climatiseurs dans les différents dépôts

Les délégués demandent si l'installation de climatiseurs est envisagée dans les différents dépôts, comme c'est le cas à la gare de Luxembourg.

Réponse

Le Chef du CO nous a expliqué que l'installation de climatiseurs fixes éextait, dans la plupart des cas, impossible en raison des prescriptions relatives à la protection des bâtiments classés. Des climatiseurs mobiles seront toutefois achetés et mis à disposition dans les différents dépôts dans les meilleurs délais.

Question 2 - Chantier sur la ligne ferroviaire du nord

Les délégués ont été informés que, pendant la phase de chantier au nord, les automotrices des navettes entre Kautenbach et Wiltz avaient été garées à la gare de Wiltz. Avec une coupure de tension de 21 heures. Ce qui a comme conséquence que le personnel responsable de la surveillance n'avait plus accès aux toilettes.

Les délégués demandent la possibilité d'accéder aux toilettes et, si possible, à une salle en cas de coupure de courant.

Réponse

Selon le Chef de Service, le personnel avait la possibilité d'utiliser les toilettes situées dans le bâtiment. Un conteneur équipé d'une chaise et d'une table était également à disposition.

Si des problèmes de ce type surviennent pendant des travaux, les agents sont invités de les signaler immédiatement afin qu'une solution puisse être trouvée dans les meilleurs délais.

Question 3 - Dépôts

Les délégués voudraient se renseigner sur les plans des différents dépôts.

Le dépôt de Pétange sera-t-il placé à Rodange avec la future construction de l'atelier à Rodange ?

Existe-t-il des idées pour un dépôt à Wasserbillig ou à Bettembourg ?

Réponse

Une fois le nouvel atelier de Rodange achevé (prévu pour 2035), le dépôt de Pétange devrait être transféré à Rodange, où des locaux plus modernes seront disponibles.

Aucun dépôt n'est prévu à l'avenir à Bettembourg ou à Wasserbillig.

Question 4 - Observateurs lors des épreuves pratiques

Les délégués demandent la réintroduction d'observateurs lors des épreuves pratiques et au simulateur. Ils souhaitent également obtenir des informations sur la manière dont les candidats sont informés de la possibilité de demander un observateur pour leurs épreuves.

Réponse

Il est apparu que, par le passé, la planification TM prévoyait généralement d'office la présence d'un observateur lors des examens.

Il nous a toutefois été expliqué que cette tâche ne relevait pas de la planification TM. Il appartient au président de la Délégation centrale de désigner les personnes qui exerceront la fonction d'observateur. Celles-ci devront ensuite se concerter avec le service afin d'être libérées de leurs fonctions pour pouvoir participer aux examens concernés.

Question 5 - K-WAY pour CDM

Les délégués aimeraient se renseigner sur la possibilité de mettre à disposition des K-WAY à haute visibilité pour les conducteurs de manœuvre.

Réponse

Le Chef de Service ainsi que le Chef du CO ont immédiatement marqué leur accord avec cette proposition. Il convient désormais de trouver des modèles de K-WAY ou des vestes de pluie légères qui répondent aux normes de sécurité en vigueur.

Question 6 - Mesures en cas de forte chaleur

Les délégués saluent les efforts du service afin de soulager le personnel en cas de forte chaleur. Toutefois, les délégués demandent à nouveau la mise à disposition de pantalons courts à haute visibilité pour les CDM. Les délégués estiment que le risque de coup de chaleur est plus élevé que celui de brûlure causée par le contact avec le rail. Les représentants du personnel aimeraient savoir combien de blessures par brûlure ont été causées par le contact avec le rail au CFL.

Réponse

Le Chef de Service ainsi que le Chef du CO ont à nouveau consulté le responsable de la sécurité du Service TM ainsi que la Direction de la maison mère concernant la question des « shorts ». Il en ressort que le port de shorts n'est pas autorisé pour les CDM et qu'aucune dérogation ne sera accordée. Les shorts ne peuvent pas répondre à une norme actuellement pres-

crite et ne sont donc plus autorisés.

Toutefois, des pantalons plus légers, fabriqués dans un tissu plus fin, seront mis à disposition à titre d'essai afin de trouver ensemble une solution permettant d'améliorer le confort du personnel en cas de fortes températures.

Question 7 - Affectation du personnel CDM

Les délégués aimeraient obtenir des précisions concernant l'affectation du personnel CDM. Ils aimeraient notamment savoir s'il s'agit du personnel sédentaire ou du personnel de conduite sur rail et connaître la date de référence pour ce dernier.

Réponse

Le responsable de la planification CO nous informe que les CDM sont officiellement considérés comme du personnel sédentaire. Toutefois, pour les planifications effectuées par le Service Planification CO, les règles applicables au personnel de conduite sur rail sont appliquées aux CDM.

Il a été précisé que les règles relatives au personnel sédentaire et celles relatives au personnel de conduite sur rail ne devaient et ne pouvaient pas être mélangées.

À la question de savoir quelle période de référence s'applique actuellement aux CDM, aucune réponse n'a pu être donnée à ce moment-là. La période de référence devra toutefois être clarifiée en interne par la Planification et communiquée clairement aux CDM.

Nous souhaitons revenir sur cette question lors de la prochaine réunion auprès du Chef de Service afin de clarifier définitivement ce sujet.

Question 8 - Avis "Formann" pour les CDM

Selon nos informations, plusieurs demandes de congé bleu ont été refusées, alors que d'autres agents se sont vu attribuer des RC ou des congés vieux sans en avoir fait la demande sur cette même période.

Quelle opportunité les agents CDM ont-ils eue pour poser leur congé vieux, comme prévu dans l'avis de « Formann » .

Réponse

Le responsable de la planification CO a expliqué que l'Avis « Formann » ne pouvait pas couvrir tous les cas et qu'il était extrêmement difficile de l'appliquer dans le cadre d'une planification à court terme. Le service doit toutefois avoir la possibilité de réduire les heures supplémentaires, etc.

Nous avons objecté que seules les règles existantes peuvent être appliquées et que de nouvelles règles ne devraient pas être inventées.

Nous pouvons comprendre que le Service TM souhaite réduire les anciens jours de congé ainsi que les heures supplémentaires. Cela ne devrait toutefois pas se faire sans en informer le personnel concerné le plus tôt possible et sans lui donner la possibilité de planifier et de donner son accord, comme prévu dans l'Avis de Formann.

Le sujet du CET a également été abordé. Nous avons fait remarquer que si chaque agent actuellement géré par RailOpt disposait d'un CET, des règles claires seraient également applicables, comme c'est le cas pour le personnel soumis aux horaires mobiles.

