

**Transport: Konkurrenz belebt das Geschäft Nr. 1**

Die FNCTTFEL hat den Transportsektor (wieder-)entdeckt. Hintergrund sind fortwährende Personaleinsparungen im öffentlichen Dienst im Zuge von Privatisierungen sowie ein Vorschlag des Transportministers Henri Grethen, Teile der Verwaltungsaufgaben im Transportministerium an private Firmen abzugeben. Nachdem nun auch die Stadt Luxemburg dem Trend zum Out-sourcing staatlicher Aufgaben folgen will, schlägt die FNCTTFEL Alarm: Die europaweite Ausschreibung des zusätzlichen Transportangebots im Rahmen der Null-Plus-Variante gefährde hiesige Transportunternehmen, ergo auch Arbeitsplätze. Das etwas ungewohnte Engagement des Landesverbandes geht wahrscheinlich auf jüngste Ereignisse zurück: Erst vor wenigen Tagen hatte die BerufsfahrerInnen-Gewerkschaft ACAL mit ihrem Austritt aus dem FNCTTFEL für Furore gesorgt. Begründet hatte der ACAL-Vorstand diesen Schritt u.a. damit, der Landesverband kümmere sich zu wenig um die Belange der ACAL-Mitglieder. Der Wechsel zur Großgewerkschaft OGBL, über den am vergangenen Sonntag abgestimmt wurde, fand einhellige Zustimmung unter den anwesenden 160 GewerkschafterInnen - die machten übrigens nicht mal acht Prozent aller ACAL-Mitglieder aus.

**Rente: Konkurrenz belebt das Geschäft Nr. 2**

Die Gewerkschaften OGBL und LCGB gaben sich vor kurzem im Familienministerium ein Stelldichein zum Thema Renten - nacheinander, wohl um mit der Häufigkeit der Anfragen ihre Dringlichkeit zu betonen. Diskussionsbedarf besteht nach wie vor insbesondere bei den so genannten Hungerrenten. Anders als gewöhnliche Renten werden diese kleinen Renten nicht aus privaten Beiträgen, sondern aus dem Staatsbudget finanziert. Sowohl über ihre Höhe als auch über den genauen Finanzierungsmodus gibt es auch nach Jahren der Diskussion über die Zukunft der Alterssicherung weiterhin keine Einigkeit. Beide Gewerkschaften, OGBL wie auch LCGB, befürworten eine Lösung innerhalb einer gesamten Rentenreform. Der LCGB denkt über eine Minimalrente in Höhe von etwa 40.000 bis 60.000 LUF nach (angelehnt an das garantierte Mindesteinkommen). Diese soll im Falle fehlender Rentenbeiträge mit einem staatlichen Solidaritätszuschuss aufgestockt werden. Der OGBL will einen Schritt weiter gehen und die Problematik der staatlich garantierten Mindesteinkommen insgesamt diskutieren. Er strebt ein "ausgewogenes Verhältnis zwischen Mindestrente, garantiertem Mindesteinkommen (RMG) und sozialem Mindestlohn" an und setzt vor allem auf das RMG zur Armutsbekämpfung. Wie allerdings die Ausgestaltung konkret aussehen soll, war bisher nicht zu erfahren.

**Kein Lohn der Häuslichkeit**

Im Beitrag "Lohn der Häuslichkeit" der letzten Ausgabe sind gleich zwei Schnitzer passiert. In einem Satz über die vermeintliche Sicht der "Famill 2000-AnhängerInnen" sollte es richtig heißen: "nämlich der sozialen, aber auch pekuniären 'Anerkennung der' Hausarbeit (...)".

Gravierender ist allerdings die Tatsache, dass im Beitrag der Eindruck entstehen könnte, die Organisation "Famill 2000" habe die alte Forderung nach einem "Hausfrauenlohn" auf ihre Fahnen geschrieben. Auch wenn diese Forderung für manche ZeitgenossInnen weiterhin gilt, ist sie keineswegs Bestandteil des Forderungskatalogs der "Famill 2000". Die Vereinigung setzt sich für die soziale Absicherung der nicht berufstätigen Frauen und Männer ein und möchte auf keinen Fall einen Keil zwischen berufstätigen und nicht berufstätigen Elternteilen treiben. Auch die "Behauptung, dass berufstätige Eltern weniger Zeit mit ihren Kindern verbringen", stammt nicht von der Organisation "Famill 2000", wie aus der unglücklichen Formulierung interpretiert werden könnte.

Der doppelt belastete Redakteur entschuldigt sich für die Missverständnisse.

