

# CETA: TTIP durch die Hintertür!

*In einer Dringlichkeitsanfrage an Premierminister Xavier Bettel und Außen- und Europaminister Jean Asselborn fordert der Abgeordnete von déi Lénk, Justin Turpel, die Regierung auf, sich beim EU-Gipfel am 30. August dafür einzusetzen, dass das Freihandelsabkommen der EU mit Kanada (CETA) nicht wie vorgesehen am 25. September 2014 unterschrieben wird. Darüber hinaus forderte er, den Entwurf des Abkommens ebenso wie das Verhandlungsmandat des Rates und die dazugehörigen Dokumente zu veröffentlichen und dessen Tragweite zusammen mit den Organisationen der zivilen Gesellschaft zu diskutieren.*

Ende Juli hätten die Europäische Union und Kanada die Verhandlungen zum Freihandelsabkommen CETA (Comprehensive and Trade Agreement), die im Mai 2009 begonnen haben, abgeschlossen. Am 5. August wurde das Abkommen allen Regierungen der 28 Mitgliedsstaaten der EU und der kanadischen Regierung zwecks Begutachtung zugestellt, damit sie während des EU-Kanada-Gipfels in Ottawa am 25. September 2014 vom kanadischen Premierminister, Stephen Harper, und dem scheidenden Präsident der europäischen Kommission, José Manuel Barroso, paraphiert werden können.

## **Investitionsschutz mit Konsequenzen**

Der von der ‚Tagesschau‘ (ARD) veröffentlichte Text, so déi Lénk in ihrer parlamentarischen Anfrage, bestätige alle Befürchtungen der Zivilgesellschaft. So beinhalte das CETA beispielsweise Investitionsschutzklauseln für Unternehmen, sogenannte ISDS – „Investor-state dispute settlement“, die Konzernen das Recht einräumen, Staaten vor private Schiedsgerichte zu laden, wenn sie sich ungerecht von diesen behandelt sehen (<sup>1</sup>).

Derartige Investitionsschutzklauseln und Schiedsgerichte haben bereits dazu geführt, dass beispielsweise der schwedische Konzern Vattenfall von Deutschland hohe Entschädigungen wegen der Entscheidung des Atomausstiegs verlangt und der Zigarettenkonzern Philip Morris Uruguay und Australien wegen ihrer Gesundheitsschutzvorgaben verklagen. Solche Klauseln und Investorenklagen sind zwar nichts Neues (die Unctad listete Ende 2012 immerhin 514 Fälle auf – die häufigsten aus den USA, den Niederlanden, Großbritannien und Deutschland – aber für den transatlantischen Handel ist diese umfassende Paralleljustiz neu (idem).

Die Tatsache, dass das Verhandlungsmandat zum Freihandelsabkommen mit den USA (TTIP) ebenfalls ein derartiges Schiedsverfahren vorsieht, führte weltweit zu heftigen Protesten. In Luxemburg haben sich zahlreiche NGOs, die Gewerkschaften, die Mehrheit der politischen Parteien sowie die Regierung selbst gegen derartige Schiedsgerichte ausgesprochen. In ihrer Antwort auf die parlamentarische Anfrage von déi Lénk zum TTIP, bestätigte die Regierung, dass derartige Investitionsschutzklauseln mit Mitgliedsstaaten der OECD völlig überflüssig seien; diese Haltung habe die Regierung dem verhandlungsführenden EU-Kommissar Karel De Gucht auch schriftlich mitgeteilt.

Anlässlich der Sitzung des europäischen Ausschusses für internationalen Handel (INTA) am 22. Juli 2014 wies De Gucht jedoch darauf hin, dass das CETA-Abkommen strikt auf Basis des Verhandlungsmandats, das der Ministerrat der Kommission einstimmig verliehen hat, ausgehandelt wurde. Und dieses Mandat sehe das Verhandeln von Investitionsschutzklauseln mit Kanada ausdrücklich vor, und daran habe man sich gehalten!

### **TTIP durch die Hintertür**

In seiner Anfrage weist der Abgeordnete von déi Lénk darauf hin, dass auch das Verhandlungsmandat zum TTIP Investitionsschutzklauseln und ISDS-Mechanismen vorsieht.