Nous avons précisé que le CET (compte épargne-temps) n'existe pas pour le personnel géré par RailOpt, contrairement au personnel à horaires mobiles qui dispose déjà d'un tel compte. Cette information nous a également été confirmée par nos responsables CO.

Question 9 - Poste du GT

Les délégués veulent savoir si le poste du GT correspond au critère du PARP, vu toutes ses responsabilités depuis la réorganisation de la BLZ.

Réponse

Le Chef de Service nous a fait savoir que le poste GT avait été classé dès la création de la BLZ dans un niveau S supérieur, tout comme les TEAM leaders (coordinateurs BLZ), et que cela s'était fait en concertation avec le service RH. Aucune modification ne serait possible, et l'attribution du PARP ne serait pas prévue pour ce poste.

Question 10 - Dépôt de Pétange – nuitée en moins

Les délégués veulent savoir s'il est exact que, selon nos informations, le dépôt de Pétange aura une nuit en moins dans le roulement, remplacée par une tournée de journée, passant ainsi de 14 à 18 trains Pétange-Mersch. Des cartes-rapport ont été rédigées, mais une réponse est encore en attente. Ne serait-il pas intéressant pour le roulement d'y intégrer également des navettes afin de diminuer la monotonie ?.

Réponse

Le responsable de la planification CO nous a confirmé que nos informations étaient exactes et que la tournée de nuit était devenue une tournée CDM. Des réponses ont par ailleurs été adressées aux personnes qui ont rédigé des cartes-rapport. Il a précisé qu'au dépôt de Pétange, le trajet Pétange-Mersch était le plus couru et qu'aucune navette n'était prévue dans un proche avenir.

TM / AC

Question 11 - Remplaçant du CdE

Les délégués du personnel demandent le résultat de la réunion sur le sujet du remplaçant du CdE dans la production.

Section TM

Service trains et matériel

Délégués titulaires



Jérôme Semedo Moreira



David Boccaperta



Benjamin Richartz

Délégués suppléants



Giovanni Evangelista



Charles Molitor



Marcio Comes Lopes

Section TM

Service trains et matériel

Réponse

Le Chef de Service nous a confirmé qu'à partir du 1er janvier 2027, la personne désignée pour remplacer le Chef d'équipe recevra une prime de 5 points par mois, à condition d'avoir remplacé le Chef d'équipe pendant au moins une vacation au cours du mois concerné.

Le Chef du CM a précisé que le personnel appelé à remplacer le Chef d'équipe devait clairement être défini.

Question 12 - Chaussures de sécurité

Les délégués du personnel demandent s'il y avait la possibilité de réintroduire le système « automatique » de distribution des chaussures de sécurité annuel.

Réponse

Le Chef du CM ne voit aucun avantage particulier à changer le système actuel, car celui-ci présente une plus grande souplesse.

Question 13 - Ventilateurs

Les représentants du personnel demandent d'étudier la possibilité de constituer un stock de ventilateurs auprès de la division LI, afin que les équipes puissent les emprunter en cas de forte chaleur.

Réponse

Le Chef du CM est d'accord pour acheter des ventilateurs destinés aux équipes du service TM, qui pourront être empruntés par le chef d'équipe en cas de forte chaleur.

Les délégués du personnel des sections
TM / CEM et TM / AC
du Syndicat Chemins de Fer
FNCTTFEL/Landesverband
Jérôme Semedo Moreira, David Boccaperta,
Ben Richartz, Giovanni Evangelista,
Charles Molitor, Marcio Gomes Lopes



20 Jahre CFL cargo

Vom regionalen Stahl-Logistiker zum europäischen Schienenakteur

Am 23. Oktober 2026 feierte CFL cargo ihren 20-jährigen Geburtstag. Dafür wurden zahlreiche Gäste nach Bettemburg eingeladen, darunter unter anderem der Präsident des Verwaltungsrates von CFL cargo, Marc Wengler, der Präsident des Verwaltungsrates der CFL, Jean-Paul Lickes, sowie der Vize-Präsident Nima Ahmadzadeh. Ebenfalls anwesend waren der Ehrenvorsitzende des CFL-Verwaltungsrates, Jeannot Waringo, der Ehrengeneraldirektor der CFL, Alex Kremer, der ehemalige Direktor des Güterverkehrs der CFL-Gruppe, Fränz Benoy, sowie seine Nachfolgerin Barbara Chevalier. Des Weiteren nahmen auch Vertreter aus dem luxemburgischen Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten an den Feierlichkeiten teil: Loris Meyer, Generaldirektor der Generaldirektion III (Mobilität, Verkehr und Transportinfrastrukturen), sowie Raphaël Zumsteeg, Abteilungsleiter für die Leitung der Abteilung Eisenbahn (DG III.2). Für das Syndikat Eisenbahnen nahmen Manon Meiresonne, Georges Melchers, Jean-Claude Thümmel, Nico Wennmacher, David Arlé und Josy Bourggraff an der Jubiläumsfeier teil.

Was im Herbst 2006 als wirtschaftliches und politisches Wagnis begann, hat sich zwei Jahrzehnte später zu einer festen Säule der europäischen Schienenlogistik entwickelt. Der Blick zurück zeigt eine Erfolgsgeschichte, die eng mit der Liberalisierung des Schienenmarktes, dem Strukturwandel der Schwerindustrie und tiefgreifenden Veränderungen für die Belegschaft im Großherzogtum verbunden ist.

Die Geburtsstunde: Eine strategische Allianz aus der Notwendigkeit

Die Wurzeln von CFL cargo reichen bis in das Jahr 1997 zur damaligen EuroLux cargo zurück. Die eigentliche Geburtsstunde schlug jedoch am 17. Oktober 2006 mit einer Unternehmensgründung, die durch zwei massive Umbrüche geprägt wurde. Zum einen verpflichtete die Europäische Union ihre Mitgliedstaaten durch das „Erste Eisenbahn-Paket", den Güterverkehr auf der Schiene für den Wettbewerb zu öffnen. Die staatliche CFL musste ihre Frachtsparte reformieren, um in einem liberalisierten Markt überhaupt überlebensfähig zu bleiben. Zum anderen fusionierten fast zeitgleich die Konzerne Arcelor und Mittal Steel zum weltgrößten Stahlproduzenten ArcelorMittal. Der neue Riese wollte sich fortan auf sein Kerngeschäft konzentrieren und die aufwendige Logistik seiner luxemburgischen Werke auslagern. Um den Markt nicht an ausländische Großbahnen zu verlieren, bündelten beide Akteure ihre Kräfte in einem strategischen Joint Venture. Die nationale Bahngesellschaft CFL übernahm zwei Drittel der Anteile, während ArcelorMittal das verbleibende Drittel zeichnete. CFL cargo entstand somit direkt aus dem Zusammenschluss der vormaligen CFL-Frachtabteilung und den internen Werksbahnen der Stahlstandorte wie Belval, Differdingen und Esch-Schifflingen.

