

## **Übersetzung Rede Thierry Nier, stellv. Generalsekretär der CGT, Frankreich**

Liebe Genossinnen und Genossen,

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

Wir sind heute hier, um gemeinsam mit Euch Entscheidungen abzuwiegen, die den Eisenbahnen in Eurem Land schaden könnten, nämlich die Aufspaltung der Deutschen Bahn in zwei Unternehmen, die einerseits für den Betrieb des Netzes und andererseits für den Betrieb der Züge zuständig wären. Gemeinsam mit Ihnen appellieren wir nachdrücklich an die neu gewählte politische Koalition, die Unternehmensgruppe nicht in zwei Teile zu spalten.

Nach drei Eisenbahnpaketen, die seit 1991 verabschiedet wurden, wurde das vierte Paket, das die Auflösung der historischen nationalen Eisenbahngesellschaften und die Verpflichtung zum Wettbewerb im nationalen Schienenpersonenverkehr vorsieht, in der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments am 13. Dezember 2016 in Straßburg verabschiedet. Für die CGT ist die liberale Logik, die in Europa seit zu vielen Jahren vorherrscht, seit über 20 Jahren gescheitert.

In Frankreich haben unabhängig vom betrachteten Sektor (Strom, Gas, Telefon, Wasser) die Liberalisierung, die Verlagerung der nationalen öffentlichen Betreiber und sogar deren Privatisierung nur zu einer zunehmenden Undurchsichtigkeit der erhobenen Tarife, einer Erhöhung der öffentlichen Zuschüsse für die privaten Betreiber und zur Abschöpfung der Dividenden durch deren private Aktionäre geführt. So entzieht das Kapital der Gesellschaft notwendige Investitionen. So sollten beispielsweise die Öffnung der Märkte für den Wettbewerb, die Privatisierung von GDF (Gaz du France) und die Öffnung des Kapitals von EDF (Électricité de France) nach Ansicht ihrer Befürworter zu einer Senkung der Preise führen.

Jahr für Jahr erleben die Verbraucher das Gegenteil von diesen Versprechungen. In 10 Jahren sind die Gaspreise um fast 80 % und die Strompreise um 50 % gestiegen.

Diese liberale Politik führt zu einer Verringerung des Angebots an öffentlichen Dienstleistungen, mittelfristig zu einem Anstieg der Preise, zur Abkehr von jeglicher regionaler Planung und zur Aushöhlung der sozialen Rechte und der Sicherheit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

In unserem Berufsfeld hat die von den europäischen Behörden erzwungene Öffnung des Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb nur dazu geführt, dass der Anteil der Schiene am Verkehrsaufkommen gesunken ist, indem ein großer Teil des Landverkehrs wieder auf die Straße verlagert wurde. In zwanzig Jahren (1999-2019) ist der Anteil des Schienengüterverkehrs von 16,6 % auf 9 % gesunken. Das Gesamtvolumen der beförderten Güter ist um 10 % gestiegen, aber das Volumen der auf der Schiene beförderten Güter ist von 54,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 1999 auf 32,6 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2019 eingebrochen.

Trotz dieser katastrophalen Situation und der wiederholten Forderungen der Gewerkschaften und des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA)

haben die europäischen Institutionen - die Kommission, der Ministerrat und das Europäische Parlament - bisher jegliche Bewertung der Umsetzung der früheren Eisenbahnpakete abgelehnt. Ihre katastrophalen Folgen für die Wirtschaft, die Gesellschaft, die Umwelt und die Sicherheit des Schienenverkehrs lassen sich jedoch nicht mehr leugnen.

Es ist höchste Zeit, sich von dem liberalen Dogmatismus zu lösen, der in vielen Ländern bereits so viel Schaden angerichtet hat. Der Konkurs von ABELLIO, einer Tochtergesellschaft der niederländischen Eisenbahn, bei dem 350 Beschäftigte in Deutschland arbeitslos wurden, ist ein typisches Beispiel dafür. Im Übrigen ist die Renationalisierung der dem Privatsektor anvertrauten Personenverkehrskonzessionen im Vereinigten Königreich, nachdem die Verwaltung der Eisenbahninfrastrukturen wieder in die öffentliche Hand überführt wurde, ein Beweis dafür, dass der Wettbewerb in Verbindung mit der Privatisierung der öffentlichen Eisenbahnunternehmen ein großer Fehler ist.

Wir alle leiden in ganz Europa unter den gleichen schädlichen Auswirkungen der Durchsetzung von Wettbewerb und Liberalismus. Deshalb müssen wir, "die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner Europas", uns gemeinsam dafür einsetzen, dass der Schienenverkehr wieder in Gang kommt. Aus diesem Grund ist der Verband der Eisenbahnbeschäftigten der CGT Föderation heute an Eurer Seite.

Im Jahr 2018 hat die französische Regierung das vierte Eisenbahnpaket, das sich aus der europäischen Richtlinie 91440 ergibt, in ein Gesetz (den so genannten "Eisenbahnpaket") umgesetzt.

Mit diesem Gesetz wurde die SNCF in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die gesetzliche Anstellung von Eisenbahnpersonal abgeschafft und die Aufgabenträger (insbesondere die französischen Regionen) verpflichtet, den Personenverkehr auszuschreiben. Bei der Lektüre der von den Versuchsregionen veröffentlichten Ausschreibungen wird deutlich, dass alles getan wurde, um private Betreiber anzulocken: Die Gleise wurden renoviert, neues rollendes Material wurde bestellt, eine eigene Wartungswerkstatt für die Bahnlinie wird gebaut.

Die SNCF hat beschlossen, sich an allen Ausschreibungen zu beteiligen, die von den Regionen veröffentlicht werden. Dies geschieht jedoch über eine private Tochtergesellschaft der SNCF-Gruppe, die entweder bereits besteht oder eigens gegründet wird. Die Eisenbahner\*innen, die derzeit im öffentlichen Dienst tätig sind, wären gezwungen, zu einer privaten Tochtergesellschaft oder zu einem anderen Betreiber als der SNCF zu wechseln, wobei sie ihre Rechte verlieren würden.

Wie wir alle wissen, strebt ein privater Betreiber im Gegensatz zu einem öffentlichen Unternehmen die höchstmögliche finanzielle Rentabilität an.

Zu diesem Zweck werden Arbeitsplätze abgebaut, die Arbeits- und Sozialbedingungen der verbleibenden Beschäftigten verschlechtert, Mehrfachqualifikationen vorgeschrieben und die Mittel für die Ausbildung des Personals gekürzt. Das Unternehmen spart bei der Infrastruktur und der Wartung

der Züge und schließt Fahrkartenschalter und sogar Bahnhöfe, wenn der finanzielle Spielraum nicht ausreicht.

Sozialdumping ist also der Treibstoff des Wettbewerbs. Um den Appetit der Aktionäre zu befriedigen, werden unsere Politiker immer wieder versuchen, unsere Rechte zu schwächen.

Die CGT, die gegen die Öffnung für den Wettbewerb und generell gegen die Liberalisierung und den Abbau der öffentlichen Dienstleistungen kämpft, wird weiterhin überall mit den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern und dem Volk für den Erhalt und die Entwicklung der Eisenbahnen zugunsten der Bedürfnisse des Volkes und der Verlader eintreten.

Mit unserer europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) wollen wir die Voraussetzungen schaffen, um größere Mobilisierungen gegen die Demontage der Eisenbahnen in Europa zu organisieren.

Ich danke Euch für Eure Aufmerksamkeit.