

ACAL-ÜBERNAHME

Scheidung zu dritt



Während im Transportwesen die Globalisierung voranschreitet, droht die Solidarität zwischen den betroffenen Gewerkschaften zu zerbrechen. (Foto: Cargolux)

Im "Verband" herrsche Diktatur, meinen die Verantwortlichen des ACAL und wollen sich in die Obhut des OGB-L begeben. Ob sie dabei an Autonomie gewinnen, ist fraglich. Besonders große Tanker vertragen bekanntlich nur einen Steuermann.

Transparenz und Diskussionsbereitschaft sind kein leichtes Unterfangen. Als die "Fédération Nationale des Cheminots, Travailleurs du Transport, Fonctionnaires et Employés du Luxembourg" (FNCTTFEL) die Mitglieder der Berufskraftfahrer-Abteilung "Association professionnelle des chauffeurs automobiles" (ACAL) zu einem klärenden Gespräch am vergangenen Sonntag einlud, erschienen "alles in allem rund 50 Personen", wie das Luxemburger Wort in einer Bildzeile genüsslich festhielt.

Noch setzen die "Verbands"-Verantwortlichen auf vertrauensbildende Maßnahmen. "Der forcierte Wechsel der ACAL", so FNCTTFEL-Präsident Nico Wennmacher, "ist vor allem ein Entschluss der ACAL-Führung." Wie die Basis die ganze Sache sieht, wird sich wohl am kommenden Sonntag zeigen. Dann nämlich lädt die ACAL ihre Mitglieder ihrerseits zu einer Versammlung ein. Sie will sich dort den Übertritt zum OGB-L absegnen lassen.

Die Abstimmung mit den Füßen hat allerdings schon begonnen: Weit über die Hälfte der 2093 Mitglieder, so ACAL-Vizepräsident Mett Waldbillig, haben eine Erklärung an ihre Leitung zurückgesandt, 98 Prozent davon wollen den Verband verlassen und dem OGB-L beitreten.

Die Prozedur mutet feierlich etwas befremdlich an, denn ein Austritt aus einer Organisation wird normalerweise an die betreffende Organisation selbst geschickt und nicht irgendwo zwischengelagert. "Wir haben in den letzten Tagen und Wochen vielleicht ein Dutzend Austrittserklärungen erhalten, von Hunderten oder gar Tausenden Austritten ist mir nichts bekannt", meint Wennmacher, der sich allerdings auch keine Illusionen zu machen scheint, dass die Stimmung innerhalb der Berufskraftfahrer noch einmal zugunsten des "Verbands" umschlagen könnte.

Austritt im Schnellverfahren

Über 45 Jahre hatte die Zusammenarbeit ACAL/FNCTTFEL Bestand. Umso erstaunlicher, dass jetzt auf einmal alles sehr schnell gehen soll. Kurz vor Weihnachten wurde allen ACAL-Mitgliedern ein Formular zum Austritt aus dem "Verband" und zum Beitritt in den OGB-L zugestellt, bis zum 10. Januar sollten die Antworten vorliegen und bereits am kommenden Sonntag, den 14. Januar, der Übertritt per Abstimmung der Basis besiegelt werden.

"Durch die ganzen Artikel sind unsere Mitglieder erst so richtig wach geworden und die meisten werden wohl ihre Erklärung fristgerecht einsenden", meinte der ACAL-Sekretär "auf Krankenschein" Hubert Holle- rich gegenüber der Presse. Zumindest seine Zukunft scheint gesichert, denn er wird vom OGB-L übernommen werden.

Doch egal, was am Sonntag beschlossen wird, am Ende wird es die Entscheidung eines jeden Einzelnen sein, in welcher Gewerkschaft er oder sie denn nun aktiv sein will. Unter Umständen wird es eine ACAL in der FNCTTFEL und eine im OGB-L geben - die Verwirrung bei den Mitgliedern dürfte spätestens dann komplett sein.

Manches mutet tatsächlich wie bei einer Scheidung an: Deshalb der eine nicht mehr mit dem anderen kann, ist nicht so recht nachzuvollziehen, aber

die Vertrauensbasis scheint nachhaltig zerrüttet.

Auch wenn persönliche Probleme sehr stark zum Abgang der ACAL beigetragen haben, so scheint ausgerechnet der 1998 zwischen OGB-L und FNCTTFEL/ACAL ausgehandelte Kooperationsvertrag im Bereich Transport der Auslöser für den jetzt offen ausgebrochenen Konflikt zu sein. Mit diesem Vertrag wurde der Versuch unternommen, "Kräfte zu bündeln und die Erfahrungen der FNCTTFEL als Transportgewerkschaft mit den Möglichkeiten des OGB-L als national repräsentative Gewerkschaft zu vereinigen", wie Nico Wennmacher in seiner Erklärung gegenüber den ACAL-Mitgliedern betont. Er gibt allerdings zu, dass organisatorisch nicht alles so gelaufen sei wie geplant. Allerdings träge die Schuld hierfür alle Beteiligten, wobei gerade die ACAL-Verantwortlichen in Sachen Mitgliederbetreuung in letzter Zeit nicht auf der Höhe gewesen seien. Die wiederum versprechen sich von einer OGB-L Mitgliedschaft bessere Möglichkeiten, um die Interessen ihrer Mitglieder zu verteidigen.