Die Auswirkungen auf das Personal: Zwei Welten unter einem Dach

Als das Unternehmen Anfang 2007 mit etwa 585 Mitarbeitenden den Betrieb aufnahm, wartete auf die Führungskräfte eine Herkulesaufgabe. Die Fusion forderte das Management vor allem auf menschlicher Ebene, da zwei grundverschiedene Kulturen und Personalstrukturen integriert werden mussten. Die neue Belegschaft bestand einerseits aus rund 500 CFL-Eisenbahnern, die unter Beibehaltung ihres öffentlich-rechtlichen Status entsandt wurden. Dem gegenüber standen 85 Mitarbeitende aus den Werksbahnen und Transportabteilungen von ArcelorMittal, die das private System der Stahlindustrie mitbrachten. Da CFL cargo im hochkompetitiven, liberalisierten europäischen Güterverkehrsmarkt bestehen musste, galt für Neueinsteiger das großzügige Staatsbahn-Statut nicht mehr. Die luxemburgischen Gewerkschaften stimmten der Ausgliederung 2006 nur zähneknirschend zu, um die Schienenfracht am Standort Luxemburg zu retten. Es folgten langwierige und schwere Verhandlungen über einen völlig neuen Kollektivvertrag, die in den Folgejahren immer wieder zu Reibungen über Lohnstrukturen und Gewinnbeteiligungen führten.

Kurz nach der Unternehmensgründung setzte die weltweite Wirtschaftskrise ab 2008 die Stahlindustrie und damit auch die Personalstruktur massiv unter Druck. Ein strikter Restrukturierungsplan sah dabei den Abbau von über 200 Arbeitsplätzen in Luxemburg vor. Durch das bewährte luxemburgische Tripartite-Modell und den Widerstand der Gewerkschaften ließen sich betriebsbedingte Kündigungen jedoch verhindern. Der Stellenabbau wurde sozialverträglich über natürliche Fluktuation sowie Rückversetzungen zur Muttergesellschaft CFL gelöst. Parallel dazu erfuhr das Berufsbild einen tiefgreifenden Wandel: Vom regionalen Rangierer im Werksshuttle entwickelte sich das Profil hin zum hochflexiblen Triebfahrzeugführer auf transnationalen europäischen Schienenkorridoren.

Die Expansion: Der Weg nach Europa (2006–2020)

Parallel zur internen Konsolidierung trieb das Unternehmen seine Internationalisierung voran, um die einseitige Abhängigkeit von der heimischen Schwerindustrie schrittweise zu verringern. Bereits im

▶





Gründungsjahr wurde die CFL cargo Deutschland GmbH mit Sitz in Duisburg ins Leben gerufen, um strategische Korridore im Nachbarland zu besetzen. Es folgten weitere Ableger in Dänemark, Frankreich und Schweden. Um die Wartung und Instandhaltung der eigenen Waggon- und Lokomotivflotte unabhängig und autark zu sichern, integrierte CFL cargo im Jahr 2008 die traditionsreichen Ateliers de Pétange, die heute als CFL technics firmieren. Über die Jahre diversifizierte das Unternehmen sein Portfolio erheblich: Neben Stahl transportierte die Güterbahn zunehmend Güter für die Chemie-, Agrar- und Holzindustrie. Zudem trieb die Gruppe über die Gesellschaft Lorry-Rail den kombinierten Ladungsverkehr – die sogenannte „Rollende Landstraße" – ab dem intermodalen Großterminal in Bettemburg massiv voran und verlagert seither jährlich zehntausende Lkw von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene.

Die Festrede zum Jubiläum: Den Blick nach vorne richten

Bei der offiziellen Jubiläumsfeier zog sich die Verknüpfung von Stolz auf das Erreichte und der unbedingte Wille zur Zukunftsausrichtung wie ein roter Faden durch alle Ansprachen. In seiner Begrüßungsrede fand der Generaldirektor von CFL cargo, Sébastien Hoffmann, dankende Worte für das gesamte Team und erklärte:

„Dieses Jubiläum ist eine hervorragende Gelegenheit, all jenen zu danken, die zur Entwicklung von CFL cargo in den vergangenen zwanzig Jahren beigetragen haben. Es ist aber auch eine Einladung, den Blick nach vorne zu richten."





Die luxemburgische Transportministerin Yuriko Backes konnte wegen eines Unfalls unglücklicherweise nicht persönlich anwesend sein, übermittelte ihre Botschaft jedoch via Videoübertragung an die Festgesellschaft. Sie hob die strategische Relevanz des Schienennetzes hervor und unterstrich die prägnante These:

„In die Schiene zu investieren, heißt in die Zukunft zu investieren.“

Auch Marc Wengler, Präsident des Verwaltungsrates von CFL cargo, ordnete die nächsten Dekaden des Unternehmens in den Kontext des kontinentalen Wandels ein. Er betonte, dass die Herausforderungen im Zusammenhang mit der ökologischen Wende, der europäischen Wettbewerbsfähigkeit und der Umgestaltung der Logistikketten dem Unternehmen neue Chancen bieten. Das strategische Ziel für die kommenden Jahre definierte Wengler dabei unmissverständlich:

„Unser Ziel ist klar: Wir wollen weiterhin innovative, nachhaltige und leistungsstarke Lösungen im Schienen- und Logistikbereich für unsere Kunden und unsere europäischen Partner entwickeln.“

Die Gegenwart: Moderne Flotte und grüne Logistik im Jahr 2026

Heute ist CFL cargo vollständig in das komplexe Logistik-Ökosystem der Dachmarke CFL multimodal integriert. Die Gruppe deckt von der Schiene über die Binnenschifffahrt bis hin zu Zollservices die gesamte multimodale Kette ab, während die anfänglichen Gründungsspannungen in der Belegschaft nach zwei Jahrzehnten gemeinsamer Betriebshistorie längst zusammengewachsen sind. Das Unternehmen beschäftigt europaweit rund 780 Mitarbeitende und steuert eine Flotte von mehr als 60 Lokomotiven und 3.000 Waggons. Dank jüngster Großinvestitionen in hochmoderne Mehrsystemlokomotiven wie die Typen Alstom TRAXX MS3 und Stadler Euro 6000 bedient das Unternehmen nahtlose internationale Warenkorridore, die von Polen über Deutschland, Frankreich und Belgien bis nach Spanien reichen.

Als symbolischer Höhepunkt des Jubiläums wurde am Standort Bettemburg-Dudelange eine Sonderlokomotive enthüllt. Ihr neues Wappentier – ein Hirsch – steht laut Unternehmensführung für Agilität, Resistenz, Anpassungsfähigkeit und Teamgeist. Es sind genau diese Werte, mit denen CFL cargo und ihre multinationale Belegschaft die nächsten Jahrzehnte der dekarbonisierten europäischen Logistik maßgeblich prägen wollen.

