



«MEIN PRONOMEN IST BUSFAHRERIN»

DIE GEMEINSAME KAMPAGNE VON FFF UND VER.DI
ZUR TARIFRUNDE IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR 2020

Ein Beispiel für ökologische Klassenpolitik

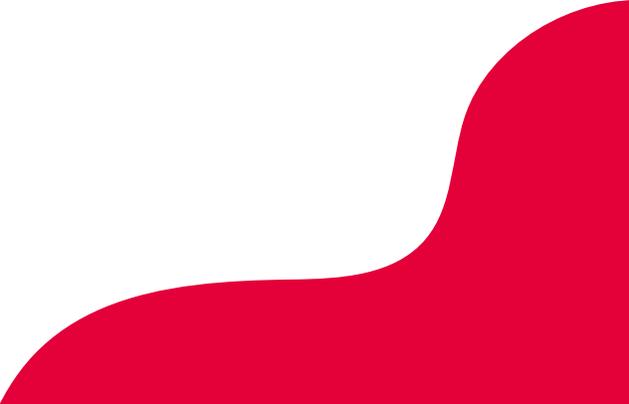
AUTOR*INNENKOLLEKTIV CLIMATE.LABOUR.TURN

«MEIN PRONOMEN IST BUSFAHRERIN»

**DIE GEMEINSAME KAMPAGNE VON FFF UND VER.DI
ZUR TARIFRUNDE IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR 2020**

Ein Beispiel für ökologische Klassenpolitik

AUTOR*INNENKOLLEKTIV CLIMATE.LABOUR.TURN



Zum **AUTOR*INNENKOLLEKTIV CLIMATE.LABOUR.TURN** gehören Hannah Harhues, Julia Kaiser, Lea Knoff, Rika Müller-Vahl, Max Schwenn und Lara Zschiesche. Sie sind im Studierendenverband die LINKE.SDS der Partei DIE LINKE und bei Students for Future aktiv. Betriebliche und ökologische Kämpfe zu verbinden stellt ihrer Meinung nach die Kernaufgabe all derer dar, die für eine klimagerechte Zukunft eintreten.

INHALT

Einleitung	4
1 Fridays for Future auf der Suche nach Wegen zum System Change	9
1.1 «Wir zeigen aufs brennende Haus!»: Wie die FFF-Mehrheit die Klimakrise stoppen will	13
1.2 Keine Eigentumsfrage, kein Klassenstandpunkt, kein Potenzial? Ökologische Klassenpolitik als Vorschlag	15
1.3 Unsere Theorie der Veränderung: Streik gegen die grenzenlose Kapitalakkumulation	19
2 Die Kampagne TV-N 2020	27
2.1 Kurze Vorgeschichte: Eine Kampagne fällt nicht vom Himmel	27
2.2 Ver.di und FFF haben einen gemeinsamen Kompass: Eine Mobilitätswende muss her	28
2.3 Die Tarifikampagne TV-N von ver.di	31
2.4 Unser Ziel im Rahmen der gemeinsamen Kampagne: Die Verbindung politischer und ökonomischer Machtressourcen	33
2.5 Unser Methodenkoffer zur Überwindung des selbstselektiven Arbeitsstils	34
2.5.1 Die Mega-Zooms als bundesweite Austauschplattform	36
2.5.2 Regionalverantwortliche als Ratgeber*innen und Koordinator*innen	38
2.5.3 Lokale Vernetzung mithilfe von Mappings und Ansprachetrainings	42
2.5.4 Die Fotoaktion: Gesicht zeigen für die Verkehrswende!	46
2.5.5 #Wir streiken zusammen!	48
2.6 Auswertung der Kampagne	50
3 Plädoyer	56
Literaturverzeichnis	60

EINLEITUNG

Es ist der 29. Februar 2020. Beim bundesweiten Students-for-Future-Treffen in Köln diskutieren rund 150 Klimaaktivist*innen über die Zukunft der Bewegung. Alle teilen das Gefühl, dass sich die freitäglichen Streiks für das Klima bald erschöpft haben könnten. Schließlich hat die Politik bislang nicht mehr als nette Worte für das Klima und für die Klimaaktivist*innen übrig. Nach einer allgemeinen Kennenlernrunde, bei der sich jede*r mit Namen und Pronomen, also «er» oder «sie», vorstellt, geht es um die Einbringung von Projekten, die im Fokus der kommenden Monate stehen könnten. Eine Aktivistin aus Berlin tritt gemeinsam mit einer Busfahrerin und einem Busfahrer aus Nordrhein-Westfalen nach vorn. Die Busfahrerin greift zum Mikrofon und stellt sich vor: «Ich rede also nicht jeden Tag vor Hunderten von Menschen, das ist für mich ganz neu und ich bin auch sehr aufgeregt, sag ich euch ganz ehrlich. Mein Name ist Astrid und mein Pronomen ist Busfahrerin, ist das okay?» Sie lacht und der Hörsaal lacht mit ihr. Astrid berichtet von ihrer Arbeit bei Bayer, wo sie «outgesourced» wurde, woraufhin sie neue Pläne schmiedete. Sie habe sich für eine Ausbildung zur Busfahrerin entschieden, um ihrem damaligen Partner,

ebenso Busfahrer, mal zu zeigen, «wie das richtig geht». Erneutes Jubeln aus dem sehr weiblich geprägten Publikum. «Ich bin zu einem Beruf gekommen, den ich sehr, sehr liebe, ich komme mir manchmal vor wie der Friseur von der Straße», erzählt sie schmunzelnd (vgl. SauberesKlimafuerAlle 2020).

Den anschließenden Berichten der beiden Busfahrer*innen zufolge sind die Arbeitsbedingungen dagegen weniger zum Lachen. Aus diesem Grund werden sie im kommenden Herbst für einen bundesweiten Rahmentarifvertrag im Nahverkehr, den TV-N, kämpfen. Dieser soll unter anderem Entlastung durch neue Pausen- und Überstundenregelungen bringen. Im Anschluss an die Berichte der Busfahrer*innen hält die Studentin Lara einen kurzen Vortrag über die Dringlichkeit eines Aus- und Umbaus des gesamten Verkehrssektors, wenn das 1,5-Grad-Ziel noch erreicht werden soll. Am Ende bringen die drei einen Projektvorschlag ein, der in den vergangenen Wochen entwickelt wurde: Fridays for Future könnte sich mit den ÖPNV-Beschäftigten solidarisieren. Darüber hinaus könnten sich die vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und Fridays for Future (FFF) in einem gemeinsamen Bündnis für eine

soziale und ökologische Verkehrswende einsetzen. Die Utopie: ein Herbst, in dem aufgrund gemeinsamer Streiks alles stillsteht – für das Klima und für die Menschen in den Verkehrsbetrieben. Für eine lebenswerte Zukunft.

Wir, ein Dutzend sozialistisch orientierter Aktivist*innen bei Fridays for Future, haben an dem Projekt, das an diesem Wochenende mit Begeisterung angenommen wird, mitgearbeitet und die Kampagne TV-N 2020 über ein Jahr lang begleitet. Neben unserem Engagement bei FFF sind wir beim Studierendenverband Die Linke.SDS der Partei DIE LINKE, bei Ende Gelände oder bei der Interventionistischen Linken (IL) aktiv. Wir alle teilen den Traum von einer klimagerechteren Zukunft, von einem grundlegenden System Change hin zu einer (öko-)sozialistischen Welt.

Heute blicken wir stolz zurück auf die Aktionen und Streiks des Jahres 2020, in denen wir als FFF in 30 Städten gemeinsam mit Gewerkschafter*innen – trotz Corona-Pandemie – für einen Wandel im Verkehrssektor gekämpft haben. Dank dieser Zusammenarbeit hat das Jahr nicht nur bewiesen, dass die Natur in Form einer globalen Pandemie mit unbeschreiblichen sozialen Folgen zurückschlagen kann,¹ wenn wir es nicht schaffen, ein System, das auf unbegrenzte Akkumulation statt auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtet ist, zu überwin-

den.² Das Jahr hat unsere Meinung noch etwas ganz anderes, Mutmachendes bewiesen: die realistische Möglichkeit einer Klimabewegung, die ganz neue Milieus erreicht und den betrieblichen Streik als Mittel hinzugewinnt.

Im Kontext der Tarifrunde haben wir als FFF und ver.di-Aktive eine Kampagne entwickelt, die soziale und ökologische Anliegen sowie die Machtressourcen zweier so unterschiedlicher Organisationen vereinte: Während wir Klimaaktivist*innen die Beschäftigten bei ihrem Kampf für bessere Arbeitsbedingungen mittels öffentlichkeitswirksamer Aktionen unterstützten, positionierten die Gewerkschafter*innen die Forderung nach Ausbau und besserer Finanzierung des Nahverkehrs prominent in ihrer Tarifrunde. Durch gemeinsame Aktionstage und Pro-

1 Die Corona-Pandemie zeigt, wer sich vor zunehmenden sozial-ökologischen Großrisiken fürchten muss und wer nicht. Während sich das Vermögen der 2.189 Superreichen dieser Erde im Laufe des Jahres auf einen neuen Rekordwert von rund 8,7 Billionen Euro vermehrt hat, standen im vergangenen Corona-Jahr 731 Millionen Menschen weniger als zwei US-Dollar am Tag zur Verfügung (vgl. Brinkmann/Pfeifer 2021). **2** Die Ausdehnung des globalen Handels und der globalen Reisetätigkeiten, der schwindende Lebensraum für Wildtiere und die Massentierhaltung – der globale Kapitalismus spielt den Viren in die Hände, wie unter anderen der Evolutionsbiologe Rob Wallace (2020) überzeugend dargelegt hat. Je mehr der Mensch in die Umwelt eingreift und auf Monokulturen setzt, desto wahrscheinlicher ist es, dass Ökosysteme gestört werden und damit die Ausbreitung von Epidemien befördert wird – eine weitere unter den vielen Katastrophen, die das weltweite kapitalistische System hervorbringt und künftig systematisch hervorbringen wird.

teste wurde das Ziel einer sozial-ökologischen Verkehrswende in die Öffentlichkeit getragen. Schließlich standen im Herbst 2020 in zahlreichen Städten Fridays-for-Future-Aktivist*innen in Solidarität mit den Streikenden vor den Toren der Betriebshöfe der lokalen Verkehrsbetriebe. Auch wenn eine der Kernforderungen der Tarifrunde (der bundesweit einheitliche Rahmentarifvertrag TV-N) nicht erreicht werden konnte und auch der gut ausgebaute und kostenlose Nahverkehr mitsamt verbesserten Arbeitsbedingungen weiterhin auf sich warten lässt, sind wir doch der Meinung, dass diese Allianz eine wegweisende Erfahrung für alle darstellt, die sich hinter dem «System Change not Climate Change»-Ruf versammelt haben, und dass es sich lohnt, den eingeschlagenen Weg auszubauen und weiterzuentwickeln.

Dabei sind uns vor allem drei Momente wichtig, die die ÖPNV-Kampagne unserer Meinung nach zum Vorschein gebracht hat:

(1) Die Klimabewegung muss keine generationen-, keine klassen- oder milieuspezifische Angelegenheit bleiben bzw. ist es nie gewesen. Im Zuge der Kampagne ist sicht- und vor allem spürbar geworden, dass FFF grundsätzlich offen ist für die «soziale Frage», für die Umverteilung von oben nach unten und interessiert an einer Zusammenarbeit mit anderen sozialen Gruppen. Unsere Kampagne hat gezeigt, dass

sich der von außen so zugeschriebene oder selbst so proklamierte «Aufstand der Jugend» real ausweiten lässt auf einen Teil der Lohnabhängigen, der uns FFF-Aktivist*innen in Habitus, Alter und politischer Kultur häufig kaum ferner sein könnte. 60-jährige Bus- und Bahnfahrer*innen kämpften für das Klima, Hand in Hand mit 20-jährigen Lehramtsstudent*innen.

(2) Verbindungen zwischen zunächst lebensweltlich voneinander getrennten und sehr unterschiedlichen sozialen Gruppen, zwischen gewerkschaftlichen und ökologischen Anliegen entstehen nicht von selbst. Sie müssen praktisch herbeigeführt werden, damit sie nicht nur eine abstrakte Forderung der sozial-ökologischen Linken in theoretischen und strategischen Entwürfen, damit sie kein Papiertiger bleiben. In einer «demobilisierten Klassengesellschaft»,³ in der grundsätzlich wenig an der

3 Die traurige Realität ist, dass die sozialen Ungleichheiten in unserer Gesellschaft zunehmen, während sich die Lohnabhängigen in einer Situation der Defensive befinden: «Die Vermögenskonzentration [nimmt] zu, klassenspezifische Ungleichheiten prägen sich aus, die Marktmacht der Vermögenden wächst und die Wahrscheinlichkeit, diese in politische Lobbymacht zu transformieren, erhöht sich deutlich. Demgegenüber sind Gewerkschaften und politische Akteure, die an der Konfliktachse von Kapital und Arbeit agieren, so schwach wie nie zuvor in der Nachkriegsgeschichte. Entstanden sind demobilisierte Klassengesellschaften. Soziale Kämpfe und Konflikte auf der Klassenachse, die es nach wie vor und in der Bundesrepublik gar in steigendem Maße gibt (Schmalz und Schneidmesser 2019), reichen nicht aus, um auch nur systemstabilisierende Umverteilungsmaßnahmen durchzusetzen.» (Dörre 2019: 23)

Achse von Kapital und Arbeit gekämpft wird und noch deutlich seltener Akteure, die an dieser Achse streiten, mit ökologisch oder anders Bewegten Seite an Seite kämpfen, braucht diese Vereinigung viel Zeit und verbindende Vorschläge. All jene, die den Traum ökologischer Klassenkämpfe verfolgen, müssen sich darauf einstellen, dass ihre rare Zeit in Zukunft vielleicht noch rarer wird: Denn während es einige Stunden dauert, um einen knackigen Text über die notwendigen Kämpfe der globalen Arbeiterklasse gegen die globale Ausbeutung von Mensch und Natur zu lesen und darüber zu diskutieren, kann es 200 Tage voll mit Telefonaten, Treffen und Momente der Verzweigung benötigen, bis bundesweit Fahrer*innen und Klimaaktive gemeinsam streiken. Verbindende Klassenpolitik funktioniert, aber sie verlangt die Fähigkeit, Widersprüche auszuhalten, und sie erfordert viel Zeit.

(3) Nicht nur die Themen, entlang derer Aktive in der Klima- und Gewerkschaftsbewegung Kämpfe gemeinsam aufbauen können, sondern auch die Räume der Begegnung müssen aktiv geschaffen werden. Wenn es noch keine gemeinsamen Partei-, Stadtteil- oder Be-

wegungsstrukturen gibt, dann bedarf es praktischer Ideen, wie sich die unterschiedlichen Akteure kennenlernen können. Methoden aus dem betrieblichen Organizing können hierbei helfen.

Die Erfahrung, *dass* und *wie* Klima- und Gewerkschaftsbewegung zusammenfinden können, macht uns Mut. Mit dieser Broschüre wollen wir unsere Erfahrungen mit unseren Mitstreiter*innen in der Klimabewegung und der gesellschaftlichen Linken teilen, um nicht nur Debatten und Kritik anzuregen, sondern vor allem um viel Motivation für den Aufbau zukünftiger sozial-ökologischer Allianzen freizusetzen.

Im ersten Teil dieser Broschüre stellen wir einander gegenüber, wie die Mehrheit der Fridays-for-Future-Aktivist*innen die Politik zum Handeln bringen will und welche strategische Ausrichtung wir stattdessen für die Klimabewegung vorschlagen. Im zweiten Teil skizzieren wir, wie 30 FFF-Ortsgruppen versucht haben, diese Strategie im Rahmen der ÖPNV-Kampagne in die Praxis zu übersetzen, und welche konkreten methodischen Schritte den Aufbau der Allianz begleitet haben.



Übersicht der Orte, in denen es im Vorfeld der Tarifrunde gemeinsame Aktionen von ver.di und FFF gab.

1 FRIDAYS FOR FUTURE AUF DER SUCHE NACH WEGEN ZUM SYSTEM CHANGE

Als Greta Thunberg am 20. August 2018 mit ihrem selbst bemalten Schild vor das schwedische Parlament zieht, ahnen wir noch nicht, welche Bedeutung der Schulstreik für den weltweiten Kampf gegen den Klimawandel entfalten wird. Doch Monat für Monat gewinnt die Bewegung in Deutschland an Zulauf und zieht mehr Aufmerksamkeit auf sich. Der globale Klimastreik im September 2019 stellt mit 1,4 Millionen Teilnehmer*innen allein in der Bundesrepublik den größten Protest seit den Demonstrationen gegen den Irakkrieg 2003 dar. Derzeit existieren in Deutschland etwa 300 Ortsgruppen (Stand: Frühling 2021; die Corona-Pandemie hat die Zahl deutlich verringert). Hinter dem Kernziel, die Bundesregierung zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels zu bewegen, versammeln sich große Teile unserer Generation. So auch wir. Als Mitgliedern des studentischen Teils von Fridays for Future wird uns nach einigen Monaten klar: Diese Bewegung hat nicht nur das Potenzial, die politische (Medien-)Landchaft kurzzeitig aufzurütteln. Unzählige Men-

schen schließen sich zum ersten Mal einer politischen Gruppe an, vernetzen sich global mit anderen Klimaaktivist*innen und nehmen sich vor, die nahende(n) Klimakatastrophe(n) ins Zentrum des Bewusstseins von jedem und jeder Einzelnen zu rücken.

