

Sand im Getriebe

PDF-Version: <http://www.attac.de/bildungsangebot/sig>
Online Fassung: <http://sandimgetriebe.attac.at> Mail: sig@attac.de



Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG ruft zur Unterstützung der streikenden Kolleginnen und Kollegen der SNCF in Frankreich auf

Mit äußerster Konsequenz treibt die französische Regierung unter Emmanuel Macron die Bahnreform der französischen Staatsbahn SNCF voran.

Die französischen Bahngewerkschaften (CGT, Sud-Rail, UNSA und CFDT) sind geschlossen gegen die Pläne.

Ihr Widerstand richtet sich im Wesentlichen gegen drei Punkte der geplanten Reform: Die Umwandlung der Bahngesellschaft hin zu einer Aktiengesellschaft und die damit verbundene geplante Öffnung für den Wettbewerb sowie die Streichung des Beamtenstatus. Letzterer soll nur für jetzt bereits Beschäftigte erhalten bleiben.

Die französische Infrastruktur soll zudem um ganze 9.000 Kilometer gekürzt werden, was insbesondere für den ländlichen Raum enorme Folgen haben und die Abkopplung ganzer Regionen weiter beschleunigen würde.

Doch auch die Art und Weise, wie die Reform von Statten gehen soll, ist mehr als fragwürdig. Denn die Regierung Macron erlegt sich einen straffen Zeitplan auf und scheut nicht, den demokratischen Prozess im Parlament mithilfe von Dekreten zu umgehen. Die ganze Reform soll in wenigen Monaten über die Bühne laufen, inklusive nächtlicher Debatten im Parlament. (...)

Die Bahngewerkschaften sehen sich gezwungen, zu innovativen Lösungen zu greifen, um durch die Lohnausfälle nicht auszubluten. Denn in Frankreich gibt es – anders als in Deutschland - kein Streikgeld. So streiken die Beschäftigten nur an zwei aufeinander folgenden Tagen die Woche. An den übrigen drei Tagen wird gearbeitet. Auf diese Weise können die Kolleg/-innen den gewöhnlichen Bahnverkehr stören und den Druck auf die Regierung erhöhen, ohne dabei zu viele Geldeinbußen hinnehmen zu müssen.

Damit dieser Druck aber auch weiterhin aufrechterhalten werden kann, benötigen unsere Schwesterngewerkschaften unsere Hilfe. Die EVG ruft dazu auf, die Kolleginnen und Kollegen bei ihrem Widerstand gegen die Reform zu unterstützen und zu spenden. Das Geld wird gerecht an alle Streikenden verteilt.

<https://www.evg-online.org>

Spendenkonto: Kontoinhaber: CGT Siege
Bank: Creditcoop Paris Nation
IBAN: FR7642559000082102257910875
BIC: CCOOPFRPPXXX

Monatsbruttolohn der Beschäftigten bei der SNCF (2016)

- als Berufsanfänger (jeweils linke Säule)
- in der Mitte der Laufbahn (jeweils mittlere Säule)
- Vor der Rente (jeweils rechte Säule).

