

Putin-Visite verläuft im Sand

Zwar hat uns die offizielle Information von Seiten der "cour grand-ducale" noch nicht erreicht, doch auch wir brechen das Embargo: Vladimir Putin kommt am nächsten Donnerstag nach Luxemburg - der erste offizielle Staatsbesuch eines russischen Staatsoberhauptes im Großherzogtum. Der Monat Mai 2007 - mit seinen Oktavpilgern, seinen abgeblasenen Streiks, dem Nachtmarathon und eben der Visite eines der mächtigsten Männer der Welt - wird definitiv in die Annalen der Geschichte der Luxemburger Sicherheitskräfte eingehen. 1.200 Männer und Frauen (die heimlichen russischen Begleiter nicht mitgerechnet) sollen im Einsatz sein. Die müssen kräftig Überstunden schieben, eine Urlaubssperre wurde verhängt. Die Überwachungssorgie gilt jedoch nicht nur möglichen Terroranschlägen. Auch die Presse, die sich bis spätestens eine Woche im Voraus akkreditieren lassen musste, wird strengstens kontrolliert. Die abschließende Pressekonferenz am späten Nachmittag riskiert einsilbig zu werden. Die Journalisten wurden vorgewarnt: Arbeitsmöglichkeiten im Senninger Schloss, wo Juncker seinen hohen Gast empfängt, sind nicht existent. Und vor allem: die Leute von der Presse müssen das Gebäude unmittelbar nach Ende der Pressekonferenz verlassen und werden per Bus unverzüglich zum Parking des Freizeitcenter "am Sand" gekarrt. Die wichtigen Fragen werden ohnehin bereits am kommenden Montag, wenn Amnesty international zu einer Pressekonferenz einlädt, diskutiert werden.

La mort dans la dignité

"On parle des soins palliatifs depuis 1994 et c'est en 1996 que j'ai pour la première fois évoqué l'euthanasie à la Chambre". Le député vert Jean Huss estime que le Luxembourg a assez attendu pour se doter d'une législation moderne tant au niveau de l'accompagnement en fin de vie qu'à celui de la dépenalisation de l'euthanasie. Une heure avant le début de l'assemblée générale de l'Association pour le droit de mourir en dignité (ADMD-L), ses représentant-e-s ont informé la presse sur l'état des travaux sur ces deux questions et ont étayé leurs revendications. Ainsi, l'ADMD-L n'a pas manqué de rappeler que le premier ministre, lors de son discours sur l'état de la nation, à souligné que la proposition de loi Huss/Err sur l'euthanasie devra être examinée de concert avec le projet de loi sur les soins palliatifs. Celle-ci avait déjà été rejetée à une voix près sous la législature précédente. D'après les informations du député Huss, le Conseil d'Etat serait néanmoins en train de l'aviser. Pour rappel, cette proposition s'inspire de la législation belge, à l'exception que la commission de contrôle doit examiner les cas avant la procédure de l'euthanasie et non par après comme dans le royaume. Dans ce contexte, il est utile de rappeler que grâce à cette loi, aucun cas d'abus n'a jusqu'à présent été constaté chez nos voisins du nord.

Il était un petit navire ...

"La bateau université du Luxembourg a enfin trouvé sa vitesse de croisière", s'est félicité mardi dernier François Biltgen, ministre de l'enseignement supérieur, lors de la présentation du rapport d'activité de l'UDL. Mais tous les horizons ne se sont pas encore éclaircis. Ainsi, le capitaine du navire, le recteur Rolf Tarrach, relève dans son rapport un fort taux de décrochages au sein de la faculté de droit, d'économie et de finance: "A l'avenir, nous allons éviter de prendre trop d'étudiants dans ces disciplines". Concédant que le caractère public de l'université rend toute méthode de sélection "délicate", Tarrach n'écarte pas une sélection sur dossier. Il impute en effet ces départs prématurés d'étudiant-e-s à une mauvaise formation dans le cycle secondaire. Côté finances, le recteur se félicite que l'UDL ait pu engranger de manière autonome plus de cinq millions d'euros de recettes en 2006 (le double de 2005) issues des frais d'inscription mais aussi et surtout de projets de recherche en collaboration avec le secteur privé. Cette collaboration est symbolisée par la nouvelle vice-rectrice, Lucienne Blessing, docteure en design d'ingénierie, forte d'une longue expérience dans le privé et entre autres rédactrice en chef du journal "Research in engineering design", appartenant au groupe allemand

