

Französische Verhältnisse: SUD Rail - die etwas andere Basisgewerkschaft!

Dass engagierte TRANSNET-Mitglieder aus der Initiative Bahn von unten auf eigene Faust Kontakte zu französischen Eisenbahnern und ausgerechnet zur linken Eisenbahner-Basisgewerkschaft SUD Rail geknüpft hatten, war Norbert Hansen suspekt: "Sicherlich ist Ihnen bekannt, dass die SUD Rail in Frankreich kaum Bedeutung hat und in Konkurrenz zur CGT steht", dozierte der damalige Transnet-Chef im März 2007 in einem Schreiben an uns: "Es handelt sich eindeutig um eine Spaltergruppe." Hansen, der damals einen Bruch mit dem DGB und ein Zusammengehen mit "gelben" und unbedeutenden Mitgliedsverbänden des Christlichen Gewerkschaftsbunds ins Auge fasste, stellte uns damals ein Ultimatum: "Eindringlich fordere ich Sie auf, Ihre Verbindungen zur SUD Rail abubrechen und nicht länger die demokratische Willensbildung in der Transnet zu diffamieren."

Bahn von unten-AktivistInnen hielten sich nicht an die von Hansen ausgesprochene Kontaktsperre und verschafften sich Mitte Oktober auf dem Kongress der SUD Rail im westfranzösischen St Jean de Monts (bei Nantes) ein konkretes Bild von einer "etwas anderen Basisgewerkschaft". Zu dieser Veranstaltung waren 280 Delegierte aus allen Teilen des Landes erschienen, die fünf Tage lang ihre Erfahrungen vor Ort bilanzierten und Anträge und Strategien zu diskutierten.

Bald die Nr. 2

Die von Hansen als "Spaltergruppe" titulierte SUD Rail hat weiter Zulauf. In den jüngsten Personalvertretungswahlen bei der Staatsbahn SNCF Anfang 2009 kam sie auf einen Anteil von 17,6 Prozent, was einem Zuwachs um 2,7 Prozent entspricht. Stärkste Gewerkschaft bei der Bahn bleibt trotz Verlusten mit 39,31 Prozent die aus der kommunistischen Tradition stammende CGT. Etwa gleich stark wie SUD Rail schnitt mit 18 Prozent die UNSA ab, die vor allem mittlere und höhere Angestellte der Bahn vertritt. Dass die erst Mitte der 1990er Jahre gegründete SUD Rail von Wahl zu Wahl immer stärker wurde



und sich im Wettbewerb mit acht Richtungs- gewerkschaften gut behauptet, hat eine Vorgeschichte. Den Anstoß zu ihrer Gründung gaben die Erfahrungen in der wochenlangen Streikbewegung 1995, als Kürzungen im Renten- und Gesundheitsbereich durch die konservative Regierung Juppé und Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen bei der SNCF das auslösten, was deutsche Gewerkschafter als "französische Verhältnisse" bezeichneten. Die Streikbewegung wurde damals maßgeblich von der Chefin der sozialdemokratischen Gewerkschaft CFDT, Nicole Notat, gebremst und abgeblasen. Dies provozierte die Abspaltung wichtiger Teile des linken CFDT-Flügels. Viele Akteure aus der Gründergeneration von SUD Rail rekrutierten sich aus diesem Umfeld. Die CFDT hatte noch in den 1970er Jahren radikale, linkssozialistische Positionen vertreten, ging aber in den 1980er Jahren zunehmend nach rechts. Der kontinuierliche Abstieg der CFDT hält an; bei den o.g. jüngsten Wahlen konnte die CFDT nur noch durch eine Listenverbindung mit der von Lokführer-Berufsgewerkschaft FGAAC die für die Anerkennung als gewerkschaftlicher Verhandlungspartner entscheidende gesetzliche Zehn-Prozent-Hürde nehmen. SUD Rail kritisiert FGAAC als zahmen, korporatistischen, Management-nahen Verein. Von der aktuellen Kampagne gegen die Postprivatisierung, die in Frankreich ein breites Spektrum von der Sozialdemokratie bis hin zur radikalen Linken umfasst, hält sich die CFDT übrigens als einzige Gewerkschaft fern.

Hochburgen

Mit ihren über 8000 Mitgliedern hat SUD Rail Hochburgen in Metropolen wie Marseille und Lyon, vor allem aber in mehreren großen Pariser Bahnhöfen. Allein im Bereich des Hauptstadt-Bahnhofs Saint Lazare, den täglich über 500.000 Einpendler aus der Normandie und nördlichen Regionen Frankreichs benutzen, zählt die Gewerkschaft rund 1000 Mitglieder. Bei der letzten großen Streikbewegung Anfang 2009 war der Bahnhof komplett lahmgelegt und abgesperrt. Hier verdoppelte sich ihr Stimmenanteil allein in der Berufsgruppe der Lokführer faktisch von 27

auf 53 Prozent. Für SUD Rail-Aktiven ist dies auch ein Beweis dafür, dass durch eine kämpferische Gewerkschaftspolitik gerade auch eine Berufsgruppe wie die Lokführer in eine gemeinsame Organisation aller Eisenbahner - von den Reinigungskräften bis Fachkräften im mittleren Management - eingebunden werden kann. Es sei kein Naturgesetz, dass Lokführer immer zu einer separaten Berufsgewerkschaft tendierten, erklärte ein SUD Rail-Aktivist aus Saint Lazare auf Anfrage. Der Alltag ist auch von dem Willen geprägt, die Basis anderer Gewerkschaften, insbesondere der CGT, für gemeinsame Aktionen zu gewinnen.