Josy Bourggraff

Historischer Erfolg: holen erneut Gold f

Bei den 14. USIC-Weltmeisterschaften im Sportangeln, die vom 21. bis 25. September 2026 in Mondorf ausgetragen wurden, hat unsere Nationalmannschaft der Eisenbahner eine sensationelle Leistung abgeliefert. Auf heimischem Boden gelang dem Team nicht nur die souveräne Verteidigung des Mannschaftsweltmeistertitels, sondern auch ein historischer Triumph in der Einzelwertung. Neben Team-Gold sicherten sich die Luxemburger nämlich auch noch den Einzelweltmeister- sowie den Vizeweltmeistertitel!

Der sensationelle Premierensieg aus dem Jahr 2022 im tschechischen Přerov war somit keine Eintagsfliege. Im Gegenteil: Die Heim-WM wurde zum bisher größten sportlichen Erfolg in der Geschichte der CFL-Sportangler.

Teamgeist und Gewässerkenntnis als Schlüssel zum Erfolg

Insgesamt traten 7 Nationen mit 41 Anglern und 1 Anglerin bei dieser USIC-Meisterschaft an. Geangelt wurde an zwei anspruchsvollen und völlig unterschiedlichen Gewässern: Im Carpodrome in Remerschen ging es gezielt auf Karpfen, während an der Mosel zwischen Remich und Stadtbredimus Schnelligkeit beim Fang von Grundeln gefragt war.

Unsere Mannschaft nutzte den Heimvorteil und ihre präzise Kenntnis der Gewässer perfekt aus. Bereits am ersten Wettkampftag setzten sich die CFL-Sportangler mit nur 11 Punkten an die Spitze und erarbeiteten sich einen komfortablen Vorsprung von 5 Punkten auf Frankreich und 10 Punkten auf die Slowakei. Am zweiten Tag ließ das Team, perfekt gecoacht von den Betreuern Steve Schaaf und Christian Weyer, nichts mehr anbrennen. Mit der Gesamtpunktzahl von 22 Punkten distanzierte Luxemburg die Konkurrenz deutlich und holte hochverdient Gold. Frankreich (31 Punkte) und die Slowakei (42 Punkte) folgten auf den Plätzen zwei und drei.

Die perfekte Balance zwischen Jugend und Erfahrung brachte unserer Gold-Mannschaft den Erfolg: Raymond Kleinbauer, Marc Flammang, Romain Zwick, Marc Schonkert, David Ortis und José Raez bewiesen echten Teamgeist.

Einzelwertung

Platz	Name	Nation	Punkte Tag 1	Punkte Tag 2	Gesamt-punkte	Gesamt-gewicht (g)
1	Marc Schonkert	LUX	1	1	2	45.660
2	David Ortis	LUX	1	1	2	37.230
3	Michel Gérard	FRA	2	1	3	20.940
4	Romain Zwick	LUX	2	1	3	15.170
5	Flammang Marc	LUX	1	3	4	25.750
6	José Raez	LUX	3	1	4	20.740
7	Yann Francomme	FRA	2	2	4	18.910
8	Alain Dorotte	FRA	2	3	5	20.560
9	Christophe Henry	FRA	1	4	5	16.890
10	Michal Campis	SVK	1	4	5	11.760
11	Markus Pacem	GER	3	2	5	9.810
12	Alexandra Campisova	SVK	4	1	5	5.650

Mannschaftswertung

Rang	Nation	Punkte	Gewicht (g)
1	Luxemburg	22	161.090
2	Frankreich	31	106.760
3	Slowakei	42	51.270
4	Deutschland	49,5	87.890
5	Tschechien	58	37.230
6	Polen	64,5	39.420
7	Bulgarien	69	34.490



CFL-Sportangler ür Luxemburg!





Oben - v.l.n.r.: Yves Gaertner – Romain Zwick – Steve Schaaf – Christian Weyer – Marc Schonkert
Unten - v.l.n.r.: David Ortis – José Raez – Marc Flammang – Raymond Kleinbauer

Marc Schonkert, David Ortis

Nervenkrimi in der Einzelwertung: Marc Schonkert schreibt Geschichte

Die enorme Leistungsdichte unseres Teams spiegelte sich in einem packenden Herzschlagfinale am zweiten Wettkampftag wider. David Ortis und Marc Schonkert lagen am Ende mit jeweils 2 Punkten schlaggleich an der Spitze der Einzelwertung. In einem solchen Fall entscheidet laut Reglement das Gesamtgewicht der Fänge.

Hier hatte Marc Schonkert die Nase vorn: Nach einem starken ersten Tag legte er an Tag 2 mit überragenden 41.540 g nach. Über beide Tage brachte er fast 8,5 Kilogramm mehr Fisch auf die Waage als sein Teamkollege und krönte sich damit zum ersten luxemburgischen Einzelweltmeister der Geschichte. David Ortis machte den Doppelsieg als Vizeweltmeister perfekt.

Das fantastische Gesamtergebnis wurde durch Romain Zwick (Platz 4, nur knapp am Podium vorbei), Marc Flammang (Platz 5) und José Raez (Platz 6) abgerundet – damit landeten fünf unserer sechs CFL-Sportangler unter den Top 10!

Ein besonderes Ausrufezeichen setzte aber auch Alexandra Campisova aus der Slowakei, die sich als einzige Teilnehmerin im Feld den hervorragenden 12. Gesamtrang sicherte.

Ein starkes Team hinter dem Team

Eine internationale Meisterschaft dieser Größenordnung lässt sich nicht ohne solide Rahmenbedingungen und breite Unterstützung realisieren. Ein ausdrücklicher und prioritärer Dank gilt daher der Generaldirektion der CFL. Ohne die umfassende finanzielle und logistische Unterstützung unseres Unternehmens wäre die Organisation und erfolgreiche Durchführung dieser Weltmeisterschaft im eigenen Land nicht machbar gewesen.

Der größte Dank gebührt jedoch den zahlreichen ehrenamtlichen Helfern, Schiedsrichtern und Sponsoren aus den eigenen Reihen. Ihr unermüdlicher Einsatz in der monatelangen Planungsphase, beim Aufbau vor Ort sowie bei der herzlichen Betreuung der internationalen Delegationen hat diese Weltmeisterschaft zu einem unvergesslichen Event gemacht.

Finale Runde der CFL-Angelmeisterschaft 2026 in Manom

Die diesjährige Angelmeisterschaft ist am 27. September im französischen Manom mit der finalen Runde zu Ende gegangen. Der Wettkampf schloss sich zeitnah an ein weiteres Großereignis an: Das Finale fand lediglich drei Tage nach dem Ende der USIC-Weltmeisterschaft statt.

