

ZUKUNFT DER EISENBAHN

Streik - für oder gegen was?



Foto: Archiv

Anlass für den Warnstreik ist die Sorge der Eisenbahnergewerkschaften über den drohenden Sozialabbau. Doch es geht um mehr: um die Zukunft der CFL vor dem Hintergrund der EU-weiten Liberalisierung.

Ein gelungenes Timing: Am Tag bevor die EisenbahnerInnen streiken, um das "Kaputtrationalisieren" der CFL zu verhindern, stellt Transportminister Henri Grethen einen Gesetzentwurf zum öffentlichen Verkehr vor. Der sieht unter anderem die Schaffung der lange geforderten Mobilitätszentrale vor, die alle Verkehrsträger integrieren soll. Wer kann da noch behaupten, es werde nichts für den öffentlichen Transport getan? Um so mehr als Henri Grethen zwei Tage zuvor, am Dienstag, der Chamber vorgerechnet hatte, welche Quantitäten an neuem Personal, Material und neuen Infrastrukturen in seiner Amtszeit angefallen seien.

Strategie Sozialabbau?

Diese positive Bilanz des Ministers ist unumstritten. "Wir behaupten nicht, es werde nichts getan", sagt sogar Justin Turpel von der Eisenbahnergewerkschaft FNCTTFEL gegenüber der woxx. "Doch der Nach-

holbedarf ist enorm. Wenn die Transportkapazität bei den Personenzügen, wie von der Regierung gewünscht, verdreifacht werden soll, dann geht der von der CFL-Direktion beschlossene Einstellungsstopp in die falsche Richtung."

Hier liegt der eigentliche Auslöser für den Streik. 2001 hatte sich die CFL-Direktion verpflichtet, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und dazu notwendige Neueinstellungen zu tätigen. Dies umzusetzen sei mittlerweile nicht mehr möglich, so die Direktion, weil der Druck der Liberalisierung und die Verluste im Frachtgeschäft ein neues Umfeld geschaffen hätten. Und so kann Nico Wennmacher, Präsident des FNCTTFEL, erklären: "Wir streiken nicht zum Spaß. Der Warnstreik wurde uns von der Direktion aufgezwungen. Sie betreibt Sozialabbau, aber auf eine Strategie für die Zukunft warten wir noch immer."

In der Tat, seit 1999 arbeitet die CFL-Direktion an einem Strategiepapier, dessen Veröffentlichung schon mehrfach verschoben wurde. Ironischerweise verweist auch die Direktion in ihrer Kritik am Streik auch auf die Strategie-Problematik. Am kommenden Montag werde das Strategiepapier im CFL-Verwaltungsrat vorgestellt, und erst auf jener Basis ließe sich über die Verbesserung der Arbeitsbedingungen verhandeln. Das aber will Nico Wennmacher nicht gelten lassen: "Wir sind bisher hingehalten worden. Wir fordern die Einhaltung vergangener Abmachungen, nichts weiter."

Genau diese Forderung wurde denn auch während der Chamber-Debatte zur Bahnpolitik am Dienstag von François Bausch (Déi Gréng) und Marc Zanussi (LSAP) aufgegriffen. Beim Thema Staatsbeamtenpensionen habe die DP seinerzeit die Parole "Pacta sunt servanda", Verträge müssen eingehalten werden, ausgegeben. Dies müsse auch jetzt gelten, wo sie für das Transportministerium verantwortlich sei. Immerhin stelle die Regierung die absolute Mehrheit im CFL-Verwaltungsrat.