Turpel mutmaßt, dass die scheidende Kommission um jeden Preis die Unterschrift des CETA durchbringen will, bevor sich die neue Kommission ihr widersetzen könne und bevor eine zu breite Opposition sichtbar wird. Die Aufnahme von ISDS-Mechanismen in das Freihandelsabkommen mit Kanada würde es amerikanischen Firmen erlauben, Schiedsverfahren über ihre kanadischen Filialen einzuleiten. Damit würde der Widerstand und Ausschluss von ISDS-Mechanismen im TTIP umgangen und zwecklos werden. „Sobald die Europäer CETA unterzeichnet haben, werden US-Firmen ihre Forderungen über kanadische Tochterfirmen in Europa geltend machen können“, so Maude Barlow, die Trägerin des Alternativen Nobelpreises <sup>(2)</sup>. Negative Erfahrungen mit derartigen Schiedsverfahren habe man bereits beim Nordamerikanischen Freihandelsabkommen NAFTA gemacht, das Kanada und die USA vor 20 Jahren mit Mexiko abgeschlossen haben. „Das NAFTA-Abkommen gibt – ebenso wie CETA – Konzernen die Möglichkeit, Staaten vor privaten Schiedsstellen auf Entschädigung zu verklagen, wenn Gesetze ihre Gewinne schmälern. Kanada wurde schon mehrfach Zielscheibe solcher Erpressungen: So wurde einer amerikanischen Firma, S.D Myers, nachdem Kanada den Handel mit PCBs verboten hatte, mehr als acht Millionen Dollar aus Steuermitteln als Entschädigung zugestanden. Die kanadische Firma Lone Pine Resources verlagerte ihren Sitz eigens in die USA, um gegen ein Fracking-Verbot in der kanadischen Provinz Quebec zu klagen. Forderung: 250 Millionen Dollar. Der Pharmakonzern EliLilly will sogar 500 Millionen Dollar vom kanadischen Staat, weil dessen Oberster Gerichtshof zwei Patente annullierte, da die Präparate nachweislich unwirksam waren.“ (idem).

„Klagen von US-Konzernen, die im Zusammenhang mit dem EU-US-Abkommen TTIP befürchtet werden, drohen Europa bereits mit CETA“, warnt Barlow. Dies ist auch einer der Gründe, warum der deutsche Wirtschaftsminister, Sigmar Gabriel, dieses Abkommen nicht unterschreiben will.

Dabei sind die ISDS-Mechanismen nicht der einzige Punkt, der

uns in diesem Abkommen Sorgen bereiten sollte.

### **Regierung soll handeln**

Jetzt ist es wichtig, dass die Regierung entsprechend handelt. So müsste beim kommenden EU-Gipfel am 30. August eine klare Sprache gesprochen werden. Deshalb auch die parlamentarischen Dringlichkeitsfrage des Abgeordneten von déi Lénk an Premierminister Xavier Bettel und Außenminister Jean Asselborn<sup>(3)</sup>.

Als erstes möchte der Abgeordnete wissen, ob die zuständigen Minister der Notwendigkeit einer eingehenden Analyse des CETA-Abkommens zustimmen, die in Luxemburg zusammen mit der Abgeordnetenkammer und den Organisationen der Zivilgesellschaft durchgeführt werden sollte.

Des Weiteren will Turpel wissen, ob die Regierung ihre Opposition bezüglich der Schiedsverfahren aufrecht erhalte und ob diese Opposition ebenfalls in Bezug auf Kanada gelte. In diesem Zusammenhang will er außerdem erfahren, ob die Minister damit einverstanden seien, sich beim kommenden EU-Gipfels, am 30. August, dafür einzusetzen, dass die scheidende Kommission dieses Abkommens weder paraphieren noch unterschreiben soll.

Schließlich fragte Turpel, ob die Minister damit einverstanden seien, den Entwurf über das CETA-Abkommen in seiner derzeitigen Form, ebenso wie das Verhandlungsmandat und die damit verbundenen Unterlagen veröffentlichen zu lassen und öffentlich zu diskutieren.

Die Dringlichkeit der Anfrage wird damit begründet, dass der EU-Gipfel, bei dem diese Fragen erörtert werden sollten, bereits am 30. August stattfindet.

M.B.

---

(1) „Auswertung des geleakten Vertragstextes des CETA-Freihandelsabkommens EU-Kanada“, Walter Gröh, [www.heise.de](http://www.heise.de), 18.8.2014, [www.heise.de/tp/artikel/42/42548/1.html](http://www.heise.de/tp/artikel/42/42548/1.html)

(2) „CETA nimmt Demokratie in Geiselhaft“, Bericht von Annette Sawatzki, [blog.campact.de](http://blog.campact.de), 18.8.2014, [blog.campact.de/2014/08/ceta-nimmt-demokratie-in-geiselhaft/](http://blog.campact.de/2014/08/ceta-nimmt-demokratie-in-geiselhaft/)

(3) Siehe unter [www.dei-lenk.lu/de/question-parlementaire-urgente-concernant-l-accord-de-libre-echange-ue-canada-ceta/](http://www.dei-lenk.lu/de/question-parlementaire-urgente-concernant-l-accord-de-libre-echange-ue-canada-ceta/)

---

## **Waffenhandel unterbinden ... und Rüstungsindustrie unterstützen?**

„Entweder wir schaffen die Rüstung ab, oder die Rüstung schafft uns ab“ – zitierte ich den evangelischen Theologen und Sozialisten Helmut Gollwitzer am Dienstag, den 13. Mai 2014 anlässlich der parlamentarischen Debatten zur Ratifizierung der Konvention über die Kontrolle des Handels mit konventionellen Waffen. Es ist nicht mit Worten zu fassen, was mit Waffen, Krieg und Rüstung an Leid und Unrecht in dieser Welt getan wird. Umso wichtiger ist es zu handeln, so wie Millionen von Leuten und Friedensaktivisten dies seit einem Jahrhundert tun! „Frieden, Brot und Freiheit“ waren die Basis für die Gründung der freien Gewerkschaften zu Anfang des vergangenen Jahrhunderts; diese Forderung ist heute aktueller denn je.