Politiker*innen reagieren auf die wöchentlichen «Streiks» höchst unterschiedlich. Während Hamburgs Schulsenator Ties Rabe (SPD) den Schüler*innen mit Konsequenzen wie Vermerken in Zeugnissen droht oder der grüne Ministerpräsident Baden-Württembergs Winfried Kretschmann verkündet, «ziviler Ungehorsam» sei «ein symbolischer Akt» und könne «keine Dauerveranstaltung sein», versuchen andere Teile des Establishments, die Bewegung in ihre politische Agenda zu integrieren. In diesem Sinne lobt Angela Merkel die Schüler*innen für ihr Engagement und betont die Notwendigkeit des gesellschaftlichen Rückhalts für die ökologische Wende (vgl. Die Welt 2019).

Die innigste Verbindung besteht von Beginn an zwischen Bündnis90/Die Grünen und der Be-

wegung. Robert Habeck, Ko-Vorsitzender der Partei, bewertet die Proteste nicht nur als legitim, sondern ruft explizit zu einem gemeinsamen Kampf für eine bessere Welt auf:

«Ich vermute, die eine oder der andere kriegt dafür einen Eintrag ins Klassenbuch. Okay, das muss man dann wohl akzeptieren. Aber ich wünsche mir: Kopiert euch diesen Eintrag und hängt ihn als Ehrenurkunde für Zivilcourage an eure Zimmerwände! Die ökologische Krise einzudämmen ist die historische Aufgabe unserer politischen Generation. Gelingt das nicht, haben wir als politische Generation versagt. In diesem Wissen also: Lasst uns beweisen, dass es gelingt. Jetzt.» (Habeck 2019)

Für viele Fridays-for-Future-Aktivist*innen sind die Grünen ihre politische Heimat. Prominente FFF-Vertreter*innen wie Luisa Neubauer, Linus Steinmetz oder Jakob Blasel sind Mitglied der Partei oder der Grünen Jugend.

Doch die Verbindung zur Partei ist unterschiedlich stark ausgeprägt. Während einige der prominenten Aktivist*innen erwägen, sich für die Bundestagswahl für die Grünen aufstellen zu lassen, twittert Nick Heubeck, einer der Sprecher von FFF:

«Auf die Kritik, die Grünen rücken zu nah an die Union, sagt Robert Habeck: «Die SPD ist nicht besser und das Klimapaket ist wegen [der Grünen] weniger schlimm» [...]. Mag

sein. Dass die größte grüne Partei der Welt keinen Plan zur Einhaltung von 1,5° hat, wird dadurch aber nicht weniger erbärmlich.» (Heubeck zit. nach: Groeneveld 2020)

Der überwiegende Teil der Bundespartei versteht das 1,5-Grad-Ziel eher als vagen Horizont denn als unumstößliches Ziel und strahlt bezüglich der ökologischen Modernisierung des Kapitalismus Optimismus aus.⁴ Kritischere Teile halten, dem FFF-Kernziel entsprechend, am 1,5-Grad-Limit fest.⁵ Es scheint nicht unwahrscheinlich, dass das Vertrauen in die Partei und in die parlamentarische Demokratie zunehmend bröckeln wird, sollten sich die Grünen noch weiter vom 1,5-Grad-Ziel entfernen. Auch

⁴ Der Optimismus, der die Dramatik der Situation verschleiert, klingt auf der Webseite der Partei folgendermaßen: «Auf diesen Weg haben sich längst viele Menschen und Unternehmen gemacht. Und schon einiges erreicht. Wir haben in den vergangenen Jahrzehnten Wälder geschützt, Abgase und Schadstoffbelastungen reduziert und wertvolle Arten gerettet.» (Bündnis90/ Die Grünen 2020a) ⁵ Auf dem letzten Parteitag der Grünen wurde das 1,5-Grad-Ziel durch einen Änderungsantrag unzufriedener Mitglieder von einer «Leitlinie der Politik» zur «zentralen Grundlage» der Politik und das Anliegen formuliert, auf den 1,5-Pfad zu kommen (Nagel 2020). Die Dringlichkeit ist bei FFF jedoch um einiges deutlicher: «Wir sind auf dem besten Wege, das 1,5-Grad-Ziel krachend zu verfehlen, und wir haben keine Zeit, wieder bis zum Jahresende zu hoffen, um dann mit einer Anmaßung von Klimapaket gezeigt zu bekommen, wie wenig Wert dieser Planet für die Politik scheinbar hat. Daher ändern wir unsere drei Forderungen von Ende 2019 auf SOFORT. Das Klima verhandelt nicht, und jede Ausrede, diese Forderungen nicht erfüllen zu müssen, ist nichtig.» (FFF 2021)

Geschehnisse wie die Rodung des Dannenröder Waldes unter der schwarz-grünen Landesregierung in Hessen deuten darauf hin, dass die Spannungen zwischen Aktivist*innen und Partei zukünftig zunehmen werden (vgl. Pötter/Ulrich 2020). So war nach dem «Danni» auch Luisa Neubauer, die in persona für den Teil von FFF steht, der die Bewegung moderativ in die unterschiedlichsten politischen Lager trägt, gezwungen, deutlicher zu werden: Ausgehend von der Feststellung, dass «Verträge, wie sie Koalitionen oder Staaten intern beschließen, wie etwa der Koalitionsvertrag des Landes Hessen, in dem sich die schwarz-grüne Koalition darauf verständigt, noch in der aktuellen Legislatur einen Autobahnabschnitt zwischen Kassel und Gießen zu bauen», im Widerspruch zu solchen Verträgen wie dem Biodiversitäts- und Klimaabkommen stehen und dass sich systematisch für das Brechen letzterer entschieden wird, forderte Luisa Neubauer einen «Systemwandel»:

«Wir werden in den nächsten Jahren immer weiter, immer mehr Verträge brechen müssen. Die Frage ist nur, welche das sein werden – und wer die Macht hat zu entscheiden, welche. Systemfragen halt. [...] Wer aus dieser Krise rauskommen will, muss sich von dem Gedanken verabschieden, dass das mit dem Standardrepertoire deutscher Krisenbewältigung (Investitionen und wirtschaftliche

Aufträge) geht. Auch der Markt kann das Problem nicht lösen, sonst hätte er es längst getan [...]. Wir brauchen Systeme, die für uns und nicht gegen uns arbeiten.» (Neubauer/Rackete 2020)

Andere Aktivist*innen der Bewegung stehen den Grünen jedoch von Beginn an äußerst kritisch gegenüber und stellen die Kapitalismuskritik in den Vordergrund. Sie identifizieren sich viel stärker mit der politischen Erzählung Greta Thunbergs. Sie wirft den Politiker*innen etwa beim Klimagipfel 2018 vor, für «grünes ewiges Wachstum» zu werben und «mit den gleichen schlechten Ideen weiter[zumachen]», die zur ökologischen Krise geführt haben (Democracy Now! 2018). Ebenso fordert sie in Stockholm 2018 den Bruch mit dem politischen und ökonomischen Status quo: «Wir können die Welt nicht verändern, indem wir nach den Regeln spielen. Die Regeln müssen geändert werden.» (TEDxStockholm 2018) In Brüssel kritisiert sie 2019 das Kernprinzip des kapitalistischen Systems:

«Das politische System, das ihr geschaffen habt, dreht sich nur um Konkurrenz. Ihr betrügt, so viel ihr könnt, weil nur der Sieg und die Macht zählen. Das muss aufhören.» (Euractiv 2019)

Auch die Ortsgruppen, in denen wir aktiv sind, sind von einer deutlichen Kapitalismuskritik ge-

prägt. Der omnipräsente Ruf nach einem System Change auf Demonstrationen, Plena und Flyern zeigt, dass es großen Teilen der Bewegung nicht um *mehr* Klimaschutz, sondern um einen *wirksamen* Klimaschutz, das heißt um ein grundlegend anderes Gesellschaftssystem geht. Teilweise organisieren sich die linken Kräfte innerhalb der Bewegung. So schließen sich im März 2019 Aktivist*innen aus 31 Ortsgruppen zur «Antikapitalistischen Plattform in FFF» zusammen und veröffentlichen im April 2019 unter dem Titel «Die Systemfrage stellen» ein Grundsatzpapier (Change for Future 2019). Fridays for Future vereint also junge Menschen mit ganz unterschiedlichen Weltanschauungen: Aktivist*innen, die der Idee einer ökologischen Modernisierung anhängen und daher für die Grünen sehr offen sind, und solche, die

überzeugte Antikapitalist*innen sind. Interessant ist jedoch, dass nahezu alle Ortsgruppen die gleiche Protestform nutzen. Ob einen Systemwechsel oder einen grünen Kapitalismus vor Augen⁶ – fast alle setzen auf die Verbreitung des sozial-ökologischen Bewusstseins mittels Schulstreiks, großen Demonstrationen und Gesprächen mit Politiker*innen. Man teilt also die grundlegende Idee, auf welchem Weg und mit welchen Mitteln dem Ziel näherzukommen ist. Es lohnt sich, sich diese in der Bewegung weit verbreitete Vorstellung von Veränderung genauer anzuschauen, da wir überzeugt sind, dass es in politischen Richtungskämpfen nicht nur um ideologische Positionen, sondern vor allem auch um die Vorstellung davon geht, wie und mit wem die Welt ganz praktisch verändert werden kann.

6 Bündnis90/Die Grünen und Teile von FFF sind für uns insofern von der Vorstellung eines grünen Kapitalismus geleitet, als sie davon ausgehen, «dass die kapitalistische Wirtschaft nachhaltigen Umweltlinien folgend restrukturiert werden könne und solle. [...] Grüne Kapitalisten [...] argumentieren, dass die Erreichung von Nachhaltigkeit einfach nur eine Frage der Bilanz der Rechnungsbücher und einer Veränderung der Moral von Leuten sei, die Unternehmen leiteten. [...] Fürsprecher des grünen Kapitalismus betonen, dass die Wirtschaft durch innovative technologische Entwicklung und eine geeignete reformistische Regierungspolitik entmaterialisiert werden könne, indem der Durchlauf der vom System benötigten Rohstoffe und Energiemengen reduziert würde.» (Foster 2011: 241 f.)

1.1 «WIR ZEIGEN AUF DAS BRENNENDE HAUS!»: WIE DIE FFF-MEHRHEIT DIE KLIMAKRISE STOPPEN WILL

Jede politische Vereinigung hat eine mehr oder weniger bewusste Vorstellung davon, mit welchen Mitteln sie ihrem politischen Ziel ein Stück näher kommen will. Was müssen wir tun, um «den Ball ins Rollen zu bringen»? Wie können wir unsere Machtressourcen so vergrößern, dass wir etwas verändern können? Durch Wählerstimmen, Großdemonstrationen, zivilen Ungehorsam, Parlamentsanträge oder durch Streiks?

Kernanliegen der meisten FFFler*innen ist es, auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse über die ökologische Krise die Politiker*innen zum Handeln zu bewegen. Sie sehen ihre Aufgabe darin, «aufs brennende Haus zu zeigen». Das Bewusstsein vom 1,5-Grad-Ziel soll in den Köpfen der Konsument*innen, der Politiker*innen und der Unternehmensleitungen verankert werden, sodass sich in einem zweiten Schritt das Wahl- oder Entscheidungsverhalten ändert. Zentral ist also die Aufklärung der Zivilgesellschaft, die man mittels öffentlichkeitswirksamer Proteste und anderer Aktionsformen erreichen will, um schließlich genügend Druck auf die Parlamentarier*innen ausüben zu können. Dafür betreibt man neben dem Protest auf der Straße auch klassisches Lobbying bei Po-

litiker*innen. Berühmte Bewegungsaktive wie Luisa Neubauer treffen sich mit Spitzenfunktionär*innen, um sie zur Vernunft zu bringen bzw. sie an die Erfüllung ihrer grundgesetzlichen Aufgabe zu erinnern, wie Luisa Neubauer in ihrem Buch «Vom Ende der Klimakrise» formuliert: «Das mit der Verantwortung für die künftigen Generationen haben wir uns nicht ausgedacht. Wir haben es aus dem Grundgesetz.» (Neubauer/Repenning 2019: 106) Sie verweist auf Artikel 20a, in dem die staatliche «Verantwortung für die natürlichen Lebensgrundlagen» festgeschrieben ist.

Während einige Aktivist*innen also mit Angela Merkel, dem EU-Kommissar für Klimaschutz Frans Timmermans oder Lokalpolitiker*innen zusammenkommen, um sie dazu aufzufordern, wissenschaftliche Erkenntnisse zur Grundlage für ihre Entscheidungen zu machen, planen andere das Lobbying per Telefon im Vorfeld der Verabschiedung des Kohleausstiegsgesetzes. Sie entwickeln eine Website, auf der FFF-Aktivist*innen ihre Kontaktdaten in einem Online-Tool hinterlassen können. Wer dies tut, wird automatisch vom System angerufen. Am Telefon erklingt eine aufgenommene Nachricht von Luisa Neubauer, in der sie die Argumente

zur Ablehnung des Gesetzes aufzählt. Danach wird der bzw. die zuhörende Aktivist*in direkt mit dem Büro des bzw. der Abgeordneten aus dem Wahlkreis verbunden, um sie oder ihn zu einem Nein zu bewegen. Allerdings sei das Telefon-Campaigning «nur eine Ergänzung und wird niemals ersetzen, was wir auf der Straße machen», betont die FFF-Aktivist*in Helena Marschall (zit. nach: Schlüter 2020).

Die Machtverhältnisse sollen also durch den Druck auf die Zivilgesellschaft und die Parlamentarier*innen in Richtung sozial-ökologische Transformation verschoben werden. Denn «eine intakte parlamentarische Demokratie und eine lebendige Protestkultur können nicht ohne einander», meint Luisa Neubauer. «Sie [die Proteste] konstituieren Macht – wertvolle, gesellschaftliche Macht. Die Macht der Masse: je unübersehbarer, desto mächtiger.» (Neubauer 2020)

Weil der Durchbruch trotz monatelanger Appelle an die Politik ausbleibt, entscheidet sich die Bewegung 2020, vermehrt auch Unternehmen ins Visier zu nehmen. Da das Vertrauen verloren gegangen sei, dass die Bundesregierung «auch nur einen Schritt in Richtung Klimaschutz geht», so Jakob Blasel, will man von nun an direkt dort ansetzen, wo Entscheidungen über die Produktion gefällt werden (Blasel zit. nach: Schipkowski 2020). Während Politi-

ker*innen «in Legislaturperioden [denken], im Zeitplan von Ausschuss- und Kommissionsitzungen», können «Unternehmenschef*innen [...] sofort reagieren, potenzielle Kund*innen können sich sofort gegen sie entscheiden» (ebd.). Um zu verhindern, dass Siemens eine Zugsignalanlage für eine Kohlemine in Australien liefert, werden Demonstrationen vor den Münchner Büros des Konzerns organisiert. Luisa Neubauer trifft sich mit dem Unternehmenschef Joe Kaeser, Nick Heubeck startet eine Petition. Man hofft, dass der Konzern zur Vernunft kommt, und wird schlussendlich enttäuscht. Siemens liefert und Kaeser argumentiert, er müsse sich an geschlossene Verträge halten (vgl. Dunz 2020).

Sowohl das Popstardasein einiger FFF-Aktivist*innen als auch die Hoffnung, eine fundamentale Kehrtwende der Politik durch friedlichen Protest und Lobbying zu erreichen, werden innerhalb der Bewegung teilweise stark kritisiert. Dass so viele FFFler*innen an den Blockaden des Dannenröder Waldes oder an den Aktionen von Ende Gelände teilnehmen und sich FFF offiziell mit dem zivilen Ungehorsam von Ende Gelände solidarisiert, zeigt, dass viele Aktivist*innen durchaus offen gegenüber taktischen Vorgehensweisen sind, die über Demonstrationen und Lobbying hinausgehen (FFF 2019).

