

# DP gegen Gehältervertrag – „pacta sunt servanda“?

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 Indextranche vollkommen ausfallen lassen! Die DP ist der Ansicht, dass bei den Löhnen gespart werden muss, um die Kompetivität 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 Impakt 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!