Im 20. Jahrhundert wurden 100 bis 150 Millionen Menschen durch Waffen und Krieg umgebracht. 2013 war das Jahr, in dem es

weltweit die meisten Kriege gab, rund 34 – nicht Kriege von Ländern gegen andere Länder – aber Kriege, die Menschen töteten und die stattfanden um Waffen zu verkaufen, zu benutzen und neue zu produzieren. „Ich bin nicht sicher, mit welchen Waffen der dritte Weltkrieg ausgetragen wird, aber im vierten Weltkrieg werden sie mit Stöcken und Steinen kämpfen.“ – so Albert Einstein.

### **Unter dem Druck der Friedensbewegung**

Die ersten Versuche einer Konvention über den Handel mit Waffen auszuhandeln ist während der Jahren 2006 bis 2009 am Widerstand der USA, der Waffen- und Rüstungsindustrie gescheitert. Erst 2013 konnte, unter dem Druck der Friedensbewegung, insbesondere von Amnesty International und Oxfam, eine [Konvention über die Kontrolle des Waffenhandels](#) ausgehandelt und unterzeichnet werden. Am 2. April 2013 wurde das Abkommen von der UNO-Generalversammlung mit 154 zu 3 Stimmen bei 23 Enthaltungen verabschiedet und wird nach Ratifizierung durch 50 UN-Mitgliedsstaaten in Kraft treten. 118 Regierungen haben es bereits unterzeichnet, davon 31 auch ratifiziert (Stand: Mai 2014), darunter seit Dienstag auch Luxemburg.

Diese Konvention sieht zwar nicht die Abschaffung der Kriegs- und Waffenindustrie vor, die internationale Kontrolle des Handels konventioneller Waffen ist aber ein kleiner, längst fälliger Schritt auf einem langen Weg. Dabei zeigt sich, dass der Druck der internationalen Gemeinschaft sich auszahlt und dass internationales Engagement und Einsatz etwas bewegen können. Natürlich unterstützen wir diese Konvention.

### **Rüstungskonzerne nach Luxemburg!**

Wir sind aber auch der Meinung, dass man nicht bei diesem Abkommen, das noch zahlreiche Schlupflöcher enthält, stehen bleiben kann. Jetzt schon gibt es in vielen Ländern, auch in Luxemburg, Gesetze, die weiter gehen, als das die vorliegende Konvention. Ob sich immer an diese Gesetze und Abkommen gehalten wird, ist fragwürdig. So hatte déi Lénk vor einigen Jahren durch ihren damaligen Abgeordneten André Hoffmann darauf hingewiesen, dass die hiesigen Rentenfonds – der Fonds

de Compensation – in Firmen investieren, die Streubomben herstellen. Diese Praxis, die durch die „Oslo-Konvention“ ausdrücklich verboten ist, führte zu einer allgemeinen Entrüstung in Luxemburg und wurde daraufhin geändert. Unsere Entrüstung war ebenso groß, als wir im Januar 2014 lasen, dass die neue luxemburgische Regierung vorhat, aus steuerlichen Gründen, die europäische Zentrale der chinesischen [CASIC](#), einem der größten Rüstungsunternehmen der Welt, in Luxemburg anzusiedeln.

CASIC ist uns aus zwei Gründen bekannt: erstens, weil eine ihrer Tochterfirmen, die IEE, die in Echternach elektronische Sensoren herstellt, übernommen hat, und zweitens, weil es sich bei CASIC, der „China Aerospace Science and Industry Corporation“, um einen chinesischen Zusammenschluss von Rüstungskonzernen handelt. CASIC ist einer der weltweit größten Waffenproduzenten und Hersteller von Massenvernichtungswaffen und produziert ebenso unbemannte Kriegsdohnen, wie Cruise missiles und Bodenraketen.

### **Nicht sicher?**

Man kann nicht vorgeben, sich dem Handel mit Waffen, der Waffen- und Rüstungsindustrie entgegen stellen zu wollen, und gleichzeitig einen solchen Konzern nach Luxemburg holen. Deswegen brachten déi Lénk am Dienstag, bei der Ratifizierung der Konvention zur Kontrolle des Waffenhandels, einen Antrag in der Abgeordnetenversammlung ein, der verlangt, dass die luxemburgische Regierung keine weiteren Schritte mehr unternehmen soll, um die europäische Zentrale von CASIC in Luxemburg anzusiedeln. Damit ist keineswegs gemeint, dass man die IEE in Echternach schließen soll; diese ist nicht in der Waffenproduktion aktiv. Die Bestrebungen jedoch, die europäische Zentrale des chinesischen Rüstungskonzerns CASIC – mit Steuervorteilen – nach Luxemburg zu locken, sind definitiv das falsche Signal im Kampf gegen Aufrüstung und Kriegsindustrie. Wir sollten vielmehr klarstellen, dass wir solche Rüstungsunternehmen nicht in Luxemburg ansiedeln wollen; dies ist Sinn und Zweck unseres Antrages.

