

DER CFL-VERWALTUNGSRAT

Photo: CFL-Communication



Camille BROCKER

Langsam aber sicher neigt sich die Ferienzeit ihrem Ende zu. Ich hoffe liebe Kolleginnen und Kollegen, dass sie alle, angenehme Ferien verbringen konnten und wieder Kraft getankt haben für die kommende Zeit. Die kommenden Wochen und Monate werden sicherlich für viel Aufregung, Kopfzerbrechen und Ärger sorgen, steht doch eine Vielzahl von Problemen auf der Tagesordnung. In erster Linie wird uns dabei natürlich die allgemeine wirtschaftliche, soziale und finanzielle Lage hier zu Lande und selbstverständlich auch in Europa beschäftigen. Auch die weltweite Rezession hat uns noch immer voll im Griff und von einer definitiven Beruhigung der Lage kann keine Rede sein. Bis jetzt scheint es keine Medizin gegen das Spekulationsfieber zu geben, das die Finanzmärkte befallen hat. Immer mehr stellen wir fest, dass aus ökonomischen

Packen wir's an!

Problemen unweigerlich moralische Probleme werden. Zwangsläufig führt dies zu einer Spaltung unserer Gesellschaft in unterschiedliche Lager, die gegenseitig mit den Fingern aufeinander Zeigen. Keiner will Schuld sein und keiner will die Verantwortung für die entstandene Misere übernehmen. Frei nach dem Motto „Erfolg hat viele Väter, der Misserfolg ist ein Waisenkind“. Während die einen nach Lösungsvorschlägen aus der Schuldenkrise suchen, sind andere mit den sozialen Konsequenzen beschäftigt. Hier sei nur die erschreckend hohe Zahl der erwerbslosen Jugendlichen in ganz Europa erwähnt. Jugendliche, die nach abgeschlossenem Studium, nach ihrer Berufsausbildung oder im schlechtesten Fall, nach einem Schulabbruch, in die Arbeitslosigkeit entlassen werden. Hier hält Spanien im Moment den traurigen Rekord mit 45,7 Prozent Jugendarbeitslosigkeit in der EU. Aber auch andere europäische Länder können bei diesem traurigen Rekord gut mithalten. Diesen Jugendlichen bleibt nach all den Versprechen und Enttäuschungen nur die Hoffnung auf bessere Zeiten. Momentan sieht es aber gar nicht danach aus. Im Gegenteil, die EU gibt au-

genblicklich ein desolates Bild ab und die Hoffnung auf die Verwirklichung eines sozialgerechten Europas schmilzt bei vielen EU-Bürgern langsam aber sicher dahin.

Auch wenn die Probleme hier zu Lande nicht mit denen anderer EU-Staaten zu vergleichen sind, müssen wir als Gewerkschaften auf der Hut sein. So müssen wir uns als SYPROLUX in den nächsten Monaten mit einigen dornigen Dossiers befassen wie:

- eine neue Tripartite-Runde im Herbst (Index)
- der Umsetzung des Gehälterabkommens sowie der Reform der Beamtendienstordnung für den öffentlichen Dienst bei den CFL.
- der Neufassung des 1. Eisenbahnpakets mit der geplanten Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie des liberalisierte Zugangs zu allen Eisenbahndienstleistungen wie Reparaturwerkstätten und Fahrscheinkauf.
- der geplanten Liberalisierung des nationalen Schienenpersonenverkehrs in der EU.
- der angedachten Pensionsreform

- sowie der Weiterentwicklung der einzelnen Sparten innerhalb der CFL Gruppe
- der Bekämpfung der Aggressionen gegenüber unserem Personal, die uns den ganzen Sommer über auf Trab hielt und uns auch die kommenden Monate, wenn nicht Jahren beschäftigen wird.

Aus der Erfahrung heraus müssen wir uns ebenfalls darauf vorbereiten, dass es immer wieder Angriffe auf unsere sozialen Errungenschaften geben wird, die es abzuwehren gilt.

Camille BROCKER

Sie lesen in dieser Nummer

| | |
|--------------|------------------------|
| 2 | Aktuell |
| 3-4 | Im Brennpunkt |
| 5-8 | Kommissionen |
| 7 | Sektionen |
| 8-15 | CFL-Geschäftsjahr 2010 |
| 18-19 | CFL-Sport |
| 20 | CFL-Mitteilungen |

Europa im Blickpunkt

WEISSBUCH VERKEHR



Georges BACH

Die Schuldenkrise und die daraus resultierende Vertrauenskrise hat Europa auch nach den Ferien fest im Griff. Die Finanzmärkte trieben auch die Sommermonate über die Politiker vor sich hin, weil diese sich national oder intergouvernemental bewegten, eine starke einheitliche europäische Vorgehensweise jedoch vermissen liessen. Auch die Medien mischten kräftig mit. An allen Ecken tauchten „Wirtschaftsexperten“ auf und gaben „Fachleute“ die wildesten Stellungnahmen und Kommentare ab, erteilten hochtrabende Ratschläge, selten von großem Wert, öfters von zweifelhafter Sachkenntnis getrübt. Die meisten von ihnen entpuppten sich bei näherem Hinsehen als Lobbyisten die lediglich die Interessen ihrer Sektoren vertreten, denen das Allgemeinwohl wenig bedeutet.

Wenn auch diese Krise Europa schwer belastet und die Berichterstattung in den Medien sich fast ausschließlich um die Bereiche Wirtschaft- und Finanzpolitik dreht, so wird dennoch in vielen anderen Politikfeldern wichtige Arbeit geleistet. So z. B. im Transport- und Tourismusausschuss wo u.a. das wichtige Weissbuch Verkehr zur Debatte steht. Dieses soll bekanntlich die Herausforderungen für die europäische Verkehrspolitik auflisten und einen Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum schaffen, wettbewerbsorientiert und ressourcenschonend. d.h. nachhaltig.

In ihrer Vorlage, auf die ich schon vor kurzem an dieser Stelle einging, hat die Kommission u.a. zu folgenden Herausforderungen Stellung bezogen: Vollendung eines einheitlichen Verkehrsbinnenmarktes – Verringerung der Abhängigkeit vom Erdöl – Reduktion der Treibhausgasemissionen – Entwicklung wettbewerbsfähiger Technologien – Aufbau neuer und intelligente Nutzung bestehender Infrastrukturen. Neben der allgemeinen Vorlage gibt es von der Kommission außerdem eine Langfassung. Dies ist ein 127 Seiten starkes Arbeitsdokument mit detaillierten Ausführungen zur Strategie bis 2050 und den daraus folgenden 40 Initiativen.

Vermisst wird allgemein eine detaillierte und ehrliche Evaluierung des Weissbuches von 2001. Ein Jahrzehnt nach dem letzten Weissbuch nahezu dieselben Ziele,

Ökologisierung, soziale Harmonisierung, Ausbau der Infrastrukturen und Internationalisierung der externen Kosten noch einmal anführen zu müssen, weil sie nicht erreicht oder ignoriert wurden, ist eine schlechte Ausgangsbasis. Deshalb fordert das Europaparlament, dass konkrete Schritte, in Form von Richtlinien und Verordnungen schnellstens und nach einem verbindlichen Fahrplan folgen müssen. Ansonsten wird auch dieses Weissbuch lediglich Visionen und Absichtserklärungen darstellen.

Die Verlagerung von der Strasse auf Schiene und Wasserwege, auch ein Vorschlag des vergangenen Weissbuchs, scheiterte m.E. am Mangel an Infrastrukturkapazitäten und an fehlender Interoperabilität im Schienensektor. Zehn Jahre später sind diese Probleme immer noch nicht behoben. Mangelnde Priorität der Schiene bei den TEN-V Projekten und fehlende technische und administrative Harmonisierung sind die Ursache, dass dieser Sektor weiter an Boden verliert. Das Gleiche gilt für die Wasserwege. Auch hier ist keine klare Strategie zum Ausbau der Schleusen und Wasserwege und eine bessere Hinterlandanbindung der Häfen per Schiene zu erkennen.

Die Antworten der Kommission zur Behebung dieser Infrastrukturmängel fallen dürftig aus. Wenn auch als positiv zu bewerten ist, dass ein Rahmenwerk zur Finanzierung geschaffen werden soll das auch den Kohäsionsfonds und den Strukturfonds umfasst, so ist die Einbeziehung der privatwirtschaftlichen Finanzierungsmodellen meiner Meinung nach nicht die beste Lösung. Erfahrungen belegen, dass bei PPP-Modellen letztlich keine besonderen Vorteile gegenüber der herkömmlichen Finanzierung bestehen, die Risiken sich jedoch nachteilig für die öffentlichen Hand auswirken.

Wie so oft fehlt ein deutlicher Appell der Kommission an die Mitgliedstaaten zur Mobilisierung der notwendigen finanziellen Ressourcen zur Finanzierung der Schienen-Verkehrsinfrastruktur. Unser Land geht da mit gutem Beispiel voran. Seit etlichen Jahren sind wesentlich mehr Haushaltsmittel für den Ausbau der Schiene als für die Strasse vorgesehen. Im Gegensatz zu anderen Ländern, vor allem in den östlichen Mitgliedstaaten. Diese sind dabei die gleichen Fehler zu begehen wie wir im Westen in den 80ziger Jahren. Sicherlich sind Investitionen in Autobahnen wichtig, doch das konventionelle Schienennetz zu vernachlässigen oder gar teilweise stillzulegen wird sich früh oder spät rächen.

Georges BACH

M's Chronik

J'ACCUSE



Mylène WAGNER-BIANCHY

Immer wieder kommt mir dieser kurzer, aber umso prägnanter Ausruf Emile Zolas in den Sinn! Ich stelle fest, dass die Ungerechtigkeiten unserer Zeit, denen aus Zolas doch noch immer ähnlich sind! Vorurteilen auf Grund von Gerüchten, soziale Ungerechtigkeiten, die sich häufen, Ausgrenzung von Mitmenschen, welche nicht ins gewünschte Profil passen! Ich glaube Emile Zola, würde er Einblick in unsere so genannte hoch entwickelte Zivilisation haben, würde verdrossen den Kopf schütteln; sagen, dass wir aber nun gar nichts hinzugelernt haben; sich umdrehen und sich dem Rosenzüchten widmen!

Man kann die jetzige gesellschaftliche Entwicklung hinnehmen, mit dem Argument: „Es ist halt so!“. Doch man kann sich auch wehren, die Fatalität des Bestehenden nicht akzeptieren. Versuchen andere wachzurütteln, ihnen die Augen öffnen, sie an verlorene Ideale erinnern. Also vergessen wir die Polit-Verdrossenheit, vergessen wir die unzähligen gescheiterten Versuche die Welt zu verbessern, vergessen wir die Lethargie, in die man uns über die Jahre hinweg hineingezogen hat. Es ist Zeit die Stimme zu erheben mit einem lautstarken: „J'accuse!“.

Ja, ich klage die Gesellschaft an, die jeden Tag dazu beiträgt, dass die Arbeitswelt Stück für Stück entmenschlicht wird. Ich klage diejenigen an, die glauben, dass Mitarbeiter einzig und allein ein Kostenfaktor sind und somit frei über sie verfügen können. Ich klage dieje-

nigen an, welche glauben, dass Mitarbeiter bloß zu funktionieren haben, so als wären sie Maschinen ohne Gefühle, ohne Persönlichkeit. Ich klage diejenigen an, die die Augen vor den sozialen Problemen ihrer Mitarbeiter verschließen. Ich klage diejenigen an, die lieber mit Unterstellungen argumentieren, als mit Tatsachen, welche man beweisen kann. Ich klage diejenigen an, die ihre Mitarbeiter im Stich lassen!

Von dieser fürchterlichen Blindheit geschlagen, merken viele Manager, Vorgesetzte, Chefs und wie sie sich alle nennen, nicht, was sie mit solch einem Verhalten anderen gegenüber anrichten. Immer mehr Druck wird auf die Mitarbeiter ausgeübt. Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit sind die Maxime. Dass unter dem Druck, welcher noch verstärkt wird durch fragwürdig interpretierte Arbeitsbedingungen, schlechtes Arbeitsklima, sowie mangelnde Kommunikation, mancher Mitarbeiter unter die Räder kommt, spielt wenn überhaupt nur eine winzige Nebenrolle.

Dabei wäre es so einfach! Der Mitarbeiter, welcher sich von seiner Obrigkeit unterstützt fühlt, welcher sich wahrgenommen fühlt, welcher sich respektiert fühlt, wird ein Mitarbeiter sein, der sich mit seinem Betrieb identifiziert. Die positive Energie, welche er so entfaltet, trägt unweigerlich zum Erfolg eines Unternehmens bei.

Also, wie lange dauert es noch, bis so genannte Personalführungskräfte, den Wert des Menschen erkennen? Der Mensch muss wieder zur Maxime werden! Der Mensch mit seinen Talenten, seinen Erfahrungen, seinen Ängsten, seinen Hoffnungen. Denn jede Form von „Entmenschlichung“ wird immer und immer wieder zur Anklage führen!

MWB

WENN AUS ANGST WUT WIRD

„Das Leben ist lebensgefährlich!“, so ein weit verbreitetes Sprichwort. Da ist schon was dran. Und doch rechnet man nicht mit einem Unfall, wenn man sich auf den Weg der Arbeit begibt. Und noch viel weniger mit einem tätlichen Angriff.

Doch die Realität macht uns immer öfter einen Strich durch diese Rechnung. Vor einigen Minuten sprach man noch mit einem Kollegen über den letzten Urlaub, stieg in den Zug, führte wie vorgesehen eine Fahrscheinkontrolle durch, und plötzlich wird man aus heiterem Himmel angegriffen, ein Schlag trifft uns, das Licht geht aus. Und im Bruchteil einer Sekunde ist nichts mehr wie es einmal war. Man wurde zum Opfer! Warum? Weil man zur falschen Zeit am falschen Ort war? Nein, eben nicht! Man hat seine Arbeit ausgeführt, sonst

nichts! Und irgendjemand, der glaubte sich über alle Regeln der Gesellschaft hinweg setzen zu können, griff uns an! Polizei, Krankenwagen, Arbeitsunfähigkeit!

Doch, damit nicht genug! Mit etwas Glück, wird man aufgefangen! Schließlich gibt es ja Prozeduren, manche kennen sie sogar, noch weniger wenden sie auch an! Psychologische Betreuung wird angeboten, juristischer Beistand gibt es auch! Also gar kein Problem, alles da! Und so eine Aggression, mein Gott, die wird man doch wohl verdauen, oder? Leider ist dies nicht so einfach. Eine Aggression ist ein schweres traumatisches Erlebnis im Leben eines Menschen. Die Reaktionen auf das Geschehene treten oft erst nach einiger Zeit in Erscheinung. Die Symptome und Reaktionen sind extrem vielfältig:

Schlafstörungen, Angstzustände, Geiztheit, oder sonstige psychosomatische Erscheinungen. Es ist nicht nur das Opfer, das leidet, sondern sein ganzes Umfeld. Oft wird eine Person zu einem ganz anderen Menschen, bis zu dem Punkt an dem man diesen fast nicht mehr wieder erkennt!

Die Konsequenzen einer Aggression sind verheerend. Der Druck auf dem Opfer unermesslich. Da ist die Strafanzeige, welcher der Bedienstete in seinem eigenen Namen machen muss. Da ist das Gefühl der Ohnmacht sich nicht haben wehren zu können. Und da ist die Angst! Sie wird in vielen Fällen zum ständigen Begleiter! Die Angst wieder einmal auf den Täter zu treffen! Machen wir uns nichts vor: Viele dieser Individuen werden, wenn überhaupt, sehr spät für ihre Tat belangt. Sie sind

also noch immer präsent, bewegen sich frei herum! Wie wird der Täter bei einem nächsten Zusammentreffen mit dem Opfer, welches Strafanzeige gegen ihn erstattet hat, reagieren. Wie kann das Opfer sein Umfeld schützen, wenn es von dieser Person bedroht wird?

Und aus der Angst entsteht früher oder später Wut. Zum einem beim Opfer, das sich seiner Sicherheit beraubt fühlt. Zum anderen entsteht Wut bei den anderen Kollegen, welche fürchten, dass ein ähnliches Schicksal auch sie ereilen könnte. Wut, weil sie sich im Stich gelassen fühlen von der Obrigkeit und der Politik. Wut, weil ein elementares Recht, nämlich, das des Schutzes am Arbeitsplatz ihnen genommen wird und keiner dagegen etwas zu unternehmen gedenkt.

MWB

Auszug aus dem „Bulletin de presse“ der großherzoglichen Polizei

Schlägerei auf dem Bahnhofgelände Dudelange, Gare Usines

07.09.2011, 16.56 Uhr

Bei einer Schlägerei auf dem CFL Gelände wurde ein Schaffner durch einen Faustschlag am linken Auge verletzt. Der Täter provozierte den Schaffner auf der gesamten Zugstrecke, bis es schlussendlich auf dem Bahnhof Dudelange Gare-Usines zu einer Auseinandersetzung kam. Fahrgäste konnten den Täter vom Schaffner trennen und die Auseinandersetzung beenden. Daraufhin flüchtete der Täter in eine unbekannte Richtung. Nach demselben wird zurzeit gefahndet. Signalement des Schlägers: derselbe trug eine beige-graue Jacke, Baseballkappe und war mit einer Frau unterwegs. CI Dudelange

Dies ist nur einer der unzähligen Fälle, welche sich in immer kürzeren Zeitabständen unseren Kollegen im Außendienst zustoßen. Es ist nicht nur die Frequenz der Übergriffe, welche erschreckend ist, sondern vor allem die Gravität der einzelnen Fälle. Sprach man noch vor einiger Zeit von einer hohen Zahl an verbalen Aggressionen, so wurden diese von den tätlichen Angriffen längstens verdrängt. Wie lange wollen CFL-Obrigkeit und Politik dieser Bedrohung tatenlos zu sehen? Ist es leichter diese Übergriffe zu ignorieren? Oder schlimmer noch manchen Bediensteten vorzuwerfen die Fälle aufzubauchen? Oder haben sie schon alle die Waffen gestreckt und die Gewalt als Fatalität akzeptiert!

Fragen auf die unsere Kollegen und wir als SYPROLUX Antworten einfordern! Es reicht endgültig! Zugbegleiter, Aufsichtsbeamte, Schalterpersonal, Lokführer, Mitarbeiter der „Equipe sûreté“, Mitarbeiter des IF, Busfahrer, sie alle wollen und dürfen nicht länger als Prügelknaben dienen. Sie sind gut ausgebildetes Personal, welches seine Pflichten und Aufgaben im Namen der CFL ausführt! Alle verdienen sie Schutz und vor allem Gehör!

STOPPT DIE GEWALT

In der Tat manches wurde schon verbessert – ABER ES REICHT NICHT!