Das Reglement: Streichresultat und Gewichtsentscheidung

Die Meisterschaft umfasste insgesamt vier Wertungsdurchgänge, von denen am Ende ausschließlich die drei besten Einzelergebnisse eines jeden Teilnehmers in die finale Gesamtwertung einflossen. Das jeweils schlechteste Resultat wurde als sogenanntes Streichresultat gewertet und automatisch abgezogen. Da nach dieser Berechnung zwischen zwei oder mehr Anglern ein Gleichstand bei der Gesamtpunktzahl vorlag, entschied das Fanggewicht über die endgültige Platzierung. In diesem Fall wurden die Waagergebnisse der drei gewerteten Durchgänge addiert, sodass der Teilnehmer mit dem höheren Gesamtgewicht den besseren Tabellenplatz belegte, während das Gewicht aus dem gestrichenen Durchgang komplett unberücksichtigt blieb.

Raymond Kleinbauer



Die Ausgangslage vor dem großen Finale

Vor der Schlussrunde der Meisterschaft gestaltete sich der Tabellenstand an der Spitze äußerst eng:

An der Spitze lag Raymond Kleinbauer mit 5 Punkten, dicht gefolgt von Marc Schonkert, der mit 6 Punkten den zweiten Platz belegte. Mit etwas Abstand folgte Ben Telen auf dem dritten Rang mit 10 Punkten. Die Plätze vier und fünf teilten sich Yves Gaertner und David Ortis, die vor dem finalen Durchgang mit jeweils 11 Punkten gleichauf lagen. Somit versprach die Schlussrunde höchste Spannung, da vor dem Finale rechnerisch noch alles möglich war.

Sektorensiege und Dramatik im vierten Durchgang

In der entscheidenden Schlussrunde wurden folgende Ergebnisse erzielt: Marc Schonkert und Yves Gaertner sicherten sich jeweils den Sieg in ihrem Sektor und verbuchten damit die Idealpunktzahl von nur 1 Punkt für die Gesamtwertung. Dicht dahinter folgte Raymond Kleinbauer mit 2 Punkten, während Steve Schaaf ebenfalls starke 2 Punkte erreichte. Jos Raez und Claude Majerus verbuchten jeweils 3 Punkte, während David Ortis sowie Marc Flammang die Runde mit 4 Punkten abschlossen. Im hinteren Feld landeten Christian Zoller mit 5 Punkten und Steve Raach mit 6 Punkten.

Ben Telen nahm am letzten Wettkampf nicht teil (NP) und konnte somit nicht aktiv in den Kampf um die Podiumsplätze eingreifen. Durch diese Sektorensiege wurde der Kampf um die Meisterschaft noch einmal dramatisch zugespitzt. Da Marc Schonkert voll punktete und der bisherige Spitzenreiter Raymond Kleinbauer mit 2 Punkten knapp dahinter landete, rückten die beiden Titelaspiranten vor der finalen Abrechnung der Streichresultate maximal eng zusammen.

Der offizielle Endstand und Titelgewinn

Der offizielle Endstand der Meisterschaft nach Einberechnung aller vier Durchgänge und Abzug des Streichresultats stellte sich wie folgt dar:

Den Meistertitel sicherte sich Marc Schonkert mit 4 Punkten und einem Gesamtgewicht von 137.370 Gramm. Somit konnte sich Marc Schonkert nach dem Weltmeistertitel auch den Titel der CFL-Meisterschaft sichern. Er setzte sich im dramatischen Finale hauchdünn gegen den punktgleichen Raymond Kleinbauer durch, der ebenfalls 4 Punkte erzielte, aber mit einem Gesamtgewicht von 123.250 Gramm den Kürzeren zog und somit Vize-Meister wurde. Den dritten Podestplatz schnappte sich Yves Gaertner mit 7 Punkten und einem Gesamtgewicht von 105.590 Gramm.

David Ortis belegte mit 8 Punkten und 80.590 Gramm den undankbaren vierten Rang.

Josy B.



Marc Schonkert



Yves Gaertner

Generalklassement CFL-Meisterschaft 2026

		1 Runde		2 Runde		3 Runde		4 Runde		Total	
	Name	**Pt.**	**Gewicht (kg)**	**Pt.**	**Gewicht (kg)**	**Pt.**	**Gewicht (kg)**	**Pt.**	**Gewicht (kg)**	**Pt.**	**Gewicht (kg)**
1	Schonkert Marc	2	45.960	1	47.780	3	18.000	1	43.630	4	137.370
2	Kleinbauer Raymond	1	61.750	3	37.880	1	20.170	2	41.330	4	123.250
3	Gaertner Yves	5	28.450	2	38.270	4	17.800	1	49.520	7	105.590
4	Ortis David	2	33.310	7	24.260	2	20.000	4	27.280	8	80.590
5	Telen Ben	1	46.950	8	16.350	1	25.600	15	NP	10	88.900
6	Flammang Marc	5	18.110	4	34.440	2	19.570	4	29.500	10	83.510
7	Raez Jos	4	30.840	6	29.200	3	12.960	3	28.360	10	72.160
8	Raach Steve	3	28.000	5	30.310	6	0	6	0	14	58.310
9	Zoller Christian	6	14.690	15	NP	4	9.640	5	7.410	15	31.740
10	Schaaf Steve	3	44.400	15	NP	15	NP	2	40.440	20	84.840
11	Majerus Claude	15	NP	15	NP	15	NP	3	33.180	33	33.180
12	Weyer Christian	4	20.080	15	NP	15	NP	15	NP	34	20.080
13	Zwick Romain	15	NP	15	NP	5	16.770	15	NP	35	16.770





Rail Shooting 2026

Erfolgreiches Wochenende in Belgien: Luxemburgische Sportschützen holen den Gesamtsieg

Das traditionelle jährliche Treffen zwischen den luxemburgischen Sportschützen und ihren belgischen Kollegen fand vom 18. bis 20. September in Nieuwpoort statt. Nach einem sportlich hochklassigen Wettkampfwochenende durfte sich das luxemburgische Team über einen verdienten Gesamtsieg mit 5306 zu 5259 Ringen freuen.

Das Wochenende startete am Freitagabend mit einem technischen Meeting. Hierbei wurde das überarbeitete Regelwerk besprochen und der genaue Ablauf des Wettkampfes noch einmal für alle Teilnehmer erläutert.

Neben den drei klassischen Hauptdisziplinen – Luftgewehr, Luftpistole und Kleinkalibersportpistole – stand in diesem Jahr eine Premiere auf dem Programm: Erstmals wurde auch die Disziplin Sportgewehr ausgetragen. Zudem gab es eine wichtige Neuerung im sportlichen Reglement, da in diesem Jahr auch „aufgelegt“ geschossen wurde.