Sichtlich geniert hielt Außenminister Jean Asselborn dem entgegen, dass er nicht sicher sei, ob es sich bei dem

chinesischen Unternehmen CASIC tatsächlich um einen Rüstungskonzern handle; er kenne die Firma lediglich als im Bereich der Raum- und Luftfahrt angesiedelt und stufe sie deswegen nicht als Rüstungskonzern ein. Marc Angel, als außenpolitischer Sprecher der LSAP, schließt sich den Worten Asselborns an, indem er zu bedenken gibt, dass nicht jede Firma der Luftfahrt automatisch ein Waffenkonzern sein muss...

### **Welch Heuchelei!**

Ich wies nach diesen Einwänden darauf hin, dass die Internetseite der Firma keinen Zweifel daran lässt, dass es sich um einen Rüstungskonzern handelt. Auf deren Homepage wird mit Cruise missiles und andere Waffensystemen geworben. Ich schlug vor, dass der Antrag, im Falle von Zweifeln, an die zuständige Kommission weitergegeben wird, wo die Fakten überprüft werden können, und anschließend auf den Antrag zurückkommen.

An einer derartigen Überprüfung der Fakten zeigte die Parlamentsmehrheit jedoch kein Interesse und stimmte den Antrag mit 2 Für- und 58 Gegenstimmen unter dem Motto „Geld stinkt nicht“ unter den Tisch!

Solch eine Heuchelei; shame on you!

---

## **Turbulenzen um die Cargolux**

Paul Helminger und François Bausch sind sich (wieder einmal) einig: es soll nicht (mehr) öffentlich über die künftige Ausrichtung der Cargolux gesprochen werden, weder in der Presse, noch in der Abgeordnetenversammlung. Helminger lässt verbreiten, jede weitere Diskussion über die Meinungsverschiedenheiten zur Orientierung der Cargolux sei zu

unterlassen, da schädlich für die Suche nach neuen Managern.

Wieso zwei von vier Managern abdankten, und weswegen überhaupt erst neue Manager gebraucht werden, auch darüber soll nicht gesprochen werden... Und Bausch fügt hinzu, der Staat habe sich auf die Suche nach einem neuen Investor beschränkt, dies sei nun getan und alles andere wären Interna einer kommerziellen Gesellschaft, aus denen das Parlament sich rauszuhalten hätte. Basta! Dem „Basta!“ des Transportministers schließen sich die Abgeordneten von LSAP, DP und déi Gréng an.

### **Transparenz, adieu!**

Tiefgreifende Bedenken von Seiten des Managements, der Personalvertretung sowie externer Spezialisten, sowohl in Bezug auf den Deal mit den Chinesen der Provinz Hanan, als auch die künftige Ausrichtung der Cargo-Gesellschaft in Luxemburg und Europa angehend, sollen unter den Teppich gekehrt werden. Und dies, obschon es sich dabei um wesentliche, für die Zukunft der Cargolux entscheidende Fragen handelt. Uns allerdings – ebenso wie den Gewerkschaften und dem Personal – sind diese Fragen genau so wenig egal, wie diejenigen, die den Katar-Deal der vorigen Regierung betrafen. Immerhin beschäftigt Cargolux über 1.200 Menschen und stellt eine Schlüsselindustrie in Luxemburg dar.

Bekanntlich hatte die vorige Regierung nach dem Katar-Debakel die chinesische HNCA mit ins Boot genommen und dieser 35 % der Aktien angeboten, wobei mit den Chinesen vereinbart worden war in Zhengzhou in der Provinz Hanan ein zweites Standbein von Cargolux aufzubauen („Double-Hub“). Doch genau diese Zusammenarbeit mit den Chinesen, so wie sie im „commercial agreement“ zwischen HNCA und Cargolux, unter Federführung der neuen Regierung, vereinbart wurde, lasse vieles im Unklaren, monieren die Experten.

### **„Ein sehr einseitiger Deal“**

Der Deal beinhalte vor allem Pflichten für die Cargolux

gegenüber China und Rechte der HNCA gegenüber Cargolux, während dies umgekehrt weniger klar sei. So beispielsweise die Zurverfügungstellung von 6 Fliegern für den chinesischen Standort, immerhin ein Drittel der gesamten Flotte von Cargolux. Auch die Bedingungen einer gemeinsamen Gesellschaft, einer „joint venture“ in Zhengzhou, wirft ungelöste Probleme auf, wie beispielsweise die Klausel, dass Cargolux der neuen Gesellschaft vor Ort fachlich kompetente Manager zur Verfügung stellen soll (die dann in Luxemburg fehlen werden).