Es wäre jetzt falsch zu behaupten, es wäre noch nichts seitens der Verantwortlichen unternommen worden, um dem Personal im Falle eines tätlichen Übergriffs zu helfen. Die Maßnahmen sind aber eher präventiver Natur. Auf Druck der Gewerkschaften, wurden Desescalationstrainings eingeführt, es wurde eine Prozedur erstellt, welche die „Prise en charge“ eines Bediensteten im Falle einer Aggression vorsieht, die psychologische Betreuung, sowie der rechtliche Beistand wurde ausgeweitet.

Kameras wurden in den Zügen, Bussen und auf verschiedenen Bahnhöfen installiert und in Betrieb genommen. Doch die Handhabung und derer Auswertung dieser Aufnahmen gestalten sich oft nicht einwandfrei.

Das Einsetzen von Sicherheitsdiensten hat ebenfalls nur eine kurzzeitige Entspannung gebracht. Auf politischer Ebene hat man auch Maßnahmen ergriffen und dies besonders im Rahmen des Gesetzes „Sécurité dans les Transports Publics“. Die neu eingestellten Zugbegleiter werden indes wieder vereidigt, wenn auch nicht mehr vom Gericht, sondern vom zuständigen Minister.

Des Weiteren können auf Grund dieses Gesetzes auch Täter, besonders Wiederholungstäter, des öffentlichen Transportes verwiesen werden. Die Sache hat nur einen Hacken, wie und wer kontrolliert ob dieses Verbot auch eingehalten wird?

Dreiste Übergriffe verlangen drastische Maßnahmen

Es wäre blauäugig zu behaupten, dass man die Gewaltbereitschaft und die Gewalt an sich ausmerzen könnte. Aber auf keinen Fall kann und darf man sie als Fatalität akzeptieren. Dies käme einer Bankrotterklärung eines jeglichen Rechtssystems gleich! Als SYPROLUX sind wir uns der Ängste und Sorgen unserer Kollegen vollends bewusst.

Aus diesem Grund fordern wir die CFL-Verantwortlichen auf:

- Die Prozedur der „prise en charge“ sämtlichen Dienstchefs auf allen Ebenen nochmals ins Gedächtnis zu rufen und sie vor allem auf die psychische Konsequenzen einer mangelhaften Betreuung im Falle einer Aggression zu sensibilisieren.
- Die „Equipe Sûreté“ in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften neu zu gestalten.
- Die Vereidigung muss unbedingt ausgeweitet werden auf unsere Kollegen Aufsichtsbeamten, sowie in einer späteren Phase auf die Mitarbeiter der „Equipe sûreté“.

- Doch angesichts der Schwere der Übergriffe, fordern wir, dass sich die CFL-Verantwortlichen umgehend mit der Polizei in Verbindung setzen, um so genannte „actions coup de point“ in den Zügen, Bussen und den Bahnhöfen durchzuführen. Einerseits würden diese Aktionen der Abschreckung dienen und des Weiteren die Sicherheit der Bediensteten steigern.
- Es ist klar, dass hier die Politik auch gefordert ist! Als SYPROLUX fordern wir die Schaffung einer richtigen Bahnpolizei. Diese wäre ein Bestandteil der großherzoglichen Polizei, mit ausgebildeten Polizisten, welche auf dem gesamten Schienen- und Busnetz tätig wären. Modelle einer solchen Polizeieinheit haben unsere Kollegen in Belgien und in der Schweiz, z.B. schon vor Jahren eingeführt und dies mit Erfolg.

Als SYPROLUX wollen wir nicht mehr tatenlos zu sehen, wie unsere Kollegen als Sandsäcke missbraucht werden! Die Zeit zu handeln ist längst überfällig!

UNSERE ERWARTUNGEN WURDEN NICHT ERFÜLLT!

Kurze Stellungnahme

Bekanntlich unterzeichneten am 15. Juli 2011 die Ressort-Minister Biltgen und Modert mit der CGFP das Gehälterabkommen und die Reform der Beamtendienstordnung für den öffentlichen Dienst.

Die Regierung plant nun die Resultate der beiden Abkommen bis September 2011 in konkrete Gesetzes- und Reglementsunterlagen einzuarbeiten.

Auch wenn sowohl die beiden Minister sowie die CGFP-Vertreter das erzielte Ergebnis als den großen Wurf bezeichnen, so hält sich unsere Begeisterung in Grenzen.

Vorweg bedauern wir, dass trotz zahlreicher Aufforderungen seitens der Gewerkschaften des assimilierten Sektors, abermals nur mit der CGFP verhandelt wurde und die Forderungen und Belange dieses Sektors keine Berücksichtigung fanden. Immerhin steht dieser Sektor heute schon für weit über 30.000 Beschäftigte, sprich Wähler.

Nachdem wir nun Kopien der beiden Abkommen zugestellt bekamen, mussten wir feststellen, dass viele Sachverhalte ungeklärt bleiben. Deshalb beschränken wir uns auch hier lediglich auf eine Zusammenfassung der Inhalte der beiden Abkommen. Wir werden unsere Mitglieder auch weiterhin über den Fortgang der spezifischen Umsetzung der Reform der Beamtendienstordnung bei den CFL informieren.

Zur Reform der Beamtendienstordnung!

Hier kommen wir als Syprolux-Leitung nicht an der Feststellung vorbei, dass die CGFP gegenüber der Regierung eingeknickt ist und von ihrer ursprünglich ablehnenden Haltung in Bezug auf die beabsichtigte Absenkung der Anwärterentschädigung und die geplante Einführung eines Bewertungssystem abgekommen ist. Des Weiteren stellen wir fest, dass neben einigen wenigen Verbesserungen doch viele Maßnahmen geplant sind, bei denen die definitiven Ausführungsbestimmungen ihre wahre Natur offenlegen werden. Es ist zu befürchten, dass der öffentliche Dienst so ein ganzes Stück unattraktiver wird und die CGFP bei diesen Verhandlungen einen Pyrrhussieg errungen hat.

Für die SYPROLUX-Leitung stellt sich die kruziale Frage, wie das vorgesehene Bewertungssystem die Laufbahnentwicklungen der Staatsbeamten tatsächlich beeinflussen wird.

Enttäuscht sind wir auch über die Tatsache, dass die Einführung der Bachelor Laufbahn gänzlich aus den Verhandlungen ausgeklammert wurde und wir hier auf einen Regierungsentscheid im Herbst vertröstet wurden.

Welche Änderungen sind geplant?

Neue Laufbahnstrukturen

Die uns heute geläufigen Bezeichnungen des „cadre ouvert“ sowie des „cadre fermé“ werden abgeschafft und durch „niveau général“ und „niveau supérieur“ ersetzt. Neu ist ebenfalls, dass die bestehenden limitativen Prozentsätze im „cadre fermé“ abgeschafft werden.

Hier geht seitens der beiden Minister die Rede von einem regelrechten Paradigmenwechsel der darin besteht, dass in der Beamtenlaufbahn zukünftig nicht länger ausschließlich die Grundausbildung und das Dienstalter berücksichtigt werden. Diese sollen ergänzt werden durch die berufliche Ausbildung, durch verbesserte Aufstiegsmöglichkeiten während der beruflichen Laufbahn sowie durch die Berücksichtigung der Einsatzbereitschaft und der Verantwortung am Arbeitsplatz.

Um die vorgegebenen Kriterien von Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten soll laut den beiden Ministern ein objektives Bewertungssystem eingeführt werden. Geplant ist ebenfalls ein Verfahren zur Feststellung der beruflichen Unfähigkeit. Dies alles soll zukünftig ein zielorientiertes Arbeiten in den Behörden gewährleisten. Eine Überarbeitung der Bestimmungen im Zusammenhang mit den „changement de carrière“ ist ebenfalls vorgesehen.

Die Beförderungsfristen sollen harmonisiert werden durch eine Beförderungsfrist von minimal 3 Jahren in beiden „Niveaus“.

Die Beförderung in das „niveau supérieur“ wird erst nach einer Frist von 12 Jahren und einer Bewertung möglich. Die Beförderung zu den obersten Dienstgraden aller Laufbahnen wird in Zukunft frühestens nach 20 Dienstjahren möglich sein.

Die „Annale“ (majoration d'indice) wird abgeschafft und durch die „Biennale“ ersetzt.

Neuregelung der „grades de substitution“

Die jetzige Form der „grades de substitution“ wird gestrichen und durch eine zweite Gehaltsstufenstruktur für die Inhaber mit einer hohen Verantwortung ergänzt. Diese wird über das jeweilige Organigramm definiert.

Reform des Praktikums (stage)

Die Praktikumszeit wird generell auf 3 Jahre festgelegt. Kann aber laut den geltenden Bestimmungen um 1 Jahr gekürzt werden. Während dem ersten und zweiten Praktikumsjahr erhält der Anwärter 80 Prozent der Vergütung des aktuellen Anfangslohnes. Für das dritte Jahr werden 90 Prozent gezahlt.

Zielorientiertes Arbeiten

Es ist beabsichtigt in allen Verwaltungen die sogenannte „gestion par objectifs“ einzuführen. Alle drei Jahre legt jede einzelne Verwaltung für sich fest, welche Ziele sie in diesem Zeitraum erreichen will.

Einführung eines persönlichen und beruflichen Bewertungssystems

Die Bewertung soll einmal während der Stage-Zeit durchgeführt werden und dann wieder, wenn der Beamte ins sogenannte „niveau supérieur“ aufsteigt, d.h. in die gehobene Gehaltsstufe seiner jeweiligen Laufbahn. Auf Grund dieser Bewertung kann die Beförderung maximal sechs Monate früher oder später erfolgen. Zwischen der ersten und der zweiten Bewertung liegen zwölf Jahre. Dazwischen sind jährliche Mitarbeitergespräche geplant.

Einführung einer Prozedur zur Feststellung einer „beruflichen Inaptitude“ (procédure d'insuffisance professionnelle)

Der Anstoß zu einem solchen Verfahren kann eine negative Bewertung oder eine Anfrage des Verwaltungschefs sein. Diese Prozedur kann im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen bis zur Entlassung des Beamten führen.

In Kurzform weiterer wichtiger Punkte des Abkommens:

- Schaffung eines Mediators für den öffentlichen Dienst;
- Beibehalt der automatischen Beförderung im „niveau général“;
- Abschaffung des „âge fictif du début de carrière“ bei der Laufbahnbeurteilung;
- Für die derzeitigen Bezieher der Familienzulage ändert sich nichts;

es besteht jedoch die Möglichkeit für die neue Regelung zu optieren

Zukünftig gilt folgende Regelung:

Unverheiratete Beamte(innen) und kinderlose Paare haben keinen Anspruch mehr auf eine Familienzulage. Verheiratete (PACS) Paare mit Kindern zu ihren Lasten haben Anrecht auf die einheitlich festgelegte Familienzulage von 27 Gehaltspunkten. Arbeiten beide Elternteile beim Staat und haben Kinder zu ihren Lasten, besteht laut der neuen Regelung der Anspruch auf die Auszahlung der doppelten Familienzulage. Bei Teilzeitarbeit wird die Prämie proratisiert.

- Einführung eines Sprachurlaubs laut „Code du travail“;
- Einführung eines Therapie-Urlaubs mit der Möglichkeit einer 50% Teilzeitbeschäftigung;
- Einführung der Möglichkeit eines progressiven Ausstiegs aus dem Berufsleben;
- Verpflichtung zur Erstellung eines Abschlussberichts für den Nachfolger im Amt vor Antritt der Rente. Geschieht dies nicht, ist die Konsequenz eine Kürzung des „Trimestre de faveur“ von 3 auf 2 Monate.

Zum Gehälterabkommen!

Das Abkommen hat eine Laufzeit von 3 Jahren und beinhaltet:

2011

- Ausweitung des Sozialurlaubs von 4 auf 8 Stunden monatlich (bei Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung) und gilt zukünftig auch für Teilzeitbeschäftigte ab 50 Prozent Beschäftigungsgrad
- Verdoppelung des Sozialurlaubs von 2 auf 4 Stunden monatlich bei Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung) und gilt zukünftig auch für Teilzeitbeschäftigte unter 50 Prozent Beschäftigungsgrad

2012

- Abschaffung der aktuellen Krisensteuer (0,8%) zum 1. Januar 2012
- Zahlung einer einmaligen Prämie in Höhe von 0,9% des Jahresgrundlohnes, welche mit dem Gehalt des Monats Juli 2012 ausbezahlt wird.

2013

- Allgemeine Erhöhung des Punktwertes von 2,2% zum 1. Januar 2013

Unsere Meinung:

Hier begrüßen wir die, wenn auch späte Einsicht der Regierung endlich von der Absicht einer Nullrunde abzurücken. Auch wenn das Ergebnis nicht ganz unsere Erwartungen erfüllt so müssen wir uns leider damit zufrieden geben. Wir begrüßen als SYPROLUX-Leitung vor allem die beabsichtigte Abschaffung der Krisensteuer ab dem 1.1.2012, welche für die Arbeitnehmerschaft doch eine erhebliche Entlastung darstellt.

Luxemburg, den 3.8.2011
Mitgeteilt von der Syprolux-Leitung





Fernand HEINZ

Services Centraux 14/7/2011

HUNDSTAGE UNERWÜNSCHT!

In der Sitzung der Delegation der Services Centraux vom 14. Juli dieses Jahres stand wieder der Dauerbrenner „Temperaturregelung in dem Gebäude der Generaldirektion“ auf der Tagesordnung. Viele Kolleginnen und Kollegen hatten uns darauf hingewiesen, dass an den besonders heißen Frühlingstagen in verschiedenen Büros unerträgliche Temperaturen herrschten.

In seiner Antwort spricht der Service IF von einem Projekt „Belüftung und Klimatisierung des Gebäudes der Generaldirektion“ und nennt die programmierten Etappen. Das IF-Papier erwähnte aber nicht, dass die vorgesehene Klimaanlage nur für das Rechenzentrum und seine Energieversorgung vorgesehen ist. In den normalen Büros in der Generaldirektion darf an heißen und schwülen Tagen weiter geschwitzt werden. Letzteres gilt umso mehr, da die Anfrage der Delegierten während einer Hitzeperiode von 6 bis 14 Uhr arbeiten zu können abgelehnt wurde. Uns wurde vermittelt, dass das neue elektronische Arbeitszeitkontrollprogramm eine solche Sonderschicht nicht zulassen würde.

Unsere Arbeitsmedizinerin empfahl die Ratschläge der Direction de la Santé Publique zu befolgen. Diese können auf folgender Internetadresse nachgelesen werden:

<http://www.sante.public.lu/fr/actualites/2010/07/grande-chaueur/index.html?highlight=canicule>



an apple a day, keeps the doctor away

Foto: MWB

Schwierige Postenbesetzung

Im Service QSE wurde eine freige-wordene Stelle noch immer nicht be-setzt. Die Aufgaben dieses Postens, so die Leiterin des Service QSE, sei auf die anderen Mitarbeiter verteilt worden.

Die Personalvertreter erklärten aber, dass die vorgenannte Arbeitsaufteilung aber keineswegs die richtige Lösung sei, weil dadurch für verschieden Leute eine erhebliche Mehrarbeit an-falle. Die Verantwortlichen geben die Anfrage zur weiteren Klärung wieder an den Service QSE zurück.

Auch im Service GR gestalte sich die Postenbesetzung schwierig, erklärte der Chargé de Gestion des Service RH. Hier sind es besonders die offenen Stellen in der Generaldirektion. Viele Kollegen zögern einen dieser Posten anzunehmen, weil sie noch nicht die nötige Anzahl an Schichtdienst-Jahren haben, um in den Genuss der Préretraite zu kommen. Hier, so Nico Bollen-dorff, müssten neue Wege beschritten werden. Wir würden gerne diese Ideen mitentwickeln, nur befürchten wir, dass der politische Wille fehlt, um diese Dis-kussionen anzugehen.

Organisation der CFL-Telefonzentrale

Der Service RH informierte die De-legierten der Service Centraux, dass



die Pförtnerloge der Generaldirektion den Dienst der CFL-Telefonzentrale vom Telegrafengebäude des Bahnhofs Lux-emburg übernehmen wird. Die Loge sei durchgehend mit drei Leuten besetzt und technisch so aufgestellt, dass diese Übernahme kein Problem darstelle.

Der Service RH versicherte aber auch, dass das Telegrafengebäude wei-terhin seine Aufgaben im Zugbetrieb wahrnehmen werde. Daher würde auch nicht an seine Auflösung ge-dacht.

Das Lean-Projekt wird noch nicht auf die Generaldirektion übertragen

Der Service RH erklärte auf Anfrage der Delegierten, dass die neue Büro-Ordnung nach den 5S-Standards der Lean-Methode, die im CRM eingeführt wird, derzeit nicht von der Generaldi-rektion übernommen wird.

Gesundes Essen in der Generaldirektion

Bei der Belegschaft der Generaldi-rektion war eine Umfrage durchge-führt worden. Thema dieser Befragung war, ob es einen Bedarf an gesunden Nahrungsmitteln im Hause gäbe. Die große Mehrheit der Bediensteten äu-ßerten ihren Wunsch nach der Mög-lichkeit während der Arbeit frisches Obst und Mineralwasser beziehen zu können. Angesichts des Resulta-tes der Umfrage, nimmt der Service RH mit spezialisierten Firmen Kontakt auf, um die gewünschten Automaten aufzustellen.

Romain Grimaz und Fernand Heinz waren bei dieser Sitzung für den SY-PROLUX angetreten, während Jean-Marie Thoma und Carlo Thissen für den LV angetreten waren.

Fernand HEINZ

ENG ÉQUIPE FIR DECH

Fernand Heinz,
691 217 799

Romain Grimaz,
621 169 433

Viviane Weis,
621 248 894

Joëlle Barbelen,
691 243 707

KOMMISSIOUN
SERVICES CENTRAUX

ENTREPRISE DE TOITURE WELTER JEANNOT

10, route d'Arlon
L-9180 OBERFEULEN
Email: weljea@pt.lu

GSM/ 621 148 941
Tél/ 81 28 26
Fax/ 26 81 01 32



Jean-Paul SCHMITZ



Claude DAMAN



Freundliche Einladung

zur Teilnahme am Ausflug für Pensionierte
und Witwen (eventuell mit Partner)

am Donnerstag, den 29. September 2011

Ausflugziel: Die Stadt Metz

Zeitplan:

- 09.00 Uhr: Abfahrt mit dem Bus (Autocars Altmann) am Bahnhof Luxemburg (CFL-Busbahnhof) über die Autobahn nach Metz
- 10.00-12.00 Uhr: zweistündige geführte Besichtigung der Stadt Metz mit dem Bus (demnach keine langen Fußwege) Die Rundfahrt führt uns durch das „Quartier Impériale“ von Metz und am Centre Pompidou-Metz vorbei. Der Bus verfügt über eine Lautsprecheranlage, die Erklärungen während der Besichtigung sind auf deutsch.
- 12.30 Uhr: Gemeinsames Mittagessen im Restaurant Le Relais d'Alsace in der Fußgängerzone mit folgendem Menü:
Assiette Nordique (saumon fumé, rillette de saumon, terrine de poissons)
Sauté de veau marengo, mini champignons et pommes de terre sautées
Tarte aux pommes alsaciennes et glace vanille
Nach dem Mittagessen Zeit zur freien Verfügung für einen Bummel durch die Fussgängerzone, zum Shoppen oder zur Besichtigung der herrlichen Kathedrale
- 17.00 Uhr: Rückfahrt nach Luxemburg

Der Teilnehmer-Beitrag für diesen interessanten Ausflug (Bus und Führung, Mittagessen ohne Getränke) beträgt **47 €**, sowohl für das Mitglied als auch für die Begleitperson. Dieser Betrag soll überwiesen werden auf das Konto **BCEE LU 07 0019 1000 0453 4000** des „Syndicat Chrétien du Personnel des Transports“ mit dem Vermerk „**Pensioniertenausflug**“ bis spätestens Montag, den 19. September und gilt als Anmeldung.

