

SHORT NEWS

CNS gegen Privatisierung der StudentInnenversicherung

Momentan wissen die rund 400 Personen aus Nicht-EU-Ländern die an der Uni-Luxemburg studieren nicht, wie es weitergeht. Seitdem Anfang des Jahres die Gesundheitsreform in Kraft ist, übernimmt der Staat die Sozialversicherung jener Studierenden, die nicht über ihre Eltern krankenversichert sind, nicht mehr.

Die danach eilends beschlossene Übergangsregelung läuft zum Ende des akademischen Jahres aus. Sie bestand darin, dass die Uni die Kosten für die Gebühren übernahm und dafür die entsprechende Summe aus dem Staatsbudget zur Verfügung gestellt bekam. „Nachdem die Reform des Universitätsgesetzes vor der Sommerpause nicht mehr gestimmt wurde, ist es unklar, ob die Betroffenen sich jetzt selbst versichern müssen, oder ob die Uni die Kosten weiterhin übernimmt“, sagt Gilberto Fernandes, Präsident der „Luxembourg University Students“ (LUS). Die LUS würde Letzteres „sehr begrüßen“, so Fernandes.

In der Diskussion waren auch private Kassen, deren Tarif möglicherweise deutlich unter dem von der „Caisse Nationale de Santé“ mitgeteilten monatlichen Beitrag von rund 100 Euro lägen. Studierende würden ähnlich wie selbstständige Unternehmer behandelt und müssten einen Beitrag bezahlen der dem von Beziehern eines Mindestlohnes zuzüglich des Arbeitgeberanteils gleich käme. „Abgesehen davon, dass der bisher von der CNS geforderte Beitrag für Studenten viel zu hoch ist, sind wir gegen eine solche Privatisierung“, sagt Fernandes. Die LUS setzt sich dafür ein, dass in Luxemburg ein Studenten-Statut geschaffen wird - und dafür, dass die CNS einen deutlich günstigeren Tarif anbietet. Der Hochschulminister hatte in dieser Frage auf die Sozialpartner innerhalb der CNS verwiesen. In seinem Gesetzesprojekt ist jedoch eine Änderung des „Code de la sécurité sociale“ festgehalten, die es der Uni erlaubt, mit privaten Kassen Verträge abzuschließen. Ein Treffen zwischen Studentenorganisationen und dem Comité directeur der CNS im Juni ergab nun, dass auch die CNS gegen eine Privatisierung der studentischen Krankenversicherung ist. Das Gremium hat anschließend einen Brief an den Hochschulminister gerichtet, in dem es sich für die Einführung eines „statut spécifique des assurés étudiants“ und für einen obligatorischen Beitrag, „dont le montant serait modique et adapté au budget dont disposent en général les assurés en question“ ausspricht. Das Comité empfiehlt auch die entsprechende Anpassung des „Code de la sécurité sociale“, die im neuen Universitätsgesetz festgehalten werden könnte. Die Regierung ließ bisher nicht verlauten, wie sie weiter verfahren will. Die Zeit drängt: An der Uni laufen derzeit die Einschreibungen und Studierende können sich nur immatrikulieren, wenn sie eine Krankenversicherung nachweisen können.

woxx@home

Transparenter Transport?

Die „Mobilitéitszentral“ hat dieser Tage die KandidatInnen für das „comité des usagers“ informiert, ob sie denn das große Glück haben, in den kommenden Monaten und Jahren die hiesige Verkehrspolitik ordentlich auseinandernehmen zu können. Auch im woxx-Umfeld haben einige Leute ihre Kandidatur gestellt und ernteten leider nur Absagen. Anfang August seien durch einen Gerichtsvollzieher 12 Personen per Losverfahren und entsprechend der vorgesehenen Kriterien, unter anderem Gender, ermittelt worden. „Monsieur XY“, so in einem Fall die kurze Antwort, sei leider nicht dabei. Dass es sich beim „Monsieur“ um eine Dame gehandelt hat, ist den Verantwortlichen trotz des eindeutigen Vornamens dabei nicht aufgefallen. Bleibt zu hoffen, dass nicht noch andere Kandidatinnen im falschen „Döppen“ gelandet sind, und ihnen so unter Umständen eine Mitgliedschaft vorenthalten blieb.

AKTUELL

CARSHARING

Intelligent Auto fahren

Florence Urhausen

Die Umfrage der Stadt Luxemburg zum „carsharing“ ist ausgewertet. Die positive Reaktion der Einwohner bringt das Mobilitätsprojekt einer Einführung in die Stadt näher.

