

Verpasste Chance

Nachdem die Regierung von den Grünen in Sachen EU-Direktive zur Patentierung aufgefordert worden war, auf europäischer Ebene für eine Neuverhandlung der Direktive einzutreten, wollte es nun auch die LSAP wissen. Deren Regierungsmitglieder hatten damals die Direktive verhandelt und umgesetzt. Die LSAP-Abgeordnete Mady Delvaux-Stehres legte jetzt einen Antrag vor, die Regierung solle für eine Neuverhandlung eintreten. Der Augenblick im Parlament war günstig: Gerade hatte sich auch Ady Jung im Namen der CSV dafür eingesetzt. Minister Grethen witterte eine Abstimmungsniederlage und sprach von Gewissensfreiheit der Abgeordneten. Gleichzeitig legte er Frau Stehres nahe, die Motion in die Ethikkommission verweisen zu lassen. Diese willigte ohne weiteres ein, so dass die Motion nun erst einmal vom Tisch ist. Damit hat die LSAP eine erstklassige Gelegenheit verpasst, sich mit einer europäisch richtungweisen den Motion zu profilieren. Domm gaang!

700.000: Wolle mer se reinlasse?

Luxemburg mit annähernd doppelter Einwohnerzahl, damit das hohe Niveau der Pensionen garantiert bleibt? Eine Vorstellung, die vielen zunehmend unheimlich wird. Um die Diskussion von der emotionalen auf eine sachliche Diskussionsebene zu heben, haben die Grünen anlässlich der Wohnungsnot-Debatte die Regierung in einem Antrag aufgefordert, die Konsequenzen einer rasanten demografischen Entwicklung durch thematische Studien - unter anderem zum Wohnungs- und Straßenbau, aber auch zur sozialen Kohäsion und zu den schulischen Herausforderungen - und anhand einer Gesamtanalyse untersuchen zu lassen. "Die wichtigste Motion der jetzigen Legislaturperiode", meinte ein Wortführer der CSV. Damit stand der einstimmigen Zustimmung nichts mehr im Wege. Jetzt gilt es abzuwarten, mit welcher Dynamik die Regierung Studien vorantreiben wird, die ohne Zweifel gesellschaftspolitischen Zündstoff enthalten.

LKW als Wohnung

Der OGBL-ACAL kritisiert die geltende Regularisierungsprozedur als "undurchsichtig" und "ungenügend". ACAL-Sekretär Hubert Hollerich sagte gegenüber der WOXX, insbesondere die Bedingungen der einjährigen Wohndauer in Luxemburg sowie die Vorlage gültiger Dokumente bereiteten regularisierungswilligen Fahrern aus Osteuropa große Schwierigkeiten. "Die Arbeitnehmer sind internationale Fahrer", so Hollerich. Diese könnten die Bedingung, ihre Pässe abzugeben, nicht ohne weiteres erfüllen. "Wie sollen sie sonst arbeiten?" Ähnlich ist es mit der Frage der Wohnsituation: Die zu Billiglöhnen bei hiesigen Transportunternehmen beschäftigten Fahrer haben zumeist keinen regulären Wohnsitz. "Sie wohnen im LKW", erklärt Hollerich. Oftmals über Monate wohnen die Kraftfahrer dort. Eine Tatsache, die in der offiziellen Regularisierungsprozedur ebenfalls nicht vorgesehen ist. "Hier müsste erst noch eine grundsätzliche Debatte stattfinden, wie mit solchen Fällen umzugehen ist", ärgert sich Hollerich. Der OGBL-ACAL unterstützt zurzeit zwanzig tschechische und slowakische "sans-papiers" aus dem Transportwesen in ihrem Bemühen, per Regularisierung eine Arbeitsbewilligung zu erhalten. Alle Fahrer waren zuvor beim wegen illegaler Beschäftigung und Lohndumpings angeklagten luxemburgischen Transportunternehmen Kralowetz angestellt gewesen. Im Falle einer erfolgreichen Regularisierung, so Hollerich, bestehe für sie die Möglichkeit, bei "seriösen Transportfirmen", die nach Tariflohn bezahlten, unterzukommen. Wegen der vielen Ungereimtheiten im Regularisierungsverfahren hat die Gewerkschaft jetzt die Transport- und Arbeitsministerien um Klärung gebeten. Immerhin: Transportminister Henri Grethen hat in einer ersten Stellungnahme die besondere Bedeutung der Frage für das gesamte Transportwesen indirekt eingeräumt.