Wir wünschen allen Teilnehmer/innen einen angenehmen Ausflugstag.

Der Kommissionsleiter
Franz KOHNEN



Questions proposées à l'ordre du jour de la réunion des délégués auprès du Chef de Service GR en date du 22.09.2011

- 1) Nous demandons que les chefs de surveillance soient agréés (assermentés) après avoir reçu la formation nécessaire.
- 2) Lors de la récente situation dégradée qui a duré 3 jours aucun horaire pour les trains déviés n'a été établi. De même les documents de bases des chefs de circulation (Intragare & POV) n'ont pas été adaptés a la situation. De nouveau l'information des clients ainsi que des agents concernés était plus que médiocre. Une solution rapide pour éviter de telles situations intenables doit être trouvée.
- 3) Après le transfert de la vidéosurveillance à Belval ce local devrait être mis à disposition de l'Equipe Sûreté.
- 4) Introduction d'un contremaître responsable du contrôle, du suivi et de a prise en charge des agents de l'équipe Sûreté.
- 5) L'imprimante accordée au service Sûreté fait toujours défaut.
- 6) Quels sont les problèmes empêchant la vaccination contre l'hépatite des agents de l'équipe Sûreté?
- 7) Quelles solutions sont envisagées pour remédier aux agressions fréquentes en gare de Bettembourg ?
- 8) Installation de pissoirs sur le parvis de la gare.
- 9) Réparation ou remplacement des chaises aux Pds de Luxembourg et Wasserbillig.
- 10) Nous demandons la mise à disposition des relevés des voitures des trains express internationaux au chef de surveillance et au PDL avant l'arrivée des trains et non après le départ du train.
- 11) Les sorties de secours de CRM et du PDL sont elles conformes aux lois en vigueur ?
- 12) Remplacement de revêtement du sol au PD en gare de Merttert.
- 13) Nettoyage insuffisant du PD en gare de Merttert.
- 14) Mise en peinture de la façade et de la marquise de la gare de Wasserbillig.
- 15) On nous avait promis qu'avec la mise en service du nouveau téléaffichage en gare de Luxembourg de nombreux problèmes dus à l'ancien système disparaîtraient. Or la situation est juste au contraire. Les anciens problèmes persistent et nous connaissons encore de nouveaux problèmes. Vu que la firme ne semble pas gérer la situation, nous proposons de revenir à l'ancien système du téléaffichage.
- 16) Quels sont les dernières informations concernant la réorganisation GR/IF ?

Le délégué du Syprolux
Jean-Paul SCHMITZ



S-net, Internet banking au plus haut niveau !



Consultation de comptes, exécution de virements, opérations en bourse... Quelles que soient vos transactions bancaires, passez par l'Internet banking de la BCEE ! Avec S-net, vous accédez à vos comptes en toute simplicité, quand vous voulez et où vous voulez !



SPUERKEESS
Aert Liewen, Är Bank.

Banque et Caisse d'Epargne de l'Etat, Luxembourg, établissement public autonome, 1, Place de Metz, L-2954 Luxembourg, R.C.S. Luxembourg B 30775
www.bcee.lu tél. : (+352) 4015-1



Gust KONZEM



Ramiro DA SOUSA VALENTE



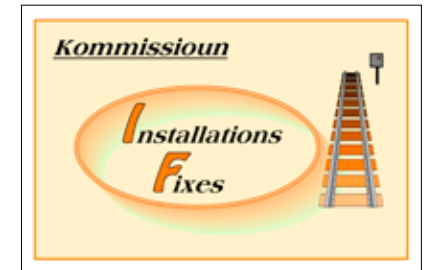
Ed Mallinger



Jean-Pierre DUHR

PROCES-VERBAL DE LA RÉUNION DE LA DÉLÉGATION DU SERVICE IF TENUE À LUXEMBOURG, LE 30/06/2011

Doléances présentées par les délégués



1. Pôle Infrastructures

1.1 Quel est l'état d'avancement des dossiers concernant les locaux de service à Kleinbettingen, à la rue d'Alsace à Luxembourg et de l'Unité Locale Énergie.

Le Chargé de Gestion informe les délégués qu'il a récemment présenté ces projets aux membres du Comité Mixte.

L'installation des conteneurs-vestiaires à l'Unité Locale Énergie est achevée. Complémentairement, un nouveau bâtiment modulaire à l'instar de celui prévu pour abriter les agents affectés actuellement au site sis à la rue d'Alsace à Luxembourg est inscrit au budget pour l'année 2012 parmi la liste des projets à approuver.

Après le déménagement de la brigade 11 Kb au nouveau siège provisoire à Mamer, le siège actuel sera démoli. Le projet relatif au bâtiment abritant définitivement la circonscription S14 Kb est inscrit également au budget pour l'année 2012 parmi la liste des projets à approuver.

Le Chargé de Gestion saisit l'occasion pour informer l'assemblée sur deux nouveaux projets, à savoir la rénovation et l'extension du siège de la brigade 22 P, ainsi que le renouvellement de la menuiserie extérieure et l'aménagement d'un escalier métallique extérieur au bâtiment «Schneider» à Esch/Alzette.

2. Pôle Équipements

2.1 Il existe une dérogation pour quatre agents du grade A/3 affectés à l'Unité Locale Énergie pour exécuter la fonction d'agent de sécurité. Les délégués demandent d'accorder une indemnité appropriée à ces agents.

Depuis l'année 1998, des agents relevant du grade A/3 et affectés à l'Unité Locale Énergie ont été formés et qualifiés sur base du volontariat pour assurer les fonctions d'agent de sécurité. Selon les délégués, il existe à l'heure actuelle encore quatre agents qui tombent sous l'effet de cette dérogation sans bénéficier d'une indemnité quelconque.

Étant donné qu'à l'heure actuelle la formation dont question fait partie intégrante du stage de la filière «technicien C», le Chargé de Gestion décide de faire abolir cette dérogation encore au courant de l'année 2011 et par conséquent de ne faire assurer la fonction d'agent de sécurité que par des agents remplissant les conditions initialement prévues.

2.2 A l'ordre du jour de la réunion du 24 mars 2011, le point 2.1 était mal formulé. Les délégués demandent d'équiper les guérites RST avec un éclairage de secours.

Les délégués demandent de faire installer des éclairages munis de détecteurs de mouvement aux guérites RST.

Le Chargé de Gestion confirme que le Service GR tient à ce que les révisions aux installations RST s'effectuent pendant la nuit et ceci pour des raisons de sécurité. Par conséquent, il propose de se concerter avec l'agent de l'Atelier T qui a formulé la requête en question et de définir ainsi les endroits nécessitant des installations de l'espèce.

2.3 Les délégués revendiquent l'acquisition immédiate de perches isolées pour l'Unité Locale Énergie.

Le manque de perches isolées se fait remarquer surtout au District Caténaires. Le Chef du Pôle Équipements explique à l'assemblée que l'évolution technique a incité les responsables hiérarchiques à redéfinir les dispositions relatives à la mise à la terre du feeder. Parallèlement, l'élaboration d'un nouveau cahier de charges est en cours en vue de l'acquisition de matériel de mise à la terre répondant aux normes prescrites. En outre, les responsables du domaine Énergie envisagent des mesures qui puissent tenir jusqu'à la réception du nouveau matériel.

2.4 Dans les nouveaux conteneurs-vestiaires les commutateurs sont placés au mauvais endroit.

Les délégués se plaignent que dans les nouveaux conteneurs-vestiaires les commutateurs se trouvent à une distance de trois mètres de la porte d'entrée. Entre-temps, il a toutefois été convenu que les agents sur place vont résoudre le problème en question.

2.5 Il existe un manque imminent de douches à l'Unité Locale Énergie.

Les délégués observent qu'à l'heure actuelle l'Unité Locale Énergie dispose d'une seule douche pour tout le personnel y affecté. Le Chargé de Gestion ras-

sure l'assemblée que cette situation sera rétablie sous peu vu que le nouveau bâtiment modulaire comprendra un nombre suffisant de douches.

2.6 Est-ce qu'il est prévu d'acquérir des dérouleurs pour les besoins de l'Unité Locale Énergie et de l'Unité Locale CST?

Les délégués revendiquent l'acquisition d'une voiture de service de type pick-up munie d'une installation de dérouleur de câbles surtout pour les besoins de l'Unité Locale CST qui puisse être conduite avec un permis de conduire de la catégorie B. Selon les délégués, la remorque et le dérouleur en service actuellement ne se trouvent non seulement dans un état de dégradation avancée, mais en outre, la détention du permis de conduire de la catégorie C serait requis lors de l'accouplement à la camionnette. Ceci exigerait alors l'installation d'un tachygraphe dans la camionnette.

Le Chargé de Gestion propose de faire procéder à une analyse de la situation et de se concerter avec le District DMT en vue de l'utilisation éventuelle du camion dans des cas de l'espèce.

2.7 Les effectifs en personnel de l'Unité Locale Énergie doivent absolument être comblés afin de pouvoir garantir un maximum de sécurité et de minimiser le solde en journées improductives.

Un concours de recrutement pour les carrières moyenne et artisanale a eu lieu en date du 21 mai 2011. 16 candidats ont été invités à se présenter à un entretien d'embauche au Service IF. En ce qui concerne la carrière artisanale, il est prévu de recruter avec effet de septembre ou octobre courant un maximum de 6 techniciens par spécialité.

3. Divers – Questions d'ordre général

3.1 Les dispositions de l'Instruction Générale N°15 relative à l'astreinte imposée à certaines catégories d'agents ne répondent plus à l'actualité.

Étant donné que ce sujet ne concerne pas seulement le Service IF, les délégués sont invités à soumettre la présente question à la Délégation Centrale du Personnel.

3.2 Simplification des procédures administratives. (point 3.2 du 26 mars 2009 et point 3.3 du 21 mars 2008)

Dans le cadre du projet de l'acquisition des nouveaux engins de maintenance, il était prévu d'acquérir un logiciel permettant d'informatiser et de centraliser la saisie des données concernant la gestion des heures improductives du personnel. Sa réalisation a dû être abandonnée à cause du manque de personnel et de temps. Toutefois, dans le cadre du projet de création d'un Ressort GI, cette idée va être réactivée à court terme. Un premier contact a déjà eu lieu avec un groupe de consultants qui va être chargé de trouver la solution la plus appropriée.

3.3 L'état d'avancement de la refonte de l'Instruction de Service N°74. (point 2.1 du 19 juin 2009)

Le Chargé de Gestion informe l'assemblée que le Coordinateur-Formation est en train de rédiger une version actualisée de l'Instruction de Service N°74 qui sera dorénavant composée de deux parties, dont une partie générale valable, en principe, pour toutes les spécialités. Les dispositions spécifiques relatives aux différentes filières seront reprises dans les annexes. La publication de la version actualisée est prévue pour la fin de l'année en cours.

3.4 Les délégués demandent si les candidatures d'agents «exclus de toute filière» seront exceptionnellement prises en considération pour l'admission au prochain stage de formation pour la filière «conducteur de locotracteur».

Toutes les demandes d'agents tendant à être admis au stage de formation pour la filière «conducteur de locotracteur» et parvenues après la dernière mise en stage, ont été notées au secrétariat administratif du service central. Le Service IF sollicitera le Service RH en vue d'autoriser, à titre tout à fait exceptionnel, l'admission au stage d'une partie des agents «exclus de toute filière».

La prochaine réunion ordinaire a été fixée au jeudi, 22 septembre 2011.

Le Chargé de Gestion du Ressort IF,
(s) **Henri WERDEL**

ZENTRALKOMITEE VUM 08/07/2011 ZU BASTENDUERF UM SITE VUM FEST „FORUM POUR L'ÉDUCATION SOCIALE ET TECHNIQUE“

Am Abrell 1998 gouf de Forum pour l'Emploi an d'Liewe geruff. Zuel vun den Demandeurs an den Beschaeftegten ass continuierlech an d'Luucht gangen... haut schaffen mei wie 100 Leit verdeelt op deenen eenzelnen Siten (Bastendorf, Housen, Allerbuer, Wentger,Beckerich an Jonglenster) fir d' Chômeuren adequat ze formeiren an ze encadreiren. De Forum ass zu 75% vum Staat finanziert. En neit Gesetz fir 100% Finanzement vum Staat ass um Instanzewee.

De Forum verbrett vertrieben die sozial schwach Leit eiser Gesellschaft dei keng Lobby hun an durch verschiddenst Grënn hier Arbechtsplatz verluer hun bzw kee Patron fannen. Pro Joer fannen sech ëm dei 120 Leit bei hinnen an, an bis virun der Wirtschaftskrise lung hieren taux de réussite bei 40%.

Fir kennen vun der Beschaeftigungsmossnahme FEST ze profiteiren muss een:

- um Arbeitsamt gemeld sin
- RMG bezeien. Seit 2005 bezielt de Staat keng Indemnité de Formation mei; enner 25 Joer kritt een keen RMG dh et huet een keng Krankes. Eréischt ab Januar dest Joer ass et meiglech sech fir 80 Euro/Mount privat ze versecheren. Wat fir een ouni Akommes nach vill ass
- 18 Joer hun
- onqualifiziert sin (Diplôme hun deen net hei am Land unerkannt ass ...

- minimum 1 vun denen 3 Sprochen verstoen (letz/Franz/Deitsch)

- Zu Bastenduerf am FEST bleiwen d'Chômeuren maximal 2 Meint eier sie engem Projet zougedeele ginn. Sie kreien do vum Sproochkurs bis hin zu enger perséinlecher Evaluation alles ugebueden vir sie op den professionellen Astieg erem virzubereeden. Sie ginn stabiliséiert an hierer Perséinlechkeet an ënnerstetzt an hieren beruflechen Orientierungen.

Sie durchlaafen 4 Ateliers: Holz/Steemetzger/Ustreicher/Gaard an (am Wanter Holzskulptur). Doniewt erliewen sie an der Klammschoul zu Heischent "Adventure Pädagogik" um eegenen Kierper; Sozialformatioun: sie leiren am Team ze schaffen; hier individuell Stärken ginn herausgefiltert an gefördert; sie kreien Information iwer Arbechtsrecht/finanziell Situatoune am Alldag an och zu Froen zur Gesondheitspräventioun fannen sie stets Uspriechspartner. Formation Informatique:Sie kreien gehollef beim Opstellen vum Liewenslaaf an der lettre de Motivation, Excel/Word/Access courren..

Et sin ëm die 15 Nationalitéiten vertrueden an all sozial Schichten si beträff wat schaffen am Team net ganz einfach mecht. 15% vun hinne fannen meeschtens direkt no der Formation zreck an d' Arbechtswelt. Een Deel vun de Chômeuren ass einfach ze schwach fir den Arbechtsmarkt dobaussen sief



Foto: Guy NEPPER

aus Pysesch oder psyschech Grënn; dei Leit kreien gehollef bei der Unerkennung vum Travailleur handicapé mat uschleissender externer Reclaséierung.

Die aner ginn dan op verschidden Plätzen placeiert:

- Bummel Bus bzw Ruff Bus
- Haushaltshellef
- Aide aux Citoyens
- Am Gaertchen zu Allerbuer, Jonglenster, Bastenduerf
- Holzfrënn
- Internetstuff
- Klammschoul (Fuusekaul)

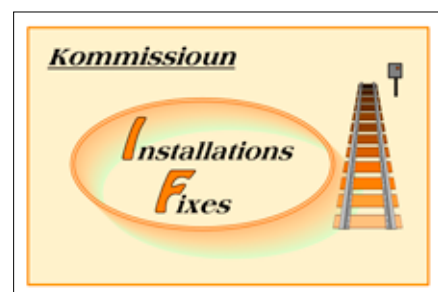
De Forum pour l'Emploi gett deenen Leit erem eng Liewensperspektiv die iwert den Tellerrand riwer an een Lach

gefall sinn... Sie fillen sech vun der Gesellschaft am Stach geloss. Eis Politik ass gefoudert fir eppes fir dei Leit ze machen. Mat der Afeierung vum Statut unique gouf ee Gesetz geschaaf fir die schwarz Schoof vum Arbechtsmarkt ze élimineiren mae leider sin 95% dovun der keng!!!

No der Présentatioun vum FEST ass den Zentralkomitee op den Odre du Jour iwergegang, wou d'Actualitéit bei den CFL, der CFLcargo an vun der Politik beschwat an kommentéiert gow. Bei engem uschleissenden gemeinsamen Mëttegiessen gowen die zwee SYPROLUX-Vize-Präsidenten Roby Koe-dinger an Fernand Schroeder fir hiren laangjähregen Asâz geéiert.

Tania PESCH

IF-KOMMISSION ON TOUR



Am vergangen 29. Juli besuchte eine Delegation der IF-Kommission die Baustelle des Escher Viaduc. Die Baustelle bot, wie man leicht anhand der Bilder erkennen kann, ein imposantes Erscheinungsbild. Vom Planungs- und technischen Aspekt her war dieses Unterfangen nicht gerade einfach. So musste der Viaduc, der einzige Schienenstrang in Richtung Belval für zwei Wochen für jeglichen Transport gesperrt werden. Während dieser Zeitspanne wurden ein System mit Ersatzbussen für die Bahnkunden eingerichtet.

Die Länge des Streckenabschnitts, welcher rund erneuert wurde beträgt zwei Kilometer.

In Zuge der Erneuerung wurden auch verschiedenen Umweltschutzmaßnahmen berücksichtigt. So wurde das Gleisbett mit Ballast aus Natursteinen aufgefüllt. So konnte dieses um 25 cm angehoben werden und besser stabilisiert werden. Des Weiteren soll ein Lärmschutzwall folgen, welcher eine Verbesserung der Lebensqualität der Anrainer bewirken soll. Durch diese Grunderneuerung wird künftig die Geschwindigkeit von

40 km/h auf 60 Stundenkilometer angehoben werden können. Das gleichzeitige Ersetzen der vorhandenen Schwellen wird

indes zu einem Plus an Fahrkomfort beitragen und wiederum helfen die Fahrgeräusche zusätzlich abzusenken.



