



ISSN 1019-0287

Preis 1.49 €

5. Juli 2002

erscheint freitags

5/7 - 14/7/2002

(film/theatre/concert/events)



## Schuhgröße 51

In Luxemburg wird mehr über Nachhaltigkeit geredet als dafür getan. Der beeindruckend große ökologische Fußabdruck zeigt, wie notwendig es wäre zu handeln.

öko spezial, Seite 6

## Geldwäsche

Neues zum peruanischen Ex-Geheimdienstchef Montesinos und den Luxemburger Banken: Keine Verbindung unter dieser Kontonummer?

aktuell, Seite 8



*1.566 personnes ont défilé à la Cloche d'or entre mai et juillet 2001, pour remettre leur demande de régularisation. Un an après, c'est l'aboutissement pour les un-e-s, le rêve brisé pour les autres. La Chambre, à l'origine de cette mesure, a tenté d'en dresser le bilan.*

dës woch, page 3

(photo: Christian Mosar)



## PUNKTEFÜHRERSCHEIN

**Zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr soll der neue Punkteführerschein beitragen. Das klappt aber nur, wenn auf Luxemburgs Straßen künftig auch schärfer kontrolliert wird.**

Ein Kommentar von  
Ines Kurschat

Jetzt ist es amtlich: Der Punkteführerschein wird kommen. Am Mittwoch erteilen die Abgeordneten von CSV, DP und Déi Gréng dem entsprechenden Gesetzesprojekt 4712 nach jahrelangen Diskussionen grünes Licht.

Bis zuletzt hatten vor allem die LSAP und die Gewerkschaften gegen den Gesetzesentwurf gewettert - mit zweifelhaften Aussagen.

So ist die Behauptung, dass künftig für AutofahrerInnen keine Möglichkeit mehr bestehe, gegen Strafpunkte Einspruch zu erheben, schlicht falsch. Auch wenn der Punktabzug automatisch erfolgt, ein ungerechtfertigter Vorwurf oder ein fälschlich ausgestelltes Strafmandat kann juristisch sehr wohl angefochten werden. Das mag zusätzliche Arbeit für die VerkehrsrichterInnen bedeuten. Aber: Wie viel mehr hätten diese zu tun, wenn - wie es der LSAP-Vorschlag vorsah - der Punkteführerschein insgesamt vom Gericht verwaltet würde?

Auch das sozialistische Lamento gegen die Vielzahl der Delikte mutet bei einem Blick über den luxemburgischen

Tellerrand lächerlich an: In Deutschland etwa, wo der Punkteführerschein seit 1972 zum Verkehrsalltag gehört, stehen zwar nur sieben Kategorien im Punktecatalog, dahinter verbergen sich aber weit mehr als 50 Einzeldelikte (die Ordnungsmaßnahmen nicht mitgerechnet) - ein Ergebnis der immer komplexer gewordenen Straßenverkehrsordnung und der gestiegenen Missachtung derselben.

Laut deutscher Verkehrstatistik erreichen übrigens auch nur 0,3 Prozent der im Verkehrszentralregister eingetragenen Personen (das sind rund 16 Prozent aller FührerscheinbesitzerInnen) 18 Punkte oder mehr, kommen also über jene Schwelle, die zum Führerscheinverlust führt.

Daraus zu schlussfolgern, der Punkteführerschein wäre nicht notwendig, ist mehr als voreilig. Denn dabei wird die statistisch erwiesene Tatsache übersehen, dass gerade die Aussicht, den Führerschein auf längere Zeit zu verlieren, viele davon abhält, noch das i-Tüpfelchen auf die Liste ihrer Verkehrssünden zu setzen. Das heißt, das Punkte-

system trägt dazu bei, ungeeignete KraftfahrerInnen aus dem motorisierten Straßenverkehr auszusieben - zur Sicherheit der anderen. Da ist es auch nur logisch, dass schwere Delikte, die strafrechtlich belangt wurden, ebenfalls in die Sünderkartei eingetragen werden. Oder soll ein Autofahrer, der einen tödlichen Unfall durch Rasen verursacht hat und danach wider besseren Wissens weitere Geschwindigkeitsüberschreitungen begeht, im Besitz seiner Fahrerlaubnis bleiben? Das gilt umso mehr für einen Berufsfahrer, dessen oberstes Prinzip es ohnehin sein sollte, die Fahrgäste sicher zu befördern. Der OGB-L und seine Lobbyisten scheinen vergessen zu haben, dass der Entzug des Führscheins erst am Ende einer Reihe von nachgewiesenen Verstößen steht - von einem "repressiven" oder "asozialen" Instrument kann also schon wegen der Möglichkeit zur Verhaltensänderung und des Punkteabbaus per Nachschulung keine Rede sein.

Zwei Kritikpunkte der Opposition sind gleichwohl berechtigt: Das Punktesystem kann die Sicherheit auf den Straßen nur erhöhen, wenn es ausreichend und mit adäquaten Kontroll- und psychoedukativen Maßnahmen flankiert wird. Das heißt für den Verkehrs- bzw. für den Innenminister: Eine Aufstockung der

Verkehrspolizei, eine bessere technische Ausstattung (Blitzgeräte), eine stimmige Beschilderung sowie Verkehrs(nach)erziehung für SchülerInnen und unverbesserliche Erwachsene sind ein Muss.

Zudem hätte man sich eine andere Lösung bei den BerufsfahrerInnen vorstellen können. Besser als ihnen allein für schlechte Reifen oder bei Überladung ihres Fahrzeugs allein künftig Punkte abzuziehen, wären geteilte Strafpunkte für Fahrzeughalter und -führer. Denn schlampige oder kriminelle Arbeitgeber, die ihren FahrerInnen wissentlich verkehrsunsichere Fahrzeuge zumuten, gehören bestraft. Ganz aus ihrer Verantwortung für die Fahrzeugsicherheit entlassen, sollte man die mündigen FahrerInnen allerdings auch nicht. Zur Not bleibt jenen immer noch der Gang zur Polizei oder zur Gewerkschaft. Der OGBL hat als Reaktion auf die Einführung des neuen Systems bereits alle BerufsfahrerInnen aufgefordert, Dienst nur noch entsprechend dem Code de la Route zu leisten. Auch ein an sich selbstverständlicher Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

## Rockgeschichte

Die "Chris Birch Band" gibt ihr letztes Konzert. Roger Hamen, Schlagzeuger der Luxemburger Rock-Truppe, erinnert sich für die woxx.

magazine, Seite 9

## Meinungsumfrage

Dieter Peust inszeniert im Kasemattentheater André Links Komödie "Was ist denn Ihre wert Meinung?" über einen Altlinken als Pantoffelhelden.

magazine, Seite 12



Preis: 1,49 €

