

Veranstaltung von ATTAC Metz zum Eisenbahnerstreik in Frankreich (3. April 2018)

Im Rahmen ihrer Reihe „Université populaire“ gab es bei Attac57 in Metz einen Diskussionsabend mit Nicolas WERNET vom Bureau Metz-Nancy der Gewerkschaft SUD-Rail. Diese Regionalleitung besteht aus 15 gleichberechtigten Gewerkschaftern. Thema war der Eisenbahnerstreik gegen die geplanten „Reformen“ Macrons, die eine Marktöffnung des Personenbahnverkehrs für private Anbieter, vom Nah- und Regionalverkehr (TER) bis hin zu den Hochgeschwindigkeitslinien (TGV). Zusammen mit der CGT, der CFDT und der UNSA beteiligt sich SUD-Rail an den Streikmaßnahmen, die vom 3. April bis zum 28. Juni geplant sind und an jeweils zwei von sieben Tagen pro Woche stattfinden sollen. Hier die wichtigsten Punkte der Diskussion:

1) Die Eisenbahner stellen die kämpferischsten Gewerkschafter Frankreichs, von daher wäre bei deren Einknicken das Feld für Macrons „Reformpläne“ in den übrigen Teilen der Wirtschaft frei.

2) Es geht darum, die Kämpfe und die Beschäftigten im gesamten Sektor des öffentlichen Diensts zu verbinden, die Bahn steht hier stellvertretend für Gesundheit, Wasser, Energie, Erziehung, ÖPNV etc. Es wurde in diesem Zusammenhang auf den Europäischen Aktionstag gegen die Kommerzialisierung des Gesundheitswesens hingewiesen. Er findet 2018 am 7. April statt.

3) In der Erklärung von Alter Summit (21. März) wird ausführlich auf die vier „Europäischen Eisenbahnpakete“ (Sammlungen von Richtlinien bzw. Verordnungen der EU zur Öffnung des Bahnmarkts) Bezug genommen. Insbesondere auf das letzte Paket vom Dezember 2016 beziehen sich die geplanten Veränderungen bei der SNCF. Allerdings sehen die EU-Vorschriften auch Ausnahmen vor, so sind bis 2024 noch Direktvergaben möglich, weiter können Mitgliedsstaaten Zugangsrechte eines neuen Betreibers auf einer bestimmten Strecke einschränken, um Dienste aus öffentlichen Aufträgen weiterlaufen zu lassen (Quelle: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/viertes-eisenbahnpaket-eu-parlament/>). In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass u.a. Luxemburg hiervon Gebrauch mache.

4) In den Medien wird hüben wie drüben stets und ständig das besondere Statut der Eisenbahner bei der SNCF in den Vordergrund gestellt (Vorruhestand für Lokführer mit 50 Jahren etc.). Dies gilt aber nur für Altbeschäftigte; neue MitarbeiterInnen werden zu den in der privaten Wirtschaft üblichen Konditionen eingestellt und haben keine besonderen Rentenansprüche. Darauf sollte immer wieder hingewiesen werden, wenn Propagandaattacken gegen die Streikenden gefahren werden. Ein Diskussionssteilnehmer forderte, gerade das besondere Statut offensiv zu verteidigen, da es ein Ziel für alle Beschäftigten sein müsse.

5) Eine Trennung von Netz und Betrieb besteht, ähnlich wie in Deutschland, bei der SNCF seit 2014. Was den TGV-Verkehr betrifft, so strebt die Regierung ein „Open access“-System an, wonach grundsätzlich jeder Interessent Verkehre auf diesen Linien anbieten könne. Als Regulativ, um weniger attraktive Linien nicht ganz abzuhängen, sei geplant, die Benutzungsentgelte pro Streckenkilometer zu staffeln, sodass auf weniger attraktiven Linien weniger zu zahlen wäre.

6) Die in der Diskussion, besonders in Frankreich, stets bemühten Schulden der SNCF wurden als Staatsschulden bzw. politische Schulden bezeichnet. Sie beruhen zum großen Teil auf dem Streckenbau der Hochgeschwindigkeitslinien und stellen somit Vorleistungen für die Verkehrsinfrastruktur dar. Es wurde darauf hingewiesen, dass andere Verkehrsträger, z.B. Luftfahrt oder Straßengütertransport, keine eigenen Beiträge zur Infrastruktur geleistet haben. Zu Vorschlägen des Umgangs mit diesen Schulden vgl. eine Stellungnahme der Gewerkschaft CGT unter: <http://www.cgt.fr/Le-contre-projet-de-la-CGT.html>

7) Der Bahngüterverkehr wurde bereits vor Jahren für private Konkurrenzunternehmen geöffnet. Das hat aber keineswegs zu einer Ausweitung des Gütertransports auf der Bahn

geführt, er ist im Gegenteil massiv geschrumpft. Dazu Nicolas VERNET: „Man hat uns damals erzählt: Klar bekommt ihr nun Konkurrenz, aber der Sektor wird insgesamt stark wachsen, sodass der Anteil der SNCF am Güterverkehr größer als zuvor sein wird.“ Wie es kam, sieht man jetzt...

8) Interessantes Detail: Bei den SUD-Gewerkschaften gibt es keine Streikkasse. Man sehe nicht ein, zwei der 15 Leute aus der Regionalleitung alleine mit der Verwaltung einer solchen Kasse zu beschäftigen.

Fazit des Abends: Wichtig ist, möglichst viele Leute als Unterstützer / Sympathisanten in den Streik einzubeziehen, u.a. durch die Beteiligung an Versammlungen und Streikfesten, um die exemplarische Bedeutung dieses Streiks für den gesamten öffentlichen Sektor hervorzuheben und der regierungsamtlichen Meinungsmache entgegenzuwirken.

Bericht: Hans-Hermann Bohrer (Attac Untere Saar, Saarlouis)