



ISSN 1019-0287

Preis 1,60 €

23. Juni 2006

erscheint freitags

audit@uni.lu



Wo steuert sie hin, die Uni Lëtzebuerg? Diese Frage wurde am Dienstag in der Chamber diskutiert. Zur gleichen Zeit kommen die WissenschaftlerInnen an der Uni ins Schwitzen: Binnen kurzer Zeit mussten sie plötzlich ihre Forschungsprojekte einreichen. Und so manch einer fragte sich, ob seine Forschungsgruppe überhaupt noch existiert.

dës woch, Seite 3

(Foto: woxx)

EISENBAHNLIBERALISIERUNG

Keiner wollte sie, aber alle arbeiten daran. Die Liberalisierung der Eisenbahn lässt sich nicht mehr aufhalten.

Es kommt nicht alle Tage vor, dass der Georges dem Nico bereitwillig das Megaphon hält. Doch wenn die Herren Bach und Wennmacher - Chefs der christlichen Eisenbahnergewerkschaft Syprolux beziehungsweise ihres "linken" Pendants FNCTTFEL - sich gegenseitig Mut machen und die Teilnehmer an einem Protestpiquet vor dem Hauptingang des CFL-Direktionsgebäudes auf schwierige Verhandlungen einschwören, dann hat das mehr als symbolischen Charakter.

Drei Tage nach der Generalversammlung seiner Gewerkschaft gab sich Verbandspräsident Nico Wennmacher am vergangenen Dienstag kämpferisch: Aktionen wie dieses Piquet seien wichtig, denn die Direktion müsse ständig daran erinnert werden, dass Sozialabbau mit den Eisenbahnern nicht zu machen sei.

Eine Kampfansage, die ein an kooperative Gewerkschaften gewohntes Patronat erstaunte: Noch bei der Vorstellung der Jahresbilanz 2005 hatte der Vorstand der

Eisenbahngesellschaft ausgiebig die gute und konstruktive Zusammenarbeit mit den Arbeitervertretern gelobt. Hervor gehoben wurde vor allem die gemeinsam mit der Arcelor ins Leben gerufene Frachtgesellschaft. Eine Maßnahme, die den Personalvertretern Ende 2005 während der Eisenbahn-Tripartite abgerungen worden war verbunden mit Zugeständnissen im Bereich der sozialen Absicherung für die von der Umstellung betroffenen KollegInnen. Vor allem die gewerkschaftsinterne Opposition hatte es damals als Fehler angesehen, ein Abkommen gut zu heißen, dessen konkrete Auswirkungen für die einzelnen MitarbeiterInnen gänzlich im Unklaren waren.

Die Vorschläge der CFL-Verwaltung, wie sie jetzt scheibchenweise zum Vorschein kommen, werden von den Gewerkschaftern als Verrat an diesem Abkommen bewertet. Das dicke Ende, das gestehen jetzt auch die Gewerkschaftsführer ein, komme nun nach.

Auch wenn der Transportminister anlässlich der Jah-

resversammlung der FNCTTFEL deutliche Worte an die Direktion richtete und den Versuchsballon der Geschäftsleitung als geplatzt bezeichnete: Es war zu spüren, dass die Liberalisierung der Bahn erst am Anfang steht. 2007 ist nicht mehr weit und die Macht des Faktischen hat auch die verwegenen Verteidiger einer staatlich getragenen Eisenbahngesellschaft weich werden lassen: Ab nächstem Januar ist der Frachtverkehr gänzlich liberalisiert und die neue Frachtgesellschaft dadurch der Konkurrenz ausgesetzt. Bei einem Betrieb, dessen Kosten fast zur Hälfte von der Lohnmasse bestimmt werden, ist klar, wo die Sparpolitik als erstes einsetzen wird.

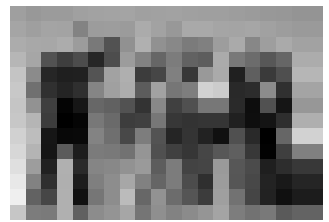
Niemand wollte sie, aber alle arbeiten an ihrer Umsetzung - so könnte man den Umgang mit der Liberalisierung hierzulande umschreiben. Der Transportminister hat zwar mehrfach seine Gegnerschaft zur Bahnliberalisierung erklärt, verlangt aber einen "offensiven Umgang" damit. Doch wie defensiv auch er agiert, wird daran

deutlich, dass allein die Verschiebung der Liberalisierung im Bereich des Personentransportes hierzulande um zwei Jahre, bis 2012, auf einmal als großer Erfolg gewertet wird.

Auch dieser Termin ist nicht mehr fern. Zwar gibt sich der Verband in seinen Kongress-Resolutionen weiterhin kämpferisch und stellt fest, dass die Liberalisierung im Eisenbahngüterverkehr keine positiven Elemente aufzeige. Die Eisenbahner erklären, sich allen Liberalisierungstendenzen im nationalen und internationalen öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene und auf der Straße widersetzen zu wollen. Doch der Liberalisierungszug ist längst abgefahren. Die maßgeblichen Beschlüsse dazu wurden schon in den grauen 80ern vorbereitet und damals von den Gewerkschaften eher mit einem Lächeln abgetan. Eine wichtige Joint Venture, nämlich die mit den BahnnutzerInnen, wurde damals verpasst. Denn privatisierte Bahnen sind nicht nur weniger sozial, sie bringen auch den KundInnen außer teuer beworbener Lockangebote kaum Nutzen - von den umfangreichen Streckenstilllegungen gar nicht erst zu reden.

23/6 - 2/7/2006

(film/theatre/concert/events)



Handlungsbedarf

Zweckentfremdung, Preisdruck, Abwanderung - Sozialschöffe Xavier Bettel zur hauptstädtischen Wohnungspolitik.

interview, Seite 2

Deuxième chance

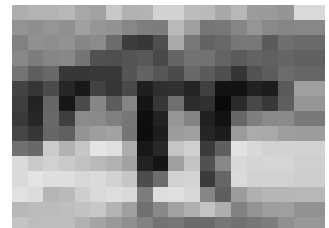
Pour que des personnes surendettées pauvres puissent prendre un nouveau départ, il faut introduire la faillite civile.

dës woch, page 3

Kollaboration

Eine neue Generation von HistorikerInnen wagt sich an das Tabuthema der luxemburgischen Geschichte. Doch bislang fehlt ein Konzept für systematische Recherche.

dossier, Seite 4



Zeichen setzen

Ikonen sind die Leerzeichen die uns umgeben, meint Schriftsteller Hans-Michael Koetzle. Trotzdem können wir nicht ohne sie auskommen.

kultur, Seite 9

Wasser und Erziehung

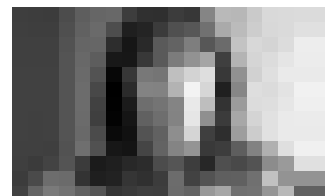
Das Redinger Wasserhaus verbindet seit fünf Jahren aktiven Naturschutz mit Sensibilisierungskampagnen für Kinder und Erwachsene.

lifestyle, Seite 11

Queerbeet

Transamerica - nach dem Western wird jetzt auch das Roadmovie unter einem homo- und transsexuellen Blickpunkt revolutioniert.

kultur, Seite 12



Preis: 1,60 €