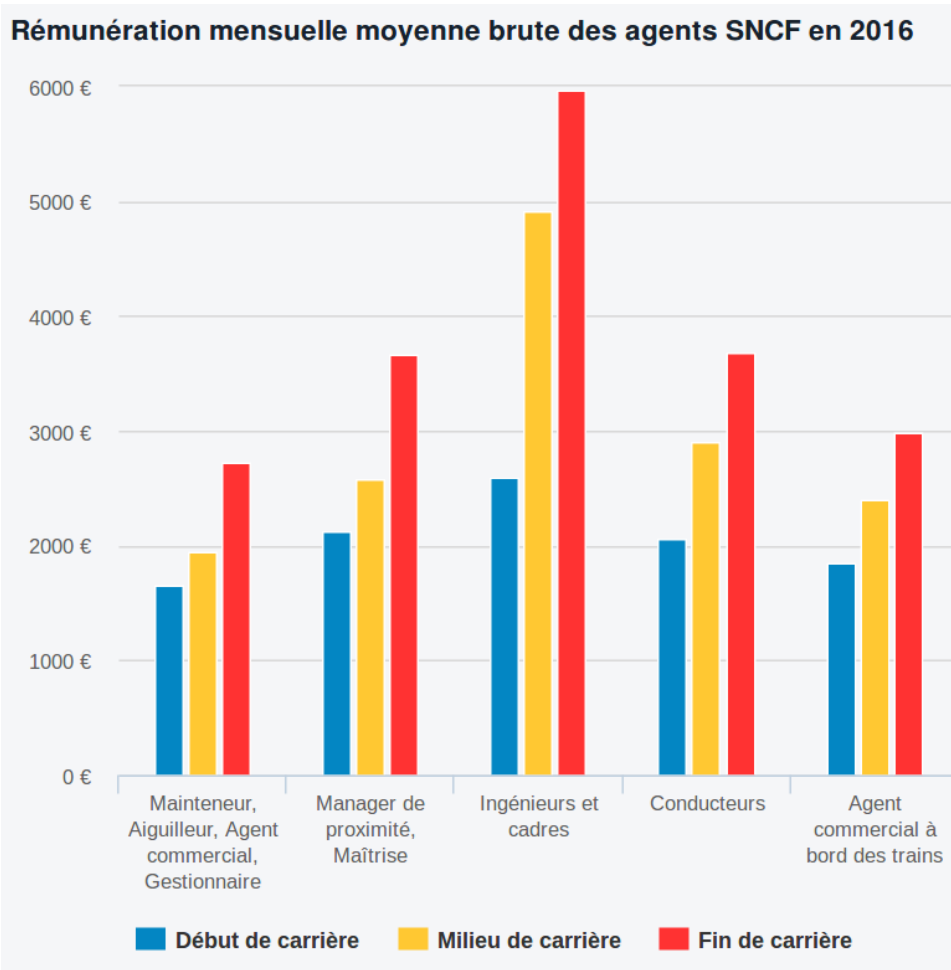
Die 3 Säulen in der Mitte gelten für Ingenieure und Führungskräfte; Lokführer (4. Säulengruppe) erhalten erst kurz vor der Rente mehr als 3000 € brutto. (Quelle : Le Monde 18.4.18)

Rente mit 51??? - Nein:

Durchschnitt: 57,5 Jahre;
Lokführer: 53,5 Jahre
(Rentenkasse der SNCF, CPRP-SNCF)

- Ihre Lebenserwartung: 60 Jahre. (DEGEST)

- für die volle Rente (75% des letzten Lohns) müsste man 41 Jahre gearbeitet haben...



Die Schulden der SNCF kommen vor allem durch den Ausbau der TGV-Linien (diesen hat der Staat – im Gegensatz zur DB - kaum finanziert) und die Zinszahlungen für Kredite (10 Mrd. Euro = 59% der Kreditsumme) zustande.

Eisenbahnverkehr ist 9-mal billiger als Autoverkehr, wenn die externen Kosten (Umweltverschmutzung, Unfälle, ...) gleichermaßen einbezogen werden. (DEGEST-Studie)

Weitere Streikasse: **Gewerkschaft** <https://sudrail.fr/> : <https://www.lepotcommun.fr/pot/qwgkeart>

Unterstützt eine öffentliche Eisenbahn!

Brüssel, März 2018

Alter Summit (www.altersummit.eu) möchte seine volle Unterstützung für die Arbeitnehmer/-innen des Unternehmens und aller Subunternehmen sowie für die Nutzer/-innen und Bürger/-innen zum Ausdruck bringen, die den Preis für die Privatisierung und den Abbau eines effizienten öffentlichen Dienstes zahlen würden. (...)

Streikasse:

<https://www.leetchi.com/fr/Cagnotte/31978353/a8a95db7> (Wissenschaftler/-innen, Künstler/-innen haben sie gegründet)

Eisenbahnpolitik: eine nationale und europäische Herausforderung

Seit mehreren Jahren versuchen die aufeinander folgenden französischen Regierungen, die öffentliche Bedeutung der SNCF und den Status der Eisenbahner/-innen zu schwächen, einen minimalen Service einzurichten und das Netz zu „rationalisieren“ (das heißt Schließung unrentabler Strecken).

Außerdem haben sich die Investitionen in den letzten Jahrzehnten auf Hochgeschwindigkeitsstrecken (die nur eine Minderheit von Fahrgästen befördern) konzentriert und damit das regionale und lokale Schienennetz vernachlässigt. (...) In Frankreich ist „**der Straßenverkehr der erdölintensivste Sektor, und der gesamte Verkehr ist heute zu 95 % von den Erdölressourcen abhängig. Mehr als 80 % der Strecken werden mit dem Pkw zurückgelegt, gegenüber 11 % mit dem**

Zug und 6 % mit dem Bus. 87 % der Güter werden heute auf der Straße befördert, knapp 10 % auf der Schiene.“ (www.emplois-climat.fr).