Dank einer geschlossenen Mannschaftsleistung in allen Disziplinen konnten die Luxemburger den begehrten Gesamtsieg mit einem Vorsprung von 47 Ringen sichern. In den Einzelwertungen zeigten die luxemburgischen Athleten starke Nerven und sicherten sich zahlreiche Podestplätze.

Die luxemburgischen Platzierungen in den Einzelwertungen:

Luftpistole, 10m

2. Platz: Andy Breyer (520 Ringe)
3. Platz: Alain Wagner (485 Ringe)
2. Platz (Auflageschießen): Gilbert Muller (534 Ringe)

Luftgewehr, 10m

1. Platz: Steve Decker (546 Ringe)
2. Platz: Walter Follmann (531 Ringe)
2. Platz (Auflageschießen): Maur Heuertz (520 Ringe)

Sportpistole 22lr, 25m

2. Platz: Thomas Delacourt (542 Ringe)
3. Platz: Patrick Decker (539 Ringe)
4. Platz: Claude Reuter (505 Ringe)

Sportgewehr 22lr, 50m

1. Platz: Jacques Jungers (584 Ringe)

Das rundum gelungene Wochenende stärkte nicht nur den sportlichen Ehrgeiz, sondern pflegte auch die langjährige Freundschaft mit den belgischen Gastgebern. Die Schützen freuen sich bereits auf das nächste Aufeinandertreffen im kommenden Jahr.

Urlaubsreise 2027

Der Sektor Pensionierte und Witwen lädt Euch herzlich auf unsere Urlaubsreise 2027 ein. Auf einer Rhein-Kreuzfahrt an Bord der MS LAFAYETTE fahren wir von Amsterdam nach Brüssel.

Rhein-Kreuzfahrt an Bord der MS LAFAYETTE

Termin: Montag, 31. Mai bis Samstag, 5. Juni 2027

Werte Kolleginnen und Kollegen,

Sowohl für die Hinfahrt als auch für die Rückfahrt wird ein Abhol- und Rückbringdienst organisiert.

Die Zeiten des Abholdienstes und die Abfahrt des Fernreisebusses sowie die Zeiten der Rückreise werden Ihnen bei der Bestätigung Ihrer Anmeldung mitgeteilt.

Folgende Inklusivleistungen werden zum Reiseprogramm (in der Anlage) angeboten:

- Abholdienst von zu Hause aus
- Fahrt im Fernreisebus Luxemburg - Amsterdam / Brüssel - Luxemburg
- Mittagessen unterwegs auf der Hinfahrt
- Kreuzfahrt in Vollpension
- Die angebotenen Landausflüge
- Hafengebühren
- Begrüßungscocktail & Galaabend
- Getränke an Bord
- Rückbringdienst

Nicht im Preis inklusive sind eine Reiseversicherung und die Trinkgelder an das Bordpersonal.
Ein gültiger Reisepass oder Personalausweis ist erforderlich.
Die Zahl insbesondere der Einzelkabinen ist beschränkt.
Der Reisepreis pro Person ist in den PP-Kabinen 1715,00 € und in den PS-Kabinen pro Person 2015,00 €.

Mit der Anmeldung ist eine Anzahlung von 800,00 € pro Person auf das Konto FNCTTFEL Secteur Pensionnés/Veuves LU67 0019 2755 9583 8000 zu überweisen.

In der Anlage befindet sich neben dem Reiseprogramm der Anmeldeschein.

Der letzte Termin zur Anmeldung ist der 18. Januar 2027.

Der Vorstand des Sektors Pensionierte und Witwen



Kreuzfahrt	**AMSTERDAM - ROTTERDAM - ANTWERPEN - BRÜSSEL**
Schiff	**MS LAFAYETTE**
Abfahrt	**31.05.2027**
Ankunft	**05.06.2027**
Anzahl der Tage	**6 Tage/ 5 Nächte**

Reiseverlauf

Montag, 31.05.2027
Luxemburg - Amsterdam

Haustürabholung und Transfer im Fernreisebus nach Amsterdam. Einschiffung gegen 18:00 Uhr. Vorstellung der Crew und Begrüßungscocktail. Abendessen an Bord. Abend zur freien Verfügung.

Dienstag, 01.06.2027
Amsterdam

Am Vormittag fakultativer Ausflug: Amsterdam. Diese Besichtigung vermittelt Ihnen einen Eindruck von den zahlreichen historischen Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten der niederländischen Hauptstadt. Amsterdam ist eine faszinierende und lebendige Stadt, in der Alt und Neu harmonisch miteinander verschmelzen. Reich an Geschichte, Kunst und Kultur, hält jede Straßenecke eine Überraschung bereit. Während einer Bootsfahrt auf den malerischen Grachten, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören, können Sie die einzigartige Architektur mit den zahlreichen schmalen Giebelhäusern, den Herrenhäusern aus dem 17. Jahrhundert sowie den vielen wunderschönen Brücken bewundern, die die Kanäle überspannen und ein außergewöhnliches Stadtbild schaffen.

Am Nachmittag Freizeit ODER Abfahrt zum fakultativen Ausflug: Volendam und Zaanse Schans. Fahrt mit dem Reisebus und Ihrem Reiseleiter nach Volendam, einem charmanten Fischerdorf am IJsselmeer, dessen Einwohner teilweise noch traditionelle Trachten tragen. Besichtigung einer Käserei (in Volendam oder Umgebung), um die Herstellung des berühmten runden holländischen Käses Gouda kennenzulernen.

In verschiedenen Geschmacksrichtungen und Reifegraden haben Sie Gelegenheit, den Käse zu verkosten. Anschließend Weiterfahrt nach Zaanse Schans, einem Freilichtmuseum. Seit 1950 wurden hier regionale Gebäude aus dem 17. und 18. Jahrhundert zusammengetragen, um ein Dorf am Ufer des Flusses Zaan zu bilden. Entdecken Sie die Herstellung der berühmten holländischen Holzschuhe und ihre Geschichte, die bis ins Jahr 1200 zurückreicht. Dieser Ausflug bietet Ihnen die Möglichkeit, das authentische Holland und seine Traditionen kennenzulernen.

Rückkehr zum Schiff zum Abendessen. Abend zur freien Verfügung.

Mittwoch, 02.06.2027
Amsterdam* - Rotterdam*

Fakultativer Ausflug: Das ungewöhnliche Den Haag und seine Innenhöfe. Fahrt mit dem Reisebus nach Den Haag, der Verwaltungshauptstadt der Niederlande. Der Charme der königlichen Stadt beginnt im Stadtzentrum am Ufer des Hofvijver-Sees. In seinem Wasser spiegeln sich die Fassaden des Parlamentsgebäudes, des Binnenhofs. Die Stadt verbirgt zudem kleine Schmuckstücke – die berühmten Innenhöfe, wahre Oasen der Ruhe im Herzen von Den Haag. Gemeinsam mit Ihrem Reiseleiter entdecken Sie diese ungewöhnlichen Orte und lernen Den Haag von einer anderen Seite kennen.