V.l.n.r.: Ed Mallinger, Gust Konzern

Fotos: Camille BROCKER





Sektioun Ettelbréck

Noruff fir de Jos Atten

1941 gouf hien gebuer,
a mir goufen vill vun him gewuer.

Zu Welschent an der Primärschoul,
huet hien geléiert d'Ein mal Eins an d'ABC a Rou.
Doheem um Haff huet hien gehollef schaffen sou
Allerlee,
d'Kéih gehidd op der Weed an am Bësch Holz gemeet
mat der See.

1962 giong et fir de Jos mam Eescht vum Liewen un,
du koum hien an den Dingscht vun der Eisebunn.
Vun Rëmeleng op Dikkrech, bis rop op Reisduerf, kräiz a
quer as hien gerannt,
bis hien gouf 1965 zu Ettelbréck als Expéditionnaire
ernannt.

Vun 1968 un wor hien aktiv an der Sektioun Ettelbréck,
a vun 1977 un huet hien d'Zuel vun de
Komiteesmemberen no uewen gedréckt.
Zur Belounung fir säin Fleiss an Engagement,
gouf hien erannt 1987 zum Sektionspräsident.

De Jos war ëmmer en zuverlässigen an éiergäizegen
Mënsch,
fir ze laachen an ze gecksen, hien wor fir all Spass ze
hun.

5 Joër méi spéit, als Unerkennung fir säin aktiven
Asatz,
gouf hien Vizepräsident vum Zentralkomitee an der
Staat.

De Jos wor steets mat vill Eifer an Engagement bei der
Saach,
bei der Organisatioun vum „Bal à l'Amitié“ gouf gedantz
a gelaacht,
bei de Virbereedungen vun de Generalversammlungen,
däi hien stets wosst ze verschéineren mat enger flotter
Tombola,
oder als Ersatzbegleeder bei Kannerwierkskolonien...
Op de Jos wor ëmmer Verlooss!

Den 3. November 1998 feiert de Jos zu Ettelbréck um
Stellwierk séng lescht Schicht.

De Genoss vun enger laanger Pensioun bei beschter
Gesondheet an Zefriddenheet wor dem Jos leider nët
vergonnt an den 17. Abrëll 2011 huet eis mam Jos ee
gudden Kolleg, een zuverlässigen Mënsch an en
aktiven Gewerkschaftler fir ëmmer verlooss.

Äddi Jos, Du waerts eis ëmmer an gudder Erënnerung
bleiwen a mir waerten Dëch ni vergiessen...

MERCI FIR ALLES!!!

De Komitee vun der Sektioun Ettelbréck

Sektioun Beetebuerg

Ee Mini-Trip op Baerdrëff

Eise Comité invitéiert
séng Membren mat hieren Dammen op éng Sortie

**an d' Kéiserei Schmalen-Brouwers
an duerno an d'Glasbléiserei Seil, allebéid zu Baerdrëff.**

**Mir treffen eis Freides den 7. Oktober um 13.30 Auer zu Beetebuerg
virun der Gare, fueren duerno zesummen op Baerdrëff.**

**Nôm offiziellen, ass och deen löschtegen Deel virgesinn,
daat mat Oweessien am Restaurant Steinmetz zu Bech.**

**Umellen w.e.g. bis 30. September beim Sekretär Marc Schwartz iwer:
e-mail marcschw@pt.lu oder Tel.: 691 462523.**

Mir zielen op Iech, de Comité

Leserbrief

BUGA

Die Bundesgartenschau also, regelrechter Magnet von mehr als 2 Millionen Besuchern aus dem In- und Ausland, davon tausende auch aus Luxemburg, lockt also seit Mitte April bis zum 16. Oktober zur größten Blumen- und Pflanzenschau Deutschlands nach Koblenz am Rhein! Und wahrlich das kurfürstliche Schloß, die Rheinpromenaden und das Plateau der Festung Ehrenbreitstein, zu erreichen mit der zu diesem Ereignis extra erbauten Kabinenbahn, haben sich fein heraus geputzt um ihre erwartungsvollen Besucher zu empfangen. Letztere werden nicht enttäuscht, die Verbindung aus Blumenpracht, Kunst und Geschichte dem interessierten Publikum zu vermitteln ist mehr als gelungen.

Natürlich haben auch unsere privaten Busunternehmer diesen „Braten gerochen“ und dementsprechend als Highlight in ihr Sommerprogramm aufgenommen. Allwöchentlich karren sie so zu Vorzugspreisen tausende interessierte Luxemburger an den Rhein.

Soweit so gut, aber Fakt ist dass ebenfalls via Schiene Koblenz ab Luxemburg auch mehr als goldrichtig liegt. Nur, von alledem Vorgenanntem scheint man in den zuständigen CFL- Etagen nichts mitbekommen zu haben, Reklame, geschweige denn Angebote blieben aus..., wieder wurde eine gute Gelegenheit verpasst, dem Bürger die Vorteile des bequemen Zugreisens zu vermitteln...

Anders dagegen bei der DB, mit dem Buga-Kombiticket z.B.: So war und bleibt es bis zum 16. Oktober möglich mit genanntem Ticket ab gleich welchem Bahnhof im Saarland oder Rheinland-Pfalz für schäbige 33 €, für jedweiteren Mitreisenden bis 5 Leute für nur 22 € zur Buga zu fahren, Transfer mit Shuttle-Bus, Buga-Eintritt sowie Kabinenbahn inklusive...

Direktzug am frühen Morgen z.B. ab Nennig (gegenüber Remich), Rückfahrt ebenso problemlos am frühen Abend, Herz was willst Du mehr?

Demnach die doch berechnete Frage: Warum konnte man als CFL sich nicht an ein solches Unterfangen einfach hin dran hängen? Die Antwort wird man uns wohl auf ewig schuldig bleiben ...

Jos.



Raymond GROTZ

CFL BILANZ

CFL-GESCHÄFTSJAHR 2010

Es ist jetzt schon zur Tradition geworden, dass wir jedes Jahr in unserer Gewerkschaftszeitung „Transport“ den Jahresbericht der Luxemburger Eisenbahngesellschaft des verflossenen Jahres in deutscher Fassung veröffentlichen.

01. VORWORT

Nach dem Krisenjahr 2009, welches die verschiedenen Aktivitäten der CFL-Gruppe auf eine harte Probe gestellt hatte, war das Geschäftsjahr 2010 ein sehr ermutigendes und ein vielversprechendes Jahr gewesen, sowohl auf dem Gebiet der Entwicklung der Beförderungstätigkeiten als auch im Bereich der fortschreitenden Strategien.

Für die CFL-Gruppe stellt die Befriedigung der Kundschaft die wichtigste Zielsetzung dar, dies besonders in Sachen Sicherheit, Pünktlichkeit und Komfort. So konnte besonders im Jahr 2010 die CFL-Gruppe aus den sich im Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Aufschwung dargebotenen günstigen Gelegenheiten Nutzen ziehen, indem sie rasch und wirkungsvoll den Anfragen der Kundschaft im Bereich des konventionellen und des kombinierten Güterverkehrs Folge leisten konnte.

Dank des Einsatzes aller Mitarbeiter konnte das Jahr 2010 mit einem konsolidierten Nettoergebnis von 6,9 Millionen abgeschlossen werden. Im Verhältnis zum Resultat des Jahres 2009, welches mit einem Nettoverlust von 6,6 Millionen abgeschlossen hatte, hat sich das Resultat der Aktivitäten im Bereich der CFL-Gruppe also um 13,5 Millionen verbessert. Diese vielversprechenden Ergebnisse sind die Basis der sehr günstigen Entwicklung des „cash-flow“, welcher von 27,6 Millionen im Jahr 2009 auf 43,5 Millionen im Jahr 2010 gestiegen ist.

Im Laufe des Jahres 2009 hatten die Auswirkungen der finanziellen und der wirtschaftlichen Krise den von den beiden Filialen CFL cargo und CFL Multimodal geführten Güterverkehr der CFL-Gruppe auf eine harte Probe gestellt.

Dank der schrittweisen Verbesserung der wirtschaftlichen Konjunktur haben die beförderten Tonnagen der Filiale CFL cargo im Jahr 2010 eine Erhöhung von 19% im internationalen Verkehr und von 12% im nationalen Verkehr erreicht. Diese Besserstellung erklärt sich daraus, dass, einerseits, das Transportvolumen zugenommen hat und dass, andererseits, eine Ausweitung im geographischen Bereich stattgefunden hat.

Im Rahmen der Entwicklung der Aktivitäten im Bereich des Güterverkehrs der CFL-Gruppe haben die beiden Zweigstellen CFL cargo und CFL Multimodal zusätzlich im Jahre 2010 in Frankreich eine neue Filiale gegründet: CFL Fret Services France S.A.

Für CFL Multimodal, welche für sämtliche Tätigkeiten im Bereich des intermodalen Transports, sowie für die Ausbeutung des Terminals und der Plattform Eisenbahn-Autobahn verantwortlich zeichnet, hat sich das Jahr 2010 sehr günstig auf die Entwicklung der Aktivitäten ausgewirkt.

So ist im Jahr 2010 die Zahl der Umschläge der intermodalen Einheiten im Terminal in Bettemburg gegenüber dem Jahr 2009 um rund 31% gestiegen.

Die Eisenbahn-Autobahn ihrerseits hat weiter im Jahr 2010 zugelegt mit einem Total von rund 24.000 Sattelauflegern in der Verbindung Bettemburg-Le Boulou. Diese Gesellschaft hat sozusagen ihren Verkehr binnen eines Jahres verdoppelt. Die Zugdichte ist auf vier Hin- und Rückfahrten pro Tag angestiegen.

Im Laufe des Jahres 2010 hat der Personenverkehr der CFL sich auch sehr günstig entwickelt. In der Tat weist diese Aktivität im Benutzungsbereich einen Zuwachs von 4,3% gegenüber dem Jahr 2009 auf. Die Zahl der beförderten Personen hat im Jahr 2010 diejenige des Jahres 2008 um 0,8% übertroffen. Man muss wissen, dass das Jahr 2008 ein Rekordjahr darstellt, bedingt durch die extrem hohen Erdölpreise.

Diese sehr ermutigenden Ergebnisse bezeugen das Vertrauen und die Treue unserer Kunden. Diese Resultate führen unsere Gesellschaft dazu ihre zukünftigen Entwicklungen sowie die angebotenen Leistungen noch zu verbessern.

Für die CFL-Gruppe stellt die Zufriedenheit der Kundschaft die wichtigste Zielsetzung dar, dies besonders in Sachen Sicherheit, Pünktlichkeit und Komfort. Dieser ständige Einsatz zu Gunsten der Befriedigung der Kundschaft hat besonders den CFL-Angestellten ermöglicht den Eisenbahnverkehr während der Winterperiode November und Dezember 2010 sozusagen normal aufrechtzuerhalten und dies trotz sehr schlechten Witterungsverhältnissen.

Die ständige Qualitätsverbesserung im Personenverkehr, verbunden mit dem Willen der CFL sich aktiv an der Verwirklichung der Zielsetzung der Regierung zu beteiligen, welche einen Marktanteil von 25% im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2020 anstrebt, hat die CFL dazu bewegt den hochfliegenden Plan hinsichtlich der Erneuerung ihres Fuhrparks weiter zu treiben. So wurden im Jahr 2010 neun zusätzliche Doppelstocktriebwagen angeliefert und neue Verträge für den Kauf von weiteren acht Doppelstocktriebwagen für das Jahr 2014 wurden getätigt.

Gesamt gesehen können sich alle Mitarbeiterinnen und alle Mitarbeiter der CFL-Gruppe über die guten Ergebnisse des Jahres 2010 in Sachen finanzielle Stabilität, soziale Dauerhaftigkeit und ökologische Mobilität freuen.

Es liegt uns am Herzen allen zu danken, die sich täglich mit Erfolg für unser Unternehmen einsetzen. Für eine Gesellschaft wie die CFL stellen die Motivation und die Sachkenntnis des Personals eine Gewähr für die Qualität der Dienstleistungen und somit eine Genugtuung für unsere Kundschaft dar.

Jeannot WARINGO
Präsident

Alex KREMER
Generaldirektor

02. SCHLÜSSELZAHLEN

17.772.982

Passagiere wurden von den CFL während des gesamten Jahres befördert

204.556

Güterwagen wurden im Zentralrangierbahnhof Bettemburg behandelt

3.003

ist die Zahl der Güterwagen, die die Filiale CFL cargo besitzt

149

Lokomotiven und Triebwagen stellen den Fuhrpark der CFL im Bereich des Personenverkehrs und der cargo dar

5,55%

ist die Wachstumsquote der beförderten Personen von montags bis freitags gegenüber dem Vorjahr

1/3

ungefähr der beförderten Reisenden benutzen grenzüberschreitende Züge

1.665.683

Passagiere benutzten den Zug im Binnenverkehr im Monat Dezember, was gegenüber den vorherigen Jahren den letzten Monat des Jahres auf den ersten Platz gestellt hat

6

Euros ist der Anschaffungspreis einer Wochenendfahrkarte, welche samstags, sonntags und an Feiertagen während 24 Stunden für eine Gruppe von fünf Personen Gültigkeit hat

5.876.931

Reisende benutzten die Eisenbahnlinie 60 zwischen Luxemburg und Rodingen, mit eingeschlossen die Antennen nach Düdingen-Volmeringen, Rümelingen, Audun-le-Tiche und Athus

5.753

Tarifarische Zuwiderhandlungen wurden erfasst, davon wurden 52,41% bis zum Jahresende durch Abzahlungen beglichen

24,80

Kilometer lang ist die Mittelstrecke, welche die 288.940 Züge auf dem CFL-Netz zurückgelegt haben

38.619

Güterzüge haben 680.573 Kilometer für die CFL cargo und für Sibelit zurückgelegt

1.901

Züge wurden auf der Eisenbahn-Autobahn zwischen Bettemburg und Perpignan eingesetzt

266,4

Millionen Euros ist der Gesamtbetrag der Investitionen bei der Eisenbahn

88,8%

der Züge sind pünktlich beziehungsweise kommen mit einer Verspätung von weniger als 6 Minuten an

1.423

Personen haben die Sonderzüge, welche die CFL während der Nacht von Sylvester eingesetzt haben, benutzt; dies ist eine Erhöhung von 11% gegenüber 2009/2010

2

Zusammenstöße zwischen einem Zug und einem Straßenfahrzeug auf Bahnübergängen wurden erfasst

138

Bahnübergänge bestehen auf dem nationalen Eisenbahnnetz nachdem deren fünf während des Jahres entfernt wurden

80%

der Infrastruktur des Netzes sind mit dem „European Train Control System“ (ETCS) versehen

0

Todesunfall ist auf dem Eisenbahnnetz zu beklagen

24

Stunden ist die maximale Zeitspanne um Reklamationen und Beschwerden der Kunden zu beantworten

3.768

Personen arbeiten am 31. Dezember 2010 bei der CFL-Gruppe

25.000

Quadratmeter umfasst die Lagerfläche der Filiale CFL Multimodal

24.000

Lastzüge wurden auf der Eisenbahn-Autobahn zwischen Bettemburg und Le Boulou befördert.

03. SCHLUESSELDATEN 2010

JANUAR

Der öffentliche Dienstleistungsvertrag im Personenverkehr auf der Schiene und auf der Straße, der Vertrag in Sachen Geschäftsführung der Eisenbahninfrastruktur, sowie die von der Eisenbahninfrastruktur abhängige Konvention über die administrative Verwaltung der Immobilien treten in Kraft. (1. Januar)

FEBRUAR

Die Filiale CFL cargo tritt gemeinsam mit sechs anderen Gesellschaften des Eisenbahngüterverkehrs dem Bündnis Xrail bei mit dem Ziel eine bessere Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr mit Einzelwagen zu erstellen. (19. Februar)

MÄRZ

40 Mitglieder des Zugbegleitpersonals werden durch den Minister für dauerhafte Entwicklung und für Infrastrukturen Claude Wiseler vereidigt. (17. März)

APRIL

Eine neue Brücke vom Typ „Bowstring“, mit einem Gewicht von etwa 1.800 Tonnen, wird über die Autobahn Luxemburg-Arlon gelegt, um die beiden zukünftigen Gleise der Eisenbahnlinie Petingen-Luxemburg zu erfassen. (24. April)

MAI

Über 1.000 Angestellte der CFL-Gruppe nehmen am Tag der Sicherheit ihres Unternehmens in Luxemburg teil. (19. Mai)

JUNI

Die neue Werbekampagne der CFL, welche gleichzeitig den Nachdruck auf die angebotenen Dienstleistungen und auf die günstigen Gelegenheiten im Berufsleben für die Jugendlichen legt, beginnt mit einem im Fernsehen und in Kinos veröffentlichten Werbespot.

JULI

Gelegentlich eines Besuches bei CFL Multimodal unterstreicht Minister Claude Wiseler die Zukunftsaussichten dieser Filiale, welche ihren Standort merklich erweitert. (2. Juli)

AUGUST

Der erste der zehn zusätzlichen Triebwagen vom Typ TER 2 Nng wird durch den Hersteller Alstom angeliefert.

SEPTEMBER

Der neue Bahnhof Belval-Universität wird in Gegenwart des großherzoglichen Paares eingeweiht. (28. September)

OKTOBER

Die Modernisierung der Eisenbahnlinie Luxemburg-Kleinbettingen stellt einen Teil der großen Infrastrukturvorhaben des Staates dar. Ein genehmigter Antrag der Deputiertenkammer verlangt die diesbezügliche Verwirklichung. (21. Oktober)

NOVEMBER

Am Bahnhof Luxemburg wird ein neuer Parkplatz „Park & Rail“, sowie eine Fußgängerbrücke mit Zugang zu den Bahnsteigen eingeweiht. (5. November)

DEZEMBER

Gelegentlich des Fahrplanwechsels, welcher die Verkehrsverbindungen auf der Linie Luxemburg-Esch-Rodingen auf vier Zugpaare pro Stunde erweitert, führen die CFL ihre Anwendung „iPhone CFL mobile“ ein. (12. Dezember)

04. PERSONENVERKEHR

Getreu der Richtlinien der Regierung, die durch ihren Begriff der dauerhaften Mobilität einen Marktanteil von 25 % beim öffentlichen Transport bis zum Jahr 2020 anstrebt, kennzeichnet sich das vorgeschlagene Angebot der CFL durch die Achtung der Mittel unter den besten Bedingungen in Sachen Sicherheit und Komfort.

Während des Jahres haben die CFL neun von zehn zusätzlichen im Jahr 2008 bestellten Doppelstocktriebwagen vom Typ TER 2 Nng erhalten. Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wurden sie im Verkehr mit 4 Zügen pro Stunde in beiden Richtungen zwischen Luxemburg und Petingen via Esch/Alzette eingesetzt. Das neue Material schraubt das Transportvolumen der CFL gesamt auf etwa 23.000 Plätze hoch.

