

Privilegiert, aber nicht unpopulär

Frankreich.

Die Franzosen sind angesichts des Bahnstreiks geteilter Meinung. Drei Monate lang wollen die Eisenbahner regelmäßig die Arbeit niederlegen – und ernten dafür durchaus Verständnis.



APA/AP/FRED DUFOUR

Viele Franzosen haben Verständnis für den Streik der Eisenbahner. Manche fürchten, dass der Verzicht auf alte Privilegien dort die Situation der Angestellten in der Privatwirtschaft auch verschlechtern könnte

AUS PARIS **DANNY LEDER**

Ein Tischtennis-Verein in Paris: Einer der Spieler, ein 59-Jähriger, der aussieht und spielt wie ein 45-Jähriger, ist seit vier Jahren in Pension. Er war Buchhalter bei der Staatsbahn SNCF.

Weil derartige Sonderrechte der Eisenbahn-Bediensteten in immer krasserem Missverhältnis zu den – laufend verringerten – Ansprüchen anderer Berufsgruppen stehen, ist die Staatsführung um Präsident Emmanuel Macron überzeugt, dass sie den jetzigen Bahnstreik aussitzen und den Sonderstatus der Eisenbahner zu Fall bringen kann.

Aber diese Logik, glaubt man den Umfragen, wird nur von einer knappen Mehrheit in Frankreich geteilt. Fast die Hälfte der Bevölkerung steht dem Kampf der Bahn-Gewerkschafter mit Verständnis gegenüber. Ein Angestellter eines Architekturbüros meint: „Ich glaube Macron nicht, dass es uns in der Privatwirtschaft besser gehen wird,

wenn die Eisenbahner auf ihre Rechte verzichten. Im Gegenteil: wenn die aufgeben, werden unsere Bosse sich noch mehr herausnehmen.“

Der Status der Eisenbahner stammt aus dem Jahr 1920. Sie sind unkündbar. Theoretisch können Lokführer mit 52 und die übrigen Bediensteten zwischen 55 und



PHILIPPE WOJAZER / POOL

57 Jahren in Pension gehen. Jüngere Bedienstete müssen aber für eine Pension ohne Abstriche 43 Beitragsjahre vorweisen, weshalb immer mehr bis zu ihrem 65. Lebensjahr arbeiten – der normale Pensionsantritt erfolgt in Frankreich zwischen 65 (bei kompletten Beitragsjahren) und 67. Die Gehälter sind moderat: nach 37 Dienstjahren rund 1800 Euro netto – ohne 13. Monatsgehalt, das in Frankreich unüblich ist.

Als Konzession an die Gewerkschaften will die Regierung diesen Status nur für Bedienstete kippen, die künftig angestellt werden. Die innere Mo-

Macron hatte auf eine Neid-Debatte gehofft – die will aber nicht so recht einsetzen

bilität bei der SNCF soll verstärkt werden, also rollendes Personal soll statt in Frühpension zu gehen, für weniger belastende Bereiche umgeschult werden. Wer zu einer privaten Bahnfirma wechseln muss, soll seine Sozialrechte beibehalten.

EU-Vorgabe

Die von der EU beschlossene Öffnung des Bahnverkehrs für private Anbieter ist das Hauptargument für die Reform der SNCF. Bisher ist in Frankreich nur der Güterverkehr liberalisiert. Für Personen-Hochgeschwindigkeitszüge ist die Marktöffnung ab 2020 obligatorisch. Die restlichen Bahnverbindungen sollen bis 2039 sukzessive geöffnet werden. Die Regierung sagt, die SNCF sei mit einer Verschuldung von 50 Mrd. Euro für den Wettbewerb nicht gerüstet. Allerdings ist diese Verschuldung auf die Forcierung von Hochgeschwindigkeits-Linien zurückzuführen. Der Eisenbahnerstatus schlägt nur mit 430 Mio. jährlich zu Buche.

Österreich braucht Frankreich als Partner

Hohe Exportquote

Frankreich ist Österreichs drittgrößter Handelspartner in Europa und weltweit der viertgrößte. Die Warenexporte liegen bei rund sieben Milliarden Euro pro Jahr, jene der Dienstleistungen bei zwei Milliarden Euro. Die Handelsbilanz ist für Österreich deutlich positiv. Laut Wirtschaftskammer Österreich sind die Investitionen österreichischer Unternehmen in Frankreich seit den Reformen der vergangenen Monate gestiegen.

Mehr Neugründungen

In den vergangenen zwei Jahren gab es in Frankreich mehr als 50 Neugründungen österreichischer Unternehmen und damit deutlich mehr als davor. Derzeit sind 408 heimische Unternehmen in Frankreich ansässig. Der französische Arbeitsmarkt umfasst 29,2 Millionen Menschen, davon sind 18,6 Prozent Beamte.