1.2 KEINE EIGENTUMSFRAGE, KEIN KLASSENSTANDPUNKT, KEIN POTENZIAL? ÖKOLOGISCHE KLASSENPOLITIK ALS VORSCHLAG

Als Sozialist*innen sind wir der Überzeugung, dass die Appelle an die Eliten ökologischen Klassenkämpfen weichen und wir als FFF anstelle von ökologischen Endverbrauchersteuern eigentlich ökologische Produzenten-, Vermögens- und Reichensteuern fordern sollten, um den Umbau unserer Gesellschaft sozial gerecht zu gestalten. Schließlich gehen wir davon aus, dass wir der Naturzerstörung nur ein Ende setzen können, wenn wir auch den Kapitalismus überwinden. Stellt sich nur die Frage: Wenn die größte globale Klimabewegung der Menschheitsgeschichte diese klassenpolitische Ausrichtung nicht mehrheitlich teilt – was dann? Rechts liegen lassen? Keine Eigentumsfrage, kein Klassenstandpunkt – kein Potenzial? Unserem Engagement und unserem Vorschlag, mit Fridays for Future eine ÖPNV-Kampagne zu starten, liegt der Anspruch zugrunde, unsere eigene Theorie der Veränderung nicht nur programmatisch zu formulieren, sondern aus unserer Kritik praktische Vorschläge abzuleiten und diese zur Disposition zu stellen. Die Frage, die wir uns stellen, lautet also nicht nur: Woran fehlt es unserer Meinung nach in FFF und was müsste FFF eigentlich fordern und

machen? Wir fragen zugleich: Welches Potenzial steckt in FFF, an welche ideologischen und praktischen Bausteine und an welche Erfahrungen lässt sich anknüpfen? Und vor allem: Welche praktischen Schritte und Allianzen braucht es, um organisierte Lohnabhängige mit ihrer Fähigkeit zum ökonomischen Streik als Bündnispartner der Klimabewegung hinzuzugewinnen?⁷

Aus zwei Gründen stellen wir die weltanschaulichen Differenzen zur FFF-Linie nicht in den Vordergrund, sondern entwickeln einen praktischen Vorschlag, der an die Erfahrungen und Strukturen der Bewegung anknüpft. Erstens

7 Mit diesem Ansatz schlagen wir einen Weg ein, der sich bewusst sowohl von explizit linksradikalen Alternativstrategie wie der von Ende Gelände, die, verkürzt gesagt, ein Angebot «von außen» schaffen und erreichen wollen, dass sich FFFler*innen in Aktionen zivilen Ungehorsams radikalisieren, als auch von programmatischen Interventionen wie zum Beispiel der «Antikapitalistischen Plattform», die kritische Kräfte in FFF versammeln wollen, um die Kritik an einer Politik für Konzerne statt für Menschen oder die Relevanz der Verbindung von Klima- und Arbeiterbewegung laut werden zu lassen, unterscheidet (vgl. Change for Future 2020). Wir stellen nicht die weltanschauliche Abgrenzung zur FFF-Hegemonie in den Vordergrund, da die Kritik am Kapitalismus durchaus präsent ist, sondern machen einen Vorschlag, mit welchen nächsten Schritten wir die Machtressourcen von FFF so erweitern können, dass wir schlagkräftiger werden.

glauben wir, dass sich politisches Bewusstsein in konkreten Kämpfen entwickelt. Auch wenn wir es uns anders wünschen würden: Ein Kampf für sozialistische Ideen in Form reiner Agitation scheint kein Erfolgsrezept zu sein. «Es ist doch so offensichtlich, dass es sozial und ökologisch untragbar ist, wenn im Rahmen der Corona-Pandemie die Lufthansa mit 11 Milliarden Euro gerettet wird, während für die Beschäftigten im ÖPNV kaum Geld da ist, oder wenn 2020 global 71 Millionen Menschen in extreme Armut abrutschen, während die Milliardenäre dieser Welt weitere Milliarden auf ihrem Konto verbuchen können» – Gedanken, die viele der Leser*innen vermutlich kennen. Und leider immer wieder feststellen müssen: Die Strategie, einen guten Flyer zu schreiben, ihn zu verteilen und auf den gemeinsamen Protest der arbeitenden Massen zu hoffen, geht nicht auf. Genauso wenig wechseln auch Massen von Jugendlichen, die durch das hegemoniale parlamentarische Politikverständnis, ihre Eltern oder das lange Zeit fehlende ökologische Profil der Partei DIE LINKE geprägt sind und sich Bündnis 90/Die Grünen zugehörig fühlen, ihre politische Meinung durch gezielte Agitation auf Demonstrationen und Plena.

Stattdessen gehen wir davon aus, dass sich die Grenzen einer politischen Strategie und Weltanschauung am deutlichsten in der Praxis of-

fenbaren: Werden wir diese Erfahrungen gemeinsam aus, besteht die Chance, mit Teilen der Bewegung neue Wege einzuschlagen.

Zweitens gehen wir davon aus, dass es sich lohnt, Weltanschauungen und Praxisformen innerhalb der Bewegung genau zu analysieren, um herauszufinden, an welche sich anknüpfen lässt. So stellen wir bei unserem Engagement bei FFF immer wieder fest, dass es alle Aktivist*innen mit dem Kampf gegen die Klimakatastrophe und für globale Gerechtigkeit bitter ernst meinen. Viele sind sich darüber im Klaren, dass es Mehrheiten in der Bevölkerung braucht, nicht nur «privilegierte Jugendliche» (eine häufig geäußerte kritische Selbstbezeichnung), sondern auch Lohnabhängige, die hinter dem Ruf nach Klimagerechtigkeit stehen. Zudem halten große Teile von FFF den Kapitalismus für die Ursache des Problems. Wir denken also, dass sich mit zahlreichen Fridays-for-Future-Aktivist*innen ein Schritt auf dem Weg hin zu einer ökologischen Klassenpolitik gehen lässt. Dafür müssen wir jedoch skizzieren können, wie diese Schritte aussehen könnten.

Welche Kampagnen sich Fridays for Future in den jeweils kommenden Monaten vornimmt, welche Ideen und Praxisformen verfolgt werden, wird selten in langwierige Antragsdebatten, in denen um die richtigen Analysen gestrit-



Der erste Aktionstag in Berlin
mitten auf der Friedrichstraße.

ten wird, entschieden. Vielmehr müssen die konkreten Kampagnenvorschläge, die meist von den Kernaktiven in FFF eingebracht werden, unserer Erfahrung nach auf mindestens drei Ebenen Anklang finden, um in der Bewegung wirksam zu werden. Das betrifft erstens Fragen der *Weltanschauung*, zweitens solche der *Praxisform* und drittens Fragen der «*nächsten Schritte*». Mehr oder weniger explizit beinhaltet ein politischer Vorschlag also immer Antworten auf diese drei Fragen: Warum ist die Welt so, wie sie ist, und welche Gesellschaftsform streben wir an? Sind es Demonstrationen, Streiks oder Online-Petitionen, die uns zum Ziel bringen? Und schließlich: Wie sehen unsere Ideen für das nächste halbe Jahr konkret aus? Mit wem müssen wir uns zusammentun, an wem können wir uns orientieren, um Machtressourcen dazuzugewinnen?

Betrachten wir die Abgeordnetengespräche und das Festhalten an einer reformerischen Lösung für die Klimakrise: Wieso sind so viele junge Menschen begeistert davon, Politiker*innen anzurufen und sie dazu zu drängen, für die klimafreundlichste Reform zu stimmen? Ein solcher Aktionsvorschlag wirbt nicht mit der Idee eines grünen Kapitalismus, um zu erreichen, dass sich viele junge Menschen dieser Idee anschließen, vielmehr werden Antworten auf allen drei Ebenen gegeben, und zwar an-

knüpfend an den Alltagsverstand vieler Schüler*innen und Student*innen: *Weltanschaulich* wird vermittelt, dass sich das ganze System verändern soll und kann, und zwar, indem Politiker*innen grünere, sozialere, letztlich vernünftiger Entscheidungen treffen. Dies entspricht der hegemonialen, parlamentarischen Idee von Weltveränderung. Die *Praxisform* ist eine des drängenden Gesprächs oder des friedlichen Protests. Die hegemoniale Stellung der Diskursverschiebung auch innerhalb der linken Bewegungen spiegelt sich hier wider. Schließlich stammen die *verbündeten* Menschen oftmals aus dem (so empfundenen) gleichen Milieu: Berufspolitiker*innen, NGO-Mitarbeiter*innen, die Eltern und Lehrer*innen gehören in der Regel ebenso wie die FFFler*innen selbst der sogenannten Mittelschicht an.⁸ Der Vorschlag bietet niedrigschwellige Beteiligungsmöglichkeiten für jede*n Interessierte*n, indem Anleitungen zum Telefon-Campaigning bereitgestellt oder Gespräche mit Journalist*innen und Politiker*innen ebenso wie die wöchentlichen Schulstreiks von den Kernaktiven

⁸ Einer Befragung des Instituts für Protest- und Bewegungsforschung (ipb) beim internationalen Klimastreik ab 15. März 2019 zufolge ordnen sich 43,6 Prozent der Befragten Bremer*innen und Berliner*innen der oberen Mittelschicht und 26,8 Prozent der unteren Mittelschicht zu (ipb 2019).

organisiert werden. So weiß jede*r, was in der kommenden Woche zu tun ist.

Die Zusammenarbeit zwischen Gewerkschaft und sozialer Bewegung in über 30 Städten ist deshalb zustande gekommen, weil auch wir ein Projekt vorgeschlagen haben, das auf allen drei Ebenen anschlussfähig ist, dabei jedoch nicht an der hegemonialen Weltanschauung und Vorstellung von Weltveränderung festhält, sondern eine transformatorische, ökosozialistische Strategie vorschlägt. Ein Unterfangen, das herausfordernd ist, da die meisten von uns dabei auf allen drei Ebenen über unsere habitualisierten politischen Denk- und Arbeitsweisen hinausdenken und -gehen müssen.

Programmatisch schlagen wir vor, den Ausbau der öffentlichen Daseinsvorsorge als mit-

telfristiges Ziel anzuvisieren, praktisch streben wir gemeinsame Aktionen und Streiks mit Beschäftigten des ÖPNVs an, und die nächsten Schritte entwickeln wir, indem wir uns von Methoden des betrieblichen Organizing inspirieren lassen, um ein starkes Bündnis aufzubauen. Alles in allem auch deshalb eine Herausforderung, weil es – im Gegensatz zur Fokussierung auf Politiker*innen, die oftmals Erfahrung mit und ein Interesse an einem höflichen Zwiegespräch mit jungen Aktivist*innen haben (müssen) – für die Zusammenarbeit mit Bus- und Bahnfahrer*innen noch keine gemeinsamen «Räume» gibt: Ziele, Sprache und Praxis, all das muss in unserer gegenwärtigen demobilisierten Klassengesellschaft erst zusammen entwickelt werden.

1.3 UNSERE THEORIE DER VERÄNDERUNG: STREIK GEGEN DIE GRENZENLOSE KAPITALAKKUMULATION

Laut einer Studie des Weltklimarats aus dem Jahr 2018 ist das sogenannte 1,5-Grad-Ziel nur zu erreichen, wenn unsere Wirtschaftssysteme bis 2050 vollständig dekarbonisiert sind (IPCC 2018). Was diese Umstellung für unsere Gesellschaften bedeutet, bringt Klaus Dörre auf den Punkt, wenn er schreibt, dass die Realisierung dieses Ziels «gleichbedeutend mit Veränderun-

gen [ist], die in ihrem historischen Ausmaß mit jenen der ersten industriellen Revolution vergleichbar sind» (Dörre 2019: 40).

Dass es nicht reicht, dabei allein auf die ökologische Vernunft von Politiker*innen zu setzen, zeigt die Entwicklung der CO₂-Emissionen in den letzten 40 Jahren. Trotz des kontinuierlichen Bedeutungsgewinns der Debatte um den

Klimawandel sowohl im wissenschaftlichen als auch im berufspolitischen und zivilgesellschaftlichen Feld haben sich die klimaschädlichen Emissionen zwischen 1980 und 2016 weltweit nicht etwa verringert, sondern verdoppelt (Dörre 2021). Grund dafür ist der dem Kapitalismus inhärente, systematische Expansionszwang:

«Das grundlegende Strukturprinzip im Kapitalismus ist nicht das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, sondern die Vermehrung des Kapitals: G-W-G'. Geld wird in Waren verwandelt, um (mithilfe der Ware Arbeitskraft) am Ende eine größere Geldmenge zu erhalten, die wiederum re-investiert werden kann. Das Faszinierende, aber auch Dramatische an diesem Prinzip ist, dass es alle Schranken niederreißt. Auf der Suche nach neuen Anlagemöglichkeiten nimmt das Kapital alle geografischen Räume und gesellschaftlichen Lebensbereiche in Besitz.» (Zelik 2021)

Die Konkurrenz und der Drang zur Kapitalakkumulation, die dem System immanent sind und dazu führen, dass sowohl die Natur als auch die Lohnabhängigen systematisch ausgebeutet werden, ist blind gegenüber stofflichen Qualitäten, das hat die Geschichte des Kapitalismus bewiesen. Oder, um es in den Worten des Soziologen John Bellamy Foster zu sagen:

«Angesicht der lokalen Operationen des Kapitals und seiner kurzfristigen Kapitalfokussie-

rung, die jegliche ernsthafte Rücksichtnahme auf die Umwelt ausschließt, sind innerhalb der Funktionsweise des Kapitals keinerlei Mittel vorgesehen, um den Ruin der Ökosysteme kurz vor dem globalen Zusammenbruch zu stoppen.» (Foster u. a. 2011: 243)

Vielmehr werden die Produktionsmittelinhaber*innen, insbesondere jene, die mit fossilen Rohstoffen wirtschaften, alles dafür tun, dass sich ihr Kapital nicht entwertet.

Was bedeutet das für uns? Als Ziel verfolgen wir eine Gesellschaft, die allumfassend demokratisch und nicht konkurrenzgetrieben ist und damit auch die Bedingungen für eine nachhaltige Zukunft bereithält. Selbst wenn es innerhalb des Kapitalismus teilweise gelingen sollte, die Produktion Richtung mehr Nachhaltigkeit zu verändern, wie es manche Entscheidungsträger*innen anstreben, um das kapitalistische System zu erhalten,⁹ sollten wir uns bewusst sein, welche sozialen Folgen uns erwarten: Solange nicht ökologische und soziale, sondern maßgeblich konkurrenzgetriebene Prinzipien die Grundlage für gesellschaftlich relevante

⁹ Klaus Dörre argumentiert in diesem Zusammenhang, dass sich «Hegemonie [...] auch für die politischen Kräfte im Zentrum nur noch erreichen [lässt], sofern der sozial-ökologische Transformationskonflikt politisch-konzeptionell bearbeitet wird», und verweist auf den Konservativen Schäuble und seinen Vorschlag eines Green Deals für Europa (Dörre 2020: 53).

Entscheidungen bleiben, wird der Kampf um das gesellschaftliche Mehrprodukt nicht verschwinden, sondern sich verschärfen. Ob der Umbau der Produktion auf Kosten der Lohnabhängigen oder der Vermögenden geht, bleibt eine Frage der Kräfteverhältnisse, die nur durch organisierte Lohnabhängige und starke soziale Bewegungen in Richtung Gemeinwohl verschoben werden können.

Während Teile von FFF darauf setzen, dass eine Stärkung des demokratischen und ökologischen Ethos die Ausbeutung von Natur und Menschen beenden kann, sind wir davon überzeugt, dass es einer sozialistischen, also in jeder Hinsicht demokratischen Wirtschaftsform bedarf, damit der Reichtum gerecht verteilt und die Natur als etwas Schützenswertes, nicht als kostenlose Gut behandelt wird. Das Strukturprinzip des Kapitalismus, die grenzenlose Vermehrung des Kapitals, wird die planetaren Grenzen und die Demokratie stets unterminieren. Der Kapitalismus kann durch soziale Kämpfe mehr oder weniger demokratische Elemente beinhalten. Aber sicher sein, dass die Ausbeutung von Menschen und Natur ein Ende findet, können wir erst, wenn wir das Strukturprinzip ändern.

Wir müssen diejenigen Hebel ausfindig machen, die sowohl der grenzenlosen Akkumulation von Kapital etwas entgegensetzen können

als auch den Staat zu Investitionen in nachhaltige Infrastrukturen zwingen. Wir dürfen also nicht nur auf den politischen Raum gucken, sondern müssen gleichzeitig den ökonomischen Raum studieren, weil hier die großen Widerstände gegen eine zukunftsweisende Klimapolitik zu finden sind. Denn wirtschaftliche Macht geht einher mit politischer Macht. Das zeigt sich beispielsweise, wenn der Energiekonzern RWE dafür sorgen kann, dass Räumungen und Rodungen durchgeführt werden, weil der Wald Eigentum des Konzerns ist. Wir müssen uns mit allen Mitteln gegen die Macht dieses Konzerns und seiner politischen Vertreter*innen stellen. Wenn die Automobilkonzerne und die Politiker*innen entscheiden, immer mehr Autos zu produzieren oder weiterhin auf fossile Energieträger zu setzen, müssen wir uns ihnen in den Weg stellen. Wenn der Staat entscheidet, gleichzeitig den ÖPNV kaputtzusparen, dann sollte auch hier Widerstand geleistet werden. Wie wir bei Fridays for Future oftmals zu spüren bekommen haben, ist zivilgesellschaftlicher Protest allein jedoch keine ausreichend starke Waffe gegen die ans Eigentum gekoppelten Rechte der Konzerne. Sie verlegen die Produktion, lassen räumen oder geben sich einen grünen Anstrich.

Allerdings gibt es durchaus eine Möglichkeit, diese Machtasymmetrie punktuell zu verschie-

ben. Denn es sind zwar die Leitungen der Konzerne, die darüber entscheiden, was zu welchem Zweck produziert wird. Aber es sind die Lohnabhängigen, die die konkrete Arbeit leisten, etwa die Aneignung der Natur oder die Aufrechterhaltung des öffentlichen Nahverkehrs. Damit haben sie auch eine starke Waffe in ihrer Hand, um die zerstörerischen Verhältnisse zu beenden: den Streik. Der Streik durchbricht den Akkumulationsprozess und trägt gleichzeitig zur politischen Vereinigung derjenigen bei, die zwar allein kaum, gemeinsam aber eine gewaltige Macht innehaben.