Vertragsbruch

Serge Urbany (déi Lénk) seinerseits kritisierte nicht nur die jetzige Regierung. "Seit 20 Jahren, lange vor der Liberalisierung, hätte man den öffentlichen Transport ausbauen können." Während das Plädoyer von Marc Zanussi weitgehend der FNCTTFEL-Argumentation entsprach, versuchte François Bausch, den Sozialkonflikt in einen Gesamtkontext zu stellen: "Von 1950 bis 1990 stand die Eisenbahn auf dem Abstellgleis. Es wurde nichts investiert. Heute wird so getan, als ob man in zehn Jahren ein halbes Jahrhundert rückgängig machen könnte." Gewiss, das neue Umfeld verlange auch einen Mentalitätswechsel inner-

halb der CFL. Doch der könne nicht mit dem Brecheisen herbeigeführt werden. "Wer Opfer verlangt, muss klare Aussagen zur Zukunft machen können. Sonst sind Entscheidungen wie die, die zum Streik geführt haben, nicht vermittelbar."

In seiner Antwort verwehrte sich der Minister gegen den Vorwurf, er handle verantwortungslos, weil er nicht in den Sozialkonflikt eingreife. Er habe seine Verantwortung übernommen, indem er, anders als seine LSAP-VorgängerInnen, den öffentlichen Transport massiv gefördert habe. Bei der EU-weit betriebenen Liberalisierung sitze er eher im Bremshäuschen als in der Lok, könne den Zug aber nicht aufhalten. "Der Gütertransport, mit 35 Millionen Euro, ist unser größtes Sorgenkind. Wenn nichts geschieht, dann bricht dieser Sektor zusammen." Auch mit einem Streik könnten die Gewerkschaften das Rad der Geschichte nicht zurückdrehen, so Henri Grethen. "Was die FNCTTFEL macht, ist Verrat an der Zukunft der Eisenbahn."

Retter und Verräter

Die Gewerkschaften aber sehen das ganz anders. Der Kampf gegen den Sozialabbau sei auch im Sinne der Sicherheit und des Komforts der BahnbenutzerInnen. Statt Konkurrenzdruck und Sozialdumping zuzulassen, solle der unlauteren Wettbewerb zwischen Straße und Schiene aufgehoben werden, so der Alternativvorschlag. Ist das "wirklichkeitsfremd", wie das "Lëtzeburger Land" schrieb? Jedenfalls ist bisher unklar, ob die CFL, mit oder ohne Sozialabbau, in einem liberalisierten europäischen Umfeld überhaupt eine Überlebenschance haben.

"Wir sind eigentlich gegen die Liberalisierung", versichert Justin Turpel. "Doch wir müssen auch Alternativen unter nicht gewünschten Rahmenbedingungen aufzeigen." Er glaubt, dass es Formen der Marktöffnung gibt, bei denen die CFL ihre Stärken ausspielen können. Doch das Prinzip der Liberalisierung, seinerzeit unisono von ChristdemokratInnen, Liberalen und SozialdemokratInnen befürwortet, wird mittlerweile immer häufiger in Frage gestellt. Im Parlament meldete sogar Norbert Hauptert (CSV) Bedenken an, und Marc Glesener schrieb im Wort: "Fakt ist, dass eine komplette Marktöffnung in derart wichtigen Bereichen kaum mit den sozialstaatlichen Imperativen zu vereinbaren ist." Vielleicht sollten die Gewerkschaften mehr Mut zeigen und sich vornehmen, in diesem Sinne am Rad der Geschichte zu drehen. Ob das vorwärts oder rückwärts - wie von Henri Grethen unterstellt - ist, hängt allein vom Standpunkt ab.

Raymond Klein

Polizeiliche Übergriffe und Pseudojournalisten bei Demo

Ist Luxemburg auf dem Weg zum Polizeistaat? So sahen es zumindest déi Lénk auf ihrer Pressekonferenz vergangene Woche und bezogen sich dabei vor allem auf den Einsatz der Ordnungshüter bei der vergangenen Anti-Arcelor-Demo: Gegen Ende der Manifestation hatten Polizisten eine Gruppe von Demonstranten in einem Café an der Place de Paris festgenommen. Es habe sich nur um eine Identitätskontrolle gehandelt, lautete die Erklärung später. Eine merkwürdige Art der Kontrolle, bei der die Festgenommenen nicht nur die Schuhe ausziehen mussten und Handschellen angelegt bekamen. Die Beamten machten außerdem noch Fotoaufnahmen von ihnen und nahmen ihre Fingerabdrücke auf. Bei dem Einsatz sei es zu klaren Menschenrechtsverletzungen gekommen, so déi Lénk.

