SNCF Streik – Coupez le moteur de Macron

Der Streik bei der französischen Bahn dauert an doch die repräsentative Mehrheit ignoriert weiter den Widerstand gegen Sozialabbau. Macron & co sowie Medien reduzieren die Frage auf den Statut der Eisenbahner und, so wie ein Zug den anderen verstecken kann, verstecken sie so den weiter reichenden Abbau eines fortschrittlichen Sozialmodells. Dieses gehört gesichert und ausgebaut anstatt zerstört. Der Erfolg des Streiks ist dafür Pflichtsignal!

Die 16. Streiksequenz bei der französischen Staatsbahn SNCF wird möglicherweise eine entscheidende sein. Die Fronten im längsten Arbeitskampf in der Geschichte der SNCF sind extrem verhärtet. Wir erinnern uns: der einstige Air France Boss Jean-Cyril Spinetta hatte den Auftrag von der Regierung, das Unternehmen SNCF einer tiefgreifenden Analyse zu unterwerfen. Alle Geschäftsfelder sollten durchleuchtet werden – ohne Tabus. Der Spinetta-Bericht ist die Grundlage für die große Reform der SNCF. Diese Reform, die verklausuliert von Emanuel Macron schon zu Wahlkampfzeiten angekündigt worden war, riskiert nun keinen Stein auf dem anderen zu lassen. Die rund 150 000 Beschäftigten der SNCF haben also allen Grund in Aufruhr zu sein.

Es wurde in den letzten Wochen in der gesamten Presse so ziemlich alles detailliert, was die Konsequenzen des Streiks der französischen Eisenbahner-innen sind. Es wurde aber leider selten objektiv beleuchtet, was die direkten und indirekten Konsequenzen der Reform sind. Es geht um nicht mehr und nicht weniger als den Erhalt einer der größten Errungenschaften der französischen Sozialgeschichte. Nämlich das Eisenbahnerstatut das 1920 erkämpft wurde. Heute wird durch die bewährte Methode, um jeden Preis die Belegschaft zu spalten, versucht

ein sehr fortschrittliches Statut zu zerstören. Eine sehr weitgehende Arbeitsplatzgarantie, eine 35-Stunden-Woche, und die Möglichkeit mit statistisch 57,5 Jahren in Rente zu gehen, soll nach dem Willen der Regierung der Rentabilität geopfert werden. Die SNCF, mit ihren rund 55 Milliarden Euro an kumulierten Schulden, hat 2017, und das ist interessant, einen Netto-Überschuss von 1,3 Milliarden Euro erwirtschaftet. In der Hauptsache mit Hilfe von Filialen die nicht unbedingt für ihre Generosität und das Einhalten von hohen sozialen Standards bekannt sind. Diese Filialen sind im Gefolge der EU-Bahnliberalisierung ab 2007 entstanden und wildern munter in den Nachbarländern, aber auch über die europäischen Grenzen hinaus. Und was bei Geodis und Keolis so gut funktioniert, soll natürlich jetzt flächendeckend eingesetzt werden.

Ziele der Bewegung

35 Milliarden der obengenannten 55 Milliarden Euro an Verbindlichkeiten sollen übrigens in zwei Etappen vom Staat übernommen werden. Damit wäre ein erstes wichtiges Ziel der Streikbewegung erreicht. Doch bleiben drei wichtige Knackpunkte der Reform weiter bestehen. Da ist zum Beispiel die Öffnung des nationalen Personenverkehrsmarktes für die Konkurrenten der SNCF. Das wiederum ist Teil des 4. EU-Eisenbahnpakets, das in Sachen Dienstleistungsverträgen zwingend eine Ausschreibung vorsieht. Macron hat sich vorgenommen das Eisenbahnerstatut zu zerstören, um das Terrain für die Konkurrenz zu ebnen. Hohe Sozialstandards behindern, wie wir wissen, die Entfaltung des freien Unternehmertums. Macron ist dabei, eine wichtige Etappe auf diesem Weg zu bewältigen. Er hat gezeigt, dass er imstande ist die mächtigen Eisenbahnergewerkschaften ins Leere laufen zu lassen. Die französische Regierung hat zu keinem Moment ein Einlenken auch nur angedeutet. Die Auseinandersetzung zwischen „Pouvoir politique“ und den Gewerkschaften erinnert stark an die Zermürbung der einst stolzen Bergarbeitergewerkschaft NUM in Großbritannien Anfang der 1980iger Jahre. Für Emanuel Macron

ist der Zeitpunkt gekommen, seine Vision des Wohlfahrtsstaates umzusetzen. Der Präsident will diesen nach emanzipatorischen Kriterien und basierend auf Anerkennung umbauen. Ohne allerdings zusätzlich Geld zu mobilisieren. Was ist also von den Aussagen Macron’s zu halten? Wenig, meinen nicht nur die Eisenbahnergewerkschaften. Denn die Auseinandersetzung ist noch nicht vorbei.

Hoffnung

Nachdem das Parlament am 14. Juni das Reformprojekt quasi durchgewunken hat, setzen die Gewerkschaften weiterhin auf ihre Streikkraft. Und setzen große Hoffnung in Dreiergespräche, die den Weg zu tatsächlichen Verhandlungen über die Details der Reform ebnen könnten. Denn Verhandlungen haben bislang noch keine stattgefunden. Denn eines ist klar: Sollten die Streikenden in wichtigen Punkten wie Statut und Marktöffnung keine ernstzunehmenden Zugeständnisse bekommen, dann riskiert Macron und sein Projekt das soziale Gefüge nicht nur im Eisenbahnbereich auf den Kopf zu stellen. Das wiederum hätte verheerende Konsequenzen für den Sozialstaat. Möglicherweise über die Grenzen Frankreichs hinaus. Der Streik der französischen Eisenbahner*Innen richtet sich nicht nur gegen die Reform der SNCF und die daraus resultierenden desaströsen Folgen. Die französischen Bahnbeschäftigten führen auch einen, wenn auch relativ ungleichen, Kampf gegen ein neoliberales Modell, das die Grundlagen jedes fortschrittlichen Sozialmodells zerstört. Wir alle sind jeden Tag mit den Folgen dieser Politik konfrontiert. Und genau aus diesem Grund darf der Streik in Frankreich nicht scheitern.

Jean-Claude Thümmel