Die stärksten Machtressourcen gewinnt die Klimabewegung unserer Meinung nach also hinzu, wenn sie sich mit den Gewerkschaften als denjenigen Organisationen verbindet, in denen sich die Interessen der Lohnabhängigen bündeln können.¹⁰ Wenn Klimabewegung, Gewerkschaften und lokale Initiativen gemeinsame Strategien gegen ein System entwickeln, das die Natur und die Menschen ausbeutet, so glauben und hoffen wir, wird denkbar, dass die zerstörerischen Industrien in die Knie gezwungen und andere Produktions- und Reproduktionsweisen entwickelt werden können, bei denen nachhaltige Infrastrukturen und Jobs im Vordergrund stehen.

Die Frage, wer die finanziellen Lasten eines ökologischen Umbaus trägt, wird ohnehin

zu heftigen Verteilungskonflikten führen. Wir stehen vor der Herausforderung, die Vermögenden dazu zu bringen, für die Kosten der Transformation aufzukommen und damit eine Rückverteilung des Reichtums zu erreichen. Arbeiten Gewerkschaften und Klimabewegung nicht zusammen, fehlen uns wichtige Machtressourcen und schlichtweg die Mehrheiten für ein Ende der Naturzerstörung. Diejenigen, die nicht über das «Was» und «Wie» der Produktion entscheiden, könnten weiter gegeneinander ausgespielt werden. Verhindern wir, dass die Schuld für die Folgen der anstehenden Transformation «Klimaterroristen», «privilegierten Autofahrer*innen», «gut verdienenden Industriearbeiter*innen» oder «Einwander*innen» zugeschoben wird.

Zugespitzt formuliert: Gewerkschaften und Klimabewegung können sich gegenseitig lähmen oder bestärken. Die Lähmung – so zeigen zum Beispiel die Erfahrungen im Rahmen der Ende-Gelände-Protteste in der Lausitz – entspricht dem derzeitigen Status quo. Die zweite Dynamik, die aus der Verbindung von ökonomischer und politischer Macht der beiden Bewegun-

10 Zu den Machtressourcen der Gewerkschaften vgl. Klaus/Schmalz 2014. Den Soziologen zufolge haben Gewerkschaften strukturelle, gesellschaftliche, institutionelle und Organisationsmacht.

gen entsteht und die sich bei den Kämpfen um nachhaltige Jobs und für Investitionen in nachhaltige Infrastrukturprojekte anbietet, ist diejenige, für die wir plädieren.

Die von uns verfolgte klassenpolitische Ausrichtung der Klimabewegung ist zum jetzigen Zeitpunkt genauso wenig entwickelt wie die ökologische Ausrichtung der Gewerkschaften. Während große Teile von Fridays for Future hoffen, Unternehmenseigentümer*innen und Politiker*innen auf ihre Seite ziehen zu können, anstatt systematisch Gegenmacht gegen die Fixierung auf die Kapitalvermehrung aufzubauen, zieht Ende Gelände als radikale Minderheit in die Lausitz und benennt zwar die Ausbeutung von Menschen und Natur durch große Konzerne, macht sich aber mit Slogans wie «Es gibt kein Recht auf Kohlebaggerfahren» insbesondere bei denen, die von ihrem Lohn als Arbeiter*innen in dieser Branche abhängig sind, äußerst unbeliebt. Auch wenn es auf Gewerkschaftsseite bereits ein gewisser Fortschritt zu sein scheint, wenn die IG Metall ihre Mitglieder zur Teilnahme am Klimaaktionstag ermuntert (IG Metall 2019), ist man dort von einer eigenen sozial-ökologischen Konversionsstrategie noch weit entfernt (Zeise 2020). Dementsprechend ist das Verhältnis zwischen Gewerkschaftslinken und dem antikapitalistischen Teil der Klimabewegung von Skepsis geprägt.

Die Geschehnisse in der Lausitz können als Abbild des Ist-Zustands und Achtungszeichen dienen: Zwar fordert Ende Gelände zu Recht den sofortigen Stopp der Kohleindustrie, und ihre Aktionen zivilen Ungehorsams hatten und haben eine wichtige Initialfunktion: Sie konfrontieren die Gesellschaft mit dem unumgänglichen, radikalen Umbau der Gesellschaft und haben dazu beigetragen, dass der Kohleausstieg beschlossen wurde. Jedoch erweist sich das strategische Vorgehen der Aktivist*innen zugleich als politisch riskant: Während sich die Beschäftigten sowie ein Großteil der lokalen Bevölkerung in ihrem Wunsch nach Arbeitsplatzsicherheit und Anerkennung missachtet und übergangen fühlen, erfahren die Klimaaktivist*innen in der Region fast ausschließlich Ablehnung hinsichtlich ihrer (ökologisch betrachtet) absolut gerechtfertigten Forderung nach einem sofortigen Kohleausstieg (vgl. Bose u. a. 2019: 104).

Für einen *labour turn* der Klimabewegung und einen *climate turn* der Gewerkschaften

Mit dem, was wir haben, das zu schaffen, was wir brauchen, um dem ökosozialistischen Traum einen Schritt näher zu kommen, bedeutet für uns also nicht, resigniert festzustellen, dass sich die Verwirklichung der Interessen der

Beschäftigten in dieser Branche und der ökologische Umbau der Gesellschaft schlichtweg wechselseitig ausschließen. Die Causa Lausitz motiviert uns dazu, einen *labour turn* (Pye 2017) in der Klimabewegung anzustoßen, der Arbeitsplatzsicherheit und gesellschaftliche Anerkennung der Beschäftigteninteressen von Beginn an als zentrale Bestandteile in die ökologischen Kämpfe einbezieht.

Zugleich verdeutlicht das Lausitz-Beispiel aber auch die Notwendigkeit eines *climate turn* der Gewerkschaften.¹¹ Die Wut vieler Klimaaktivist*innen auf die sozialpartnerschaftlich ausgerichtete Führung der IG BCE oder einer IG Metall, die sich vornehmlich durch einen «Ko-Management-Kurs» auszeichnet und dabei ökologische Notwendigkeiten außer Acht lässt, ist aus unserer Sicht gerechtfertigt. Denn durch «konservierende Gewerkschaftspolitik» (Dörre 2019: 43) kann zwar das Lohnniveau der Beschäftigten abgesichert werden. Allerdings kann keine lebenswerte Zukunft für kommende Generationen und teilweise auch nur eine sehr kurzfristige Sicherheit für die Beschäftigten selbst erreicht werden, wenn der Klimawandel ignoriert wird. Das gilt exemplarisch für die Kohlekumpels in der Lausitz, die für das dortige Unternehmen (LEAG) arbeiten:

«So verständlich das Interesse an Beschäftigungssicherung und vor allem am Erhalt des

erreichten Lebensniveaus aufseiten der LEAG-Belegschaften auch sein mag – konservierende Interessenpolitik schmälert letztendlich die Zukunftschancen der Beschäftigten. Wie eine Minderheit von Befragten aus der LEAG durchaus einräumt, hat das Unternehmen die Chance verpasst, frühzeitig auf die Karte erneuerbarer Energien zu setzen. Das rächt sich nun in Gestalt eines bevorstehenden radikalen Strukturbruchs.» (Ebd.)

Wir glauben, dass wir das «Ende-Gelände-Dilemma» auflösen können, indem wir uns als ökologische Linke auf die Suche nach Gesprächen und schließlich gemeinsamen Kämpfen mit der Gewerkschaftsbewegung machen, in denen soziale und ökologische Anliegen gemeinsam artikuliert werden. In einigen gesellschaftlichen Bereichen ist dies naheliegend: Gemeinsam mit Fahrer*innen aus dem ÖPNV

11 Als Beispiel und Hoffnung dienen uns hierbei Allianzen, die bereits erfolgreich geschmiedet wurden. Oliver Pye verweist hierbei auf Südafrika: «Doch auch in der heutigen Bewegung für Klimagerechtigkeit entstehen Möglichkeiten für eine Reorientierung auf die ArbeiterInnenbewegung. In Südafrika hat die Kampagne «One Million Climate Jobs» eine erfolgreiche Allianz zwischen Teilen der ArbeiterInnenbewegung und der Klimagerechtigkeitsbewegung ermöglicht. Forderungen nach öffentlich finanzierten Jobs im Bereich erneuerbare Energien oder öffentliche Verkehrssysteme werden gegen eine Agenda der grünen Modernisierung formuliert und mit Energiedemokratie und Ernährungssouveränität verknüpft (Barca zit. nach: Pye 2017: 531; vgl. zudem die Zeitschrift *Luxemburg* 1/2011: «Gerechte Übergänge»).

lässt sich für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kämpfen, mit Arbeiter*innen aus der Ernährungsbranche für sozial und ökologisch nachhaltigere Arbeits- und Produktionsbedingungen. In anderen Branchen wie in der Auto- oder Kohleindustrie ist dies sicherlich komplizierter, müssen die Beschäftigten doch um ihren Lebensunterhalt fürchten, wenn ihr Betrieb aufgrund der Nachhaltigkeitsziele umgebaut oder abgewickelt wird. Doch auch hier sollten wir Bündnispartner*innen suchen. Denn es ist davon auszugehen, dass es auch bei Daimler oder BMW Kolleg*innen gibt, die es sinnvoller fänden, Schienen statt Autos zu produzieren.¹² Auch unter den Kohlekumpels in der Lausitz wird der Klimawandel von sehr vielen als Problem und die Kohleindustrie als Teil davon anerkannt, nur eine Minderheit äußert sich explizit «klimaskeptisch» (Bose u. a. 2019: 94 ff.).

Die Klimabewegung wird zunehmend vor der Frage stehen, wie sie sich zu Beschäftigten in Branchen positioniert, die aus ökologischen Gründen umgebaut oder heruntergefahren werden müssen. Den *climate* und den *labour turn* voranzutreiben bedeutet für uns als Klimaaktivist*innen, ihnen Respekt für ihre Arbeit und ihr Wissen entgegenzubringen, egal in welcher Branche sie ihren Lohn verdienen. Auf dieser Grundlage wollen wir darüber ins Ge-

spräch kommen, wer eigentlich entscheidet, was und unter welchen Bedingungen produziert wird, und welche ökologischen Alternativen es geben könnte. Gehen wir kontraintuitiv vor:

Anstatt zum Beispiel davon auszugehen, dass die Arbeiter*innen in der Fleischindustrie irrelevant für den Nachhaltigkeitsumbau sind oder ihm sogar im Wege stehen, sollten wir gerade sie kennenlernen, um gemeinsam mit ihnen auf die Situation in den Betrieben aufmerksam zu machen und für eine Zukunft der Arbeiter*innen und des Klimas zu kämpfen. Anstatt Menschen in der Autoindustrie als Teil des Problems zu identifizieren, sollten wir sie einladen, Teil der Lösung zu werden. Denn wir brauchen ihr Know-how, um eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur aufzubauen, und ihre Fähigkeit

12 In diesem Sinne meint zum Beispiel der Betriebsratsvorsitzende des zweitgrößten VW-Werks in Deutschland, Carsten Bätzold: «Natürlich müssen die Kolleginnen und Kollegen ihre Familien ernähren. So funktioniert das nun mal im Kapitalismus: Du verkaufst deine Arbeitskraft und kriegst Geld dafür. Aber jeder, der ein bisschen denken kann, weiß, dass die Klimaerwärmung das große Problem unserer Zeit ist. Das ist auch bei uns im Betrieb so. Und die, die sich damit auseinandersetzen, wissen natürlich, was wir für Autos bauen und welche Umweltkosten, aber auch welche sozialen Folgen damit verbunden sind. Klimapolitik ist ein wichtiges Thema in der Belegschaft. Ich habe Kollegen, die bei Fridays for Future dabei sind. Als Betriebsratsvorsitzender sitze ich mit Vertretern der Kassler Fridays auch im Klimaschutzrat der Stadt.» (Bätzold zit. nach: Boewe/Schulten 2021)

zum Streik, um die derzeitige Produktion zum Stillstand zu bringen. Kämpfen wir gemeinsam mit Gewerkschafter*innen in Kampagnen mit Durchsetzungsperspektiven für materielle und ideelle Strukturveränderungen für alle. Bestenfalls kommen wir aus diesen Kämpfen gestärkt – quantitativ im Sinne von breiterer

Unterstützung und qualitativ im Sinne von ökonomischen Machtressourcen – heraus.

Die Kampagne TV-N 2020 war ein Versuch, die Annäherung zwischen Gewerkschafts- und Klimabewegung voranzutreiben. Wie *climate* und *labour turn* in Kinderschuhen aussehen, wird im zweiten Teil dieser Broschüre beschrieben.

2 DIE KAMPAGNE TV-N 2020

2.1 KURZE VORGESCHICHTE: EINE KAMPAGNE FÄLLT NICHT VOM HIMMEL

Im Frühling 2019 entsteht die Idee, eine bundesweite Arbeitsgruppe (AG) Gewerkschaftsdialog zu gründen. Wenn es eine AG Abgeordnetengespräche gibt, warum gründen wir nicht eine AG zur Vernetzung mit Gewerkschafter*innen? Die AG schlägt von Beginn an einen für die Klimabewegung ungewöhnlichen Kurs ein. Anstatt sich ausschließlich an den allseits bekannten und fatalen klimapolitischen Fehlentscheidungen der Gewerkschaften abzarbeiten, entscheiden wir uns dafür, mit den DGB-Gewerkschaften das Gespräch zu suchen. In einem Anschreiben bitten wir um einen Austausch über die 90 Prozent Übereinstimmung, anstatt uns wegen der zehn Prozent Konfliktthemen feindlich zu begegnen. Ausgangspunkt sind zwei Annahmen: Erstens existieren Wirtschaftssektoren, in denen es direkte Interessenüberschneidungen zwischen Klima- und Gewerkschaftsbewegung gibt; diese wollen wir identifizieren und Bündnisse aufbauen. Zweitens ist auch die Ausrichtung in den Gewerkschaften umkämpft. Sie sind keine monolithischen Blöcke, vielmehr gibt es zahl-

reiche Mitglieder, die sich eine soziale und ökologische Politik wünschen. Wir wollen herausfinden, welche Akteur*innen gemeinsamen Kämpfen offen gegenüberstehen.

Vor allem bei ver.di findet unser Anschreiben Anklang. Wir werden an den Fachbereich Verkehr vermittelt und kommen mit Mira Ball (ver.di-Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen) und Knut Steinkopf (Gewerkschaftssekretär für Organizing/Erschließung) in Kontakt, die die Tarifrunde im ÖPNV im Herbst 2020 koordinieren. Sie finden von Beginn an, dass die Zusammenarbeit nicht nur sinnvoll, sondern elementar zur Durchsetzung ihrer Ziele ist, sowohl im Hinblick auf die Tarife der Beschäftigten als auch hinsichtlich des Ausbaus des ÖPNVs.

Tarifpolitisches Ziel ist ein bundesweiter Rahmentarifvertrag für alle ver.di-Mitglieder, deren Arbeitsverhältnis im Spartentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) geregelt ist. In Monaten des Austauschs entsteht eine gemeinsame Vision: Wie wäre es, wenn lokale Bündnisse während der Tarifaueinandersetzungen die Verkehrswende einfordern und damit für bessere Ar-

beitsbedingungen, eine Vergünstigung und den Ausbau des ÖPNVs zugleich streiten?

Aus mehreren Gründen scheint die Zusammenarbeit für viele Aktivist*innen besonders vielversprechend – im nächsten Abschnitt wollen wir beleuchten, wieso viele von uns plötz-

lich zu ÖPNV-Fans wurden, über ein Jahr lang Pappschilder mit Straßenbahnen bastelten, sich mit Bus- und Bahnfahrer*innen anfreudeten und in allen Fridays-for-Future-Gruppen dafür warben, sich explizit mit den Streiks im ÖPNV zu solidarisieren.