Die geplante Umsetzung einer EU-Direktive zum Schutz derer, die beruflich hinter dem Lenkrad sitzen, passte den Luxemburger Arbeitgebern nicht in den Kram. Eine groß angekündigte Protestaktion wurde jedoch in letzter Minute abgesagt. Hubert Hollerich, Sekretär vom OGBL-ACAL, fordert nun, dass das Patronat seine Blockadepolitik aufgeben soll.

(Foto: Christian Mosar)



TRANSPORT

"Patronat ist nie in Brüssel erschienen"

woxx: Das Patronat wollte am Mittwoch mit Bussen und LKWs auf die Straße. Nun heißt es, es habe eine Annäherung zwischen Regierung und Arbeitgebern gegeben. Was halten Sie davon?

Hubert Hollerich: Wir kennen die Position, die die Regierung in dem Gespräch am Mittwoch mit den Patronatsvertretern eingenommen hat, natürlich nicht im Detail. Unseren Informationen nach gab es jedoch keine fundamentalen Änderungen. Wir finden es nach wie vor sehr bedauerlich, dass sich das Patronat derart massiv gegen eine Direktive zur Wehr setzt, die den Gesundheitsschutz, die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen der Fahrer verbessern soll.

Das Patronat spricht von "vitalen Problemen", die durch diese Direktive für die Branche aufgeworfen werden. Hat der Arbeitsminister ein besonders soziales Gesetzesprojekt vorgelegt?

Absolut nicht. Wir haben den Kompromiss, der nun als Gesetzesprojekt vorliegt, zähneknirschend akzeptiert. Das Gesetzesprojekt richtet sich genau nach den Vorgaben der EU-Direktive. Bei der Umsetzung wurde lediglich darauf geachtet, dass die nationale Gesetzgebung nicht aufgegeben wird. Zum Beispiel in Bezug auf die Referenzperiode zur Berechnung der Arbeitszeit: In der Direktive sind maximal vier Monate angegeben, das Luxemburger Gesetz schreibt einen Monat vor, mit der Möglichkeit, diese Periode im Kollektivvertrag auf vier Monate auszudehnen. Dasselbe gilt für die Arbeitszeit: In der Direktive wird ein Durchschnitt von 48 Wochenstunden vorgeschrieben - mit der Möglichkeit, in einer isolierten Woche 60 Stunden zu arbeiten. Derselbe Text findet sich im Luxemburger Projekt de loi wieder. Wir

können demnach die Behauptung der Arbeitgeber, die Direktive sei hierzulande auf eine viel zu soziale Art und Weise umgesetzt worden, nicht verstehen.

Das Patronat beruft sich dabei auf die Gesetzgebung der Nachbarländer, die beispielsweise höhere maximale Arbeitszeiten erlauben.

Das stimmt aber so nicht. Wir haben uns die Kollektivverträge aus Belgien, Frankreich und Deutschland schicken lassen. Diese Texte beweisen, dass die Behauptung der Confédération du Commerce, die EU-Direktive sei in den Nachbarländern eins zu eins umgesetzt worden, nicht wahr ist. In allen Ländern haben Verhandlungen mit den Sozialpartnern stattgefunden und die Umsetzung erfolgte gemäß den jeweiligen nationalen Gesetzen.

Beispielsweise darf in Belgien die Referenzperiode laut Kollektivvertrag maximal auf drei Monate erhöht werden. Im Gesetz wurden demnach nicht die vier Monate der Direktive, sondern drei Monate festgehalten. Was die maximale Arbeitszeit betrifft, so gilt für alle Länder der Durchschnitt von 48 Stunden pro Woche. Und nicht überall gilt die Ausdehnung auf maxi-

mal 60 Stunden: In Frankreich zum Beispiel sind höchstens 56 Stunden erlaubt. Frankreich hat auch in Bezug auf die Nacharbeit eine restriktivere Regelung, als sie in Luxemburg vorgesehen ist. Auch hier behauptet das Patronat das Gegenteil.