Bei der Demonstration hatten darüber hinaus Polizisten in Zivil, die DemonstrantInnen fotografierten, sich als Journalisten und Pressefotografen ausgegeben. Darauf wies der Luxemburger Journalistenverband (ALJ) hin. Der Berufstitel "Journalist" sei laut Gesetz geschützt, hieß es in einer ALJ-Mitteilung von vergangener Woche, und der Missbrauch werde gestraft. Der Journalistenverband drohte mit einer Klage, falls es zu weiteren Missbräuchen des Berufstitels kommen sollte.

LuxemburgerInnen für ESVP

Der Krieg schweißt zusammen: Laut Eurobarometer vom Mai 2003 sind die EU-BürgerInnen mehrheitlich für eine gemeinsame Europäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP). So hat das europäische Statistische Amt, Eurostat, herausgefunden, dass 63 Prozent der Befragten eine gemeinsame Außen- und sogar 71 Prozent eine gemeinsame Verteidigungspolitik befürworten. Das Resultat der Umfrage spiegelt auch den jeweiligen Status der Mitgliedstaaten wider: So zeigen neutrale Staaten wie Irland, Schweden, Finnland und Österreich eine geringere Zustimmung für eine europäische Verteidigungspolitik auf als der Durchschnitt. In Griechenland, Italien und Luxemburg waren am meisten BefürworterInnen einer ESVP (zwischen 70 und 80 Prozent) zu finden, während sich in Großbritannien mit rund 50 Prozent die Begeisterung in Grenzen hielt.

EU kann Kyoto-Versprechen nicht halten

Schon jetzt steht ziemlich sicher fest: In der Periode zwischen 2008 und 2012 wird die EU weit hinter ihren Versprechen zurückbleiben, CO₂-Emissionen deutlich zu verringern. Im Vergleich zum Jahr 2000 wurden 2001 ein Prozent mehr Treibhausgase in die Luft gepustet. Das teilte die Europäische Umweltagentur (EUA) diese Woche in Brüssel mit. Als Hauptursachen für den Anstieg werden der kältere Winter in den meisten EU-Staaten, der mehr Abgase durch Heizungen mit sich brachte, sowie höhere Emissionen durch Transport aufgezählt.

Immerhin: Trotz des Anstiegs blieben die Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2001 rund zwei Prozent unter dem Niveau von 1990. Um das Kyoto-Ziel zu erreichen müsste das Level jedoch mindestens acht Prozent unter der 1990er Marke liegen, so die EUA. Zehn von 15 EU-Staaten überschritten die von ihnen versprochenen Emissionsdaten in großem Maße. Große Zuwächse gab es etwa in Österreich und Finnland, am weitesten von ihrem Ziel entfernt sind Irland, Spanien und Portugal. Die größten Reduktionen zeigte Luxemburg, wo den Statistiken nach die Treibhausgas-Emissionen seit 1990 um 44 Prozent verringert wurden. Unerwähnt bleibt in der Zahlenaufstellung des EUA allerdings, dass diese positive Bilanz auf die Umstellung der Stahlindustrie auf Elektro-Hochöfen zurückgeht und die Emissionen lediglich in den ersten zwei Jahren reduziert, danach jedoch wieder erhöht wurden. Auch in Deutschland, wo die Emissionen seit 1990 immerhin um insgesamt 18 Prozent abnahmen, wurde von 2000 auf 2001 erneut ein Anstieg von 1,2 Prozent errechnet.