Nachdem die "Verbands"-Verantwortlichen zunächst (zu?) heftig reagiert hatten und der ACAL-Exekutive jedes Entscheidungsrecht absprachen, standen die vergangenen Tage eher unter dem Zeichen des Versuchs, Risse zu kitten, bevor es echte Scherben gibt. Am vergangenen Montag trafen sich Verbandsleitung und OGB-L-Präsidium, um "über die Möglichkeiten, die Einheit im Transportsektor zu wahren", zu beraten. Gestern sollten diese Gespräche ihre Fortsetzung finden, im Beisein der ACAL-Verantwortlichen. Weil das "Tageblatt" vermeldet hatte, dieses Gespräch hätte den Zweck "die ACAL doch noch umzustimmen", meldeten diese sich jedoch wieder ab. Auch der OGB-L sah keinen direkten Diskussionsbedarf mehr.

Inzwischen wirft der "Verband" dem OGB-L fast so etwas wie unlautere Mitgliederwerbung vor: Um den Übertritt schmackhaft zu machen, soll den Pensionierten und den Witwen ein verbilligter Beitrag zugestanden werden. So passiv sich der OGB-L in der Affäre nach außen auch gibt, er scheint jedenfalls kaum darauf hinwirken zu wollen, den ACAL-Übertritt möglichst schadlos über die Bühne gehen zu lassen.

Die FNCTTFEL will das Feld nicht kampfflos räumen und plant, nach einem Referendum bei den ACAL-Mitgliedern das weitere Vorgehen durch einen Kongress absegnen zu lassen. Dabei geht es auch um den drohenden Substanzverlust, denn über 2000 ACAL-Mitglieder haben im "Verband" mehr Gewicht als in einem über 40.000-Mitglieder zählenden OGB-L. Und ähnlich dürfte es sich mit der Autonomie der ACAL verhalten: So manche sorgenvolle Umarmung hat schon erdrückend gewirkt, besonders in Liebes- und Scheidungsaffären.

Richard Graf

Uranmunition - Sorge um die Landsleute

Waren im Kosovo stationierte luxemburgische Soldaten über mögliche gesundheitliche Risiken von Uranmunition so informiert, dass sie geeignete Schutzmaßnahmen ergreifen konnten? In seiner Anfrage greift Déi Lénk-Abgeordneter Aloyse Bisdorff die Frage der Hinterbliebenen von an Leukämie gestorbenen italienischen KFOR-Soldaten auf. Sie werfen der NATO vor, die Betroffenen zu spät über Gefahren informiert zu haben.

Bisdorff will zudem klären lassen, ob Luxemburg sich für ein Verbot von Uranmunition einsetzen wird. Bisher konnten sich die NATO-Mitgliedsstaaten auf ihrem Treffen in Brüssel am vergangenen Mittwoch allerdings nicht einmal auf ein Moratorium einigen. NATO-Generalsekretär George Robertson beharrte weiter darauf, dass es für einen Zusammenhang mit den Todes- bzw. Krankheitsfällen "keinerlei wissenschaftliche Beweise" gäbe. Zugleich räumte er jedoch ein, bei der Verwendung von Uranmunition seien "gewisse Risiken" unter "gewissen Umständen" möglich, und kündigte die "volle Mitarbeit" seiner Organisation bei weiteren Untersuchungen an. Déi Lénk will nun - auch als Antwort auf die jüngste Pro-Armee-Kampagne der Regierung - ihrerseits eine Aktion gegen den Wehrdienst starten und darin unter anderem vor der "strahlenden Zukunft" warnen.

Téléphoner ou conduire, il faut choisir

La Sécurité Routière, l'Automobile Club et l'Union Luxembourgeoise des Consommateurs lancent une campagne de sensibilisation concernant les dangers du téléphone mobile pendant la conduite. Les effets de l'utilisation du téléphone portable au volant seraient ainsi, selon une étude récente menée à l'Université d'Oxford, comparables carrément à ceux de l'alcool: "Lorsqu'il téléphone, le conducteur concentre son attention sur ce qu'il entend directement; le décalage entre ce qu'il voit et entend perturbe fortement sa perception de l'espace. Conséquence: plus de trois quarts des conducteurs en train de téléphoner oublient de s'arrêter au passage pour piétons. A peine un tiers se souviennent des panneaux de signalisation qu'ils viennent de croiser." Cette campagne devance le projet de loi en préparation au Luxembourg qui devra interdire l'utilisation des portables en voiture, sauf si l'on dispose d'une installation mains-libres. La campagne, avec le slogan "Au volant, les deux mains c'est plus malin", est à nouveau un essai pour sensibiliser les conducteurs et conductrices à un fait qu'ils/elles connaissent déjà depuis bien longtemps, ce qui n'empêche pas les accidents.

Heures d'ouverture prolongées: oui, mais...

Faut-il autoriser les bistrotts à rester ouvert après une heure la nuit? Les députés Paul Helminger et Laurent Mosar, tous deux également responsables des affaires de la Ville de Luxembourg, avaient déposé une proposition de loi allant dans ce sens. Sous certaines conditions, les débits de boisson auraient pu ouvrir jusqu'à 6 heures du matin. Par exemple, ils devaient se situer dans une zone non-résidentielle. Le Conseil d'Etat dans son avis ne s'oppose pas à la proposition, même s'il pose la question "si le prolongement des sorties nocturnes est forcément une bonne chose", rappelant que "plus d'un tiers des accidents de la route mortels ont lieu entre 21 heures et 6 heures du matin alors que seulement sept pour cent de l'ensemble des déplacements se déroulent durant la période en question". Quant aux zones où de telles établissements pourraient ouvrir leurs portes, il propose que les critères soient plus strictes: en plus de la condition de se trouver en zone non-résidentielle, "il ne doit résulter aucun trouble à la tranquillité publique ou des inconvénients intolérables pour les habitants des environs".