Sie beziehen sich auf die Kollektivverträge in den Nachbarländern, das Patronat beklagte sich jedoch über den gesetzlichen Rahmen, der in den Nachbarländern weniger restriktiv sein soll.

In der EU-Direktive wird explizit empfohlen, dass das Gesetz nur den Rahmen fixiert, die Details jedoch in Kollektivverträgen mit den Sozialpartnern festgelegt werden sollen. Genau das hat die Luxemburger Regierung getan. Dasselbe wurde in den Nachbarländern gemacht.

In Luxemburg sind die beiden Kollektivverträge für Bus- und LKW-Fahrer seit 31.12. abgelaufen. Die Verhandlungen für neue Verträge sind blockiert. Wird das Gesetz diese Lage noch verschlimmern?

Ja, und zwar deswegen, weil das Patronat das Gesetz als Vorwand benutzt, um nicht mehr mit uns zu verhandeln. Wir ha-

ben bereits im September 2006 Verhandlungen für neue Verträge beantragt, haben jedoch bisher keinen vernünftigen Vorschlag von Seiten des Patronats vernommen. Alles deutet darauf hin, dass das Patronat auf einen Sozialkonflikt hinsteuern will. Dabei haben die Gewerkschaften bis jetzt niemals behauptet, dass sie sich zum Beispiel einer Ausdehnung der Referenzperiode im Kollektivvertrag auf vier Monate widersetzen würden.

Wird nun das Schlichtungsamt eingeschaltet?

Wir werden das Dossier im Rahmen einer "intersyndicale" diskutieren. Dann müssen die rund 230 Delegierten eine Entscheidung treffen.

Das Patronat droht nun mit dem Abbau von ca. 300 Stellen in Luxemburg. Halten Sie das für realistisch?

Durchaus. Ich finde es allerdings unverantwortlich, wenn nun mit der Angst der Angestellten gespielt wird. Das ist nichts anderes als ein Erpressungsversuch. Die Betriebe, die abwandern wollen, sollen das tun. Ich stelle jedoch fest, dass von den 450 Betrieben, die es in Luxemburg in dieser Branche gibt, ungefähr drei Viertel aus dem Ausland hier herkamen. Die Bedingungen in Luxemburg können also nicht so schlecht sein.

Wie gut arbeiten die Gewerkschaften auf europäischer Ebene zusammen?

Wir sind in die europäische Föderation der Transportgewerkschaften eingebunden, die wiederum mit der Kommission und dem internationalen Verband des Patronats diskutiert. Ich selbst war bei den Verhandlungen um die Arbeitszeitdirektive dabei, musste jedoch feststellen, dass die Luxemburger Arbeitgeber nicht ein einziges Mal in einer Sitzung in Brüssel aufgetaucht sind. Das sind jedoch dieselben Leute, die nun behaupten, dort habe ein anderer Geist geherrscht, als bei den Verhandlungen um das Luxemburger Gesetz. Das ist ganz einfach absurd.

Interview: Danièle Weber

Seit 1930 aktiv: ACAL

Hubert Hollerich ist Sekretär des "Syndicat Transport sur route" OGBL-ACAL. Die "Association Professionnelle et de Secours Mutuels des Conducteurs d'Automobiles du Grand-Duché de Luxembourg", kurz ACAL, wurde am 7. August 1930 von 80 Kraftfahrern in Luxemburg gegründet. Zur Gründungszeit der ACAL wurden die Berufsfahrer noch als Hauspersonal betrachtet. Sie waren weder krank- noch pensionsversichert. Dank des Einsatzes der Gewerkschaft wurde der Fahrerberuf Anfang der 30er Jahre offiziell anerkannt. Der erste Kollektivvertrag für Busfahrer wurde im Jahre 1969, für LKW-Fahrer im Jahre 1975 unterzeichnet. Nachdem sich die ACAL 1954 dem Landesverband der Eisenbahner angeschlossen hatte, verließ sie diesen 2001 und wurde Mitglied des OGBL.