Ein Blick auf die Zusammensetzung der Delegierten des Kongresses in St Jean de Monts zeigt, dass sich zur Gründergeneration von SUD Rail viele selbstbewusste Mitglieder aus der Generation der 30- bis 40-Jährigen hinzugesellt haben, die bislang in keiner anderen Gewerkschaft aktiv waren. Gleichzeitig stoßen nach wie vor auch Aktive aus den Reihen der gewerkschaftlichen Konkurrenz zur SUD Rail, so etwa eine Gruppe gestandener kommunistischer Gewerkschafter aus Metz, die bisher in der örtlichen CGT wirkten.

Keine privilegierte Bürokratie

Als basisorientierte Gewerkschaft legt SUD Rail besonderen Wert auf Strukturen, die eine Bürokratisierung und Herausbildung einer abgehobenen, privilegierten und praxisfernen Führungsschicht verhindern sollen. Hauptamtliche Gewerkschaftssekretäre im Sinne einer unbefristeten lebenslänglichen Berufslaufbahn gibt es nicht. Die der Gewerkschaft zustehenden Freistellungen durch den Arbeitgeber sollen nach dem Rotationsprinzip besetzt, hauptamtliche Führungspositionen maximal für sechs Jahre in Vollzeit ausgeübt werden. Freigestellte erhalten ihr bisheriges Monatseinkommen weiter. Besondere Vergütungen und Vergünstigungen für Leitungspositionen kennt SUD Rail nicht. Eine Einmischung der Mitglieder und eine Stärkung der ehrenamtlichen Tätigkeit ist ausdrücklich erwünscht.

Natürlich stoßen viele Aktiven bei der Verwirklichung dieser Grundsätze immer wieder auf Probleme. So etwa, wenn die Last des Arbeitsalltags drückt, die umfangreiche Gewerkschaftsarbeit erst nach Feierabend angepackt werden kann. Oder wenn ein Funktionsträger nach Ablauf seiner Freistellung feststellt, dass sein bisheriger Arbeitsplatz wegrationalisiert wurde. Oder wenn sich die Einarbeitung in die Materie komplizierter gestaltet als gedacht. Um die Rotation zu gewährleisten und - abgesehen von Juristen und Verwaltungskräften - nicht einseitig von "Spezialisten" abhängig zu werden, legt SUD Rail besonderen Wert auf eine umfassende fachliche und gewerkschaftspolitische Ausbildung und Information der Mitglieder sowie maximale Transparenz.

Dies wurde auch beim Abstimmungsverfahren auf dem Kongress deutlich. Die von den Ortsgruppen entsandten Delegierten gaben auch bei der Antragsberatung ihre Stimmen schriftlich ab. Das Auszählungsverfahren, bei dem die Mitgliederzahl der repräsentierten Untergliederung "in die Waagschale geworfen" wurde, zog sich zwar lange hin. Damit war aber gewährleistet, dass alle Mitglieder hinterher Schwarz auf Weiß erfahren können, wie ihre Delegierten abgestimmt haben. Somit kann sich niemand bei kontroversen Fragen damit herausreden, er oder sie sei bei der Abstimmung gerade "zufällig nicht im Saale" gewesen oder habe sich gegen die Mehrheit nicht durchsetzen können. Auch die Sitzungsprotokolle der gewählten Gremien werden der Basis zugänglich gemacht.

Für selbstbewusste Gewerkschafter wie die Delegierten der SUD Rail gibt es auch keine Autoritäten, denen man in jeder Sachfrage auch gegen die eigene Überzeugung durch Dick und Dünn folgen muss. In kontroversen Punkten war die Diskussionskultur ebenso leidenschaftlich wie sachlich und solidarisch. So etwa in der Frage der gewerkschaftlichen Organisation von mittleren Führungskräften, der Anpassung der Organisationsstrukturen an die permanente Aufspaltung der SNCF in immer mehr Tochterunternehmen oder der Bilanzierung der letzten Streikbewegung der Eisenbahner, die eine Verschlechterung der Regelung der Renten nicht verhindern konnte, weil es letztlich nicht zum unbefristeten Generalstreik kam. Oder in der Frage, wie Eisenbahner im Betriebsdienst bei Störungen mit zunehmend aggressiven Fahrgästen umgehen sollen, zumal auch bei der SNCF Verspätungen und Zugausfälle weniger streikbedingt als vielmehr eine Folge von Umstrukturierungen und Privatisierungsabsichten sind.

SUD Rail engagiert sich zusammen mit Fahrgastverbänden und anderen für ein flächendeckendes, sozial und ökologisch ausgerichtetes öffentliches Verkehrswesen und trägt daher nicht ohne Grund die Farbe Grün in ihrem Emblem. Sie kritisiert die EU-Politik der Liberalisierung und Privatisierung im Bahn- und Verkehrsbereich und versteht sich als antikapitalistisch und internationalistisch. Ein halber Kongresstag war für Redebeiträge von Gästen aus Großbritannien, der Schweiz, Spanien, Italien, Deutschland und Senegal reserviert. SUD Rail sucht ausdrücklich den Schulterschluss mit anderen europäischen Gewerkschaften. Ihr Wunsch nach Aufnahme in die Europäische Transportarbeiterföderation (ETF) ist bisher allerdings am Veto von CGT und CFTD gescheitert.

Bahn von unten - Postfach 2112
65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
info@bahnvonunten.de
www.bahnvonunten.de
V.i.S.d.P.: Hans-Gerd Öfinger

