



Trotz eines landesweiten Streikaufrufs der Gewerkschaften CGT-Cheminots und SUD-Rail rechnet die SNCF am Dienstag, dem 13. Januar, mit einem weitgehend normalen Bahnverkehr. Doch hinter der nüchternen Meldung verbirgt sich eine tiefere soziale Spannung: Die Forderungen nach höheren Löhnen, besseren Arbeitsbedingungen und mehr Personal treffen auf eine Bahnführung, die sich auf den Abschluss der jährlichen Lohnverhandlungen zubewegt – unter dem wachsenden Druck ihrer Belegschaft.

Fast normaler Betrieb – zumindest auf dem Papier

Laut Mitteilung der SNCF vom Sonntag werde der Verkehr auf den TGV- und Intercités-Strecken planmäßig verlaufen. Auch bei den Regionalzügen (TER) sei mit „quasi normalem Betrieb“ zu rechnen, mit vereinzelt Einschränkungen lediglich in den Regionen Okzitanien und Île-de-France. Ein Szenario, das für Bahnreisende zunächst beruhigend klingt – aber nicht darüber hinwegtäuschen sollte, dass sich die Proteste in einem zentralen Moment der tarifpolitischen Verhandlungen formieren.

Die Arbeitsniederlegung fällt bewusst auf das Finale der jährlichen verpflichtenden Lohnverhandlungen („*négociations annuelles obligatoires*“, NAO), deren Ausgang Signalwirkung für die gesamte Branche haben dürfte. Zwar hatte die SNCF-Führung im Dezember eine Sonderprämie an die Belegschaft ausgezahlt, doch sowohl CGT-Cheminots als auch SUD-Rail sehen darin lediglich ein symbolisches Entgegenkommen.

Forderungen nach Kaufkraftausgleich und strukturellen Reformen

In einem am 9. Januar veröffentlichten Flugblatt forderte die CGT eine allgemeine Gehaltserhöhung von 12 % sowie ein 13. Monatsgehalt für alle Beschäftigten. Daneben beklagt die Gewerkschaft den strukturellen Personalmangel sowie eine fortschreitende Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Dies betrifft insbesondere die steigende Arbeitsbelastung und eine „unzumutbare Flexibilisierung“ der Tätigkeiten.

Auch SUD-Rail greift die Thematik auf und fordert pauschal 400 Euro mehr Grundgehalt für sämtliche Beschäftigte. Die Gewerkschaft argumentiert mit einer zunehmenden Vielseitigkeit der Aufgaben und einem wachsendem Druck durch permanente Umstrukturierungen innerhalb des Konzerns. Nach Einschätzung der Gewerkschaft sei es „höchste Zeit für eine echte Revalorisierung“ der Berufsbilder bei der SNCF – sowohl finanziell als auch strukturell.



Der strukturelle Kontext: Zwischen Marktöffnung und Personalkrise

Die aktuellen Forderungen lassen sich nicht losgelöst vom übergeordneten Kontext interpretieren. Die SNCF befindet sich in einem doppelten Spannungsfeld: Zum einen schreitet seit 2020 die schrittweise Marktöffnung des französischen Bahnverkehrs im Rahmen der EU-Vorgaben voran – ein Prozess, der zusätzliche Effizienzgewinne, aber auch wachsenden Kostendruck erzeugt. Zum anderen kämpft die SNCF intern mit Nachwuchsproblemen: 2025 blieben laut Angaben des Unternehmens rund 4 000 Stellen unbesetzt, besonders im Bereich der Lokführer, Instandhaltung und Sicherheit.

Auch der demographische Wandel spielt eine Rolle: Der Altersdurchschnitt der Belegschaft liegt derzeit bei über 45 Jahren, viele erfahrene Fachkräfte stehen kurz vor dem Ruhestand. Ohne gezielte Nachwuchsprogramme droht in den kommenden Jahren eine Verstärkung des Personalengpasses – und damit auch ein weiterer Druck auf die verbliebenen Mitarbeitenden.

Sozialpartnerschaft auf dem Prüfstand

Für die SNCF-Führung unter Generaldirektor Jean-Pierre Farandou ist die aktuelle Situation heikel. Einerseits muss sie den wirtschaftlichen Zwängen der Bahnreform und den Erwartungen der Regierung gerecht werden, insbesondere im Hinblick auf die Schuldenreduktion des Konzerns. Andererseits droht ohne ein Entgegenkommen gegenüber den Gewerkschaften eine wachsende soziale Erosion innerhalb des Unternehmens.

Dass der jetzige Streikaufruf nicht in einem flächendeckenden Stillstand mündet, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich an der Basis Unmut aufbaut. Auch in anderen Sektoren – etwa bei der RATP oder im öffentlichen Dienst – mehrten sich die Stimmen, die für 2026 eine stärkere gewerkschaftliche Mobilisierung prognostizieren. In diesem Licht betrachtet erscheint der 13. Januar als ein Testlauf: für die Gewerkschaften ebenso wie für die SNCF.

Sollte es zu keiner substantiellen Einigung bei den laufenden Verhandlungen kommen, ist mit weiteren – und möglicherweise disruptiveren – Protestaktionen in den kommenden Monaten zu rechnen. Die Gewerkschaften haben bereits signalisiert, dass sie zu einer „langfristigen Mobilisierung“ bereit seien, sollte die Bahnführung keine grundlegenden Zugeständnisse machen.

Der 13. Januar wird also weniger durch den unmittelbaren Effekt auf den Fahrplan in Erinnerung bleiben als durch seine Rolle als Indikator für die künftige Konfliktlage im französischen Bahnsektor. Die Weichen für ein schwieriges Jahr sind gestellt.



SNCF-Streik am Dienstag: Zwischen Normalbetrieb und wachsendem Druck auf die Bahnführung

Autor: P. Tiko