Anschließend Weiterfahrt des Schiffes nach Rotterdam. Unterhaltungsabend an Bord.

Donnerstag, 03.06.2027
Rotterdam* – Antwerpen

Während des Tages, Fahrt nach Antwerpen. Freier Abend in Antwerpen oder Entdeckung der Altstadt mit dem Animationsteam. Sie sehen unter anderem das Schlachthaus, den Grote Markt mit seinem Rathaus im gotisch-renaissance Stil sowie die beeindruckende Kathedrale von Antwerpen – ein Bauwerk aus filigranem Stein, dessen Fertigstellung beinahe zwei Jahrhunderte dauerte.

Freitag, 04.06.2027
Antwerpen – Brüssel

Am Vormittag, Fahrt nach Brüssel. Am Nachmittag fakultativer Ausflug: Brüssel und Besuch einer Chocolaterie. Die Besichtigung der belgischen Hauptstadt beginnt mit einer Panoramarundfahrt, bei der Sie berühmte Sehenswürdigkeiten wie den Königlichen Park von Laeken oder das Atomium aus Anlass der Weltausstellung 1958 entdecken. Anschließend geht es ins Stadtzentrum von Brüssel, wo Sie den Königspalast, den Arbeitsplatz des Königs, zahlreiche Jugendstilgebäude, die Gebäude der europäischen Institutionen, den Grand-Place sowie das berühmte Manneken Pis bewundern können. Danach Halt in einer Chocolaterie, einer echten belgischen Institution. Dort entdecken Sie die Arbeit der Chocolatiers und können die köstlichen Spezialitäten verkosten. Galaabend an Bord.

Samstag, 05.06.2027
Brüssel – Luxemburg

Ausschiffung nach dem Frühstück und Fahrt im Fernreisebus nach Luxemburg. Transfer zu Ihrem Wohnort.

*Die Häfen von Amsterdam und Rotterdam können kurzfristig beschließen, die Liegeplätze der Kreuzfahrtschiffe zu ändern. Im Falle einer Änderung wird eine alternative Anlegestelle so nahe wie möglich an diesen Städten eingerichtet.

Inklusivleistungen

- Haustürabholung
- Fahrt im Fernreisebus Luxemburg – Amsterdam / Brüssel – Luxemburg
- Kreuzfahrt (5 Nächte) in der gebuchten Kabinenkategorie / Vollpension
- Hafengebühren (Stand Juli 26)
- Begrüßungscocktail, & Galaabend
- Getränke an Bord

Nicht im Reisepreis inklusive

Reiseversicherung, Trinkgelder an das Bordpersonal, optionale Ausflüge, eventueller Treibstoffzuschlag

Nützliche Informationen

Bordwährung: EURO

Bordsprache: Französisch

Ein gültiger Reisepass oder Personalausweis ist erforderlich



ANMELDESCHEIN ZUR RHEIN-KREUZFAHRT 2027

Teilnehmer

Name und Vorname: _____

Adresse: _____

Nationale Matrikelnummer: _____ Geburtsdatum: _____ Geburtsort: _____

Nummer des Personalausweises oder des Reisepasses: _____

Haustelefon: _____ Mobiltelefon: _____

Mailadresse: _____

Begleitperson

Name und Vorname: _____

Adresse: _____

Nationale Matrikelnummer: _____ Geburtsdatum: _____ Geburtsort: _____

Nummer des Personalausweises oder des Reisepasses: _____

Haustelefon: _____ Mobiltelefon: _____

Mailadresse: _____

Den Vor- und Familiennamen wie im Personalausweis angeben.

nimmt / nehmen teil an der Rhein Kreuzfahrt 2027 / Einzelkabine / Doppelkabine / PP oder PS

Kontaktperson im Ernstfall

Name: _____

Haustelefon: _____ Mobiltelefon: _____

Ich bin Mitglied bei CMCM: JA / NEIN bei Luxembourg Air Rescue: JA / NEIN

Datum: _____ Unterschrift: _____

Impressionen (116)

Der schnelle „ICE des Os schneller Fahrt

Nostalgischer Besuch beim legendären Schnellzug aus der D

Es ist immer wieder faszinierend, wie auch heute noch Eisenbahnen die Menschen bewegen. Besonders Nostalgiefahrten, wie mit unserer Dampflok 5519, sind meistens ausgebucht und erregen regelmäßig Aufsehen bei Groß und Klein. Bei unseren deutschen Nachbarn konnte nunmehr ein legendärer Zug aus längst vergangenen DDR-Zeiten erneut seine Reise auf Schienen antreten: Der legendäre SVT Görlitz 18.16, liebevoll auch „ICE des Ostens“ genannt.

Die Triebzüge der SVT-Bauart wurden im damaligen „VEB Waggonbau Görlitz“ gefertigt. SVT 18.16 lautet die offizielle Bezeichnung des Zuges seit seiner Indienststellung ab 1963. SVT steht für einen Schnell-VerkehrsTriebzug mit Verbrennungsmotor. Die 18 kennzeichnet die Motorleistung in 100 PS. Ein Triebzug mit seinen zwei Motoren mit jeweils 900 PS verfügte somit über eine Antriebsleistung von insgesamt 1.800 PS. Diese Leistung wurde später bei den Serientriebwagen auf 2 x 1.000 PS gesteigert, ohne jedoch die Bezeichnung des Zuges zu verändern. Die 16 kennzeichnet die Höchstgeschwindigkeit des Zuges in 10 km/h, welche somit bei 160 km/h lag.

Insgesamt entstanden zwischen 1963 und 1968 acht Züge vom Typ SVT Görlitz und galten als Aushängeschild der Deutschen Reichsbahn. Neben den acht Triebzügen wurden sechs Einheitsmittelwagen und zwei Reservemaschinenwagen gebaut. Bis heute sind nur wenige Exemplare erhalten geblieben.

Die Triebwagen wurden einst auch international eingesetzt und trugen im Nachhinein klangvolle, exotische Namen. Der nunmehr renovierte Zug war der „Vindobona“. Ursprünglich bezeichnete dieser Name den Zug, der von Berlin über Prag nach Wien fuhr. Er geht auf die lateinische Bezeichnung der österreichischen Hauptstadt Wien zurück.

Der „Neptun“ fuhr von Berlin über Warnemünde nach Kopenhagen und der „Karlex“ war nach Karlsbad unterwegs. In Tschechien und weiteren osteuropäischen Ländern wird er jedoch wegen seiner markant abgerundeten Front liebevoll „Delfin“ genannt, wohl wegen seiner delphinartigen Nase.