Am 7. Oktober haben die CFL mit dem Schweizer Hersteller Stadler einen Vertrag für die Lieferung von acht doppelstöckigen Triebwagen für 2014 abgeschlossen. Diese Anschaffung wurde im Rahmen der Abmachungen zwischen der CFL und der Auftrag gebenden Autorität von Rheinland-Pfalz (Zweckverband SPNV Nord), hinsichtlich der Bedienung der Eisenbahnstrecke nach Koblenz im Stellenplan von „Rheinland-Pfalz Takt 2015“ getätigt.

Am 31. Dezember 2010 verfügte die CFL-Gesellschaft im Personenbetrieb über 39 Linienlokomotiven, 45 Triebwagen und Schienenbusse (Autorails), und 87 Doppelstockwagen (davon 20 Steuerwagen). Gegen Ende des Jahres 2010 wurde der Vertrag mit Alstom unterzeichnet, um den letzten Teil des

Fuhrparks mit dem nach europäischen Normen gebauten Sicherheitssystem ETCS zu versehen. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten sind sämtliche Lokomotiven und Triebwagen der CFL mit dem modernen und leistungsfähigen Sicherheitssystem ausgerüstet.

Der nationale und grenzüberschreitende Verkehr

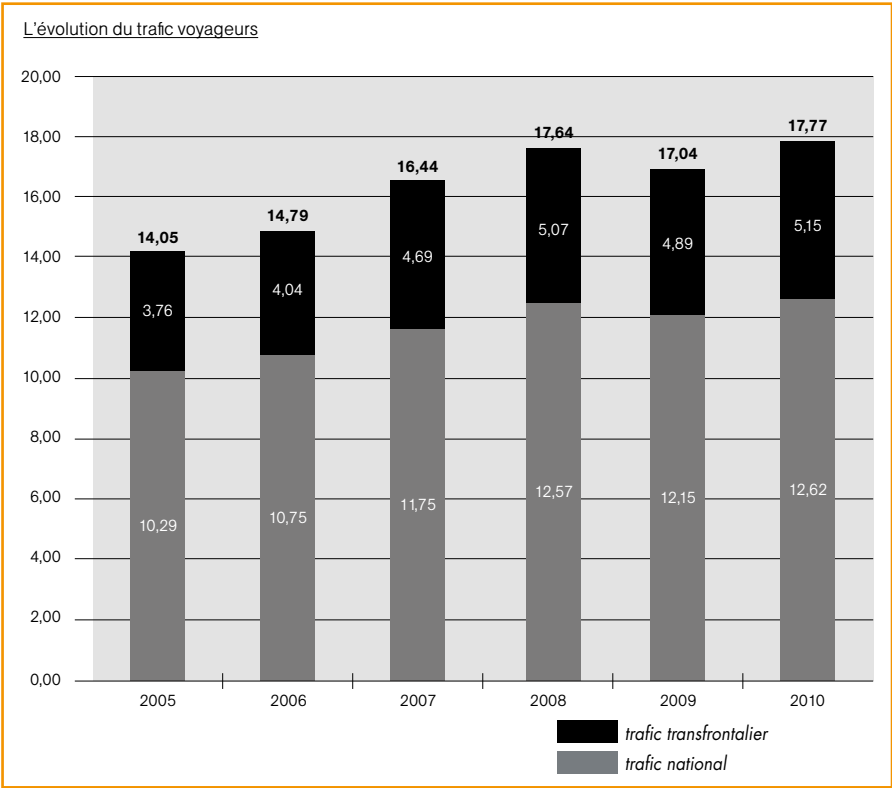
Die Zahl der beförderten Reisenden zeigt ein Wachstum von 4,31 % gegenüber dem Vorjahr auf und übertrifft sogar um 0,8 % die Zahl der Passagiere, welche im Jahr 2008 den Zug benutzt haben, ein Rekordjahr infolge des sehr hohen Ölpreises. Allein im Dezember 2010 hat der Personenverkehr um 17 % gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres zugelegt, dies bedingt durch die schlechten Wetterbedingungen, die die Benutzung des Zuges besonders attraktiv gestaltet hatten. Über die letzten fünf Jahre gesehen (von 2005 bis 2010) liegt die Steigerung der beförderten Personen bei 26,7 %, was die Politik der ständigen Verbesserung bei den CFL bestätigt.

Die hervorstechendste Begebenheit im Bereich des Personenverkehrs war ohne Zweifel die offizielle Einweihung des neuen Bahnhofs von Belval-Universität im Beisein des großherzoglichen Paares am 28. September 2010. Dieser Neubau, geeignet für die Bewältigung eines Verkehrs von über 30.000 Personen pro Tag, zeigt einen großen Schritt nach vorne für den sich in voller Entwicklung befindenden Standort Belval. Im Rahmen der Modernisierung des Zentralbahnhofs von Luxemburg haben die CFL am 5. November 2010

die offizielle Eröffnung des neuen Parkhauses „Park & Rail“ gefeiert, welches in einer Rekordzeit von 14 Monaten errichtet wurde. Bei der gleichen Gelegenheit wurde der CFL-Teil der Fußgängerbrücke nach Bonneweg wiedereröffnet. Sie ist überdacht und mittels Treppen mit den Bahnsteigen verbunden.

Der nationale und grenzüberschreitende Personenverkehr, vereint unter dem öffentlichen Dienst und unter der Obrigkeit des Ministeriums für dauerhafte Entwicklung und für die Infrastrukturen, weisen eine Umsatzverbesserung von 3,23 % auf. Im Einzelnen haben die Einnahmen beim Fahrkartenverkauf um 13,82 % zugenommen, diejenigen der Fahrscheinhefte um 6,20 %, derweil die der nationalen Abonnemente gleichbleibend waren. Die Zunahme an Einnahmen erklärt sich besonders durch das Anwachsen der beförderten Kunden.

Die Einnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr entstammen hauptsächlich aus dem Verkauf von Abonnements für die beruflichen Pendler der Grenzregion. Die Zahlen ergeben, dass genau wie im Jahre 2009, die wirtschaftliche und finanzielle Krise auch weiterhin die Verkehrsentwicklung im Jahr 2010 bestimmt hat. Trotzdem konnte ein leichter Wiederaufschwung beim Verkauf im zweiten Semester 2010 festgestellt werden.



Der Verkauf von FlexWay Abonnements, für die lothringische Kundschaft bestimmt, konnte dem wachsenden Wettbewerb der Straßenunternehmern gut widerstehen und verzeichnet eine leichte Besserung (84.407 Abonnements im Jahr 2010 gegenüber 82.732 im Jahr 2009). Der Verkauf von OekoCard-Abonnements, ausgehändigt von den CFL und der DB und für die deutschen Grenzgänger der Region Trier bestimmt, hat auch leicht zugenommen (6.100 gegen 6.037). Die CFL sind zuversichtlich, dass die Ausweitung der Bedienung der CFL-Züge bis Wittlich hin eine

positive Auswirkung im Bereich der OekoCard-Abonnements ab 2011 haben wird. Der Verkauf von monatlichen Zugkarten SNCB-CFL, bestimmt für die belgischen Pendler, verbucht ebenfalls eine leichte Verbesserung gegenüber dem Jahr 2009 (24.120 gegenüber 23.871).

Um zu beweisen, dass der Zug weit mehr als ein tägliches öffentliches Verkehrsmittel sein kann, sondern dass er ebenfalls einen Partner für die Freizeitgestaltung seiner Kunden sein kann, haben die CFL weiterhin den Transport nach vielseitigen Manifestationen, mit herkömmlichem, volkstümlichem oder kulturellem Charakter organisiert. Gelegentlich der zahlreichen in der „Rockhaal“ organisierten Konzerte benutzten im Durchschnitt 1.000 Personen den zu diesem Zweck eingesetzten Sonderzug (20 % begeisterter Musikfreunde). Die Resultate der Bemühungen in Sachen Förderung der Gruppenreisen und der Schulausflügen per Zug sind besonders ermutigend. Seit der Schaffung der Aktion „Schulausflug“ im Jahr 2006 hat die Zahl der Teilnehmer sich mehr als verdoppelt. Im Jahr 2010 verzeichnete man 134 Gruppen mit fast 4.000 Schülern. Die Gruppen- und Familienreisen stellen über 28.000 Passagiere mit 763 Gruppen dar. Diese Produkte sind daher so wichtig weil sie sich an eine neue Kundschaft richtet, oft unbewusst, was der moderne Zug für Vorteile bieten kann.

CFL Busverkehr

Ein Teil des nationalen Personenverkehrs wird von CFL-Bussen bewältigt. Die CFL besitzen 62 Busse, davon 48 mit 12 respektive 15 Meter Länge und 14 Gelenkbusse mit 18 Meter Länge. Im Rahmen der Modernisierung und der Erneuerung des Straßenmaterials wurden im Mai 2010 fünf neue Busse von 15 Meter Länge und 7 Gelenkbusse von 18 Meter Länge in Betrieb genommen. Die klimatisierten Busse sind mit einer automatischen Überwachungskamera und einem Kommunikationssystem ausgestattet.

Die 181 Busfahrer haben im Jahr 2010 eine Gesamtstrecke von etwa 5,3 Millionen Kilometer zurückgelegt. Im Durchschnitt 85.000 Kilometer pro Fahrzeug.

Die Winterzeit hatte auch einen Einfluss auf den Straßenverkehr, besonders bei Verspätungen bedingt durch das Glatteis. Trotzdem konnten 99 % der geplanten Fahrten im Dezember 2010 gesichert werden.

Der Erfolg des Busses „Saarbrücken-Express“ nimmt seit seiner Schaffung im Jahr 1998 stets zu. Am Anfang wurden vier Hin- und Rückfahrten pro Tag getätigt; seit März 2009 sind es deren dreizehn. Durch diesen Bus können die Fahrgäste die ICE-Züge ab Saarbrücken benutzen oder können in Saarbrücken verweilen. Dieses verbesserte Angebot bewirkte, dass die Zahl der beförderten Personen im Jahr 2010 um rund 40 % gegenüber dem Jahr 2009 gestiegen ist (73.356 zu 36.414).

Ebenso wurde der Bus „Gare Lorraine Express“, welcher Luxemburg mit dem Bahnhof TGV Lorraine verbindet seit seiner Schaffung im Dezember 2005 sehr gut von der Kundschaft angenommen. Von 2008 bis 2010 hat sich die Zahl der beförderten Personen verdoppelt (4.603 zu 9.250)

Die Qualität des Öffentlichen Dienstes

Um ihrer Rolle als Rückgrat des gemeinsamen Transports gerecht zu werden, wollen die CFL Dienstleistungen anbieten von einer solchen Qualität, wie die Kundschaft sie wünscht. Um die Bahnbenutzer und die potentiellen Kunden der Schiene noch besser zu informieren haben die CFL den mobilen Fahrplan im Dezember 2010 geschaffen. Durch dieses System können die Kunden sämtliche Mitteilungen über die Zugfahrpläne in Luxemburg und in Europa auf dem iPhone, iPad und iPod ablesen.

Im Rahmen der Bedingungen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags, der am 1. Januar 2010 in Kraft trat, wurden die Dienstleistungen nach zwei Qualitätsmaßstäben (Pünktlichkeit und Beständigkeit) gewertet. In den kommenden Jahren werden noch weitere zusätzliche Merkmale festgelegt werden.

Ein (von 20) wichtiges Schätzungsmerkmal ist die Pünktlichkeit der Züge. Der Prozentsatz der Züge mit weniger als sechs Minuten Verspätung lag bei 88,82 %. Durch die Abänderung der Berechnungsmethode bei der Pünktlichkeit der Züge ab 2010 ist ein Vergleich mit den Ergebnissen der vorigen Jahre nicht möglich. Der Pünktlichkeitsbegriff der Züge wurde nämlich durch denjenigen der Reisenden ersetzt; die Gewichtung eines Zuges mit 600 Personen ist zehnfach höher als diejenige eines Zuges, der nur 60 Passagiere befördert.

Um diesen Forderungen gerecht zu werden haben die CFL geplant eine neue Werkstätte für die Reparaturen und den Unterhalt des Fuhrparks im Personenverkehr zu errichten. Dank dieses Baus wird die Zeit der Blockierung der Personenwagen wesentlich verringert. Die neue Werkstätte öffnet ihre Tore im Jahr 2014; das Verwal-

tungsgebäude wird aber schon im Jahr 2011 fertiggestellt sein.

Gemäßigte Ergebnisse beim internationalen Verkauf

Wegen einer angriffslustigen Verkaufspolitik der SNCF, besonders der sofortige Verkauf durch Internet, ist der Umsatz bei den CFL (Verkaufsschalter, Call Center, automatischer Verteiler und beglaubigte Reiseagenturen) beim Fahrkartenverkauf um 9,10 % gesunken. Die Wichtigkeit des Umsatzes mit diesem einzigen Verkehrsnetz bewirkt einen globalen Rückgang von 3,4 % beim Verkauf von internationalen Fahrscheinen gegenüber dem Jahr 2009, welches schon wegen der finanziellen und wirtschaftlichen Krise gelitten hatte.

Die Auswirkungen auf die Verkehre mit unsren Nachbarländern – nach Größenordnung des erzielten Umsatzes – teilen sich folgendermaßen

| | |
|--------------|-----------|
| Frankreich: | - 9,10 % |
| Belgien: | + 0,95 % |
| Deutschland: | + 5,90 % |
| Schweiz: | + 13,00 % |
| Niederlande: | -1,48 % |

Was die Verbindung Brüssel-Luxemburg-Strasbourg angeht, waren die Marktforschungen überzeugend und eine grundsätzliche Einigung konnte zwischen den Partnern gefunden werden, um die Anziehungskraft auf dieser Strecke weiter zu entwickeln.

Mit Sicherheit reisen

Das Gefühl in Sicherheit reisen zu können, ist eine unabkömmliche Bedingung für die Zufriedenheit der Kunden. Um ein Höchstmaß an Sicherheit, sowohl für ihre Kundschaft als auch für ihr Personal zu bieten, haben die CFL die während den letzten Jahren eingeführten Maßnahmen verschiedene Genehmigungen hinsichtlich der Verwirklichung der Videoüberwachung von der Nationalen Kommission für Datenschutz gutgeheißen. Videoüberwachungsanlagen wurden in den Bahnhöfen Belval-Universität und Dommeldingen, sowie im neuen „Park & Rail“ und auf der neuen Fußgängerbrücke im Bahnhof Luxemburg in Betrieb genommen.

Zusätzlich zu dieser passiven Überwachung haben sich die CFL im Jahr 2010, gemeinsam mit mehreren anderen europäischen Eisenbahngesellschaften zu einem internationalen Solidaritätsnetz unter der Bezeichnung „Charte Européenne Gare et Solidarité“ angeschlossen. Innerhalb dieser Organisation bemühen sich die Betreiber die Planausführung von solidarischen Aktionen im Bereich der Bahnhöfe auszuführen, dies gemeinsam mit verschiedenen wohltätigen und sozialen Vereinigungen in Luxemburg.

Die touristischen Aktivitäten der CFL

Die starke Wirtschaftskrise hat die Reisewelt im ersten Semester 2010 erheblich beeinträchtigt. Dazu kommen noch für die Luftfahrt die negativen Aus-

wirkungen des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull durch Ascheauswürfe zwischen März und Juni 2010. Im Laufe des zweiten Semesters hat sich die Lage verbessert und einen Aufschwung sowohl im touristischen wie im Berufsbereich konnte festgestellt werden. Diese Tendenz veranschaulichte sich durch den Gewinn einiger Gesellschaften, welche ihre Berufsreisen mit der Agentur CFL Evasion S.A. organisiert haben. So verzeichnet die Aktivität in Sachen

Berufsreisen eine merkliche Steigung auf, sowohl im Verkauf per Schiene (+ 37%) als per Luft (+ 45%)

Gleichzeitig konnte die Verkaufsmannschaft, mit einer Personeneinheit weniger, jede kommerzielle Gelegenheit nutzen, um den Umsatz im zweiten Semester merklich zu erhöhen, was schlussendlich zu einem positiven Resultat führen konnte (+ 13.014 €). Im Jahr 2009 war es noch ein Defizit von 128.225 €.

05. DER GÜTERVERKEHR

Innerhalb der CFL-Gruppe teilen sich zwei Filialen den Warentransport. Es handelt sich, einerseits um die CFL cargo, die für sämtliche Tätigkeiten des Güterverkehrs, besonders auf der Schiene, in Luxemburg und im Ausland, beauftragt ist und andererseits um die CFL Multimodal, die besonders für die Bereiche Kombierter Verkehr und Logistik verantwortlich ist. Ein dritter Zweig, die Transitachse Antwerpen-Basel, wird von der Gesellschaft SIBELIT verwaltet.

CFL cargo

CFL cargo (2/3 CFL und 1/3 Arcelor Mittal Aktien) bietet vollständige logistische Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr in Luxemburg, in der Großregion und darüber hinaus an, dies in enger Zusammenarbeit mit ihren Zweigstellen CFL cargo Danmark, CFL cargo Deutschland und CFL Fret Services France.

Die Schlüsselzahlen

| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|--------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|
| Effectifs au 31 décembre | | 483,0 | 545,0 | 488,0 | 482,0 |
| Chiffre d'affaires brut | mio d'euros | 120,8 | 134,0 | 105,6 | 135,1 |
| Chiffre d'affaires net | mio d'euros | 64,9 | 79,8 | 64,4 | 82,8 |

Die seit dem Jahr 2006 begonnene Umstrukturierung der CFL cargo wurde 2010 mit der Festlegung der neuen Aufgaben und der Verantwortung abgeschlossen. Die seit 2009 in der Produktion eingesetzten neuen Strukturen wurden im Jahr 2010 mit der Weiterbildung im neuen Aufgabenbereich verstärkt. Durch diese Neuordnung kann CFL cargo an die Kunden angepasste Dienstleistungen anbieten, um demgemäß ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem europäischen Markt im Eisenbahngüterverkehr zu unterstreichen.

Der Verkehr nimmt zu

Mit einer Steigerung von 19% der beförderten Tonnagen im internationalen (Abfahrt/Ankunft) und von 12% im nationalen Verkehr hat der gesamt-

te Gütertransport im Jahr 2010 einen merklichen Aufschwung zu verzeichnen. Nach dem Jahr 2009, wo die wirtschaftliche Krise den Stahlsektor – wichtigster Kunde von CFL cargo – voll getroffen hatte, sind die Tonnagen stark gestiegen ohne aber den Stand von 2008 zu erreichen. Viele neue internationale Verträge konnte CFL cargo im Jahre 2010 abschließen.

Durch die geographische Ausweitung der Aktivitäten von CFL cargo konnten die Tonnen/Kilometer mit 24,6% Steigerung gegenüber den beförderten Tonnagen stark erhöht werden. In diesem Rahmen ist es interessant zu erwähnen, dass CFL cargo seit dem 14. Juni 2010 im Bahnhof von Hagondange über vier Gleise verfügt. Durch diesen Stützpunkt in Frankreich kann CFL cargo ihre regionalen und internationalen Verkehre besser organisieren; was eine Entlastung der Arbeiten in den Standorten Zentralrangierbahnhof Bettemburg und Belval mit sich zieht.