KRANKENHÄUSER

Gutes kann besser werden

Die ILReS wollte es wissen: Wie zufrieden sind die LuxemburgerInnen mit ihren Spitälern? Der Gesundheitsminister zeigt sich über das globale Resultat erfreut.

(ergué) - Es sei eine "userfrëndlech Aktioun", meinte Gesundheitsminister Carlo Wagner, als er am Mittwoch zusammen mit Charles Margue von Meinungsforschungsinstitut ILReS, die Resultate einer Umfrage kommentierte. Diese befasste sich mit der Zufriedenheit der LuxemburgerInnen mit den hiesigen Spitälern.

Tatsächlich scheint das Image, welches die Krankenhäusern bei ihren (potenziellen) PatientInnen genießen, besser zu sein als bislang angenommen. So erklären 81 Prozent der Personen, die in den letzten drei Jahren einen Krankenhausaufenthalt aufwiesen, bei Bedarf in das gleiche Spital zurückkehren zu wollen. Allerdings verbirgt dieser Mittelwert, dass einzelne Krankenhäu-

ser durchaus mit einem Imageproblem zu kämpfen haben.

Während zum Beispiel 43 Prozent der im Süden lebenden Personen spontan das Escher Gemeindespital als ihre erste Wahl angeben, entfallen auf Differdingen nur 16 und auf Düdelingen gar nur vier Prozent. Weit schlimmer wiegt, dass im Falle Düdelingen noch mehr Personen es grundsätzlich ablehnen, dieses Spital aufzusuchen.

Im Zentrum kann sich das "Centre Hospitalier" mit 30 Prozent zwar knapp vor der "Clinique Sainte-Thérèse" behaupten, doch fällt auf, dass es auf sehr viel mehr Ablehnung stößt: 16 Prozent der EinwohnerInnen des Zentrums wollen nicht ins CHL eingeliefert werden, während lediglich drei Prozent bei der "Zitha"-Klinik rot sehen. Überhaupt ist das CHL ein Sonderfall, da sich dort PatientInnen aus dem ganzen Land wiederfinden, die regionale Bindung also weniger stark mitspielt.

Eine eindeutige Hitparade der Krankenhäuser lässt sich allerdings nicht herauslesen, dafür ist die Datenbasis der 1.015 Interviews zu gering.

Einige Lehren können sich allerdings aus der Umfrage gezogen werden: So fühlen sich die PatientInnen insgesamt vom "System Krankenhaus" wenig ernst genommen. Nur 19 Prozent der befragten PatientInnen fanden in

Fidélité des patients par hôpital (disposition à retourner dans le même hôpital x dernier hôpital de séjour au cours des 3 années écoulées)



Erläuterung: Von 1015 Befragten hatten immerhin 405 in den letzten drei Jahren einen Krankenhausaufenthalt. 81 Prozent davon würden bei Bedarf in das zuletzt besuchte Krankenhaus zurückkehren. Allerdings schneidet unter den großen Krankenhäusern das "Centre hospitalier" etwas schlechter ab. Zum Vergleich: Die behandelnden Ärzte haben zu 83 Prozent das Vertrauen ihrer PatientInnen. (Quelle: ILReS, 2001)

SAARSTRASSE

Wir bauen schon mal

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen dem Saarland und dem Minett schreitet zügig voran - doch auf Gesetzesebene ist das Projekt zur "never ending story" geworden.

(rw) - Die Bautenministerin habe eigentlich das Gesetzesprojekt noch vor der Sommerpause evakuiert sehen wollen, so der Präsident der parlamentarischen Bautenkommission am Montag. Doch da das Parlament seine Arbeitszeit nicht um eine weitere Sitzungswoche verlängerte, machte es Erna Hennicot-Schoepges einen Strich durch die Rechnung. Nun wird das gesetzliche Projekt Saarstraße noch einige Monate länger unabgeschlossen bleiben. Derweil sind Bagger und Betonmischer vor Ort aktiv, mit einem Abschluss der Arbeiten wird für Ende 2002 gerechnet.

Das ist insofern legitim, als ein Gesetz zur Saarautobahn bereits 1995 abgestimmt wurde. Doch dieses gesetzliche Fundament ist recht wacklig: Unter dem damaligen Bautenminister Robert Goebbels (LSAP) war keine ordnungsgemäße Einspruchsprozedur durchgezogen worden. Diese sieht die europäische Impaktstudien-Direktive jedoch vor.