Die Experten der Salariatskammer weisen zudem auf eine ganze Reihe juristischer Unklarheiten im Deal der Cargolux mit den Chinesen hin, die allesamt darauf hinauslaufen, dass dies „ein sehr einseitiger Deal“ sei. Zudem könnten die Chinesen sich jederzeit aus dem Cargolux-Deal zurückziehen. Auch fragt die Salariatskammer, was der eigentliche Gewinn dieses „Double-Hub“-Abkommens für den Cargolux-Standort Europa und Luxemburg sei und wie die Zukunft der Frachtgesellschaft hier aussehen soll.

### **Zweifeln ist verboten...**

Dass all diese Fragen und Einwände mehr als berechtigt sind, davon zeugt selbst der Abschlussbericht des Experten Robert Schaus, der von den Koalitionspartnern DP, LSAP und Gréng mit einer Bewertung des Deals beauftragte worden war. Dieser schreibt im „Executive Summary“ (von uns übersetzt): „Das Unternehmen birgt, aus Sicht der Cargolux, Kosten und Risiken. Die Flüge nach Zhengzhou können Verluste erbringen – dies hängt in einem starken Maße von der Entwicklung der Luftfracht ab.“

Der Transfer von Know-how nach China bedeutet Ausfallzeit und Einsatz von erfahrenen Mitarbeitern. Schliesslich verlangt der Aufbau einer Fluggesellschaft und einer Unterhalt-, Reparatur- und Betriebsplattform in China entweder Geld oder Überführung von Kapital, oder die Abgabe der Kontrolle an die chinesischen Partner.“

## **und Kritiker sollen den Mund halten!**

Trotz aller Risiken sieht Schaus – von dem inzwischen bekannt ist, dass er sich selbst für den Posten des Generalmanagers interessiert und deshalb keineswegs unvoreingenommen und neutral an die Sache herangegangen ist – im Zusammenschluss mit den Chinesen insgesamt mehr Vorteile als Nachteile... Auch die Argumente von Schaus gegenüber einer sogenannten „Stand-alone“-Lösung für die Cargolux – ohne Verkauf der 35 % Aktien, die der Staat nach dem Katar-Debakel zurückgekauft hat – lesen sich ebenso voreingenommen und müssten unbedingt hinterfragt werden (siehe dazu auch den Beitrag von Egide Thein „Cargolux: Comment jouer une mauvaise main?“ auf seinem [Blog](#))

Um die Risiken des Deals mit den Chinesen abzuwägen und gegebenenfalls die notwendigen Kurskorrekturen zu ermöglichen, und um die strategische Ausrichtung der Cargo-Gesellschaft in Luxemburg und Europa zu besprechen, habe ich als Abgeordneter vorgeschlagen, beide Themen in der zuständigen Kommission der Abgeordnetenversammlung zu besprechen, gemeinsam mit den Experten der Salariatskommission und mit Nachhaltigkeitsminister François Bausch.

## **Wenn die Dreier-Koalition von der CSV lernt**

Dieser Vorschlag wurde von Transportminister Bausch – mit Unterstützung der Abgeordneten von DP, LSAP und déi Gréng – abgeschmettert, mit dem Argument, es sei alles klar und was zu klären gewesen sei, wäre bereits in der Kommissionssitzung vom 16. Dezember 2013 besprochen worden. Diese Argumentation erinnert fatal an diejenige der CSV im Zusammenhang mit dem Katar-Debakel.

Am besagtem 16. Dezember – genauso wie bei vorhergehenden Kommissionssitzungen über den Katar-Deal – waren viele wichtige Informationen noch nicht bekannt, die ernsthafte Fragen aufwerfen. Auch wenn der China-Deal nicht identisch ist mit dem Katar-Debakel, so wäre es im Interesse aller – des

Staates, der Gesellschaft und des Personals – die aufgeworfenen Fragen auch im Parlament zu diskutieren.

### **„Augen zu und durch ...“**

Der neue Transportminister, ebenso wie die Regierungsparteien, sehen dies anders; für sie gilt nunmehr: „Augen zu und durch“! Sie wollen sich nicht durch Fragen und Einwände von Managern, Personalvertretern, Juristen und Wirtschaftsexperten der Salariatskammer, und schon gar nicht von linken Oppositionspolitikern, in die Suppe spucken lassen! Wo kämen wir da denn hin, wenn die Abgeordnetenkammer über die Ausrichtung der Betriebe mitreden will, an denen der Staat (maßgeblich) beteiligt ist!

Der erklärte Kandidat der LSAP für den Posten des Parteivorsitzenden, ging sogar so weit zu fragen, wie hoch der Schaden sei, für den die Abgeordnetenkammer aufkommen müsste, falls sie öffentlich über die Ausrichtung dieser Betriebe diskutieren würde?! Und wie hoch – möchten wir hingegen wissen – ist denn der Schaden, der entstanden wäre, wenn die Abgeordnetenkammer das Katar-Debakel nicht gestoppt hätte?!