Um die Dienstleistungen auf dem gesamten französischen Gebiet besser zu gestalten hat CFL cargo, zusammen mit CFL Multimodal, eine neue Filiale gegründet: CFL Fret Services France S.A.

Laut der Übersetzung der Richtlinie 2004/49/CE ins nationale Recht hat CFL cargo im Jahr 2010 ihre Bemühungen für die Aushändigung eines neuen Sicherheitszeugnisses, welches auf dem nationalen Eisenbahnnetz in Luxemburg Gültigkeit hat, verstärkt. Dadurch ist CFL cargo Inhaber von Sicherheitsbescheinigungen für die Netze in Luxemburg, Frankreich, Deutschland (durch die Filiale CFL cargo Deutschland) und in Dänemark (durch die Filiale CFL cargo Danmark).

Der Güterverkehr

| Millier de tonnes | 2008 | 2009 | 2010 | Variation en % 2010/2008 | Variation en % 2010/2009 |
|-------------------|-------|-------|-------|--------------------------|--------------------------|
| Départ/Arrivée | 6.756 | 5.075 | 6.039 | - 10,6% | + 19,0% |
| National | 2.079 | 1.527 | 1.711 | - 17,7% | + 12,0% |
| Total | 8.835 | 6.602 | 7.750 | - 12,3% | + 17,4% |

| Millier de tonnes - km | 2008 | 2009 | 2010 | Variation en % 2010/2008 | Variation en % 2010/2009 |
|------------------------|---------|---------|---------|--------------------------|--------------------------|
| Départ/Arrivée | 445.351 | 552.173 | 689.137 | + 54,7% | + 25,3% |
| National | 68.649 | 42.803 | 49.778 | - 27,5% | + 16,3% |
| Total | 514.000 | 594.976 | 738.915 | + 43,8% | + 24,6% |

Das menschliche Kapital und das Material

Am 31. Dezember 2010 waren bei der CFL cargo 482 Mitarbeiter angestellt, davon stammen 69 von Arcelor Mittal, 148 von der CFL und 265 von CFL cargo. Diese Aufteilung gibt eine ständige Entwicklung des eigenen Personals unter dem Statut von CFL cargo wieder. Dies gilt auch für die Filiale Werkstätte Péttingen. Vom gesamten Personal mit 125 Einheiten arbeiten 55 unter dem CFL-Statut und 71 unter demjenigen der CFL cargo. Im Jahr 2010 konnten 88 neue Mitarbeiter eingestellt werden, davon 58 für CFL cargo und 30 für die Werkstätte von Péttingen.

CFL cargo verbessert stets ihr rollendes Material um den Wünschen der Kunden und den Sicherheitsnormen nachzukommen. CFL cargo besaß am 31. Dezember 2010 im Ganzen 43 Rangierlokomotiven und 26 Linienloks auf ihren Standorten in Luxemburg, in Dänemark und in Norddeutschland. Die Dieselloks erreichten 167.000 Produktionsstunden und die elektrischen Lokomotiven legten 1.190.000 Kilometer zurück.

Die Zahl der Güterwagen von CFL cargo betrug gegen Ende des Geschäftsjahres 4.356 Einheiten, davon 1.353 angemietete Wagen (meist Shimms und Flachwagen). 98,62% dieser Wagen sind für den internationalen Verkehr geeignet. Alle Wagen sind dem RIV-Park angegliedert.

Im Jahr 2010 lag die Ladekapazität bei 245.030 Tonnen; dies stellt ein Mehr von 17.120 Tonnen gegenüber dem Jahr 2009 dar. Die durchschnittliche Kapazität pro Wagen liegt bei 56,25 Tonnen. Das Durchschnittsalter der Güterwagen liegt bei 22,10 Jahren.

Die Wartung des Wagenparks der CFL cargo wird von ihrer Filiale Werkstätte Péttingen gewährleistet. Diese Werkstätte tätigt auch den Unterhalt der Wagen vom Typ Modalohr von Lorry Rail, welche zwischen Bettemburg und Le Boulou (Frankreich) im Einsatz sind.

Im Jahr 2010 verkehrten 38.619 Güterwagen (CFL cargo und Sibelit) und bewältigten 680.573,30 Kilometer.

Der Abschluss des Restrukturierungsprojekts ergibt sich durch einen Zuwachs an Strukturwirksamkeit, an Obliegenheiten und an Vorgängen; dadurch kann die CFL cargo allen Bedürfnissen in Sachen Qualität, Sicherheit, Beweglichkeit, Leistung, Wachstum und Nutzen nachkommen.

CFL Multimodal

CFL Multimodal, eine hundertprozentige Filiale der CFL, bindet die Gesamtheit der multimodalen Aktivitäten ein, die seit Ende der siebziger Jahre den Terminal von Bettemburg schrittweise angezogen haben.

Das Dienstleistungsangebot von CFL Multimodal beinhaltet die gesamte Logistikkette, wie Chartern von Ganzzügen, Zwischenlagerung, Warenverpackung, Vermittlungsgeschäfte, Vermietung von Transportmitteln, Zoll- und Hafenabfertigungen, technische Betriebsabwicklungen, usw. Die Plattform Bettemburg ist der Abfahrts- und Zielort für die Industrie in Luxemburg und für die Großregion Saar-Lor-Lux. Es sind besonders Produkte aus der Reifen- und Chemieindustrie, zusätzlich zu den Stahlprodukten der Schwerindustrie, die den Terminal von Bettemburg durchlaufen. Für die Großregion stellt der Terminal von Bettemburg einen wichtigen Austausch zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern Schiene und Straße dar.

Bemerkenswerte Zunahme der Aktivitäten

Im Laufe des Geschäftsjahres verzeichnen die Tätigkeiten der Gruppe CFL Multimodal einen wesentlichen Zuwachs und dies trotz der gespannten wirtschaftlichen Lage. Die eingeschlagene Philosophie der Gruppe, der Kundschaft komplette logistische Lösungen zu bieten, wurde wohlwollend vom Markt angenommen.

So hat die Zahl der behandelten Transporteinheiten im Terminal von Bettemburg um rund 31% zugenommen und belief sich auf 78.000 Umschläge.

Die Eisenbahn-Autobahn hat ihrerseits weiter im Jahr 2010 zugelegt mit einem Total von rund 24.000 Sattelauflegern in der Verbindung Bettemburg-Le Boulou. Sie hat sozu-



sagen ihren Verkehr binnen eines Jahres verdoppelt. Die Zugdichte ist auf vier Hin- und Rückfahrten pro Tag angestiegen.

Ausweitung der Infrastrukturen

Auf dem Gebiet der Logistik waren die Aktivitäten in Sachen Zwischenlagerung und Verpackung der Waren äußerst rege. CFL Multimodal verfügt über eine Lagerungsfläche von 25.000 Quadratmeter, sowie über die geeigneten Mittel für das Sammeln und Verteilen von Gütern per Straße.

Auf dem Gebiet der Eisenbahn hat CFL Multimodal seit Beginn des Jahres 2010 internationale Züge in eigener Regie in der Verbindung Bettemburg-Antwerpen getätigt. Die Umschlagsgeschäfte werden seither im neuen Terminal von Combinant erledigt.

Die Container werden bis zur spanischen Grenze in Zusammenarbeit mit der „Eisenbahn-Autobahn“ befördert. Im Jahr 2010 verkehrten weiterhin die Milchzüge nach Italien zur vollsten Zufriedenheit der Kunden.

Auf dem Gebiet der Investitionen muss man die Ausweitung des Terminals von Bettemburg hervorheben, welche die nutzbare Fläche auf 12,45 Hektar erhöht hat.

Im Bereich der Umschlagkapazität wurden weitere Anstrengungen, besonders durch die Anschaffung von zwei beweglichen Kränen unternommen.

Die günstigsten Gelegenheiten für die Zukunft

Um die Dienstleistungen für die Kundschaft weiter zu verbessern wird in Kürze ein neues Online-Buchungssystem entstehen.

Erwähnt sei auch, dass CFL Multimodal im Jahr 2010 die Genehmigung eines wirtschaftlich zugelassenen Betreibers (AEO) erhalten hat, welche ihr ein bevorrechtigtes Statut im Zollbereich verleiht. Der Personalbestand, mit 148 Mitarbeitern am 31. Dezember 2010, hat um 25 Einheiten zugenommen, ein Zuwachs von 20%. Diese Personalerweiterung spiegelt die Bestrebungen der Gruppe ihre Zukunft auf sichere, gefestigte und ausreichende menschliche Fähigkeiten zu bauen, wieder.

Die Entwicklungsaussichten der Gruppe und deren Aktivitäten sind daher auf das Projekt zum Bau eines neuen Terminals und einer neuen „Eisenbahn-Autobahn“ gerichtet. Der Plan wurde im Jahr 2010 den zuständigen politischen Instanzen vorgelegt. Es bleibt weiter zu bemerken, dass ein anderes Projekt hinsichtlich der Schaffung einer zentralen Lagerhalle auf dem Standort Eurohub Sud in Ausarbeitung ist.

So will CFL Multimodal, durch das Überschneiden des herkömmlichen Verkehrs, des kombinierten Verkehrs und der „Eisenbahn-Autobahn“ die Gelegenheit nutzen, neue Verbindungen zu schaffen und dadurch in Bettemburg eine echte Drehscheibe für internationale Gütertransporte per Schiene zu errichten.

06. DIE INFRASTRUKTUR

Die Aktivitäten der CFL im Bereich der Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturen geschehen nach dem abgeänderten Gesetz vom 1. Mai 1995, laut dem der Luxemburger Staat für das Instandsetzen, für die Modernisierung und für den Unterhalt des CFL-Eisenbahnnetzes aufkommt. Die dazu benötigten Ausgaben werden durch das Staatsbudget über den „Fonds du Rail“ und über den „Fonds des raccordements ferroviaires internationaux“ finanziert. Sie folgen den Bestimmungen des sektoriellen Leitplanes „Transport“ und lassen sich durch die Logik

des integrierten Mobilitätskonzepts „mobil 2020“ führen.

Außerdem trat am 1. Januar 2010 der Vertrag für die Infrastrukturführung bei der Eisenbahn in Kraft.

Wie in den vergangenen Jahren ist die Zahl der Infrastrukturbaustellen und deren Auswirkungen beeindruckend. Die Anstrengungen und die Entschlossenheit der politischen Gewalt, im Jahr 2020 einen Transportanteil von 25 % im öffentlichen Verkehr zu erreichen und die Dienstleistungsqualität für die Kunden zu verbessern, sind klar erkennbar.

DAS EISENBAHNNETZ

Eine eindrucksvolle Zahl an großen Vorhaben

| | |
|----------------------------|--------|
| Longueur totale des lignes | 275 km |
| • dont à double voie | 147 km |
| • dont à voieunique | 128 km |
| Longueur des voies | 614 km |
| • dont voies principales | 444 km |
| • dont voies de services | 170 km |
| Lignesélectrifiées | 262 km |
| • dont à double voie | 147 km |
| • dont à voieunique | 115 km |

| | |
|-------------------------|-------|
| Lignes non électrifiées | 13km |
| • dont à double voie | 0 km |
| • dont à voieunique | 13 km |

| | |
|--|--------|
| Voies électrifiées | 583 km |
| • alimentées en courant continu 3 kV | 48 km |
| • alimentées en courant alternatif 25 kV | 535 km |
| Voies non électrifiées | 31 km |
| Nombre d'appareils de voie | 1015 |
| Nombre d'embranchemens particuliers | 41 |

| | |
|---|-----|
| Ouvrages d'art | |
| • Tunnels | 26 |
| • Grands viaducs | 5 |
| • Ouvragesd'art PI; PS; PR | 351 |
| • Souterrains pourpiétons | 53 |
| • Passerelles pourpiétons | 8 |
| • Potences pourinstallations de signalisation | 43 |

| | |
|---|-----|
| Passages à niveau | 138 |
| • Dont à régime fermé | 20 |
| • Dont équipés de demi-barrières automatiques | 85 |

| | |
|---------------------------|---------|
| Le réseau ferré tertiaire | |
| Longueur des voies | 58,5 km |
| • dont voies principales | 4,6 km |
| • dont voie de services | 53,9 km |

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Longueur des voies électrifiées | |
| En courant alternatif 25 kV | 7,7 km |
| Longueur des voies non électrifiées | 50,8 km |

| | |
|-----------------------------|-----|
| Nombres d'appareils de voie | 190 |
|-----------------------------|-----|

| | |
|----------------------------|----|
| Ouvrages d'art | |
| • Tunnels | 1 |
| • Grands viaducs | 1 |
| • Ouvragesd'art PI; PS; PR | 14 |

| | |
|-------------------|---|
| Passages à niveau | 7 |
|-------------------|---|

Linie Petingen-Luxemburg

Die Arbeiten hinsichtlich der Zweigleisigkeit der Strecke Petingen-Luxemburg verliefen wie im Zeitplan vorgesehen war. Die Arbeiten auf den Haltestellen Bascharage-Sanem und Schouweiler sind abgeschlossen und diejenigen in Dippach und Leudelingen sind größtenteils beendet.

In Zessingen wurde im April die Eisenbahnbrücke über die Autobahn A6 durch eine „bow-string“ Brücke ersetzt. Seit dem 25. Oktober 2010 läuft der Eisenbahnverkehr über das neue Gleis zwischen Leudelingen und Dippach und über 2 Gleise zwischen Dippach und Petingen.

Bahnhof Belval-Universität

Der Bau des neuen Bahnhofs Belval-Universität, als zweitgrößter Bahnhof des Landes vorgesehen, konnte in der geplanten Zeitspanne fertiggestellt

werden. Die Einweihung fand am 28. September 2010 in Gegenwart des Großherzoglichen Paares statt.

Bahnhof Luxemburg

Die Modernisierung des Bahnhofs in Luxemburg ist von der nachteiligen zu der vorteilhaften Phase für die Kunden übergegangen. Die Ausweitung des Parkings „Park & Rail“ wurde in einer Rekordzeit von 14 Monaten fertiggestellt. Dadurch konnte die Zahl der Parkplätze verdoppelt werden und der Zugang sicherer gestaltet werden. Zur gleichen Zeit konnte die provisorische Fußgängerbrücke, welche in Belval-Usines abgebaut wurde, mit einigen geringen Abänderungen, genutzt werden, um einen Teil der Fußgänger Überführung zwischen Bahnhof Luxemburg und dem Wohnviertel Bonneweg zu ersetzen. Diese neue Fußgängerbrücke führt zum ersten Mal einen direkten Zugang zu den verschiedenen Bahnsteigen hin.

Die Überdachungen auf den Bahnsteigen sind größtenteils fertiggestellt. Es fehlt nur noch die Einrichtung von verschiedenen elektrischen und elektronischen Bestandteilen.

Andere Projekte

In Ettelbrück wurde die alte Eisenbahnbrücke über die Alzette während des Jahres 2010 durch eine neue, moderne Brücke vom Typ „bow-string“ ersetzt.

In Hollerich/Gasperich wurde die Brücke in der Elsässerstrasse in einem aufsehenerregenden Vorgang um etwa zwanzig Meter verschoben, um den Bau einer neuen Brücke, auch vom Typ „bow-string“ zu ermöglichen.

Im Jahr 2010 begannen auch die Arbeiten zwecks Entfernung des Bahnübergangs in Mersch, welcher durch eine Unterführung ersetzt wird.

Im „Centre de Remisage et de Maintenance“ (CRM) wurden die Reinigungshalle und die Abteilung für Schnellreparaturen (CRR) gegen Ende des Jahres in Betrieb genommen.

Die Unterhaltungs- und Modernisierungsmassnahmen der Anlagen werden weitergeführt mit dem Ziel sie in einem solchen Stand zu erhalten, damit sie die Sicherheit, die Qualität und den Komfort für die Kunden gewährleisten. Sämtliche modernisierten oder neu erbauten Bahnhöfe sind mit Aufzügen versehen. So sind sie mit der Gesetzgebung über den Zugang zu den öffentlichen Stellen für Personen mit beschränkter Beweglichkeit in Übereinstimmung.

Die Sicherheit im Infrastrukturbereich der Eisenbahn

Die CFL sind im Begriff das Sicherheitssystem ETCS (European Train Control System) auf dem gesamten luxemburgischen Netz einzubauen. Am Ende wird dieses System überall in Europa die jetzigen zahlreichen nationalen Sicherheitsanlagen ersetzen. Im Dezember 2010 war das CFL-Netz bis zu 80% mit diesem Sicherheitssystem ausgerüstet. Nur die Linie Luxemburg-Kleinbettingen ist noch nicht mit dieser Vorrichtung ausgestattet. Auf dem Gebiet des CFL-Materials sind alle Triebwagen vom Typ Z2 und drei Lokomotiven der Serie 3000 mit dem System ETCS versehen. Eine Lok der Serie 4000 und ein Musterwagen „Dosto“ sind als Prototypen beschaffen. Der CFL-Verwaltungsrat hat die Zusage erteilt einen Auftrag an Alstom für die Lieferung und die Einrichtung eines einheitlichen europäischen Schnelligkeitskontrollsystems ETCS-Stand 1 auf den Triebwagen vom Typ TER2Nng und auf die Lokomotiven der Serie 3000 zu erteilen. Der diesbezügliche Vertrag mit Alstom wurde am 28. Dezember 2010 unterzeichnet.

Es sei daran erinnert, dass der Wechsel zum ETCS, binnen 10 bis 12 Jahren, mit der Unterzeichnung eines „Memorandum of Understanding“ zwischen der europäischen Kommission und den europäischen Eisenbahngesellschaften am 17. März 2005 beschlossen wurde. Die luxemburgische Eisenbahninfrastruktur wird die erste sein, welche

vollständig mit diesem neuen harmonischen System ausgerüstet sein wird.

Diese bedeutende Investierung in die neuen Technologien stärkt die herkömmliche Sicherheit bei den CFL. Sie beinhaltet eine Antwort auf das besondere Problem der Beschränktheit unseres Netzes auf der sich daraus ergebenden zahlreichen Grenzpunkte, jedes Mal in Verbindung mit abweichenden Vorschriften und Signalisierungen.

Die Bereitstellung von Managementsystemen in Sachen Sicherheit bei dem Geschäftsführer der Infrastruktur, sowie bei den Filialen der CFL gewährleistet die Sicherheit beim Transport von Personen und Waren.

Umweltschutz

Zur Verminderung der durch die Schiene bewirkenden schallenden Umweltbelastung wurden Lärmschutzwäälle von einer Gesamtlänge von 1.200 Metern in Bascharage und in Dippach errichtet. Andere Maßnahmen zur Eindämmung dieser Belastung wurden in einer Arbeitsgruppe „Nuisances sonores provenant du rail“, bestehend aus Vertretern der CFL und des Ministeriums für dauerhafte Entwicklung und für die Infrastrukturen getroffen.