Der Prozess der **Liberalisierung und Privatisierung des Eisenbahnsektors** ist aber auch eine lange europäische Geschichte. Von den ersten Debatten in den 70er Jahren bis **1996** mit dem **Weißbuch** „*Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft*“ wurden in offiziellen Texten die Hauptlinien der **europäischen Strategie** in diesem Bereich festgelegt, die später in den verschiedenen „Eisenbahnrichtlinien“ umgesetzt werden sollte.

Die erste [Eisenbahnrichtlinie](#) (2001) zielte im Wesentlichen darauf ab, eine rechtliche und funktionale Trennung zwischen dem für die Errichtung, den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zuständigen Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Güter- und/oder Personenverkehrsdienste erbringt, herbeizuführen. Die zweite [Eisenbahnrichtlinie](#) (2004) sah den 1. Januar 2007 als letzten Termin

für die Öffnung aller Schienengüterverkehrsdienste in der Union für den Wettbewerb vor, außerdem die Gründung der [Europäischen Eisenbahnagentur](#) (ERA). Die dritte Eisenbahnrichtlinie (2007) sah den 1. Januar 2010 als letzten Termin für die Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs für den Wettbewerb vor. Schließlich sollte die vierte am 30. Januar 2013 vorgelegte Richtlinie die Liberalisierung abschließen. Sie enthält zwei grundlegende Bestimmungen: die Öffnung der inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb und die Vertiefung der Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen.

Generell hat die europäische Verkehrspolitik die **Liberalisierung aller Verkehrsträger**, nämlich des Straßen-, Fluss-, See- und Luftverkehrs, vorangetrieben. Hauptnutznießer dieser Liberalisierung ist nach wie vor der Straßenverkehr (und in geringerem Maße der Luftverkehr), der seit Beginn dieser Politik zugenommen hat und damit seinen Abstand zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Schiene, vergrößert hat.

Wir erinnern daran, dass der **Schieneverkehr** angesichts der Klimakrise und im Hinblick auf einen **ökologischen Umbau** eine wichtige Rolle spielt. Der Fahrplan [Verkehr 2050](#) der Europäischen Kommission zielt sicherlich darauf ab, den Schienenverkehr zu fördern und damit die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zur Mitte des Jahrhunderts um 60 % zu senken. Aber das

kann nur ein Wunschdenken sein, wenn der Prozess der Liberalisierung, Privatisierung und Demontage des Eisenbahnsektors fortgesetzt wird.

Dieser Liberalisierungs- und Privatisierungsprozess, der in Großbritannien (wo die Wiederverstaatlichung der Eisenbahn gefordert wird), Deutschland, Belgien usw. bekämpft wurde, steht einer **allgemein zugänglichen öffentlichen Dienstleistung** (Preis, geografischer Zugang) und einer **ehrgeizigen Klimapolitik**, die auf schnellem und umweltfreundlichem Verkehr basiert, entgegen.

Unterstützen wir die Kämpfe in Frankreich gegen die „Reform“ der SNCF, indem wir unsere Solidarität bekunden und vor allem die Kämpfe in unseren jeweiligen Ländern verstärken!

Solidaritätserklärungen können an sud.rail.federation@gmail.com und <https://www.cheminotcgt.fr/contacts/#general> geschickt werden.

Kampagnen für eine öffentliche Bahn:
Deutschland: <http://www.bahn-fuer-alle.de/>
- Großbritannien: <http://actionforrail.org/>

Das französische Gewerkschaftsbündnis hat einen **8-Punkte-Plan als Alternative zu der geplanten SNCF-Reform vorgelegt** (S. SiG-Sondernummer über Frankreich, <http://www.attac.de/bildungsangebot/sig>).

„**Gemeinsam für die Bahn**“
- Studie der CGT : www.cheminotcgt.fr
<http://www.altersummit.eu>

Weitere Informationen über Streiks und Bewegungen in Frankreich in Sand im Getriebe
124 (Neue Regierung Macron); **125** (Widerstand gegen die „Reform“ des Arbeitsrechts);
126 (Erfolgreicher Widerstand gegen das Großprojekt eines Flughafens – NDDL);
127 (Initiative „eine Million Arbeitsplätze für das Klima“; Anti-Atom-Aktionen)

Für die Redaktion: M.D.Vernhes