Goebbels' Absicht, die EU-Direktive zu umgehen, misslang: Einer der Landbesitzer, die beim Bau der Saarstraße von einer Enteignungsprozedur betroffen waren, ging vor Gericht. Anläss-

lich der Verhandlung stellte das Luxemburger Gericht eine "question préjudicielle" an den Europäischen Gerichtshof, betreffend eben die Anwendung der Impaktstudien-Direktive. Doch bevor der dann klar und deutlich Position bezog, entschied die neue Bautenministerin Erna Hennicot-Schoepges vorsorglich, ein neues Gesetzesprojekt auszuarbeiten, das den Anforderungen der Direktive Rechnung trägt.

Naturschutz außer Kraft

Währenddessen wurde munter weiter gebaut. Dass sich bei der nachträglich durchgeführten öffentlichen Anhörung kaum Protest regte, verwundert angesichts geschaffener Tatsachen nicht. Es bleibt also bei dem genannten einzigen Gerichtsfall. Pikant ist lediglich, dass sich die Regierung im Mai aus diesem Prozess zurückzog und so ein für sie negatives Urteil - und eventuell sogar den Baustopp der gesamten Saarstraße - verhinderte.

Nun, da der Prozess vorläufig abgeblasen ist, versucht die Regierung, über andere Wege Druck zu erzeugen. Der Bevölkerung wird deutlich gemacht,

ihrem Krankenzimmer Informationsmaterial über das Krankenhaus vor. Einem Drittel wurde diese Information später nachgereicht, ein weiteres Drittel wurde überhaupt nicht informiert.

Während die eher materiellen Bedürfnissen der PatientInnen (Essen, Zustand der Zimmer) eher gut abgedeckt werden, scheint es bei der Organisation der professionellen Betreuung noch erhebliche Mängel zu geben. So gaben 41 der Befragten an, bei der Einweisung einer radiologischen Untersuchung unterzogen worden zu sein, obwohl schon vorher Röntgenbilder vorlagen. 72 Prozent der behandelten PatientInnen erhielten bei ihrer Entlassung keinen abschließenden Bericht, obwohl dies eigentlich vom Gesetz vorgesehen ist.

Ein anderer Negativposten ist die mangelnde Diskretion. Im Massenbetrieb Krankenhaus scheint es schwer zu sein, die Intimsphäre der PatientInnen umfassend zu wahren.

Carlo Wagner sieht seine Spitalpolitik - ungewollt - in den Resultaten der Umfrage bestätigt, etwa was die Rolle der Regionalspitäler anbelangt. Allerdings hat auch sein Ministerium mit Imageproblemen zu kämpfen. Gefragt nach dem Vertrauen, welches die PatientInnen den einzelnen Trägern im Gesundheitswesen entgegenbringen, kam für das Ministerium ein wenig schmeichelnder Wert heraus - gleichwohl liegt er immer noch höher als jener des "Collège Médical".

dass man ohne dieses Stück Land gezwungen sei, den Verkehr durch die Ortschaft Hellange zu führen.

Der Staatsrat gibt in seinem soeben vorgelegten Gutachten zu denken, dass eine erkleckliche Liste an Gesetzen und Reglementen - hauptsächlich im Naturschutzbereich -, außer Kraft gesetzt werden soll. Zudem sei es nicht möglich, Einspruchsrechte wahrzunehmen, weil eine Reihe von Ausnahmeregelungen lediglich im Anhang des Gesetzesprojektes aufgeführt werden. Die Regierung hat angesichts der angedrohten "opposition formelle" des Staatsrates sofort einen Rückzieher gemacht.

Das ehrwürdige Gremium weist auch darauf hin, dass mit dem bisherigen Vorgehen der Regierung zwar formal die Anforderungen der Direktive erfüllt wurden, die Arbeiten an der Saarstrasse aber schon weit fortgeschritten sind.

Damit ist das Projekt nun tatsächlich spruchreif. Interessant ist, dass die Impaktstudien-Direktive mittlerweile reformiert wurde, und diese Reform dabei ist, auch in Luxemburger Gesetz umgesetzt zu werden. Bestand deshalb die plötzliche Eile beim Saarstraßenprojekt? Hätte eine zu frühe Reform der Impaktstudienprozedur eventuell erneute Auswirkungen auf das Projekt Saarstraße?