2.2 VER.DI UND FFF HABEN EINEN GEMEINSAMEN KOMPASS: EINE MOBILITÄTSWENDE MUSS HER

Im Herbst 2020 wird wie unter einem Brennglas sicht- und spürbar, welche Art von Mobilitätspolitik in der Bundesrepublik verfolgt wird: Während sich Politiker*innen aller Couleur als Fridays-for-Future-Fans in Szene setzen und die Notwendigkeit der Nachhaltigkeitswende beteuern, wird unter einer schwarz-grünen Landesregierung der Dannenröder Wald – ein Wasserschutzgebiet, das rund eine halbe Million Menschen mit Trinkwasser versorgt – für den Ausbau der Autobahn 49 gerodet. 1,4 Milliarden Euro soll der letzte Teil der Autobahn kosten (vgl. Linksfraktion Hessen 2020). Zugleich fehlen die Gelder, um für die Beschäftigten im ÖPNV einheitliche, erträgliche Arbeitsbedingungen zu schaffen. Diese Geschehnisse entsprechen der autofixierten Mobilitätspolitik der vergangenen Jahrzehnte:

«Während zwischen 1950 und heute das Autobahnnetz vervierfacht wurde, schrumpfte

das Bahnnetz um ein Drittel. Die gesellschaftlichen Subventionen für den Autoverkehr wuchsen auf 60 Milliarden Euro pro Jahr (UBA 2012). Neben den Subventionen trägt die Allgemeinheit auch die externen Verkehrskosten wie Staukosten, Unfallfolgekosten, Gesundheitskosten, Klimakosten, Lärmkosten, Schadstoffkosten; insgesamt nahezu 80 Milliarden Euro pro Jahr. Kein anderes Verkehrsmittel profitiert von so massiver Förderung wie das Auto.» (Wötzel 2018: 133)

Nicht (allein) die leidenschaftliche Bindung der Menschen an ihre Autos, sondern vor allem eine konsequent auf die Interessen der Autoindustrie ausgerichtete Politik ist für die Privilegierung des Autos gegenüber nachhaltigen Mobilitätskonzepten zur Verantwortung zu ziehen. So wird in Deutschland im Verkehrsrecht und in der Infrastrukturpolitik der Straßenver-

Beim zweiten Aktionstag in Leipzig sammeln die Aktiven Fotos von solidarischen Passant*innen und Fahrer*innen.



kehr massiv gegenüber dem Schienenverkehr begünstigt (vgl. Leidig 2020). Die formelle Privatisierung der Deutschen Bahn und ihre Unterfinanzierung haben zum schlechten Zustand des Schienennetzes, zur schlechten Personalausstattung und zu den hohen Preisen geführt (vgl. Wassmuth 2020). Der Automobilsektor wird als wichtigster Wirtschaftsfaktor in Deutschland politisch mit allen Mitteln unterstützt – sei es durch Subventionen oder die Deckung von Verbrechen wie dem Dieselskandal oder sei es durch die Förderung von E-Autos, die aus ökologischer Perspektive keine maßgebliche Verbesserung gegenüber dem Verbrennungsmotor darstellen – auf Kosten des öffentlichen Verkehrs (vgl. Wolf 2020a; 2020b). Nicht nur aus ökologischer, auch aus sozialer Perspektive ist diese Politik zutiefst problematisch, da erstens auch in Deutschland viele (vornehmlich arme) Haushalte gar kein Auto besitzen (vgl. Leidig 2020) und da zweitens eine Abkehr vom automobilen Kapitalismus auch aus globaler Perspektive dringend geboten ist.

«Entsprechende Unternehmen und Verbände festigten ihren Aufstieg mit einem machtvollen politischen Lobbyismus. [...] Die Sicherung der stofflichen Basis ihrer Unternehmen wirkt massiv und einflussreich auf transnationale Handels- sowie Außen- und Sicherheitspolitik der EU und ihrer führenden Mit-

gliedsstaaten. Die militärische Sicherung der Rohstoffzufuhr wird vom Bundesverteidigungsministerium als wichtige Aufgabe identifiziert (BMVg 2016). Opfer- und Flüchtlingszahlen aus vielen Konfliktregionen stehen im Zusammenhang mit der Eskalation um den Zugang zu knapper werdenden Ressourcen.» (Wötzel 2018: 133)

Unsere mittelfristige Vision für eine soziale und ökologische Verkehrswende beinhaltet unter anderem einen kostenfreien öffentlichen Personennahverkehr, die Senkung der Bahnpreise, den Ausbau der Bahninfrastruktur und den sofortigen Stopp von Straßenneubau. Strikt lehnen wir ökologische Endverbrauchersteuern als ungerechte Belastung der Mehrheiten ab und schlagen stattdessen ökologische Produzenten-, Vermögens- und Reichensteuern vor. Im Sinne der eingangs dargelegten Überzeugung, dass eine tatsächlich nachhaltige Produktions- und Lebensweise nur mit organisierten Mehrheiten zu erkämpfen ist, bedarf es hierfür jedoch keiner Appelle an politische Entscheidungsträger*innen. Es müssen Brücken zwischen sozialen und ökologischen Kämpfen gebaut werden.

Offensiv politisch hatte sich der ver.di-Fachbereich Verkehr bereits 2019 mit einer Erklärung für eine allumfassende Verkehrswende positioniert. Für uns stellte dies die zweite wichti-

ge Ausgangsbedingung für die Allianzbildung entlang der Frage des ÖPNVs dar. Die «Kasseler Erklärung der ver.di Bundesfachgruppe Busse und Bahnen zu Klimaschutz und Arbeitsbedingungen» beinhaltet fünf Kernforderungen: (1) den umfassenden Ausbau des ÖPNVs in allen Städten und im ländlichen Raum unter (2) Sicherstellung von Energieeffizienz und

Emissionsfreiheit, (3) bezahlbare Mobilität für alle, nicht auf Kosten von prekären Arbeitsverhältnissen, (4) eine größere finanzielle Beteiligung von Bund und Ländern sowie Erschließung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten wie Unternehmensabgaben sowie (5) eine deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen im ÖPNV (ver.di 2019).

2.3 DIE TARIFKAMPAGNE TV-N VON VER.DI

Den Ansprüchen der Kasseler Erklärung entsprechend hat ver.di in den vergangenen Jahren an einer politischen Offensive gearbeitet, um den öffentlichen Nahverkehr auf eine vollkommen neue Grundlage zu stellen. Weil viele der Nahverkehrsunternehmen in öffentlicher Hand sind, finden die Tarifverhandlungen, die ver.di mit ihnen führt, eigentlich auf kommunaler Ebene statt – im Ergebnis hat jedes Land seinen eigenen Tarifvertrag. Damit aber genügend Zusammenhalt und Stärke – eine bundesweite Streikbewegung – aufgebaut und bundeseinheitliche, verbesserte Arbeitsbedingungen hergestellt werden können, hat ver.di bewusst alle Ländertarifverträge zum selben Zeitpunkt auslaufen lassen: Im Juni 2020 enden die bis dato geltenden Tarifverträge. Von nun an fordert ver.di für die rund 87.000 ÖPNV-Kolleg*innen,

deren Arbeitsverhältnis im Spartentarifvertrag Nahverkehr (TV-N) geregelt ist, einen bundesweiten Rahmentarifvertrag.

Tarifpolitische Kerninhalte sind 30 Tagen Urlaub bezogen auf eine Fünftagewoche und individuelle Entlastungstage, eine Verkürzung des Ausgleichszeitraums für Überstunden auf 14 Tage und eine Vergütung der Arbeitszeit aufgrund von Fahrzeugverspätung ab der ersten Minute. Zudem strebt man Veränderungen in der Nachwuchsförderung und der Schichtdienstregelung der Fahrer*innen an (ver.di 2020a). Die Umsetzung dieser grundlegenden Forderungen zu erreichen wäre im ÖPNV, ein Bereich, in dem die Beschäftigten derzeit hohen Belastungen bei verhältnismäßig geringer Bezahlung ausgesetzt sind, bereits ein bedeutender Fortschritt. Denn nach 20 Jahren Spar-

politik fehlen im ÖPNV heute 15.000 Beschäftigte. Bis zum Jahr 2030 werden gar 100.000 neue Beschäftigte benötigt, da jede*r Zweite bis dahin verrentet sein wird. Der Sektor weist darüber hinaus überdurchschnittliche Krankenstände auf, die auf die hohe Arbeitsbelastung des Personals zurückzuführen sind. In der Folge fallen in 60 Prozent der Unternehmen regelmäßig Fahrten aufgrund von Personalmangel aus (ebd.).

Noch vor dem Auftakt der Gespräche zwischen ver.di und den kommunalen Arbeitgebern verkünden Christine Behle (stellvertretende ver.di-Vorsitzende) und Helena Marshall (FFF) auf einer gemeinsamen Pressekonferenz am 22. Juli 2020, im Rahmen der Tarifrunde einen gemeinsamen Kampf führen zu wollen. Helena Marshall formuliert das Anliegen von FFF wie folgt:

«Es geht hier letztendlich um viel mehr als einen Tarifstreit. In den Diskussionsrunden wird es darum gehen, wie wir die größten Probleme unserer Zeit angehen. Es geht um das Verknüpfen der Klimakrise und sozialen Problemen und deswegen sitzen wir hier als Vertreterin einer Gewerkschaft und einer Klimabewegung und machen klar, wir müssen zusammen jetzt mehrere Herausforderungen auf einmal angehen.» (Ver.di 2020b)

Parallel zu öffentlichen Auftritten von Vertreter*innen der Bewegungen werden in den

kommenden Monaten drei bundesweite Aktionstage durchgeführt. Ziel ist es, mehr Beschäftigte für die aktive Einbringung in die Tarifauseinandersetzungen zu motivieren und die Streikbereitschaft zu erhöhen. Gleichzeitig geht es darum, die politische Debatte über den Zusammenhang zwischen Klimaschutz und Beschäftigteninteressen im Rahmen der Verkehrswende und die Notwendigkeit eines Ausbaus des ÖPNVs sowohl unter ÖPNV-Beschäftigten und Klimaaktivist*innen als auch in der Zivilgesellschaft anzuregen.

Nach dem ersten Gespräch zwischen ver.di und der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) am 19. August 2020 ziehen sich die Arbeitgeber*innen zum großen Frust von Beschäftigten und Klimaaktivist*innen mit der Ankündigung zurück, man wolle beraten, ob überhaupt Verhandlungen aufgenommen werden sollen. Einen Monat später lehnt die VKA die bundesweiten Verhandlungen mit ver.di ab. Als Reaktion darauf kündigt die Gewerkschaftsführung einen bundesweiten Warnstreik an, der am 29. September 2020 stattfindet. An unzähligen Orten in Deutschland verlassen Fridays-for-Future-Aktivist*innen teilweise vor Sonnenaufgang das Haus, um Seite an Seite mit den Kolleg*innen am Streikposten zu stehen oder an Haltestellen ins Gespräch mit (frustrierten) Fahrgästen zu kommen. Da

die Verhandlungen weiterhin ausbleiben und die Corona-Infektionszahlen dramatisch ansteigen, setzt ver.di ab November 2020 auf Warnstreiks in einzelnen Bundesländern und versucht nun, die bundesweiten Forderungen in den länderspezifischen Tarifvereinbarungen durchzusetzen:

«Wir halten an unserem gemeinsamen Weg fest. Die bundesweiten Forderungen bleiben weiterhin unser gemeinsames Ziel. Wir setzen unseren Schwerpunkt jetzt auf die Landesverhandlungen. In einigen Ländern haben wir schon erste Ergebnisse erzielt.» (Ver.di 2020c)

2.4 UNSER ZIEL IM RAHMEN DER GEMEINSAMEN KAMPAGNE: DIE VERBINDUNG POLITISCHER UND ÖKONOMISCHER MACHTRESSOURCEN

Wir bringen uns als Klimaaktivist*innen in die Tarifrunde ein, weil wir davon ausgehen, dass wir uns gegenseitig stärken können: Damit Schulkinder und Studierende, Eltern, andere Beschäftigtengruppen und Selbstständige nicht mit Wut reagieren, wenn durch den Streik der ÖPNV-Beschäftigten bundesweit der Weg zur Schule, Universität oder zum Arbeitsplatz erschwert wird, können wir die Akzeptanz für den Streik durch die Öffentlichkeitswirksamkeit von Fridays for Future und den breiten gesellschaftlichen Rückhalt der Bewegung erhöhen. Zudem können wir den Streik um unsere politischen Forderungen erweitern und dadurch die Notwendigkeit einer

grundlegenden sozial-ökologischen Verkehrswende in den gesellschaftlichen Diskurs tragen. Sollte es gelingen, die Interessen zusammenzuführen, und sollten strukturelle und diskursive Machtressourcen erfolgreich zusammenspielen, wird im Ergebnis ein konkreter Erfolg zu konstatieren sein: Investitionen in sozial-ökologische Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Neben der Verbindung zwischen den diskursiven Machtressourcen von FFF und denen des betrieblichen Streiks streben wir an, eine politische und organisatorische Annäherung zwischen Klima- und Gewerkschaftsbewegung zu bewirken: Das Thema Klimawandel und

die Notwendigkeit der Verkehrswende sollen in den Betrieben und in der Gesellschaft verankert und die potenzielle Skepsis gegenüber der Fridays-for-Future-Bewegung soll abgebaut werden. Zugleich könnte andersherum auch die Frage der sozialen Gerechtigkeit und konkret nicht-marktförmiger, sondern auf Umverteilung von (Sozial-)Eigentum basierender Krisenbearbeitung bei FFF noch weiter in den Vordergrund rücken, um dem System Change einen Schritt näher zu kommen. Im besten Fall erreichen wir im Rahmen der Kampagne eine ökologische Politisierung der ver.di-Strukturen und eine Stärkung des Bewusstseins für Verteilungskämpfe in der Klimabewegung.

Die im nächsten Kapitel dargestellte Zusammenarbeit zwischen ÖPNV-Beschäftigten und FFFler*innen, die sich von bundesweiten sogenannten Mega-Zooms (Videokonferenzen über die Plattform Zoom mit bis zu 80 Beschäftigten und Klimaaktivist*innen) über bundesweite Aktionstage hin zu gemeinsam geplanten und erlebten Streiktagen erstreckte – hat Spuren hinterlassen. Von Monat zu Monat wurden mehr Kontakte geknüpft, wurde mehr über die Lebenswelten der Beteiligten und über die Funktionsweise der unterschiedlichen politischen Organisationen gelernt und wurde das Thema sozial-ökologische Verkehrswende inklusive der Arbeitsbedingungen im ÖPNV in die öffentliche Debatte getragen.

2.5 UNSER METHODENKOFFER ZUR ÜBERWINDUNG DES SELBSTSELEKTIVEN ARBEITSSTILS

Zu Beginn des Bündnisprozesses sind wir mit der Herausforderung konfrontiert, große Teile von FFF und der Belegschaften der Verkehrsbetriebe für eine aktive Beteiligung am Bündnis zu gewinnen, obwohl bis dato quasi keinerlei Berührungspunkte bestehen. Denn wir wissen aus den Erfahrungen von anderen gewerkschaftlichen Kampagnen: Wenn der gemeinsame Streik Macht entfalten soll, dann muss es ein Streik «von unten» sein (vgl. McAlevy

2019: 35; vgl. auch Riexinger 2013). Es muss also gelingen, dass sich Mehrheiten aus Betrieb und Gesellschaft für dasselbe Anliegen einsetzen, um reelle Verbesserungen durchzusetzen. Um dies zu erreichen, eine zweite Lehre aus der gewerkschaftlichen Arbeit, wird es jedoch nicht ausreichen, nur diejenigen anzusprechen, die ohnehin schon eine aktive politische Rolle einnehmen. Es geht insbesondere um jene, die noch nicht überzeugt sind.

Organizer*innen sprechen in diesem Zusammenhang von der Aufgabe, nicht «selbstselektiv», sondern «strukturbasiert» zu arbeiten. Ersteres ist für die politische Linke, in der viele von uns politisch groß geworden sind, business as usual:

«In der selbstselektiven Arbeit sprechen die Gruppen die meiste Zeit mit und zu Menschen, die bereits auf ihrer Seite sind, während OrganizerInnen in der strukturbasierten Arbeit permanent gezwungen sind, Menschen einzubinden, die anfänglich wenig oder überhaupt kein Interesse an der Zugehörigkeit zu einer Gruppe haben. Denn das Ziel beim Organizing ist das Organisieren von Mehrheiten innerhalb einer eingegrenzten Basis (bzw. <Struktur>).» (McAlevy 2019: 39)

Bevor wir beispielhaft einige der Methoden vorstellen, die wir dem gewerkschaftlichen Organizing entnommen haben, lohnt ein kurzes, vielleicht provokantes Gedankenspiel: Wie sähe ein Bündnisprozess zwischen ver.di und FFF im Modus des selbstselektiven Aktivismus aus?

Zentrale Akteure finden die Zusammenarbeit richtig. Ein gemeinsames Positionspapier mit dem Aufruf zu einer gemeinsamen Demonstration im Rahmen der Tarifrunde im Herbst wird verfasst. Eine engagierte Gewerkschaftssekretärin schickt das gemeinsame Pressestatement

und eine Einladung über einen E-Mail-Verteiler an ihre Kolleg*innen und lädt zu einem gemeinsamen Treffen ein. Die Klimaaktivistin tut es ihr gleich und schickt den Flyer über den WhatsApp-Verteiler. Die Linken unter den Klimaaktivisten sowie die Grünen unter den Gewerkschafter*innen kommen zum Bündnistreffen und bei der Demonstration im Herbst hält man ein gemeinsames Banner mit einem zur sozial-ökologischen Verkehrswende passenden Slogan. Die Aktion ist ein Erfolg, aber nur eine Handvoll Menschen ist involviert, und zwar diejenigen, die die Zusammenarbeit schon immer richtig fanden.

Wir wollen mehr: Wir verfolgen von Anfang an die Idee eines Herbstes, in dem Busse und Bahnen stillstehen und stattdessen Schüler*innen, Student*innen und Beschäftigte für eine sozial-ökologische Verkehrswende protestieren. Um bundesweit Aktive für dieses Projekt zu gewinnen, regen wir zunächst die bundesweite Vernetzung an, um anschließend lokale Strukturen gezielt aufbauen zu können.

Im Sinne eines *Methodenkoffers* für die (öko-)sozialistische Bündnispolitik wollen wir die wichtigsten Bestandteile der Kampagne festhalten. Auf der Ebene der bundesweiten Koordination waren folgende Werkzeuge zentral:

- (1) Mega-Zooms als bundesweite Austauschplattform;

(2) Regionalverantwortliche als Ratgeber und Koordinator*innen.