### **Keine Sternstunde parlamentarischer Emanzipation**

Dass die Zukunft der Cargolux in der Abgeordnetenkammer besprochen werden muss, liegt auf der Hand. Dabei soll es um die strategische Ausrichtung gehen und nicht um kommerzielle Details, wie uns unterstellt wird.

Dies dürfte umso nötiger sein, wie sich die neue Parlamentsmehrheit Transparenz und Neuanfang auf ihre Fahnen geschrieben hat. Noch am Tage vor der Kommissionssitzung, bei der mein Antrag auf die Diskussion über die Probleme mit der Ausrichtung des Cargolux-Deals in China und der strategischen Optionen für Europa und Luxemburg auf der Tagesordnung stand, hatte der Präsident der Abgeordnetenkammer, Mars di Bartolomeo, beim Neujahrempfang der Salariatskammer hervorgehoben, wie wichtig es sei, dass Parlament und

Regierung auf Augenhöhe miteinander diskutierten und weshalb die Abgeordnetenkammer gerne bereit sei immer wieder auf die Expertise und die Experten der Salariaatskammer zurückzugreifen,... um am Tage darauf einen Kniefall vor der Regierung zu machen und auf Bauschs „basta!“ hin auf jede weitere Diskussion über die Cargolux zu verzichten. Uns dünkt, der Neuanfang besteht nur darin, dass Grüne- und DP-Minister sich jetzt wie CSV-Minister vorkommen... und benehmen!

---

## **DP gegen Gehältervertrag – « pacta sunt servanda »?**

Die DP will den Gehältervertrag im öffentlichen Dienst nicht respektieren! Dieser war nach langen Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern unterschrieben worden. Der Generalsekretär der DP, Fernand Etgen, aber erklärte, der Vertrag trage die Unterschrift der Regierung und sei keineswegs bindend für das Parlament, Luxemburg könne sich diesen Vertrag und die damit verbundenen Ausgaben nämlich überhaupt nicht leisten. Obschon die Reallöhne in Luxemburg in den letzten Jahren allgemein – auch im öffentlichen Dienst – rückläufig sind, ist eine Gehälteraufbesserung für die DP tabu. Gegen die geplante Kürzung von immerhin 30% der Entschädigungen während der Stage-Zeit im öffentlichen Dienst hat die DP nichts einzuwenden, sondern sieht diese als positives Zeichen gegenüber den Unternehmern des Privatsektors (die die Löhne weiter kürzen wollen).

Die DP hat sich entschieden für eine weitere Umverteilung von unten nach oben, für die Kapitalbesitzer und gegen die Beschäftigten. Sie will mitmachen bei der Begrenzung des Indexes auf maximal eine einzige Tranche pro Jahr, unabhängig

von der wirklichen Lebenssteuerung. Doch damit nicht genug: sie will zusätzlich den Warenkorb manipulieren und eine Indexbranche vollkommen ausfallen lassen! Die DP ist der Ansicht, dass bei den Löhnen gespart werden muss, um die Kompetitivität der Betriebe zu steigern. Dabei lässt sie außer Acht, dass Luxemburg die höchste Produktivität in Europa hat, weltweit die höchsten Gewinne produziert und dass vom geschaffenen Mehrwert immer mehr in die Gewinne und zugleich immer weniger in die Löhne fließt.

### **Sind Verträge nicht mehr bindend?**

Mit dem Schlagwort „Pacta sunt servanda“ (lat.; dt. Verträge sind einzuhalten) gewann die DP im Juni 1999 die Wahlen und stellte anschließend in der Regierung Juncker-Polfer 5 Minister und 2 Staatssekretäre, davon einer für den öffentlichen Dienst. 14 Jahre später sollen nun unterschriebene Verträge nicht mehr respektiert werden?!

Vermutlich wird man jetzt einwerfen, 1999 sei es um bestehende Gesetze (in dem Fall das Pensionsgesetz) gegangen, das die Regierung durch ein Votum im Parlament ändern ließ. Beim jetzigen Gehältervertrag, der von CGFP und Regierung unterschrieben (und wieder abgeändert und nochmals unterschrieben) wurde, handele es sich um einen Vertrag zwischen Sozialpartnern, der noch nicht vom Parlament angenommen sei ...

Wenn das stimmen würde, wären kein Gehältervertrag und kein Kollektivvertrag mehr einen Pfifferling wert, solange das Parlament beim Staat oder die Verwaltungsräte in der Privatwirtschaft diesen Abkommen nicht zugestimmt hätten! Nein, werte DP: dem ist nicht so! Kollektivverträge sind auch dann einzuhalten, wenn die Aktionärsversammlung sie nicht gutheißt. Und Gehälterabkommen sind auch dann zu respektieren, wenn das Parlament, das über den Haushalt abstimmt, sie nicht gut findet. Sowohl Aktionäre als Parlament können im Vorfeld festlegen, innerhalb welcher Grenzen ein Abschluss sich

bewegen kann, doch wenn Abkommen unterschrieben sind, dann sind sie auch zu respektieren!