Im Rahmen von neuen Projekten sind die in den Umweltstudien empfohlenen Vorsichtsmaßnahmen zwangsweise Bestandteil dieser Vorhaben. Dies gilt auch für die Vergütungsmaßnahmen bei der Umwelt, wie im Rahmen der Schaffung der Zweigleisigkeit der Eisenbahnlinie Péttingen-Luxemburg.

Durch diese Massnahmen soll die Umwelt entlang der Mess und der Korn gepflegt und verbessert werden. Desweiteren sollen Bäume gepflanzt werden. Diese Aktion soll voraussichtlich im Jahre 2011 abgeschlossen sein.

Die Geschäftsleitung des Netzes

Seit dem Jahr 2009 übernimmt die „Administration des Chemins de Fer (ACF)“, eine vollständige unabhängige Instanz der CFL, die Obliegenheiten in Sachen Organisation, Verteilung der Trassen, Tarifgestaltung und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Durch das Gesetz vom 3. August 2010 wurde die Marktregelung im Eisenbahnwesen dem luxemburgischen Institut für die Regelung anvertraut. Es ist beauftragt die Nichtdiskriminierung, den wahren Wettbewerb und den wirkungsvollen Betriebsablauf auf dem Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Es überrascht, dass der Zugang zum Eisenbahnnetz auf gerechte und nicht diskriminierende Weise zugeteilt wird. Für das Jahr 2010 wurden 1.515 Trassen an die CFL-Gruppe vergeben, davon 1.027 für den Personentransport, 244 für den Güterverkehr und 240 für Dienstfahrten und Leerfahrten.

Die Zahl der Personenzüge ist auf 288.940 angestiegen; dies stellt eine Erhöhung von 13% dar.

Im Gütertransport wurden 38.619 Züge von CFL cargo und Sibelit gefahren, eine Steigerung von über 14% gegenüber dem Vorjahr.

Während des Jahres 2010 hat der Betreiber SNCF Fret 1.901 Züge auf der Eisenbahn-Autobahn Bettemburg-Perpignan eingesetzt.

Im Jahr 2010 hat der Dienstzweig GR ein Führungsgremium für die Pünktlichkeit geschaffen. Es überwacht hauptsächlich den beständigen Ablauf der Pünktlichkeit und die Einsetzung von verbesserten Lösungen; dies in enger Zusammenarbeit besonders mit den Eisenbahngesellschaften, welche die luxemburgische Infrastruktur benutzen.

Im Bereich des im Jahr 2007 eingesetzten „Corridor C“ zwischen Antwerpen und Basel hinsichtlich der Gewinnung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, war das Jahr 2010 durch die Erklärung von Rotterdam gezeichnet. Diese Erklärung bewirkte die Erweiterung des „Corridor C“ bis nach Rotterdam. Die Gesamtlänge dieses Korridors beträgt nun etwa 1.940 Kilometer. Dieser zweite Anschluss an das Nordmeer kann nur die potentielle Kapazität des Verkehrs auf dem „Corridor C“ erhöhen.

07. DIE MITARBEITER

Der Personalbestand der CFL-Gruppe erhöhte sich im Jahr 2010 um 122 Einheiten und erreichte am 31. Dezember 2010 eine Gesamtzahl von 3.768 Mitarbeitern.

Dies ist hauptsächlich durch die vorbeugende Personalrekrutierung bedingt, um die Massenabgänge in den Ruhestand in den kommenden 5 bis 10 Jahren wettzumachen.

Im Bereich der Personalpolitik der CFL schließt sich das Jahr 2010 mit 162 definitiven Einstellungen, den logischen Folgen der vorigen Jahre an. Die Abgänge in den Ruhestand, die Arbeitswiederaufnahmen nach Urlaubsperioden ohne Gehalt, der Elternurlaub und die Rückkehr der Bediensteten der Filiale CFL cargo bewirkten, dass sich der Personalbestand im Jahr 2010 um netto 122 Einheiten erhöht hat.

Diese ziemlich hohe Zahl an Einstellungen erklärt sich daraus, dass die CFL bis zum Jahr 2020 ein Drittel des jetzigen Personalbestandes zu ersetzen hat. Diese Investitionen an menschlichem Kapital, das sowohl durch Einstel-

Die Immobiliengeschäfte der Gruppe

Gemäß den zwischen dem Luxemburger Staat und den CFL, beziehungsweise zwischen den CFL und ihrer Filiale CFL Immo S.A. unterzeichneten Konventionen in Bezug auf die Geschäftsführung der von der Eisenbahninfrastruktur abhängigen Immobilien, ist CFL Immo S.A. mit diesen Aufgaben beauftragt. Sie verwaltet auch die Liegenschaften der CFL.

Im Jahr 2010 hat CFL Immo S.A. im Ganzen 118 Abmachungen und Genehmigungen, 17 Transaktionen im Immobilienbereich und 32 Kompromisse im Rahmen der Modernisierung der Eisenbahnlinien abgeschlossen.

Die wichtigsten Aktivitäten des Jahres 2010 waren die vielfältigen Initiativen zum Erwerb der notwendigen Grundstücke für die Zweigleisigkeit der Strecke Péttingen-Luxemburg, für den Teilabschnitt Luxemburg-Sandweiler/Contern und für den Bau der Haltestelle Belval-Lycée.

lungen als auch durch Ausbildungen des Personals zum Ausdruck kommt, erweisen sich als unentbehrlich, um den Forderungen in Sachen Sicherheit und Komfort beim modernen öffentlichen Transport nachzukommen. In diesem Zusammenhang wird die Einstellungs-politik in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden. Sie schließt sich den Anstrengungen der Regierung an, den öffentlichen Transport mehr wie je zu fördern. So haben die CFL eine Werbekampagne gestartet, welche besonders auf Vielseitigkeit der von der CFL-Gruppe angebotenen Berufssparten hingewiesen wird.

In diesem Zusammenhang zeigen wir noch auf die besonderen Anstrengungen um die Sicherheitskultur des Unternehmens bestmöglich zu gestalten, hin. Ein zweiter Tag der Sicherheit wurde dem gesamten Personal der CFL-Gruppe angeboten. Ein Drittel der Mitarbeiter hat dieser Einladung Folge geleistet und hat am 19. Mai 2010 an verschiedenen Manifestationen hinsichtlich der Sicherheit und der Gesundheit am Arbeitsplatz teilgenommen.

| | Décembre 2009 | Décembre 2010 |
|---------------------|---------------|---------------|
| Société mère | 2.837 | 2.921 |
| CFL cargo S.A. | 623 | 644 |
| CFL Evasion S.A. | 8 | 7 |
| CFL Immo S.A. | 12 | 13 |
| CFL Multimodal S.A. | 123 | 148 |
| NEG | 43 | 35 |
| Totaux: | 3.646 | 3.768 |



08.DIE ORGANE DER GESELLSCHAFT

Le Conseil d'administration

| |
|---|
| Président Jeannot WARINGO Directeur de l'Inspection Générale des Finances |
| Vice-Président Frank REIMEN Premier Conseiller de Gouvernement au Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports |
| Armand AGOSTINI (jusqu'au 1 ^{er} août 2010) Délégué à la sécurité, FNCTTFEL |
| Robert BIWER Commissaire du Gouvernement aux Affaires et Maritimes au Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur |
| Camille BROCKER Président du SYPROLUX |
| Marc d'AUBREBY Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Paris |
| Romain DIEDERICH Premier Conseiller de Gouvernement au Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département de l'Aménagement du Territoire |
| Paul ENSCH Directeur de la Chambre des Métiers |
| Pierre FORTON Directeur Général au Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Bruxelles |
| Thierry GLAESENER (jusqu'au 14 juin 2010) Ingénieur MBA |
| Guy GREIVELDING Président de la FNCTTFEL |
| Jacques Laners (à partir du 14 juin 2010) Président du directoire de CERATIZIT S.A. |
| Jeannot POEKER Inspecteur principal 1 ^{er} rang au Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports |
| Carlo THISSEN (à partir du 1 ^{er} août 2010) Secrétaire Général de la FNCTTFEL |
| Jean-Marie THOMA Président de la Délégation Centrale du Personnel |
| Mylène WAGNER-BIANCHY Secrétaire Générale du SYPROLUX |
| Jean ZAHLEN Premier Conseiller de Gouvernement au Ministère d'Etat |
| Secrétaire du Conseil d'Administration Monique BARTHOLME |

| | |
|---|--|
| Comissaire du Gouvernement Paul SCHMIT Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des transports | |
| Audit interne Jean-Marc SCHEER | |
| La Direction Générale Comité des Directeurs Alex KREMER, Directeur Général Marc WENGLER, Directeur Général adjoint François JAEGER, Directeur Gestion Réseau Jean-Marie FRANZISKUS, Directeur Installations Fixes Marc HOFFMANN, Directeur Activités Voyageurs Secrétaire Général Roger PAULY (jusqu'au 31 mai 2010) Raymond SCHANEN (à partir du 1 ^{er} juin 2010) | |
| Services d'appui | |
| Qualité, Sécurité et Environnement | Doris HORVATH |
| Ressources Humaines | Nico BOLLENDORFF |
| Médecine du Travail | Dr. Renate KUHN-PUMM |
| Centre de Psychologie | Véronique HOLDER |
| Affaires juridiques | Guy ENGLEBERT |
| Communication | Raymond SCHANEN (jusqu'au 31 mai 2010) Romain MEYER (à partir du 1 ^{er} juin 2010) |
| Services Administratifs et Financiers | |
| Finances et Contrôle de Gestion | Gilbert SCHOCK |
| Informatique | Michelle HAINAUX |
| Coordination Achats | Pierre BRAUN |
| Ressort Gestion Réseau Gestion Réseau | Jean-Michel FLAMMANG (jusqu'au 30 septembre 2010) Daniel THULL (par intérim) |
| Ressort Installations Fixes Installations Fixes | Henri WERDEL |
| Ressort Activités Voyageurs Activité Voyageurs Trains Activité Voyageurs Bus Production Trains et Maintenance Matérie | Monique BUSCHMANN Armand HAAG Paul LORANG |
| Filiales et Participations | |
| CFL cargo S.A. Marc WENGLER Fernand RIPPINGER | Président Directeur Général |
| CFL Multimodal S.A . Alex KREMER François BENOY | Président Administrateur Délégué |
| CFL Evasion Marc HOFFMANN | Président |
| CFL Immo S.A. Alex KREMER Arsène BERSCHIED | Président Administrateur Délégué |
| Immo-Rail S.A. Alex KREMER Arsène BERSCHIED | Président Administrateur Délégué |
| RAIL Réassurances S.A Marc WENGLER | Président |
| Railtour Luxembourg S.A. Marc HOFFMANN | Président |

Die Geschäftslage

Die verschiedenen Posten der Einnahmen und Ausgaben der CFL-Gruppe des Geschäftsjahres 2010 an dieser Stelle zu kommentieren würde zu weit

führen. Wir stellen unseren Lesern deshalb nachstehend die ausführlichen Tabellen der Gewinn- und Verlustkonten vor, welche auch einen Vergleich mit dem Jahr 2009 wiedergeben.

| COMPTE DE PROFITS ET PERTES | | | | |
|--|----------------|-----------------------------|----------------|----------------|
| Exercice se terminant le 31 décembre 2010 (en Euros) | | | | |
| CHARGES | Exploitation | Gestion de l'infrastructure | 2010 | 2009 |
| Charges résultant du trafic voyageurs international | 16.401.890,52 | - | 16.401.890,52 | 17.781.487,83 |
| Autres charges annexes au trafic (note 15) | 27.742.268,43 | 2.364.970,28 | 30.107.238,71 | 35.879.398,82 |
| Charges de matières premières et consommables | 7.631.864,85 | 20.240.204,45 | 27.872.069,30 | 32.615.622,53 |
| Autres charges externes (note 16) | 23.604.031,06 | 141.624.120,14 | 165.228.151,20 | 158.648.552,20 |
| Prestations internes | (4.257.003,79) | 4.257.003,79 | - | - |
| Frais de personnel (note 17) | | | | |
| · Salaires et traitements | 125.633.423,08 | 86.593.450,69 | 212.226.873,77 | 206.870.332,41 |
| · Charges sociales | 16.477.453,49 | 11.409.493,29 | 27.886.946,78 | 27.062.250,28 |
| Corrections de valeur sur immobilisations corporelles et incorporelles (note 18) | 25.934.161,74 | 1.407.272,43 | 27.341.434,17 | 26.409.684,48 |
| Correction de valeur sur éléments de l'actif circulant | 658.637,36 | 200.318,44 | 858.955,80 | 656.798,80 |
| Autres charges d'exploitation | 4.423.918,32 | 46.763,33 | 4.470.681,65 | 7.776.926,44 |
| Correction de valeur sur immobilisations financières (note 5) | 3.627.914,78 | - | 3.627.914,78 | 14.680.046,00 |
| Intérêts et charges assimilées (note 19) | 5.790.458,26 | 226.562,10 | 6.017.020,36 | 7.590.945,90 |
| Impôts sur le résultat | 400.000,00 | - | 400.000,00 | - |
| Autres impôts | 19.16.910,50 | 34.481,30 | 19.513.91,80 | 11.95.874,90 |
| Bénéfice de l'exercice | 4.099.810,46 | 2.673.580,10 | 6.773.390,56 | - |
| TOTAL CHARGES | | | 531.163.959,40 | 537.167.920,59 |

| PRODUITS | Exploitation | Gestion de l'infrastructure | 2010 | 2009 |
|---|----------------|-----------------------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs - national | 12.663.145,51 | - | 12.663.145,51 | 12.138.024,21 |
| Trafic voyageurs - transfrontalier | 4.220.310,54 | - | 4.220.310,54 | 4.215.824,47 |
| Trafic voyageurs - international | 25.794.931,23 | - | 25.794.931,23 | 26.653.589,39 |
| Trafic voyageurs - intervention de l'Etat | 160.136.242,64 | - | 160.136.242,64 | 143.291.824,92 |
| Autres produits annexes au trafic (note 13) | 14.097.934,02 | 266.165.158,79 | 280.263.092,81 | 281.136.971,47 |
| Montant net du chiffre d'affaires | 216.912.563,94 | 266.165.158,79 | 483.077.722,73 | 467.436.234,46 |
| Travaux effectués par l'entreprise pour elle-même et portés à l'actif (note 14) | 102.539,45 | 107.313,61 | 209.853,06 | 446.156,95 |
| Autres produits d'exploitation | 41.085.413,35 | 4.748.520,54 | 45.833.933,89 | 56.904.259,09 |
| Produits provenant de participations | | | | |
| · Autres produits de participations | - | - | - | 269.360,27 |
| Autres intérêts et produits assimilés | | | | |
| a) provenant d'entreprises liées | 49.945,11 | - | 49.945,11 | 81.702,11 |
| b) autres intérêts et produits assimilés | 1.935.277,21 | 57.227,40 | 1.992.504,61 | 4.857.728,87 |
| Perte de l'exercice | | | | 7.172.478,84 |
| TOTAL PRODUITS | | | 531.163.959,40 | 537.167.920,59 |

CFL – Filialen

Wie schon in den vergangenen Jahren gibt der eigentliche Jahresbericht 2010 der CFL-Gruppe keine Angaben über die Aktivitäten und über die Geschäftslage der Filialen der CFL-Gruppe wieder.

Nur aus den Anlagen des Geschäftsberichts kann man einige oberflächliche Angaben ersehen.

Nachstehend finden unsere Leser eine kurze Zusammenstellung der CFL-Zweigstellen mit der Beteiligung der CFL-Gruppe:

ECO LOGISTICS OPERATOR S.A. (früher ACTS Luxembourg S.A.)

Entwicklung der Verkehre und der logistischen Mittel, besonders durch den Einsatz von Spezialgüterwagen. An- und Verkauf sowie Vermietung dieses Materials. Die Aktien dieser Zweigstelle werden zu 98,11 % von den CFL getragen. Der Firmensitz befindet sich in Bettemburg.

CFL EVASION S.A.

Ausübung einer Reiseagentur mit Geschäftssitz in Luxemburg. Die CFL besitzen 100% der Aktien.

CFL IMMO S.A.

Anschaffung, Verkauf, Vermietung, Bau, Finanzierung, Geschäftsleitung,

Betreibung und Festlegung von Immobilienwerten in allen Bereichen. 100% der Aktien dieser Filiale gehören den CFL. Der Firmensitz ist in Luxemburg.

Centre logistique de Bettembourg S.A.

organisation, Verkauf und Betreibung sämtlicher Dienstleistungen im Bereich der Container und des Schienen/Straßentransports (ferroustage). 85 % der Anteile entfallen auf die CFL. Die Zentrale befindet sich in Bettemburg.

CFL cargo

Diese Filiale, mit Firmensitz in Esch/Alzette, betätigt sämtliche Transportgeschäfte, besonders im Güterverkehr per Schiene, in Luxemburg und im Ausland. Der Kapitalanteil der CFL bei dieser Gesellschaft liegt bei 66,67 %.

CFL CARGO DANMARK APS

Diese Tochtergesellschaft, mit Betriebs-sitz in Røddekro, Dänemark, unterhält alle Gütertransporte per Schiene und sämtliche damit zusammenhängende Geschäftstätigkeiten. Die CFL besitzen 100 % der Aktien.

CFL CARGO DEUTSCHLAND GMBH

Ausbeutung eines Eisenbahnnetzes in Uetersen, Deutschland, sowie Eisenbahngeschäfte in Deutschland und im

Ausland. 100% der Anteile gehören den CFL. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Niebüll (Deutschland).

CFL MULTIMODAL S.A.

Diese Filiale, mit Sitz in Bettemburg, hat als Aufgabe, die Beratung für die Unternehmen in Sachen Logistik, Transport und Abfertigung, sowie die zugehörigen Aktivitäten zu gewährleisten. Es ist eine 100% Tochtergesellschaft der CFL.

NEG NIEBÜLL GMBH

Diese hundertprozentige Zweigstelle der CFL betreibt ein Eisenbahnnetz in Niebüll, Deutschland und betätigt auch Gütertransporte in Deutschland und im Ausland.

Der Firmensitz liegt in Niebüll.

RAIL REASSURANCE S.A.

Tätigung sämtlicher Rückversicherungsgeschäfte in allen Bereichen. Die CFL-Beteiligung an den Anteilen beträgt 100%. Die Zentrale ist in Luxemburg gelegen.

RAILTOUR LUXEMBOURG S.A.R.L.

Diese Filiale, mit Firmensitz in Luxemburg, betreibt eine Reiseagentur, begrenzt auf die Organisation und auf den Verkauf von Reisen per Schiene. 90% der Aktion von Railtour entfallen auf die CFL.

VAN EECKE & GOVERS NS

Diese hundertprozentige Filiale der CFL, mit Firmensitz in Antwerpen, tätig sämtliche Art von Güterverkehren und Verzellungen.