Der erste Baumusterzug war mit den anderen Zügen nicht kuppelbar und wurde 1977 ausgemustert. Die verbliebenen Triebzüge der SVT-Bauart rollten weiterhin in DDR-Zeiten im nationalen und internationalen Regelverkehr, bis sie im Jahre 2003 offiziell ausgemustert wurden.

Nun kehrt dieses Stück deutsche Eisenbahngeschichte aus dem Ruhestand zurück. Eisenbahnfreunde haben mit viel Einsatz seit 2018 dafür gesorgt, dass der SVT Görlitz das DB-Museum wieder verlassen durfte und dieses Jahr zu seiner zweiten Erstfahrt antreten konnte. Hinter dem Projekt steht Mario Lieb. Unter seiner Leitung wurde der historische Triebwagen seit mehreren Jahren restauriert. Gemeinsam mit anderen Eisenbahnfreunden gründete er dafür die SVT Görlitz GmbH.

Die Gesellschaft stellt bei den Sonderfahrten unter anderem Lokführer und Zugbegleiter. Mit an Bord ist das Serviceteam des Fördervereins VT 18.16 e.V., welches die Fahrgäste betreut und diese im Speiseraum als auch aus der Bordküche mit Getränketrolleys versorgt.

Die Erstfahrt des restaurierten Zuges ging nach Magdeburg und dann zurück nach Halberstadt, wo der Zug wieder flottgemacht wurde. Einen Tag später fuhr der SVT Görlitz von dort nach Halle, Leipzig und schließlich Radebeul zu seinem neuen Heimatbahnhof. Die Begeisterung war riesengroß. Besonders in den sozialen Netzwerken fanden sich zahlreiche Beiträge von sogenannten Trainspottern, die den formschönen Triebwagen entlang der Route mit ihren Kameras in Szene setzten. Im Zug erwartete die Reisenden dann pure Nostalgie. Die aufwendig restaurierten Sitzplätze im SVT Görlitz lassen sich sogar ganz einfach drehen. So muss niemand rückwärtsfahren.

Anfang Oktober rollte der einstige Stolz der Deutschen Reichsbahn nun erstmalig quer durch Deutschland bis an den Rhein nach Köln mit 107 Fahrgästen an Bord und er war mit keiner einzigen technischen Panne unterwegs. Aber auch außerhalb Deutschlands soll der historische Zug wieder verkehren. Die Freigabe für Strecken in Tschechien gibt es bereits – Fahrten nach Prag, Karlsbad, Österreich, Polen und Dänemark sind geplant.

Für die Menschen aus der ehemaligen DDR stand dieser Zug wie kein anderer für die Sehnsucht nach Freiheit, insbesondere die Reisefreiheit.

Pierre Buchholz

1. Originaler Führerstand wie in guten alten Zeitent
2. Die beiden kraftvollen und überholten Motoren unter der Haube
3. Formschöne, markant abgerundete Front mit delfinartiger Nase

tens“ erneut auf

DDR







signal Ausgaben 2026

N°	Clôture rédaction	Parution
N°	Clôture rédaction	Parution
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 :

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

ANNELIESE GILLEN-EPPERS	1928 – 2026	Vereenegung Waasserbëlleg
CAMILLE HARSCH	1939 – 2026	Vereenegung Ëlwen
COSIMO SUGLIA	1937 – 2026	Vereenegung Beetebuerg
GUY MARSON	1953 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
JEAN BISSENER	1937 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
LEONIE TINTINGER vve SCHODER	1931 – 2026	Vereenegung Ettelbréck
MARIA STEMPELS vve FELLENS	1925 – 2026	Vereenegung Ëlwen
MARIE-THERESE WAGNER vve PARASCH	1931 – 2026	Vereenegung Beetebuerg
RAYMOND JEANPIERRE	1936 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
ROBERT ALTMANN	1937 – 2026	Vereenegung Lëtzebuerg
ROGER ALLARD	1934 – 2026	Vereenegung Ettelbréck
MARCO RISCH	1956 – 2026	Vereenegung Rëmeleng



Agenda 2027

Im Zuge der Digitalisierung setzen immer mehr Menschen bei der Terminplanung auf Smartphones, Tablets und Computer. Als Syndikat Eisenbahnen haben wir uns daher entschieden, unsere Agenda 2027 nicht mehr automatisch an alle Mitglieder zu versenden, sondern nur noch auf Anfrage.
Sie bevorzugen weiterhin die traditionelle Agenda in Papierform? Kein Problem!
Mitglieder, die die gedruckte Agenda erhalten möchten, können diese ganz einfach telefonisch oder per E-Mail bei uns anfordern. Wir senden Ihnen Ihr Exemplar dann wie gewohnt per Post zu.
Ihre Ansprechperson:

- *Kontakt: Josy Bourggraff*
- *Tel.: 54.05.45-734*
- *E-Mail: josy.bourggraff@ogbl.lu*

Ihr Syndikat Eisenbahnen

Agenda 2027

Dans le cadre de la numérisation, vous êtes de plus en plus nombreux à planifier vos rendez-vous sur smartphones, tablettes et ordinateurs. C'est pourquoi le Syndicat Chemins de fer a décidé de ne plus envoyer automatiquement l'Agenda 2027 à tous ses membres, mais uniquement sur demande.
Vous préférez toujours l'agenda traditionnel au format papier ? Aucun problème !
Les membres qui souhaitent recevoir l'agenda imprimé peuvent simplement le demander par téléphone ou par e-mail. Nous vous enverrons votre exemplaire par voie postale, comme d'habitude.
Votre personne de contact :

- *Contact : Josy Bourggraff*
- *Tél. : 54.05.45-734*
- *E-mail : josy.bourggraff@ogbl.lu*

Votre Syndicat Chemins de Fer

Neijoerschpatt

29. Januar 2027

Mir invitéieren lech häerzlech op eisen Neijoerschpatt, den de 29. Januar 2027 um 17 Auer am Casino Syndical stattfënnt!
Fir lech unzemellen (bis de 14. Januar 2027):

- E-Mail: josy.bourggraff@ogbl.lu
- Telefon: 54 05 45 734

Pot de nouvel an 2027

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre pot de nouvel an, qui se tiendra le 29 janvier 2027 à 17h00 au Casino Syndical !
Pour vous inscrire (avant le 14 janvier 2027) :

- E-mail : josy.bourggraff@ogbl.lu
- Téléphone : 54 05 45 734



PERIODIQUE
POST LUXEMBOURG
Envois non distribuables à retourner à:
L-3290 BETTEMBOURG
PORT PAYÉ
E9OGBL