Im April dieses Jahres wurde eine Umfrage zu dem Projekt „carsharing“ durchgeführt, über das das städtische Schöffenkollegium schon seit zwei Jahren berät. Zweck des neuen Transportsystems ist die Reduzierung des Berufsverkehrs innerhalb des Stadtzentrums; darüber hinaus soll es einem Konzept für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung den Weg ebnen. Die Fragen der Meinungsforschung bezogen sich sowohl auf die Zufriedenheit mit den Verkehrs- und Transportmöglichkeiten in der Stadt und ihrer unmittelbaren Umgebung als auch auf die Nutzung der Privatfahrzeuge der Befragten. Die Resultate sollen den Verantwortlichen ermöglichen einzuschätzen, wie weit sich ein „carsharing“-System in Luxemburg umsetzen lässt. Man habe sich aber auch schon vor Ort in Deutschland und in der Schweiz über „carsharing“-Organisationen informiert, so François Bausch, erster Schöffe der Gemeinde. Er und Bürgermeister Paul Helminger sehen in dem Projekt „carsharing“ auch eine Aufforderung an die Luxemburger Bevölkerung, sich mehr Gedanken beim Erwerb eines Wagens zu machen und den Gebrauch ihres Fahrzeugs im Alltag intelligent und mit mehr Rücksicht auf die Umwelt zu planen.

Laut Paul Hoffmann, Ingenieur und Leiter der Verkehrsabteilung der Stadt, haben ungefähr 670 Haushalte mit durchschnittlich jeweils 2,4 Personen an der Umfrage teilgenommen. Die Umfrage erreichte demnach rund 1.600 Personen. Ein Wert, den die Organisatoren als sehr beachtlich einstufen, da, abgesehen von einer Pressekonferenz im April, wenig Propaganda für die Teilnahme betrieben wurde. Von den teilnehmenden Haushalten sind 37% im Besitz von zwei oder mehr Fahrzeugen; insbesondere bei diesen könnte sich das „carsharing“-System als gute Alternative erweisen. 58% der 670 Haushalte machen täglich Gebrauch vom Privatwagen, und zwar meist für die Fahrt zum Arbeitsplatz. Dies zeigt, dass

bei immerhin 42% das Kraftfahrzeug nicht regelmäßig benutzt wird. 480 Haushalte würden den „carsharing“-Betrieb in Luxemburg-Stadt willkommen heißen. Während 48% dieser Haushalte im Falle seiner Realisierung keinen zusätzlichen Wagen mehr kaufen würden, wären 45% sogar bereit, sich eines ihrer vorhandenen Fahrzeuge zu entledigen, um dann den Dienst in Anspruch zu nehmen. So würden hochgerechnet 500 Autos weniger die Stadt befahren, und Parkplatzstreifen in einer Länge von 2,5 Kilometer wären wieder verfügbar. Man kann also resümieren, dass bei vorhandenem „carsharing“ die Bevölkerung ihre Privatwagen effektiver nutzen und den Bedarf zusätzlicher Autos über das System decken würde.

Der Schöffenrat will die Ergebnisse der Umfrage nutzen, um zunächst einmal ein genaues „cahier des charges“ auszuarbeiten, das dem Gemeinderat zur Beratung vorgelegt werden soll. Die eigentliche Umsetzung des Vorhabens wird dem nächsten Schöffenkollegium überlassen, das so von den erbrachten Vorarbeiten profitieren kann. Vor einer Umsetzung ist auch eine Änderung der Parkvorschriften in der Straßenverkehrsordnung vonnöten, da, je nach Konzept, die „carsharing“-Autos Sonderplätze erhalten oder von den allgemeinen Parkgebühren befreit werden. Die Regierung, vor allem natürlich Claude Wiseler, Minister für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, scheint das Vorhaben zu befürworten. Dies ist als äußerst positiv zu bewerten, da während der Mobilitätswoche im vergangenen Jahr die Verantwortlichen des Verkehrsbundes gegenüber der woxx noch versichert hatten, die Stadt Luxemburg sei für das „carsharing“-Projekt zu klein.

Dennoch stellt sich die Frage, wie so das „carsharing“-Konzept nur so zaghaft in Angriff genommen wird und die Umfrage nicht breiter propagiert wurde. Wegen der beschränkten TeilnehmerInnenzahl kann sie wohl kaum als repräsentativ gelten. Das könnte etwaigen KritikerInnen als Vorwand dienen, das Vorhaben, ähnlich wie beim Tram-Konzept, zu sabotieren.