Terminaux intermodaux de Bettembourg

die Geschäftsführung, die Organisation und der Betrieb des Container-

Terminals und der Plattform von der „autorouteferroviaire“ in Bettemburg, Lagerung, Ansammlung und Wiederversand von Gütern. Firmensitz ist Bettemburg. Die CFL besitzen 100% der Aktien.

ATELIER DE PETANGE

Wartungsdienst des Eisenbahnmateri- als und der Maschinen im Allgemeinen, 100% der Anteile gehören den CFL. Der Firmensitz liegt in Pétange.

NEG SUDERAU BETRIEBS GMBH

Personen- und Gütertransport per Schiene. Betrieb eines Eisenbahnnetzes. Dieses Unternehmen, mit Firmensitz in Niebüll (Deutschland), ist eine 100% Zweigstelle der CFL.

IMMO-RAIL S.A.

Anschaffung, Verkauf, Vermietung, Bau, Finanzierung, Geschäftsleitung. Betreibung und Festlegung von Immobilienwerten in allen Bereichen. Die CFL besitzen 100% der Aktien. Firmensitz ist Luxemburg.

CFL FRET SERVICES FRANCE

Die Organisation, die Planung, die Ausführung und der Verkauf von logistischen Dienstleistungen im Eisenbahnwesen und Eisenbahnverkehr, sowie die damit verbundenen Leistungen. Der Sitz ist in Diedenhofen. 100% des Kapitals entfallen auf die CFL.

LORRY-RAIL S.A.

Betriebsgeschäfte der „autorouteferroviaire“, d.h. der Eisenbahntransport von Sattelfahrzeugen, begleitet oder nicht begleitet, mittels Spezialgüterwagen, sowie die Leitung der Plattformen. Die CFL besitzen 33,34 % der Aktien. Der Firmensitz liegt in Bettemburg.



Foto: Mylène WAGNER-BIANCHY

CLAUDINE WEICHERDING UND JOSY BOURGGRAFF NEUE CFL MEISTER

Die 28. Auflage unseres traditionellen Feulener Straßenlaufes fand dieses Jahr am Samstag, den 09. Juli statt.

Gleich nach dem Start setzte sich Josy Bourggraff (CFL-TM) vom Rest des Feldes ab und sollte auch nicht mehr bis zum Ziel eingefangen werden. Am Ende der 10 km hatte Josy Bourggraff, welcher 36'35" für die 10 km benötigte, einen Vorsprung von 4'10" auf den Zweitplatzierten Yves Marson (Police). Dritter des Rennens wurde Chris Herbrink (Ind) vor Jean-Paul Nicks (CFL-IF) sowie Marc Greis (Amicale P&T).

Podium der Eisenbahnermeisterschaft bei den Männern:

- 1. Josy Bourggraff – TM
- 2. Jean-Paul Nicks – IF
- 3. Patrick Lahure – IF

Bei den Damen konnte Monique Ketter (CAD) in 42'46" einen ungefährdeten Sieg feiern. Den zweiten Platz belegte die neue Eisenbahnermeisterin Claudine Weicherding. Auf den folgenden Plätzen landeten Romaine Greis (Amicale P&T) und Christiane Pinazza (Ind.).

ASCFL Athlétisme – Assemblée Générale – 30 September 2011

Leif Kollegen a Kolleginnen, leif Frenn vun der Liichathletik, Wei iverall fehlt et och bei ons um Nowues. Ons Leefergarde an onse Comité brauchen onbedengt jonk Leit. Dofir macht massiv Reklam an sidd den 30 September präsent.

Ons Generalversammlung ass den 30. September am Casino zu Bouneweg em 18.00 Auer.

Mir zielen op lech.

de Comité

Classement général – 10 km

| Place | Dossard | Nom | Prénom | Club |
|-------|---------|-------------|------------|-------------|
| 1 | 155 | BOURGGRAFF | Josy | CFL |
| 2 | 152 | MARSON | Yves | Police |
| 3 | 150 | HERBRINK | Chris | Ind. |
| 4 | 30 | NICKS | Jean-Paul | CFL |
| 5 | 63 | GREIS | Marc | Amicale P&T |
| 6 | 11 | LAHURE | Patrick | CFL |
| 7 | 127 | KETTER | Monique | CAD |
| 8 | 138 | RECKEN | Albert | CFL |
| 9 | 153 | STIEFER | Claude | CFL |
| 10 | 111 | HERBRINK | Raymond | Police |
| 11 | 32 | WARKEN | Daniel | CFL |
| 12 | 154 | WEICHERDING | Claudine | CFL |
| 13 | 122 | GREIS | Romaine | Amicale P&T |
| 14 | 9 | PINAZZA | Christiane | Ind. |
| 15 | 166 | SCARPONE | Emmanuel | CFL |
| 16 | 61 | HAAS | Jeff | CFL |
| 17 | 135 | HERBRINK | Kevin | Ind. |



DB Regio gewinnt RE-Netz Südwest – Einsatz von Flirt-Fahrzeugen

Die DB Regio Südwest hat die Ausschreibung um das RE-Netz Südwest (E-Traktion) gewonnen.

Den Zuschlag haben die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und das saarländische Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr als beteiligte SPNV-Aufgabenträger getroffen. Der neue Verkehrsvertrag läuft ab Dezember 2014 über 15 Jahre. Die RE 1 des Loses 1 verkehrt zwischen Koblenz, Trier/Luxemburg und Saarbrücken im Stundentakt, bis nach Mannheim mindestens zweistündlich. Die Linien des Loses 2, davon die RE 7 komplett neu, verkehren im Zweistundentakt, die RE 2 neu auch an Wochenenden. In Koblenz wird ein Nullknoten eingerichtet, zudem werden in Saarbrücken und in Mannheim (IC-Knoten zur Minute 30) Fernverkehrsanschlüsse erreicht. Eine Besonderheit ist die Flügelzugbildung

nach Luxemburg. Für diesen Verkehr hat die CFL bereits bei Stadler Kiss-Doppelstockzüge bestellt, die bereits ab Dezember 2013 eingesetzt werden. Die CFL ist für den Gesamtverkehr zwischen Trier und Luxemburg verantwortlich, die CFL-Triebwagen laufen aber bis Koblenz durch. Die Vergabe erfolgt als Nettovertrag, bei der die Verantwortung für die Fahrgelderlöse auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt. Zusätzlich besteht eine besondere Regelung zur Risikobegrenzung, bei der ein Teil des Erlösriskos von den Aufgabenträgern getragen wird, sofern die realen Erlöse unter der gutachterlich ermittelten Erlösprognose für die Ausschreibung liegen. Umgekehrt schöpfen die Aufgabenträger Mehrerlöse entsprechend ab. Die DB Regio wird auf allen Linien 28 neue fünfteilige Elektrotriebwagen des Typs Flirt von Stadler mit jeweils 270 Sitzplätzen einsetzen. (cm)

Artikel: Eurail press.de
Vom: 08.07.11



Gëf och DU Member an eisem

FACEBOOK-GROUP

www.facebook.com/group.
php?grid=108076275520
oder tipp einfach am Google
oder Facebook-Search
FCPT – SYPROLUX an!

EUROGOLF 2011 Golf OMAHA BEACH, NORMANDIE, FRANCE 24-26 Juin 2011

LE GOLF-CLUB DES CFL (FONDÉ LE 29 NOVEMBRE 2002) DÉCROCHE LA 3E PLACE AU CHAMPIONNAT EUROPÉEN DES GOLFEURS CHEMINOTS EN 2011



Historique

Le premier tournoi européen de golf cheminot s’est déroulé en 1996 sur initiative de l’UIC Golfing Society.

Depuis lors, les différentes nations de cheminots golfeurs se réunissent annuellement pour disputer ce championnat européen.

L’EUROGOLF 2011 – 36 trous entre Terre et Mer

L’Eurogolf est un tournoi de golf européen cheminot constitué d’équipes nationales. La 15e édition de l’EUROGOLF a eu lieu au Golf d’Omaha Beach qui comprend 2 parcours de golf différents : « La MER » surplombe la ville de Port-en-Bessin et ses bateaux et offre un panorama sur le port artificiel

d’Arromanches, sur les batteries de canons de Longues-sur-Mer, vestiges encore présents du Débarquement du 6 juin 1944, et « LE MANOIR » qui est un régal pour les yeux avec des vues imprenables sur la campagne environnante.

L’Union sportive des Cheminots de Paris et en particulier ses dirigeants Gérard CHERON et Alain FOURET avaient élu les beaux parcours techniques et physiques du site d’Omaha Beach comme lieu de déroulement officiel de l’EUROGOLF 2011. 110 joueurs en provenance des 6 pays suivants ont marqué de leurs présences cette rencontre internationale de haut niveau : Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Suisse et Royaume-Uni.

Ci-après, la composition de l’équipe nationale des golfeurs cheminots luxembourgeois :

Equipe nationale luxembourgeoise à l’Eurogolf 2011 au Golf Omaha Beach:

| | |
|---------|------------|
| CORNARO | KARIN |
| DITTGEN | JEAN-PAUL |
| HERMES | FERNAND |
| KLEIN | GUST |
| LIENERS | DAVID |
| MANES | EDOUARD |
| MANES | GINETTE |
| POSING | LEON |
| RELLES | DIETER |
| TEX | ROLAND |
| THOMA | JEAN-MARIE |

EUROSCRAMBLE (1er prix):

| |
|--------------------|
| David LIENERS (L) |
| Rolf LUBKE (A) |
| Robert CARRU (B) |
| Michel DESPREZ (F) |

EUROSCRAMBLE (2e prix):

| |
|---------------------|
| Gusty KLEIN (L) |
| Yves BOULESTIN (F) |
| Marie DALED (B) |
| Brigitte HEINZE (A) |

EUROSCRAMBLE (3e prix):

| |
|--------------------|
| Karin CORNARO (L) |
| Thierry SYBEN (B) |
| Michael BUBACK (A) |

Résultats

EUROGOLF 2011 en Normandie

| | |
|----|-------------------------------------|
| 1. | ALLEMAGNE Champion européen 2011 |
| 2. | FRANCE |
| 3. | LUXEMBOURG |
| 4. | BELGIQUE |
| 5. | SUISSE |
| 6. | ROYAUME-UNI |

2nd International USIC Golf Championship 13-17 June 2011 Golf-Club PODEBRADY, Czech Republic

International Sports Association of Railwaymen (usic)

The beginnings of cooperation among railwaymen in sport goes back to the post-war period. In early summer 1946, representatives of railwaymen from Austria, Czechoslovakia and Hungary met in Vienna and proposed a European Congress of sportsmen-Railwaymen in Salzburg, Austria.

The proposal met great response and congress delegates from seven countries decided to implement a sports federation of railwaymen. The official establishment took place on the Congress of 1947 in Florence, Italy.

Currently, members of the International Sports Association of Railwaymen (USIC) are attending from 24 member countries and not only from Europe. Members are as well railroad workers from India. The Association organizes international sports championships in 23 sports in a regular four-year interval.

First International Usic Golf Golf Championship in 2007 in Luxembourg

The official decision to implement golf as a sport discipline on the USIC level was made in 2004 in QUIBERON, France, by occasion of the annual USIC congress.

The unanimous decision was made to charge The Grand Duchy of Luxembourg to organize the very first INTERNATIONAL USIC GOLF GOLF CHAMPIONSHIP in 2007.

The Golf-Club CFL took pride to organize the first world golf event for railway officers thus facing the important financial impact of this event; as a matter of fact and according to the current USIC rules applying to all sports disciplines, the organizing country must take in charge all costs for the participating nations including accomodation, lodgings, food, local transport and golfing facilities. A payable golf course had to be chosen to realize this ambitious project.

The 1st INTERNATIONAL USIC GOLF CHAMPIONSHIP took place at the marvelous golf course of Clervaux in the north of the Grand Duchy of Luxembourg from 27 to 30 June 2007.

The following 14 nations were attending:

Austria – Belgium – Czech Republic - Denmark - Finland - France - Germany – India - Luxembourg – Netherlands - Norway – Poland – Switzerland – United Kingdom.

Final ranking:

- 1. United Kingdom
- 2. France
- 3. Norway
- 9. Luxembourg



The 2nd INTERNATIONAL USIC GOLF CHAMPIONSHIP took place at the magnificent golf course of PODEBRADY in Czech Republic, situated north-east of Prague, from 13 to 17 June 2011.

The following 15 nations were attending: Austria – Belgium – Bulgaria – Czech Republic – Denmark – Finland – France – Germany – India – Luxembourg – Netherlands - Norway – Poland – Switzerland – United Kingdom.

Final ranking:

- 1. United Kingdom
- 2. France
- 3. India
- 13. Luxembourg

Best individual scores:

| | |
|---|----|
| HARISH Ghoge (India) | 75 |
| TABERHOFER Peter Austria) | 75 |
| USIC - 2011 individual winner after sudden-death play-off : | |
| 1. HARISH Ghoge (India) | |
| 2. TABERHOFER Peter (Austria) | |



Votre mission :

- assurer la conduite des trains sur le réseau ferré national et international

Profil :

- 12^e de l'enseignement secondaire technique, régime technique réussie ou 5 années réussies de l'enseignement secondaire classique

ou

être détenteur

- soit d'un diplôme de technicien du régime de la formation de technicien des divisions électrotechnique ou mécanique
- soit d'un diplôme et technicien du régime de la formation de technicien des divisions administratives et commerciale ou informatique
- soit d'un CATP du domaine électrique ou mécanique
- soit d'un certificat d'études étrangères reconnu équivalent par le Ministre de l'Education nationale et de la Formation professionnelle

- maîtriser parfaitement les langues luxembourgeoise, française et allemande

NOTE – Recrutement de personnel (m/f)

Les CFL recrutent des Conducteurs de locomotives (m/f)

- avoir atteint l'âge de 19 ans accomplis au 1^{er} mars 2012
- être disposé à travailler essentiellement seul selon des horaires de travail décalés y compris les samedis, dimanches et jours fériés
- être détenteur d'un permis de conduire
- être ressortissant d'un pays de l'Union Européenne
- posséder un sens développé de responsabilité et de rigueur ainsi que des capacités d'attention et d'anticipation

Nous offrons :

- une formation interne spécifique
- une évolution de carrière attrayante
- une rémunération motivante et des avantages accessoires

Conditions générales :

- concours de recrutement: 22.10.2011

Des renseignements supplémentaires peuvent être demandés au No Tél.: 4990-4427

Les intéressé(e)s sont prié(e)s de nous faire parvenir leur demande pour le 3 octobre 2011 au plus

tard moyennant le formulaire « DEMANDE D'EMBAUCHE », disponible dans les gares principales en y joignant obligatoirement un curriculum vitae, une photo d'identité récente, une copie de l'extrait de l'acte de naissance, copies des diplômes scolaires ainsi que copies des bulletins de la dernière année d'études.

Les candidat(e)s présentant des diplômes étrangers sont prié(e)s de joindre l'équivalence délivrée par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle.

Une présélection sera faite sur base des dossiers de candidature.

Les demandes d'embauche incomplètes ou introduites hors délai ne seront pas prises en considération.

**Société Nationale
des Chemins de Fer
Luxembourgeois**

**Service Ressources Humaines
9, place de la Gare
L-1616 Luxembourg
www.cfl.lu**

*Le Chargé de Gestion,
(s) N. BOLLENDORFF*

Transport

L-1351 Luxembourg
13, rue du Commerce
Téléphone: 22 67 86-1
CFL-Basa Nr. 1289
Telefax: 22 67 09
B.G.L. LU52 0030 0455 8529 0000
B.C.E.E. LU07 0019 1000 0453 4000
C.C.P. LU14 1111 0124 4630 0000

Impression et Expédition:
saint-paul luxembourg.

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

La rédaction ne prend aucune responsabilité en ce qui concerne les manuscrits non commandés. Les articles signés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la fédération.

Tarif de Publicité

1) Entrefilet

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 15 mm et maximum de 30 mm.
0,35 €

1) Annonces

Prix par mm et par colonne: avec hauteur minimum de 60 mm.
0,11 €

Mitglied der A.P.P.L.



**Association de la
Presse Périodique
Luxembourgeoise**

Der Punktwert-Index 719,84

Seit dem 1. Juli 2010 beträgt der Wert eines Punktes für das Kaderpersonal 16,7748 €. Die Haushaltszulage beträgt 8,1% bei einem Minimum von 25 Punkten (419,37 €) und einem Maximum von 29 Punkten (486,46 €). Für alle Elemente, die nicht pensionsberechtigt sind: 15,4329 €. Für die Pensionsempfänger ist die Basis ein Wert von 16,0282 €. Für den Hilfskader: 15,8841 €

**Der nächste
„Transport“
erscheint am
30. September 2011**

**Redaktionsschluss
ist der 22. September 2011**

**(Nach diesem
Datum können keine
Artikel mehr
angenommen werden)**



Mission :

- assurer l'accueil, le confort et la sécurité des voyageurs à bord des trains
- procéder à la vente et au contrôle des titres de transport
- contribuer à la ponctualité des trains de voyageurs

Profil :

- niveau d'études : 11^e réussie régime technique/régime de technicien ou régime professionnel (CATP)
- maîtriser parfaitement les langues luxembourgeoise, française et allemande
- être ressortissant d'un pays de l'Union Européenne
- être détenteur d'un permis de conduire
- être disposé à travailler selon des horaires de travail décalés y compris les samedis, dimanches et jours fériés
- avoir un goût prononcé pour le contact avec la clientèle et le sens de la communication

NOTE – Recrutement de personnel (m/f)

Les CFL recrutent du Personnel d'accompagnement des trains (m/f)

- disposer d'un sens commercial et de responsabilité
- une excellente présentation est indispensable pour véhiculer l'image de marque des CFL par le port de l'uniforme

Nous offrons :

- un travail autonome très varié au service de note clientèle
- un poste à responsabilité
- une évolution de carrière attrayante
- une rémunération motivante et des avantages accessoires

Conditions générales :

- concours de recrutement: 15.10.2011

Des renseignements supplémentaires peuvent être demandés au No Tél.: 4990-4427

Les intéressé(e)s sont prié(e)s de nous faire parvenir leur demande pour le 26 septembre 2011 au plus tard via notre site Internet <http://jobs.cfl.lu/> « POSTULER AUX CFL » ou moyennant le formulaire « DEMANDE D'EMBAUCHE », disponible dans nos

gares en y joignant obligatoirement un curriculum vitae, une photo d'identité récente, une copie de l'extrait de l'acte de naissance, copies des diplômes scolaires ainsi que copies des bulletins de la dernière année d'études.

Les candidat(e)s présentant des diplômes étrangers sont prié(e)s de joindre l'équivalence délivrée par le Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle.

Une présélection sera faite sur base des dossiers de candidature.

Les demandes d'embauche incomplètes ou introduites hors délai ne seront pas prises en considération.

**Société Nationale
des Chemins de Fer
Luxembourgeois**

**Service Ressources Humaines
9, place de la Gare
L-1616 Luxembourg
www.cfl.lu**

*Le Chargé de Gestion,
(s) N. BOLLENDORFF*