Für die lokale Vernetzung von Betriebs- und Klimaaktiven haben sich drei Momente als besonders wichtig für die Stärkung des gemeinsamen Kampfes erwiesen:

(3) lokale Vernetzung mithilfe von Mappings und Ansprachetrainings;

(4) die Fotoaktion – Gesicht zeigen für die Verkehrswende!

(5) #Wir streiken zusammen!

Wie die einzelnen Kampagnenschritte abliefen, welche Erfolge wir hatten, mit welchen Schwierigkeiten wir konfrontiert waren und welche unterschiedlichen Dynamiken sich dabei lokal entfaltet haben, werden wir im Folgenden beschreiben.

2.5.1 Die Mega-Zooms als bundesweite Austauschplattform

Wenn sich die Kampagne TV-N nicht auf gemeinsame Pressestatements und Flyer beschränken, sondern zur Verbindung und gegenseitigen Stärkung der Klima- und ÖPNV-Streiks führen soll, brauchen wir gemeinsame Austauschräume und Aktionen, damit sich Beschäftigte und Klimaaktivist*innen kennenlernen und vernetzen können. In Absprache mit dem ver.di-Fachbereich Busse und Bahnen entsteht die Idee, in Vorbereitung auf die Streiks

ungefähr einmal im Monat einen gemeinsamen Aktionstag in allen Städten mit Aktiven zu veranstalten, um die Forderung nach einer sozial-ökologischen Verkehrswende in die Öffentlichkeit zu tragen.

Neben lokalen und regionalen Austauschräumen etabliert sich das Format der Zoom-Konferenzen mit Betriebs- und Klimaaktiven aus allen beteiligten Städten als bundesweite Koordination der lokalen Zusammenarbeit. Hier werden Ideen für die inhaltliche Ausgestaltung der bundesweiten Aktionstage gesammelt und lokale Erfahrungen ausgetauscht.

Insgesamt nehmen in den Kampagnenmonaten über 110 Menschen aus über 30 Städten an den Mega-Zooms teil. Grund für diese hohe Anzahl an Kernaktiven ist mit Sicherheit die persönliche Einladung zu den digitalen Treffen. Von Organizing-Tools inspiriert, laden wir die Klimaaktiven, die beim Vernetzungstreffen in Köln Interesse an der Kampagne gezeigt hatten, anhand der damals erstellten Kontaktlisten nicht nur per SMS, sondern per Telefon zur ersten Videokonferenz ein. Im Laufe der gesamten Kampagne wird deutlich, wie sehr sich das lohnt: Telefonate, in denen eine persönliche Einladung und eine Erläuterung der Zielsetzung der nächsten Aktion oder Zoom-Konferenz erfolgen, kosten zwar Überwindung und viel Zeit. Aber sie sind häufig auch der Grundstein für die monatelange

enge Zusammenarbeit, die folgt. Auch während der Mega-Zooms werden Anwesenheits- und Kontaktlisten geführt. Hierdurch wird es möglich, Fridays-for-Future-Aktive in noch nicht vertretenen Städten aktiv anzusprechen bzw. Menschen, die sich an der Kampagne beteiligen wollen, mit Engagierten aus ihrer Region, die im Bündnis aktiv sind, zu vernetzen.

In der ersten Mega-Zoom-Konferenz diskutieren etwa 50 FFFler*innen mit 30 Beschäftigten. Ein Klimaaktivist aus Berlin eröffnet sie mit kämpferischen Worten. Warum versammelt man sich heute zum ersten Mal in einer Videokonferenz in so ungewöhnlicher Zusammensetzung?

«Weil Klimapolitik und die Situation der Beschäftigten eben nicht voneinander zu trennen sind. Genau das ist ja der ganze Witz an der Nummer hier. Wir schlagen zwei Fliegen mit einer Klappe: Verkehrswende und Arbeitsbedingungen. Was meine ich damit? Wir alle wollen das Klima schützen. Dazu müssen wir unter anderem die massiven Emissionen aus dem Verkehrssektor senken. Das geht am einfachsten mit weniger Autos auf den Straßen. Aber: Weniger Autos bedeuten natürlich nicht weniger Menschen, die zur Arbeit müssen, einkaufen, Freunde besuchen usw. Die brauchen eine Alternative. Die kann nur der ÖPNV sein. Klima schützen heißt ÖPNV unterstützen!»

Sein Ausblick zeigt: Die Erwartungen an die Zusammenarbeit sind von Beginn an hoch:

«Und jetzt im August/September kommt unsere Fliegenklatsche und die klatscht, aber so richtig. Dann streiken wir nämlich. 90.000 Beschäftigte und Klimabewegung. Da bleibt kein Auge trocken. Wenn von den Alpen bis zur Nordsee kein einziger Bus mehr fährt, kriegt das jeder mit. Auch ein Andi Scheuer.»

Die Zooms laufen meist im Dreischritt ab. In Breakout-Räumen¹³ zu Beginn der Konferenzen kommen wir mit Menschen aus anderen Städten über die letzten Wochen ins Gespräch. Anschließend planen wir den nächsten Aktionstag mit allen Teilnehmenden. Am Ende jeder Mega-Zoom-Konferenz kommen alle Beschäftigten und Aktivist*innen aus einer Region in Kleingruppen zusammen, um die nächsten Kampagnenschritte zu besprechen oder die Ideen aus den einzelnen Städten zu diskutieren. Dass die Zooms nicht nur organisatorischen Nutzen haben, sondern auch einen enormen Effekt auf die Motivation von allen Beteiligten haben, zeigen die Nachrichten, die nach den

¹³ Im Rahmen der Videokonferenzen des Anbieters Zoom lassen sich Kleingruppenräume («Breakout-Räume») einrichten, wodurch Diskussionen in kleinem Kreis ermöglicht werden. Nach einem zuvor vereinbarten Zeitraum von beispielsweise 20 Minuten kommen alle Teilnehmer*innen wieder in einem gemeinsamen digitalen Raum zusammen.

Konferenzen versendet werden. So schreibt ein Betriebsrat und Vertrauensmann nach der ersten Mega-Zoom einer Aktiven aus Hamburg:

«Es war wirklich super. Du hast meine Nummer und bin für dich erreichbar. Der Zusammenhalt ist sehr, sehr wichtig und ich bin fest davon überzeugt, dass hier was ganz Großes zusammenwächst. Sehr gern sehen wir uns beim Streik!»

Ein anderer Vertrauensmann meint:

«Vielen Dank nochmal, dass ich dabei sein durfte und auch ein paar Worte sagen konnte. Ich bin sehr optimistisch bzgl. einer echt großen Zusammenarbeit! Wenn ich mal irgendwas für Euch tun kann, bitte melden.»

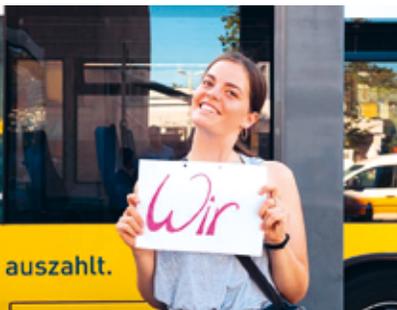
Der von nun an monatlich diskutierte bundesweite Kampagnenplan und die gemeinsamen Materialien wie Flyer, Leitfäden oder Pressemitteilungen stellen eine wichtige Stütze für die Arbeit in den einzelnen Städten dar. «Die Mega-Zooms waren voll wichtig für uns, weil sie die grobe Richtung vorgegeben haben – der Impuls für unsere Fotoaktion kam ja zum Beispiel daher», erinnert sich ein Aktivist aus Hamburg. Das gilt ebenso für die Aktiven in Leipzig: Nachdem monatelang bereits die Idee der Zusammenarbeit in den Köpfen der Aktivist*innen herumgeisterte, aber offen war, wo man ansetzt, ist mit Beginn der Mega-Zooms plötzlich klar, was zu tun ist: Beschäftigte anrufen und fragen, ob sie Lust haben, zusammen

einen Aktionstag zu planen, ihn gemeinsam gestalten und sich im Anschluss mit den aktiven Bus- und Bahnfahrer*innen in die nächste Mega-Zoom einschalten, um zu hören, wie der Aktionstag in den anderen Städten gelaufen ist.

Der bundesweite Kampagnenplan stellt jedoch auch eine große Herausforderung dar: Erstens erweist sich die Orientierung an der Tarifrunde als zweischneidig. Sie eignet sich zwar hervorragend als Anlass, um die Zusammenarbeit mit Gewerkschafter*innen anzustoßen und gemeinsam ein konkretes Ziel, die bessere Finanzierung des Sektors, zu verfolgen. Zugleich bedeutet die Idee der gemeinsamen Aktionstage aber auch, dass wir stetig auf Terminveränderungen und die taktischen Schritte der Gewerkschaft reagieren müssen. Darüber hinaus ist die Corona-Pandemie mit erheblichen Einschränkungen verbunden: Sie verschiebt nicht nur die Tarifrunde um Monate nach hinten, sondern verunmöglicht streckenweise physische Treffen komplett, was die Organisation und Durchführung von Demonstrationen und Streikaktionen erheblich erschwert.

2.5.2 Regionalverantwortliche als Ratgeber*innen und Koordinator*innen

Wir wollen bundesweit synchron handeln, um eine starke Medienöffentlichkeit herzustellen.



In vielen Städten entstehen Fotocollagen,
die für die Öffentlichkeitsarbeit
genutzt werden.



len und uns gegenseitig zu motivieren. Allerdings sind wir uns einig, dass sich tatsächliche Macht schlussendlich nur lokal entfalten kann, sodass die bundesweite Choreografie immer nur den Rahmen und eine Hilfestellung für die lokalen Geschehnissen darstellen kann. Um lokale Aktive noch effektiver vernetzen und unterstützen zu können, entsteht die Idee, dass einige Aktivist*innen die Rolle von Regionalverantwortlichen übernehmen. Sechs Regionalverantwortliche bilden gemeinsam mit etwa zehn weiteren Aktiven einen Koordinationskreis, um als Mittler zwischen bundesweiter Choreografie und lokaler Ebene zu agieren. Außerdem versuchen sie, die Aktivist*innen beim Strukturaufbau in der Region, in der sie selber politisch verankert sind, zu unterstützen und neue Bündnisse zu initiieren. Sie verschaffen sich einen Überblick über alle Fridays-for-Future-Gruppen in ihrer Region und erfragen, ob sie bereits mit ihrem lokalen ÖPNV-Betrieb vernetzt sind bzw. wie die Vernetzung läuft.

Schnell wird deutlich: Die Ausgangsbedingungen für eine Zusammenarbeit zwischen Klima- und Gewerkschaftsaktiven sind enorm unterschiedlich: Während in einigen Betrieben auf schon bestehende interne Vernetzungen, die zum Teil in einer direkt zuvor durchgeführten Organizing-Kampagne entstanden sind, zu-

rückgegriffen werden kann, sind die Kolleg*innen in anderen Betrieben weniger aktiv an der Kampagne beteiligt oder stehen Fridays for Future sogar skeptisch gegenüber.

So beschäftigen sich zum Beispiel in Leipzig bereits Monate vor Beginn der Tarifrunde Students-for-Future-Gruppen (SFF-Gruppen) mit der Funktionsweise von Gewerkschaften, diskutieren über linke Verkehrswende-Forderungen und sind hoch motiviert, in Kontakt mit den Gewerkschafter*innen zu treten. Doch die Zusammenarbeit mit den Beschäftigten erweist sich als schwierig. Es gibt teilweise Skepsis gegenüber gewerkschaftlicher Organisation und der Organisationsgrad ist niedriger als andernorts. Die Leipziger Aktivist*innen empfinden es als großen Erfolg, mit sechs, zum Teil sieben Gewerkschafter*innen gemeinsam die Fotopetitionen und die Streiktage zu planen.

Ganz anders dagegen die Erfahrungen in Hamburg. Einzelne Betriebsräte sind von Beginn an sehr überzeugt von der Idee, eine Allianz aufzubauen. In einer gezielten Telefonkampagne kann eine Mehrheit der Vertrauensleute vom Projekt überzeugt werden, die sich an der Planung von gemeinsamen Aktionen wie einer Menschenkette ums Rathaus, einer Fahrraddemo, einer Laufdemo und einer Übergabe von Forderungen an den Hamburger Verkehrsdezernenten beteiligt.

Hinzu kommt, dass sich auch die tarifpolitische Situation, zum Teil sogar innerhalb einer Region, häufig höchst unterschiedlich darstellt. Allein in Nordrhein-Westfalen werden während der Kampagne parallel zwei Tarifverträge verhandelt (TV-N für die kommunalen Betriebe und NWO für die privaten Unternehmen) und mehr als zehn FFF/SFF-Ortsgruppen vernetzen sich mit 19 unterschiedlichen ÖPNV-Betrieben. Die Regionalverantwortlichen versuchen, den Klimaaktivist*innen unter die Arme zu greifen, indem sie die Neuigkeiten von ver.di weitergeben, gewerkschaftliche Strukturen und Strategien entschlüsseln oder vom Vorgehen in anderen Städten berichten, an denen sich orientiert werden kann.

Dafür werden beispielsweise regionale Telefonkonferenzen initiiert, in denen vom Stand der Bündnisarbeit berichtet wird: Wie ist die Gruppe mit Beschäftigten in Kontakt getreten? Welche übertariflichen Forderungen habt ihr im Bündnis entwickelt?¹⁴ Und wie lief der letzte Aktionstag bei euch ab? Der Austausch funktioniert als eine Art kollegiale Beratung, die vor allem für die kleineren Ortsgruppen wichtig ist. Manchmal fungieren die Konferenzen auch als Supportstruktur: Nachdem in Chemnitz ein Beschäftigter mit eindeutig rechtsradikalen Tattoos auf einem Treffen erschienen ist, wird in der darauffolgenden Videokonferenz darüber diskutiert, wie mit rech-

ten Positionen im Rahmen des politischen Projekts umgegangen werden kann.

Darüber hinaus koordinieren die Regionalverantwortlichen ortsübergreifende Aktionen. So treffen sich beispielsweise die Aktiven aus Ostdeutschland auf Initiative der Regionalverantwortlichen «Ost» vor dem sächsischen Verkehrsministerium, um gemeinsam einen offenen Brief von ver.di, dem BUND und FFF zu überreichen.¹⁵

Während der Kampagnenmonate verständigen sich die sechs Regionalverantwortlichen täglich darüber, welche Best-Practice-Beispiele und Materialien zu verallgemeinern wären, sodass von den Erfahrungen in den anderen Städten profitiert werden kann. Das hilft vor al-

14 In Leipzig entsteht beispielsweise in einer Runde von etwa 15 Fahrer*innen und Student*innen ein Forderungspapier, das im Betrieb und während der Aktionstage an Passant*innen verteilt wird. Gefordert wird, aufbauend auf den Forderungen des TV-N, unter anderem die entgeltfreie Nutzung des ÖPNVs für alle Schüler*innen, Azubis, Rentner*innen, Erwerbslose und Asylbewerber*innen, der Ausbau der Rad- und Fußgängerinfrastruktur und ein innerstädtisches Tempolimit von 30 Kilometern pro Stunde. Grundlegend dafür ist eine «gute Finanzierung des ÖPNVs durch alle profitierenden Unternehmen». **15** Im bundesweiten Forderungspapier, das ver.di und FFF gemeinsam mit dem BUND, dem VCD, attac und vielen anderen verfasst haben, werden erstens eine Investitionsoffensive, getragen auch durch Unternehmen, Tourismus oder Handel, zweitens der Ausbau und die Modernisierung des ÖPNVs, drittens bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten und schließlich eine klimafreundliche Verkehrsplanung gefordert (vgl. ÖPNV braucht Zukunft 2019).

lem kleineren Ortsgruppen, die oftmals zwar an Aktionen teilnehmen wollen, denen aber die Kapazitäten fehlen. Die Regionalverantwortlichen kümmern sich darum, dass Material für alle erstellt wird. So entsteht beispielsweise der «Streikkoffer», eine Sammlung von hilfreichen Dokumenten für den ersten Streiktag: eine vorformulierte Pressemitteilung, Flyer, die an die vom Streik betroffenen ÖPNV-Nutzer*innen verteilt werden können, damit sie «nicht sauer, sondern solidarisch» sind, wenn alles stillsteht, oder Sticker und Flyer mit der Forderung nach sozial-ökologischen Alternativen im Verkehrsbereich.

Auf den Koordinationskreis ist maßgeblich zurückzuführen, dass sich im Laufe der Monate immer mehr Ortsgruppen der Kampagne anschließen, in Pressemitteilungen darüber informiert wird, wie viele Städte beteiligt sind, und alle von den Erfahrungen der anderen profitieren können.

2.5.3 Lokale Vernetzung mithilfe von Mappings und Ansprachetrainings

Die bundesweite Choreografie, die in bundesweiten Treffen, Mega-Zooms und vermittelt durch die regionalen Koordinator*innen weiterentwickelt wird, bildet den Rahmen der Kampagne. Ihr Herzstück ist jedoch die Vernetzung von Aktivist*innen und Beschäftig-

ten in den einzelnen Städten. Es sind vor allem diese Momente und Begegnungen im direkten Kontakt mit den Beschäftigten, die uns in Erinnerung geblieben sind und die wir heute als zarte Pflänzchen ökologischer Klassenpolitik bezeichnen. Sie sind, wenn auch noch im Wachstum begriffen, der Hebel für gesellschaftliche Gegenmacht.