### **OIT-Konvention spricht klare Sprache**

Demensprechend sieht es auch die Internationale Arbeitsorganisation, die OIT. Die von Luxemburg ratifizierte OIT-Konvention Nr. 151 über die Arbeitsbeziehungen im öffentlichen Dienst sowie die diesbezüglichen Empfehlungen der OIT sprechen eine deutliche Sprache: sie lassen nicht zu, dass *„das Parlament ein Abkommen, das zwischen der Regierung und den Organisation der öffentlichen Bediensteten abgeschlossen wurde, abändert oder verwirft.“* (1) Folglich kann das Parlament sich bei den Verhandlungen wohl einbringen, doch wenn letztere abgeschlossen sind und ein Vertrag unterzeichnet ist, darf dieser vom Parlament weder abgeändert, noch verweigert werden.

Demnach ist die Argumentation der DP, es handele sich beim Gehälterabkommen bloß um einen Vertrag zwischen Regierung und CGFP, grundfalsch. Es geht vielmehr um einen Vertrag, der einzuhalten und vom Parlament zu respektieren ist. *„Pacta sunt servanda“*: das gilt auch für dich, werte DP!

Über die rechtliche Verpflichtung hinaus besagten Gehältervertrag zu respektieren, hat dieser effektiv einen wichtigen Impact auf die Einkommenslage in Luxemburg, hängt doch im öffentlichen Dienst das Einkommen von rund 30.000 Beamten, Angestellten und Beschäftigten (Salariés) direkt und indirekt von diesem Vertrag ab. Darüber hinaus wäre eine weitere Nullrunde ein falsches Zeichen für den Privatsektor, der versucht die Einkommen der Beschäftigten weiter zu drücken. Vielleicht ist das Abkommen gerade deshalb der DP ein Dorn im Auge...

### **Der Gipfel der Demagogie**

Den Gipfel der Demagogie überschreitet die DP allerdings mit dem Argument, man könne den Menschen in Luxemburg keine

Erhöhung der Mehrwertsteuer zumuten, um den Gehältervertrag im öffentlichen Dienst zu finanzieren. Fakt ist hingegen: Betriebe zahlen in Luxemburg ein Drittel aller Steuern, die Beschäftigten und Haushalte hingegen zwei Drittel – vor noch nicht allzu langer Zeit war dieses Verhältnis umgekehrt! Doch davon will die DP nichts wissen, geschweige daran etwas ändern, im Gegenteil: sie befürwortet weitere Einsparungen für die Betriebe (sowohl auf Steuern wie auf Gehältern) und will zur Not die Steuerabgaben der Haushalte erhöhen. Es ist äußerst schäbig, dass die DP, die diese Umverteilung selbst fördert, die öffentlichen Bediensteten dafür verantwortlich machen will!

(1) Nachzulesen im Arbeitsdokument Nr. 2. „Relations de travail dans le secteur public“ vom „Bureau international du travail – Département des normes internationales du travail“, Bernard Gernigon, Genève 2007, Seite 12.

---

## **Städtischer Busbetrieb: Oben gut, unten schlecht!?**

Dies geschah auf dem Hintergrund der stetigen Zunahme von Kunden von 23,8 Millionen im Jahr 2002 auf 34,3 Millionen im Jahr 2011 und 36 Millionen im Jahr 2012 – was immerhin einen Zuwachs von insgesamt 51,3% innerhalb von 10 Jahren bedeutet. In ihrer Mitteilung über das Ergebnis der Kundenbefragung zeigt die Stadt Luxemburg sich stolz über die Zufriedenheit der Kunden mit der Linienführung, der Anzahl der

Busse, den neuen Busflotte, der Zugänglichkeit der Busse, den Busunterständen, dem neuen Bus-Leitsystem und den elektronischen Anzeigetafeln.

Über diese positiven Aspekte hinaus hebt die Stadt in ihrer Pressemitteilung hervor, dass viele Kunden nicht mit der Freundlichkeit, der Informationsbereitschaft und dem Fahrstil der Busfahrer zufrieden seien, so dass Wort.lu reißerisch titelt: « Viele Nutzer der städtischen Busse unzufrieden mit Fahrstil der Fahrer ». Doch beim genaueren Betrachten der Umfrageergebnisse stellt man fest, dass im Gegensatz zu dieser Darstellung die Zufriedenheit der Kunden mit den Busfahrern zunimmt, und zwar innerhalb von einem Jahr um +7% bei der Informationsbereitschaft (die jetzt bei 73% liegt), + 6% beim Fahrstil (66%) und +9% was die Freundlichkeit betrifft (71%). In diesem Sinne drängt sich die Frage auf, weshalb die Stadt den Zuwachs in diesem Bereich nicht gleichermaßen positiv darstellt, wie andere Aspekte. Warum wird diesbezüglich betont, dass mittels obligatorischer Weiterbildung « Kundenfreundliches Bedienen für Busfahrer » und « Fahrsicherheitstraining » den Busfahrern Nachhilfe gegeben werden soll...?!