Insgesamt liegt die SNCF im internationalen Vergleich und bei ihrem Image im Inland gar nicht so schlecht: ihre durchschnittlichen Preise sind beispielsweise deutlich geringer als die der ÖBB (7,8 Euro in Frankreich und 24 in Österreich pro 100 Km), bei der Pünktlichkeit ist sie der Deutschen Bahn überlegen (deren Verschuldung in der Höhe von 35 Mrd. Euro übrigens bereits vom Staat getilgt wurde). Die SNCF hat auch weniger Dienstnehmer pro Kilometer als etwa die DB.

Eine chronische Überlastung mit ständigen Verspätungen gibt es im Pariser Einzugsgebiet, wo die Pendlerverbindungen unter einem schweren Investitionsrückstand leiden. Das verärgert Pendler. Die Bevölkerung ist aber trotzdem von der angestrebten Öffnung für private Anbieter nicht überzeugt, während ein Teil der Gewerkschaften, die Linksoption und Rechtsaußen-Kräfte die Liberalisierung des Bahnverkehrs in den ärgsten Farben schildern und frontal bekämpfen.

„Durchschnittliche Franzosen arbeiten wie Österreicher 39 Stunden“

Arbeitnehmerrechte. Der Unterschied zwischen Österreich und Frankreich hat sich durch die Reformen der vergangenen Monate deutlich verringert

Frankreich gilt für viele als letztes Paradies für Arbeitnehmer, seit dem Amtsantritt des französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron im Mai vergangenen Jahres hat sich jedoch viel verändert. „Die 35-Stunden-Woche gilt außer in Staatsbetrieben kaum noch für einen Franzosen“, sagt Christian Schierer, Wirtschaftsdelegierter der Wirtschaftskammer Österreich in Frankreich. Das Gros arbeite wie in Österreich 39 Stunden pro Woche.

Auch sei der Kündigungsschutz deutlich aufgeweicht worden, was für Arbeitnehmer nicht nur Nachteile habe. „Die Arbeitslosigkeit ist von zwölf auf neun Prozent gesunken“, sagt Schierer. Das

sei vor allem darauf zurückzuführen, dass sich Unternehmen aufgrund der neuen Bestimmungen wieder vermehrt trauen, Arbeitnehmer aufzunehmen.

Nach wie vor strikt sind die Arbeitnehmerrechte jedoch in Staatsbetrieben, wie bei der staatlichen Eisenbahngesellschaft SNCF. Dort gibt es laut Schierer eine Arbeitsplatzgarantie auf Lebenszeit, einen garantierten Karrierepfad – sicheres Aufsteigen in der Hierarchie und steigende Bezüge –, Wohn- und Fahrtkostenzuschüsse, 22 Sonderurlaubstage – macht in Summe zu den regulären 28 Urlaubstagen 50 pro Jahr –, Eisenbahnerwohnungen, Gratis-Medizin und eigene Ärzte ohne Wartezeit.

Die Liste ließe sich noch spielend verlängern. Ein Umstand, den laut Schierer die meisten Franzosen, die nicht in staatlichen Betrieben arbeiten, nicht mehr unterstützen. Viele stehen daher Macrons Reformen positiv gegenüber.

Nur wenige Zuckerl

Die Unterschiede zwischen Österreich und Frankreich sind also geringer als die meisten denken, schließt Schierer. Letzte verbleibende Zuckerl seien die Bezahlung der Anfahrt zum Dienstort, ein „Kantinentcheck“ der, falls es im Unternehmen keine Kantine gibt, im Supermarkt eingelöst werden kann und finanzielle Unterstützung für den Kindergarten.

Auch wenn der Kündigungsschutz aufgeweicht wurde, bestehe immer noch ein großer Unterschied zu Österreich, meint Silvia Hruska-Frank, stellvertretende Leiterin der Abteilung Sozialpolitik in der Arbeiterkammer Wien. „Der Kündigungsschutz in Österreich hat einen der niedrigsten Standards in ganz Europa.“ In Frankreich sei dieser immer noch sehr hoch. Auch die Regelungen für Abfertigungszahlungen seien in Frankreich viel besser.

Der Mutter-Schutz ist ähnlich wie in Österreich geregelt, nur wird dieser in Frankreich früher genutzt, auch erfolgt die Rückkehr an den Arbeitsplatz dort früher. Ebenfalls vergleichbar ist die

Kollektivvertragsdurchdringung. In Österreich und Frankreich liegt diese bei 98 Prozent, weiß Rolf Gleißner, stellvertretender Leiter der Abteilung für Sozialpolitik und Gesundheit in der Wirtschaftskammer Österreich. Damit liegen beide Länder weltweit an der Spitze.

Kein Recht auf Streik

Anlässlich der Streiks in Frankreich weist Stefan Zischka, Rechtsanwalt und Partner bei Jank Weiler Operenyi, auf einen Mangel bei den heimischen Arbeitnehmerrechten hin: „In Österreich ist das Streikrecht weder auf verfassungsrechtlicher noch auf einfachgesetzlicher Ebene ausdrücklich geregelt.“ In Frankreich sei dieses in der Verfas-

– THOMAS PRESSBERGER