So tragen heute zahlreiche Klimaaktivist*innen Erinnerungen wie die folgende in sich: Nach Wochen der Zusammenarbeit kommt einer der Vertrauensmänner zu einer Aktivistin und sagt: **«Also, ich muss ja jetzt mal ehrlich sagen: Fridays for Future stand ich ja bisher eigentlich immer ziemlich kritisch gegenüber, schulschwänzende Schüler eben. Aber das hat sich echt geändert, seit ich euch kennengelernt habe.»**

Einige Monate später begrüßen sie sich per Ellenbogencheck beim ersten Streiktag.

Von Fridays-for-Future-Skepsis und wechselseitiger Fremdheit zum gemeinsamen Kaffeetrinken am Streikposten – eine Erfahrung, die in den meisten der beteiligten Städte in ähnlicher Form gemacht wurde. Neben extremen Positivbeispielen wie der Vernetzung in Hamburg, wo die Bündnisarbeit sofort an Fahrt aufnimmt, und Negativbeispielen in Regionen, in denen die Betriebe sich explizit gegen eine Zusammenarbeit aussprechen, haben es die

meisten Klimaaktivist*innen mit Situationen zu tun, in denen es über erste vereinzelte Kontakte gelingt, einen kleinen Teil der Fahrer*innen für eine aktive Zusammenarbeit zu gewinnen.

Wie genau läuft die Vernetzung zwischen den überwiegend studentischen Aktivist*innen, den Bus- und Bahnfahrer*innen sowie den Gewerkschaftssekretär*innen ab? Wo liegen die Ansatzpunkte? Wie sehen die konkreten Schritte aus? Es etabliert sich bundesweit eine mehr oder weniger einheitliche Herangehensweise, die in den Mega-Zooms für alle beispielhaft dargestellt und von den Regionalverantwortlichen begleitet wird.

Auf Basis der Kontaktvermittlung, die die FFF- und ver.di-Vertreter*innen im Frühjahr geleistet haben, kommt es zu ersten Telefonaten und Chats zwischen Klima- und Betriebsaktiven und zu ersten Kennenlernetreffen bzw. – pandemiebedingt – zu Videokonferenzen.

Anstatt es bei der anfänglichen Runde von «self selected» Betriebs- und Klimaaktiven zu belassen, wobei häufig der Anteil an Klimaaktivist*innen deutlich überwiegt, wird angestrebt, weitere Fahrer*innen für das Bündnis zu gewinnen. Zwei Schulungen werden von der AG Gewerkschaftsdialog entwickelt, die das Zugehen auf die Beschäftigten erleichtern sollen. Aktivist*innen, die mit den Methoden schon vertraut sind, schulen die anderen per Videokonferenz.

Am Anfang steht die Schulung im *Mapping*. Hierbei verschaffen wir uns mit den Kolleg*innen, die bereits Interesse bekundet haben, einen Überblick über die für die Vernetzung relevanten Akteur*innen, um weitere Kolleg*innen für die Zusammenarbeit zu gewinnen: Welche Haltung haben die einzelnen Betriebsräte zu Fridays for Future? Wer hat das Sagen im Kollegium? Wer unterstützt das Projekt mit Sicherheit? Auf der Suche nach den *organic leaders*¹⁶ versuchen wir, uns gemeinsam den Betrieb zu erschließen. Und dann steht unser aller Lieblingsfrage im Raum: Wer ruft wen an?

In Hamburg reichen die Kapazitäten sogar für eine Telefonaktion, in der gezielt alle Vertrauensleute angerufen und zur Auftakt-Zoom-Konferenz eingeladen werden. Die Resonanz ist enorm: Zum ersten großen digitalen Vernetzungstreffen ist von jedem Betriebshof mindestens ein*e Beschäftigte*r anwesend.

Oftmals werden wir als Klimaaktivist*innen in den ersten Wochen auch zu Vertrauensleutesitzungen eingeladen, um vom entstehenden

16 Nach McAlevey werden organische Anführer*innen «zwischen den Beschäftigten und im Gespräch mit ihnen ermittelt, nicht ohne sie. Diese selbst identifizieren ihre organischen AnführerInnen, die dann in den Fokus der Organizer rücken. [...] [Organische AnführerInnen] sind fast nie diejenigen, die mit uns reden wollen. Meistens [sind sie] gerade die ArbeiterInnen, die nicht mit uns reden wollen und sich im Hintergrund halten.» (McAlevey 2019: 61)

Bündnis zu berichten – eine Einladung, die gern, aber auch mit großem Herzklopfen angenommen wird, wie ein Aktivist berichtet:

«Ich war meganervös und konnte zwei Tage vorher nicht schlafen, weil ich keine Ahnung hatte, wie die Beschäftigten aus dem Betrieb auf mich reagieren würden. Man hat ja an so vielen Stellen vorher gehört, dass es Skepsis von Beschäftigten gegenüber FFF gibt. Aber die Betriebsrätin, mit der ich da war, hat mir Mut gemacht und das Treffen lief richtig gut. Ich habe nicht nur so vortragsmäßig erklärt, was wir als FFF machen, sondern hatte das Gefühl, dass wir in richtig tolle Gespräche gekommen sind, Vorbehalte ausräumen und das Eis zwischen uns brechen konnten.»

Die Interessierten, die auf diesen Sitzungen ihre Kontaktdaten hinterlassen haben, werden angerufen und zum nächsten Treffen eingeladen – so wächst der Aktivenkreis Stück für Stück.

Damit die Kontaktaufnahme leichter fällt, bieten erfahrenere Aktivist*innen für ihre Mitstreiter*innen zudem ein *Ansprachetraining* an. Es zielt darauf ab, Beschäftigten kurz und knapp erläutern zu können, warum es sinnvoll ist, mit der Klimabewegung zusammenzuarbeiten, und sie davon zu überzeugen, sich am Bündnisprozess zu beteiligen. Ich-Geschichte, Wir-Geschichte, Weggabelung: Was zu-

nächst statisch klingt, erleben viele Aktivist*innen als überaus hilfreich in den Momenten, in denen sie das erste Mal mit einer wildfremden Busfahrerin in einem Telefonat oder einer Zoom-Sitzung zusammenkommen und prägnant erklären müssen, wieso die Zusammenarbeit gerade jetzt in dieser Kampagne so wichtig ist. Nach ebendieser Art von Hilfestellung fragt zum Beispiel auch eine Leipziger Beschäftigte beim ersten Zusammentreffen mit den Klimaaktivist*innen:

«Was ich mir von dem Treffen erhoffe? Dass ich ein paar Tipps bekomme, wie ich meine Kollegen auf das gemeinsame Projekt ansprechen soll. Ich rede zwar den ganzen Tag, aber wie ich sie auf die Zusammenarbeit mit Fridays for Future ansprechen soll, ist mir unklar.»

Die Aufforderung an alle Anwesenden, bei den Treffen ihre Ich-Geschichte zu erzählen, bringt die unterschiedlichen Lebenswelten und Beweggründe, sich an der Kampagne zu beteiligen, zum Vorschein: «Mein Dienst beginnt diese Woche um 6.45 Uhr, endet um 20.15 Uhr und ich habe mehrere Pausen – unter anderem eine Pause von 6 Stunden. Ich bekomme von diesen 14 Stunden sage und schreibe 7,2 Stunden bezahlt» oder «An ein geregeltes Familienleben ist da nicht zu denken. Wegen meiner Dienstpläne bleibt in letzter Zeit eigentlich nur

Gewerkschaft und Arbeit vom Tag.» Diese und ähnliche Geschichten sind in den bundesweiten Kennenlernrunden zu hören. Für viele Aktivist*innen, die den ÖPNV hauptsächlich nur als Konsument*innen kennen, wird die Solidarität, die sie den zukünftig Streikenden bisher vor allem intuitiv entgegengebracht haben, plötzlich zu einer Herzensangelegenheit.

Aus einer Vielzahl von Ich-Geschichten entwickelt sich eine gemeinsame Erzählung, die die Kampagnenarbeit trägt und die hilft, potenziellen Mitstreiter*innen aus den Betrieben, aus der Klimabewegung oder der Zivilgesellschaft vom gemeinsamen Kampf zu erzählen.

«Der ÖPNV ist zentral für den Klimaschutz und das kann nicht getrennt von guten Arbeitsbedingungen betrachtet werden. Wenn da wegen der schlechten Arbeitsbedingungen niemand mehr arbeiten will, dann wird das auch nichts mit der Verkehrswende. Wir streiken zusammen.»

So oder so ähnlich lautet das «Credo», unter dem von nun an Seite an Seite protestiert werden soll.

Wie eng die Zusammenarbeit ist, die hieraus an einigen Stellen entsteht, erzählt ein Hamburger Aktivist:

«Vor Aktionen haben wir teilweise jeden bis jeden zweiten Tag telefoniert. Manchmal haben wir uns auch noch um 23 Uhr abends an-

gerufen – das ging, weil wir von beiden Seiten aus von Anfang an wussten, dass wir ein gemeinsames Anliegen haben und sofort ein gegenseitiges Vertrauen da war.»

Die Zuhilfenahme und der Erfolg der strukturierten Herangehensweise beim Bündnisaufbau gestalten sich vor Ort höchst unterschiedlich. Aufgrund kleiner Fridays- oder Students-for-Future-Gruppen, fehlender Kapazitäten und wenig Erfahrung kann die strukturierte Herangehensweise mittels Organizing-Tools nur in wenigen Orten ausgiebig erprobt werden.¹⁷ Insgesamt gelingt es jedoch in jeder Stadt, in der einige Aktivist*innen sich vornehmen, mit Bus- und Bahnfahrer*innen in Kontakt zu treten, gemeinsam Aktionstage auf die Beine zu stellen und Streiktage zu organisieren. Dabei stellen die Organizing-Tools eine hilfreiche Stütze dar und sind sicher der Grund dafür, dass der Kreis der Aktiven stetig, wenn auch in unterschiedlichem Tempo, wächst.

¹⁷ Mit mehr (Zeit-)Ressourcen und Erfahrung wäre es zum Beispiel denkbar und vielversprechend gewesen, in allen Städten eine organisierte Telefonaktion wie in Hamburg durchzuführen oder ein vollständiges Mapping von relevanten Akteur*innen in den Betrieben, aber auch in der Stadtgesellschaft zu machen, um noch mehr Solidarität und Unterstützung für die anstehenden betrieblichen sowie Klimastreiks zu gewinnen.

2.5.4 Die Fotoaktion: Gesicht zeigen für die Verkehrswende!

Bus- und Bahnfahrer*innen, die gemeinsam mit Klimaaktivist*innen eine Menschenkette um das Hamburger Rathaus bilden; eine Verkehrswendedemo in Bochum, die von einem Bus der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra) angeführt wird; Grußworte von Busfahrer*innen beim globalen Klimastreik – die Aktionsformen, die sich die lokalen Bündnissen im Sommer einfallen lassen, sind vielfältig.¹⁸ Während viele Aktionen spontan und lokal spezifisch entstehen, orientieren sich viele Städte an der bundesweiten Choreografie. Die Repräsentant*innen von ver.di und FFF schlagen monatliche Termine und eine Fotoaktion vor, um in den Monaten vor den betrieblichen Streiks die Notwendigkeit der sozial-ökologischen Verkehrswende und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen im ÖPNV in die Öffentlichkeit zu tragen. Vor allem aber hilft die Aktion, das Bündnis nach innen, also vor allem in den Betrieben, zu stärken. Die Idee ist simpel: Der Akivenkreis verabredet sich an einem geeigneten Ort, meist einem belebten Betriebshof. Mit einer Kamera und Infomaterial zur Tarifikampagne und zur Verkehrswende ausgestattet, gehen wir auf Fahrer*innen und Passant*innen zu: «Hey, ich bin Peter und arbeite hier bei den Chemnitzer Verkehrsbetrieben»

oder «Ich bin Sophie und bin bei Fridays for Future aktiv». «Du hast gerade Schichtwechsel, oder? Wir stehen hier, weil wir gemeinsam mit FFF die Fahrgäste darüber aufklären wollen, dass wir momentan für bessere Arbeitsbedingungen kämpfen. FFF steht hinter unseren Anliegen. Gemeinsam fordern wir, dass es endlich einen grundsätzlichen Wandel gen kostengünstigen und gut ausgebauten ÖPNV für alle gibt. Wir haben zwei Fragen an dich: Willst du ein Foto machen, mit dem du deine Unterstützung für den gemeinsamen Kampf von ver.di und FFF zum Ausdruck bringst? Und willst du unser Bündnis mit aufbauen? Dann lass deine Nummer hier und wir laden dich zum nächsten Treffen ein.»

Bei Mobi-Aktionen wie diesen wird schnell zweierlei deutlich: Erstens erreichen wir im Sinne unserer Theorie der Veränderung am meisten, wenn wir Passant*innen nicht nur ein Foto abringen, sondern vor allem Beschäftigte ansprechen, um sie für das Bündnis zu gewinnen. Denn sie sind es, die am Ende für einen TV-N streiken können, sie sind es, die einen *climate turn* in ihrer Gewerkschaft anstoßen können. Dazu kommt, dass die Fahrer*innen potenziell

¹⁸ Für Kurzberichte und Fotos von den Aktionstagen in zahlreichen Städten vgl. Lehmann 2020.

ein Interesse daran haben, als Multiplikator*innen an der nächsten Aktion teilzunehmen, um weitere Kolleg*innen und die lokale Bevölkerung von der Berechtigung der Tarifforderungen und der Zusammenarbeit mit FFF zu überzeugen. Denn mit einer hohen Streikbereitschaft und gesellschaftlichem Rückhalt steigt die Chance auf eine erfolgreiche Tarifrunde.

Zweitens ist es wichtig, im Tandem aufzutreten. Vor allem unter Kolleg*innen hört man sich zu, ansonsten huschen die Fahrer*innen schnell weiter in den Feierabend oder in die Pause:

«Gespräche kamen meist nur zustande, wenn wir die Leute in einem Tandem, Beschäftigte*r und Aktivist*in, angesprochen haben. Die Beschäftigten hatten einfach «einen anderen Schnack» drauf als wir und wussten meist schon im Vorfeld, bei wem man es gar nicht erst zu versuchen braucht oder beim wem wir offene Türen einrennen»,

berichtet eine Studentin aus Hannover. Ein Hamburger Student beschreibt die anfängliche Aufregung und die Freude darüber, über den eigenen Schatten gesprungen zu sein:

«Auf einmal laufe ich auf den Betriebshof und habe mich am Anfang echt ein bisschen klein und verloren gefühlt. Ich kannte da ja niemanden, nur den Kollegen aus den Videocalls. Und viele der Beschäftigten kannten FFF auch gar nicht oder waren eher skeptisch, aber wir

hatten mit vielen einen richtig guten Austausch oder haben diskutiert. Das fand ich das Wertvollste an der ganzen Kampagne: Dass man aus seiner Bubble rauskommt und mit Menschen spricht, die zum Beispiel auch eine tragende Rolle bei der Verkehrswende spielen, aber sonst nicht so bei FFF-Demos dabei sind.»

Die Fotoaktion wird auch genutzt, um gezielt bestimmte zivilgesellschaftliche Gruppen anzusprechen und sie über das Thema Verkehrswende und die anstehenden Klima- und betrieblichen Streiks zu informieren. In kleinen Gruppen verabredet man sich mit der Belegschaft vom Theater oder von der Kino-Crew oder mit anderen politischen Gruppen und schießt ein Solidaritätsfoto. Im Zuge dieser Aktionen entstehen häufig auch E-Mail-Verteiler, über die Informationen zu anstehenden Streiks verbreitet werden. Die Hoffnung ist, dass sich so die öffentliche Meinung zugunsten der streikenden Beschäftigten beeinflussen lässt und die Forderung nach Investitionen in den ÖPNV in die Breite getragen wird.

Dass die Aktionstage in allen Städten zur selben Zeit stattfinden, ist nicht nur öffentlichkeitswirksam, sondern stärkt auch den Zusammenhalt nach innen: Den ganzen Tag über werden Dutzende von Bildern in der ÖPNV-Telegram-Gruppe von Fridays for Future ge-

postet: In Frankfurt am Main posieren ver.di-Vertrauensleute neben FFFler*innen mit einem Banner, auf dem steht: «Wir stehen hinter den Beschäftigten des Nahverkehrs. Nächster Halt: Verkehrswende»; aus Hamburg kommen Bilder einer Menschenkette mit ver.di- und FFF-Fahnen; die sächsischen Gruppen fordern auf ihrem Transpi: «ÖPNV endlich sächsy machen!». Das Gefühl, etwas ins Rollen zu bringen, schweißst die unterschiedlichsten Menschen aus der ganzen Republik zusammen und wirkt als Motivationsspritze. Dringend nötig in Monaten, in denen sich Fahrer*innen sowie Schüler*innen und Student*innen in ihrer oftmals raren Zeit noch stundenlang zusammenschalten, um Aktionen zu planen, auszuwerten und durchzuführen.

2.5.5 #Wir streiken zusammen!