Dies Frage können wir beantworten: den Fahrern wird ein Fehlverhalten angekreidet, für das letztendlich die Stadtväter selbst verantwortlich sind! Und zwar aus verschiedenen Gründen.

Erstens, weil ein großer Teil der innerstädtischen Fahrten von Subunternehmern getätigt wird, deren Fahrer nicht von der Stadt sondern vom Subunternehmer ausgebildet werden, und deren Arbeitsbedingungen meist von Stress und Murks, sowie oftmals von Unkenntnis der Linienführung und des Stadtverkehrs gekennzeichnet sind; all dies ist sicherlich weder dem Fahrstil noch der Kundenfreundlichkeit dienlich. Da aber die Busse der Subunternehmer dieselben Farben tragen wie stadteigenen Busse, können die Kunden kaum einen äußerlichen Unterschied feststellen und unterscheiden somit auch nicht

städtische Busfahrer von denen der Subunternehmen ...

Zweitens, die Busfahrer der Stadt Luxemburg, die sich tagein tagaus durch den immer dichteren städtischen Verkehr quälen müssen, leisten Hartarbeit. Allein schon der Umstand, dass während Jahren beständig 30-40 Fahrer fehlten weil zu wenig eingestellt wurden, kann manchen Stress und auch menschliches Verhalten erklären. Statt genügend Fahrer einzustellen, wurde die Situation genutzt, um zusätzliche Fahrten an billige Subunternehmer auszulagern!

Drittens, die Durchfahrzeiten verschiedener Linien und die Auffangzeiten an den Endstationen sind so eng bemessen, dass sie durch dichten Verkehr nicht eingehalten werden können. Die zurzeit zahlreichen Baustellen erhöhen die Stress-Situation der Busfahrer noch mehr. Die Straßenverkehrsordnung schreibt vor, dass Busfahrer nach spätestens  $4\frac{1}{2}$  Stunden Lenkzeit eine längere Pause einlegen müssen. Die Tatsache, dass die Stadt Luxemburg die Zeiten, während denen der Bus vor der Ampel, im Stau steht, an Haltestellen, wo Gäste ein- und aussteigen, nicht mehr als Lenkzeit (die Anrecht auf besagte Pause gibt) anrechnen will, macht ersichtlich, wie die Situation gestresster Fahrer gehandhabt wird!

Viertens, die Fahrer der Stadt Luxemburg erhalten seit langem schon Kurse über den Umgang mit Kunden. Bereits beim ersten Kursus, vor 20 Jahren, stellte der Kursleiter fest, dass die städtischen Fahrer eigentlich kaum Probleme im Umgang mit den Kunden hätten, dafür deren aber umso mehr mit ihrer Direktion und hauptsächlich deren Verhalten ihnen gegenüber. Der Kursleiter hat der Direktion dringend geraten ihr Verhalten gegenüber den Busfahrer zu ändern und diese in ihrer Arbeit zu unterstützen statt zu schikanieren! Daraufhin wurde der Kursleiter rausgeschmissen, während sich am Verhalten der Direktion (bisher) nichts Wesentliches änderte. Im Gegenteil, die Arroganz der neuen Führungsriege, die vor einigen Jahren in der Chefetage installiert wurde, ist unerträglicher denn je! Ein Beispiel unter unzähligen: Jahrelang wiesen die

Fahrer und ihre Personalvertreter darauf hin, dass man/frau mindestens an den Endstationen über Toiletten verfügen müsst. Obschon diesbezüglich bereits vor 5 Jahren ein Plan mit der Personaldelegation ausgearbeitet worden war, geschah mehr als ein Jahr lang nichts, mit dem Argument, man habe keine Zeit gehabt ...!

Die tatsächliche Unterstützung der Busfahrer durch die Direktion sieht im Alltag geradezu jämmerlich aus, und das weiß man auch im Schöffenrat und beim zuständigen Schöffen: Statt aber den Hebel dort anzusetzen, wo es dringend notwendig wäre, statt also den Ursachen auf den Grund zu gehen, möchte man lediglich wiederum die Busfahrer belehren ... Aber vielleicht kann der neue Chef, der soeben seinen Dienst angetreten hat, das Ruder endlich herumwerfen?!

Eigentlich sollte die Stadt Luxemburg stolz, sein, dass trotz unvorteilhaften Umständen die Zufriedenheit der Kunden mit den Fahrern sich im letzten Jahr noch verbessert hat. Für ihr eigenes Verhalten aber und ihre Darstellung „Oben gut – unten schlecht“ sollten die Stadtväter sich schämen!