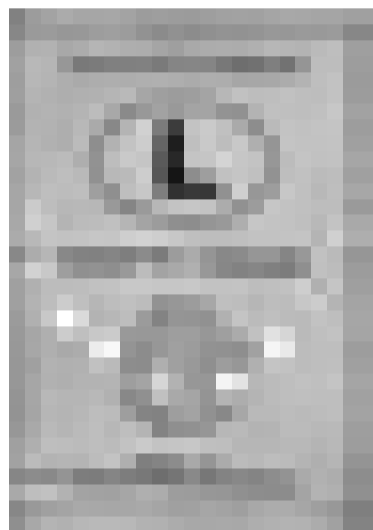
**FÜHRERSCHEIN**

# Wer rast, punktet

**Die Ampel steht auf grün: Der Punkteführerschein kommt nun auch nach Luxemburg. Proteste von Autofreaks und Gewerkschaften sind angesichts der hohen Zahl von Verkehrstoten falsch verstandener Lobbyismus.**

(ik) - "Mein Auto ist wie ich: Es brummt, es braust und manchmal bumst es auch" - Autos sind bekanntlich Kult, und der wiederum oft genug Anlass für Witze. Nicht ganz so witzig ist die Erkenntnis, dass dieses Statussymbol alljährlich Tausende Menschen in Europa tötet oder sie dauerhaft zu Krüppeln macht. Auf Platz eins der Liste der europäischen Verkehrstoten-Statistik steht Luxemburg. Allein im vergangenen Jahr starben hier 75 Menschen im Verkehr. Der "permis à points" soll gegen diese traurige Bilanz Abhilfe schaffen, indem Geschwindigkeitsüberschreitungen und andere Verstöße gegen den "Code de la Route" nicht mehr nur mit Geldbußen geahndet werden.

"Es kann und darf nicht sein, dass man sich alle paar Wochen mit 6.000 LUF freikaufen kann, und danach fährt man quietschfidel wieder los". Für Paul Schmit, Regierungskommissar im Transportministerium, ist klar: Der Punkteführerschein richtet sich vor allem an jene RaserInnen, die "die Lektion sonst nicht verstehen". Ein Gesetzesvorschlag liegt dem Parlament seit Oktober vergangenen Jahres vor - spätestens Anfang 2001 soll das Punkte-Strafsystem in Kraft treten.



Die Methode ist simpel und hat sich bereits in anderen europäischen Ländern bewährt: Bei einem Startguthaben von zwölf Punkten werden dem/der VerkehrssünderIn je nach Schwere des Vergehens von einem individuellen Punktekonto entsprechend Punkte abgezogen (neben der strafrechtlichen Verfolgung): für eine fahrlässig verursachte Tötung sechs Minuspunkte, für fahrlässig verursachte Körperverletzungen sowie Fahren ohne Führerschein und Fahrerflucht je vier Punkte. Fahren unter Alkoholeinfluss, neben dem Rasen eine der häufigsten Unfallursachen, schlägt ebenfalls mit vier Punkten zu Buche. Wirkliche Einsicht kann zwar auch das Punktesystem nicht erzielen, das muss auch nicht sein, mit dem repressiven Charakter kann Schmit jedenfalls gut leben.

Nicht so der Automobilclub Luxemburg (ACL). Dessen Präsident Norbert Stumm lehnt insbesondere die geplante Bewertung der "großen Geschwindigkeitsüberschreitung" (\*) als strafrechtliches Delikt ab. Damit würden "AutofahrerInnen kriminalisiert", befürchtet er. Selbst falsche "soziale Stigmatisierungen" im kleinen Luxemburg hält der Autolobbyist für möglich. "Blanker Zynismus", schimpft dagegen François Bausch, Verkehrsexperte bei "Déi Gréng". Schließlich würden nur die kriminalisiert, die tatsächlich rasen. Die Grünen unterstützen das Gesetzesprojekt der Regierung, verlangen aber zudem eine

grundsätzliche Debatte über eine "andere Mobilitätskultur". Das Auto sei ein Transportmittel - nicht mehr und nicht weniger. Damit Rasen nicht länger als Kavaliersdelikt durchgeht, plädiert der Politiker für Pflicht-Verkehrserziehungskurse an Schulen.

Auch die Kritik der Gewerkschaft am "permis à points" lässt Bausch nicht gelten. Die ACAL lehnt das Gesetzesvorhaben mit der Begründung ab, hier würden "BerufsfahrerInnen für etwas bestraft, für das sie nichts können." So würden aufgrund verschärfter Wettbewerbsbedingungen und miserabler Arbeitsbedingungen Lkw-Fahrern von ihren Arbeitgebern oftmals gezwungen, gegen den "Code de la Route" zu verstoßen. An dem Plan, LKW-FahrerInnen künftig für Überladung oder schlechte Reifen zu belangen und neben Alkoholkonsum auch das Fahren unter Drogen zu bestrafen, kann Bausch nichts Falsches erkennen. Im Gegenteil: Auch der Fahrer trage "eine gewisse Verantwortung für sein Fahrzeug und seine Fahrweise". Eine Sonderbehandlung von BerufsfahrerInnen kommt für ihn deshalb nicht in Frage. Recht hat der Mann: Im Flugzeugverkehr kommt schließlich auch niemand auf die Idee, Ausnahmeregelungen zu fordern.

(\*) Ein "grand excès de vitesse" ist nach der Formel "20 km/h plus 20%" z.B. eine Geschwindigkeit von 84km/h bei erlaubten 50 km/h oder von 168 km/h bei einem Limit von 120km/h.

**VERFASSUNG**

# Mitreden per Referendum?

**Per Referendum soll das Wahlvolk künftig über Verfassungsänderungen mitentscheiden können. Damit es dazu kommt, müssen jedoch zuerst kräftig Unterschriften gesammelt werden.**

(rw) - Als im vorigen Frühjahr das Gesetzesprojekt zum Internationalen Gerichtshof zur Debatte stand, hätte eigentlich eine Verfassungsänderung vorgenommen werden müssen. Denn die Unantastbarkeit des Großherzogs ist unvereinbar mit den Statuten dieses Gerichts, laut denen auch Staatschefs nicht immun vor rechtlicher Verfolgung sind. Das ging jedoch nicht - der betreffende Artikel war nämlich vom Parlament der vorigen Legislaturperiode nicht zur Revision freigegeben worden.

Solche Fälle kommen immer wieder vor: Die Verfassung zu ändern, ist eben nicht ganz ein-

fach. Um Missbrauch vorzubeugen, hatten die Verfassungsväter 1848 eine spezielle Hürde vorgesehen: Vor einer geplanten Revision muss das Parlament aufgelöst werden. In der Praxis werden deshalb meist in der letzten Sitzung einer Legislaturperiode jene Artikel für "revisabel" erklärt, bei denen es notwendig erscheint - erst die neugewählte Kammer beginnt dann mit den inhaltlichen Arbeiten.

Eine umständliche Prozedur - immer mehr europäische Länder sind inzwischen zu anderen Verfahren übergegangen. Neben einem erhöhten Quorum, d.h. einer Mindestanzahl von Abgeordneten und einer qualifizierten Mehrheit bei der Abstimmung (beide sind schon jetzt bei uns Pflicht), sehen viele Länder eine Volksbefragung vor.

Auch das Luxemburger Parlament will nun neue Wege beschreiten und hat vor den vergangenen Wahlen den entsprechenden Artikel 114 der Verfassung zur Änderung freigegeben. Vor kurzem wurde Alex Bodry (LSAP) von der parlamentarischen Kommission für Verfassungsfragen damit beauftragt, die verschiedenen Verfassungen in Europa zu vergleichen und daraufhin ein neues Modell auszuarbeiten. Das legte er vergangenen Mittwoch vor.

Der Vorschlag, der prinzipiell auf Konsens in der Kommission traf, sieht vor, dass eine Verfassungsänderung jederzeit stattfinden kann. Zuvor müssen je-

doch zwei Voten geschehen. Wenn nach der ersten Abstimmung ein Fünftel der Abgeordneten oder 25.000 WählerInnen dies verlangen, muss ein Referendum abgehalten werden. Dieses Referendum bedeutet allerdings eher eine Art Vetorecht. Nehmen wir an, das Parlament wollte die Todesstrafe einführen, doch es fänden sich genügend Personen, um ein Referendum zu veranstalten. Würde dieses positiv für die Verfassungsänderung ausgehen, wäre der Revisionsantrag des Parlaments im Prinzip bestätigt. Das könnte aber trotzdem bei der zweiten Abstimmung seine Meinung ändern. Würde das Referendum negativ ausgehen, wäre der Antrag vom Tisch.

Wenn Bodrys Vorschlag angenommen wird, verfügt Luxemburg künftig über drei Anwendungsformen in puncto Referendum: das vom Artikel 51 der Verfassung vorgesehene nationale Referendum, wie es 1919 zur Monarchie und 1937 zum Maulkorbgesetz angewandt wurde; das seit 1988 existierende kommunale Referendum, das aber keinen bindenden Charakter hat und schließlich das neue Referendum zu Verfassungsfragen. Wie die beiden anderen auch wird das neue Referendum wohl eher selten Anwendung finden - aufgrund der hohen Anzahl zu sammelnder Unterschriften. So wird die Prozedur zwar moderner und effizienter, aber nur scheinbar demokratischer.