Quergestellte Busse, geschlossene Werkstore und kämpferische Kundgebungen – an den Streiktagen im September 2020 legen die Fahrer*innen alle großen Städte lahm und beweisen: Sie halten die Gesellschaft im wahrsten Sinne des Wortes am Laufen. Die bundes- und landesweiten Streiks verdeutlichen aber nicht nur die immer wieder beschworene «Systemrelevanz» des ÖPNVs, sondern stehen in diesem Jahr auch im Zeichen ökologischer Klassenpolitik.

Zum ersten Mal sind in Deutschland ein Arbeits- und ein Klimastreik miteinander verbunden. In mehr als 30 Städten unterstützen Klimaaktivist*innen die streikenden Fahrer*innen mit Kundgebungen, Infoständen oder einer schlichten Geste – der Wecker klingelt teils um drei Uhr, um mit Streikbeginn an der Seite der Kolleg*innen zu stehen. Aufgrund der monatelangen Zusammenarbeit agieren die Aktivist*innen jedoch nicht nur als «Solionkel» am Rande der Streiks, vielmehr verabredet man sich mit den bekannten Fahrer*innen und hat vorher abgesprochen, wer die Feuertonne und wer den Kaffee mitbringt.

Auch hier unterscheiden sich die Erfahrungen in hohem Maße: In manchen Städten ist es trotz der Bekanntschaft mit einigen Beschäftigten eine große Herausforderung, einen angemessenen Platz am Streikposten zu finden. So zum Beispiel in Leipzig, wo die Stimmung gegenüber Fridays for Future und ver.di eher gedämpft ist. Es fällt schwer, mit anderen Kolleg*innen als den Kernaktiven der Kampagne ins Gespräch zu kommen.

Hinzu kommt, dass viele Gewerkschaftssekretär*innen und auch Teile der Belegschaften aufgrund der Corona-Pandemie eine eher defensive Streikhaltung haben: Auf Streikkundgebungen oder Demonstrationen wird häufig verzichtet und die Legitimität der Streiks, von den Klimaak-

FFF-Aktivist*innen unterstützen
die ÖPNV-Beschäftigten am
Streikposten in Köln.



tivist*innen mehrheitlich nicht infrage gestellt, wird auch unter den Beschäftigten teilweise angezweifelt: Ist es wirklich in Ordnung, in einer Zeit zu streiken, in der Menschen um ihre Jobs fürchten und in der wir die Kontakte eigentlich so weit wie möglich einschränken sollten? Viele Schüler*innen und Student*innen versuchen, das *bigger picture* an den Streikposten hochzuhalten: Abstand halten? Natürlich! Zurückhaltung beim Streik? Auf keinen Fall! Denn die prekären Lebensbedingungen großer Teile unserer Gesellschaft ändern nichts daran, dass die Kolleg*innen bessere Arbeitsbedingungen verdient haben. Wenn weitere soziale und ökologische Katastrophen vermieden werden sollen, muss der ÖPNV grundlegend gestärkt werden. Dort, wo die Beschäftigten von der gemeinsamen Kampagne überzeugt sind, sind die Erfahrungen dagegen überwältigend. So berichten beispielsweise die Münsteraner*innen von Gänsehaut in dem Moment, in dem sie selbstbewusst mit FFF-Fahnen auf den bestreikten Betriebshof kommen und von den Fahrer*innen herzlichst empfangen und gefragt werden, wie der vergangene Klimastreik ablief:

«Ich kann es ehrlich gesagt kaum in Worte fassen, wie beeindruckend es war, die geschlossenen Werktoxe mit quergestellten Bussen und Hunderten stillstehenden Fahrzeugen und die krasse Solidarität und Dankbarkeit der

Fahrer*innen, die uns auf jedem der Höfe, die wir besucht haben, als Verbündete auf Augenhöhe willkommen heißen, zu erleben. Und auf unserem Rückweg von dieser NRW-Streiktour konnten wir aus erster Hand beobachten, wie wirksam diese Streiks sind und wie groß die Macht der Beschäftigten ist: Alle Städte, die wir durchquert haben, waren verstopft mit endlosen Staus, und die Busse standen im gesamten Bundesland bis auf ganz wenige Ausnahmen komplett still.»

Bundesweit haben Hunderte von Menschen die Erfahrung gemacht, dass es möglich ist, soziale und ökologische Anliegen im Kampf zu verbinden und den zerstörerischen Lauf der Dinge für einen Moment zu durchbrechen. Auch wenn die Tarifrunde nicht die erhofften Ergebnisse gebracht hat und die Verkehrswende mitnichten eingeleitet wurde: Die Erfahrung des gemeinsamen Streiks hat bei zahlreichen Klimaaktivist*innen die Hoffnung auf gemeinsame Streiks von Gewerkschafts- und Klimabewegung gestärkt, die eines Tages so mächtig sein könnten, dass der Kurswechsel in Richtung Klimagerechtigkeit Wirklichkeit wird.

2.6 Auswertung der Kampagne

Das Vorhaben eines bundesweit einheitlichen Tarifvertrags TV-N ist vorerst gescheitert. Die

Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände hat bis zum Schluss die Teilnahme an den Verhandlungen verweigert. Genauer gesagt: Die VKA ist gespalten. Einige Länder haben sich bundesweiten Verhandlungen in den Weg gestellt, andere hätten es vorgezogen, einen überregionalen Tarifvertrag zu verabschieden. Überdies konnten die politischen Forderungen nach einer besseren Finanzierung und dem Ausbau des ÖPNVs, für die sich FFF und anderen Bündnispartner gemeinsam starkmachen, noch nicht durchgesetzt werden. Die neuen Tarifverträge beinhalten jedoch deutliche Verbesserungen für die Beschäftigten.

In elf Bundesländern existieren mittlerweile neue Tarifverträge mit einer Laufzeit bis 2023. Die restlichen fünf werden im Mai/Juni 2021 verhandelt. Neben der Entgelterhöhung haben sich viele der bundesweiten Forderungen in den landesweiten Verträgen niedergeschlagen. Fast überall konnte die Forderung nach 30 Tagen Urlaub, die für viele Mitglieder besondere wichtig war, durchgesetzt werden. Auch eine Anrechnung der Ausbildungszeit bei der Eingruppierung und verbesserte Regelungen bezüglich der Schicht- und Entlastungstage wurden oftmals erreicht.¹⁹ Einige Gewerkschafter*innen beschreiben die Tarifabschlüsse als außergewöhnlich und auch unter den Beschäftigten bewerten viele die Ergebnisse in

Anbetracht der Pandemiebedingungen als sehr positiv. Die verbesserten Arbeitsbedingungen wären deutlich spürbar. Andere sind aufgrund des gescheiterten TV-N und nur geringfügiger Verbesserungen ihrer Arbeitsbedingungen eher unzufrieden.

Die Ergebnisse sind natürlich vor allem auf die Streiktaktik, die Streikbereitschaft und die politischen Kräfteverhältnisse in den Ländern zurückzuführen. Allerdings hat die Solidarität der Klimabewegung laut den Kolleg*innen viele positive Effekte auf die Tarifrunde gehabt.

Nach außen hin konnten die öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Pressestatements sicherlich einen gewissen Einfluss auf die öffentliche Meinung bezüglich der Legitimität der Streiks nehmen und zusätzlichen Druck auf die politischen Entscheidungsträger*innen inklusive Arbeitgeber*innen aufbauen. Vor allem aber erzählen uns die Gewerkschafter*innen von den Auswirkungen auf ihre Organisation: So sei durch die Allianz und die gemeinsamen Aktionstage eine stärkere Identifikation mit der Tarifrunde entstanden. Zudem habe die Zusammenarbeit mit den Aktivist*innen viele Beschäftigte selbstbewusster

¹⁹ Eine Zusammenfassung der Tarifabschlüsse lässt sich online einsehen unter: <https://tvn2020.de/tvn2020-tarifabschluesse/>.

und mutiger gemacht. Viele Kolleg*innen hätten zwar einen Berufsstolz, wüssten also, dass sie etwas Sinnvolles und Nachhaltiges für die Gesellschaft täten. Gesellschaftliche Anerkennung für ihre Arbeit erhielten sie jedoch kaum. Der Mut zum Streik sei gestiegen. Die Zusammenarbeit habe zu einer Politisierung der gewerkschaftlichen Strukturen geführt. Eine Anekdote von einem Klimaaktivisten veranschaulicht, wie sich diese Dynamik im Rahmen seines Besuchs auf einer Vertrauensleutesitzung gezeigt hat:

«Nachdem wir uns vorgestellt und unsere Unterstützung für die Tarifaueinandersetzung zugesichert hatten, kam es zwischen den Vertrauensleuten zu einer wilden Diskussion darüber, dass FFF den Leuten vorschreiben will, wie sie zu leben haben und ob die Klimaziele mittels der Forderungen von FFF überhaupt eingehalten werden können. Das hat ein Beschäftigter aufgegriffen und dann argumentiert, dass die Produktion grundsätzlich das Problem sei und Forderungen zur Einhaltung der Klimaziele viel weitgehender sein müssten. Die Diskussion dauerte ungefähr 30 Minuten und war auch emotional aufgeladen. Während der Diskussion sagte die Vertrauensleutesprecherin neben mir leise zu ihrem Kollegen: «Na, dass hier so diskutiert wird, hatten wir aber lange nicht mehr.» Allein un-

ser Besuch hat einen Politisierungsprozess im Vertrauensleutekörper angestoßen.»

In diesem Sinne kann die Kampagne umgekehrt auch als Erfolg für die Klimabewegung gewertet werden. Die Klimafrage hat in den bundesweiten sowie lokalen ver.di-Strukturen an Bedeutung gewonnen. Dass im Dezember 2020 plötzlich Straßenbahnen durch Dresden fahren, die «Danni bleibt – keine A49» in gelber Leuchtschrift als Zielrichtung einprogrammiert haben, steht symbolisch für die Früchte der monatelangen Zusammenarbeit zwischen Klimaaktivist*innen und Fahrer*innen. Ein Aktivist aus Dresden erzählt, dass er aus Wut über die Situation im Danni seine Kontakte in den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) angerufen und ihnen von der Idee erzählt habe. In der folgenden Woche seien zahlreiche Bahnen mit dieser Zielrichtung durch die Stadt gefahren.

Schließlich verfolgte die Kampagne nicht nur das Ziel, die gegenseitige Solidarität mit den Kämpfern zu stärken, sondern wollte einen Grundstein für eine ökologische Klassenpolitik legen. Die Bänder der Solidarität zwischen Gewerkschafter*innen und den Klimaaktivist*innen wurden in zahlreichen Städten im Zuge der monatelangen Zusammenarbeit geknüpft. Zu Beginn stand uns motivierten Klimaaktivist*innen meist eine skeptische Belegschaft gegenüber. Sich dessen bewusst, beschreibt ein Ak-

Gemeinsame Kundgebung nach dem zweiten Streiktag der ÖPNV-Beschäftigten in Leipzig.



tivist aus Nordrhein-Westfalen, wie versucht wurde, die Skepsis zu beseitigen:

«Es ging im ersten Gespräch erstmal vor allem darum, Vorurteile gegenüber der Bewegung abzubauen und deutlich zu machen, dass es uns konkret um die Arbeitsbedingungen im ÖPNV geht und beispielsweise nicht darum, dass FFF von allen Beschäftigten erwartet, morgens, bevor die Bahnen fahren, mit dem Fahrrad zum Betriebshof zu radeln.»

Darüber hinaus stellte die andere politische Kultur für uns Klimaaktive häufig eine Herausforderung dar, wenn «keine Redeliste geführt wurde, sich ins Wort gefallen wurde oder die Diskussion schnell vom eigentlichen Thema abkam. Die Treffen dauerten häufig länger als sie mussten, was häufig Unverständnis bei einigen Aktivist*innen hervorrief», erinnert sich der FFFler aus Nordrhein-Westfalen.

Die gemeinsamen Aktionen und die Diskussionen über die geteilten Forderungen, so berichten Aktivist*innen aus allen Städten, haben die Verbindungen zu den Kolleg*innen aus dem ÖPNV kontinuierlich gestärkt. Die Zusammenarbeit mit den hauptamtlichen Gewerkschafter*innen verlief dabei ganz unterschiedlich produktiv. In den meisten Städten stießen sie die Vernetzung an, in einigen blieben sie aktiver Teil des Bündnisses und in wenigen anderen standen sie ihr eher kritisch bis hindernd

gegenüber. Sicher ist jedoch, dass die Kontaktvermittlung über die ver.di-Bundesstruktur und engagierte Gewerkschaftssekretär*innen das Kennenlernen sowie die gemeinsame Aktions- und Streikplanung in den meisten Orten enorm erleichtert hat. Der enge Kontakt zur Bundesfachgruppe Busse und Bahnen hat das bundesweite koordinierte Vorgehen überhaupt erst ermöglicht.

Offen bleibt in vielen Städten, wie die Zusammenarbeit fortgesetzt werden kann. Man will sich nicht aus den Augen verlieren, sondern kämpfend voranschreiten, so wie es eine Aktivistin hoffnungsvoll beschreibt:

«Ich bin auch überzeugt, dass wir diese Bündnisse und engen Beziehungen zu den Fahrer*innen weiterhin bewahren können und dass sie uns auch in kommenden Kämpfen unterstützen werden – und dass wir vielleicht auch das ein oder andere Bier gemeinsam trinken werden.»

Während es vereinzelt Diskussionen über zukünftige Kampagnen rund um das 365-Euro-Ticket, einen kostenfreien öffentlichen Nahverkehr oder autofreie Innenstädte gibt, wird jedoch vielerorts das Fehlen von bewegungsorientierten, politischen (Partei-)Strukturen, die diese Erfahrungen nun verstetigen und in zukünftige gemeinsame Projekte überführen können, deutlich.

Bis es sozialistische Organisationen gibt, die erfolgreich soziale und zugleich ökologische Kämpfe führen, scheint es noch ein weiter Weg zu sein. Allerdings zeichnet sich in den existierenden politischen Strukturen eine Annäherung ab: Viele der FFF-Ortsgruppen, die an der Kampagne mitgearbeitet haben, sind offen für Anschlussprojekte. Der Arbeitskampf und allgemein die gemeinsame Debatte mit Beschäftigten des ÖPNVs stellt für viele eine sinnvolle und weiterzuverfolgende Perspektive im Kampf um Klimagerechtigkeit dar. Die gewonnene Kenntnis über die Funktionsweise von Gewerkschaften und die geknüpften Kontakte zu Menschen in den Verkehrsbetrieben werden unse-

rer Meinung nach eine wichtige Grundlage für kommende Allianzen darstellen

Auch in der Gewerkschaftsbewegung besteht ein Interesse an einer engeren Zusammenarbeit mit Klimaaktivist*innen. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) hat das Gespräch mit der AG Gewerkschaftsdialog von FFF gesucht, um über eine gemeinsame Kampagnenplanung nachzudenken. Auch die Kooperation zwischen #unteilbar, ver.di und FFF,²⁰ die im Rahmen der Bundestagswahl die soziale Frage beim ökologischen Umbau unserer Gesellschaft in den Vordergrund rücken will, ist ein Ergebnis der erfolgreichen Zusammenarbeit (vgl. Beucker/Krüger 2021).

²⁰ Vgl. das gemeinsame Positionspapier unter: www.unteilbar.org/aufbruchsklima/.

3 PLÄDOYER

Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der bundesweiten Kampagne TV-N 2020 haben bewiesen, dass es möglich ist, ökologische und gewerkschaftliche Anliegen miteinander zu verbinden. Es ist gelungen, Ansätze einer ökologischen Klassenpolitik zu entwickeln. Ökologische Klassenpolitik bedeutet für uns, gemeinsam mit gesellschaftlichen Mehrheiten für eine Demokratisierung und einen Nachhaltigkeitsumbau aller Gesellschaftsbereiche, inklusive der Produktion, zu kämpfen. Ziel muss es sein, dass nicht die grenzenlose Akkumulationsdynamik des Kapitals, die im Widerspruch zu den planetaren Grenzen steht (vgl. Mahnkopf 2014), sondern demokratische und ökologische Prinzipien unser gesellschaftliches Miteinander bestimmen.

Um diesem Ziel stückweise näher zu kommen, braucht es einerseits globale Massenmobilisierungen wie die von FFF, die ein Bewusstsein für die Klimakrise und die Notwendigkeit eines Systemwechsel schaffen. Andererseits müssen wir in konkreten Reformkämpfen vor Ort sozial-ökologische Ungerechtigkeiten anprangern und Alternativen erkämpfen. Beispielsweise gehören Luxus- und Militärkonsum oder ungerechte Konsumentensteuern, unter denen

vor allem Menschen aus ärmeren Haushalten leiden, bekämpft. Eine kostenlose, gut ausgebaut öffentliche Infrastruktur, wie zum Beispiel der ÖPNV, inklusive guter Arbeitsbedingungen, müssen dagegen auf unserer Agenda stehen. In den Branchen, in denen Menschen ihre Jobs aufgrund des ökologischen Umbaus verlieren werden, müssen wir für finanzielle sowie praktische Alternativen eintreten.

Erste und dringlichste Voraussetzung für einen ökosozialistischen Umbau in diesem Sinne ist eine Annäherung der linksoppositionellen Kräfte: Die Gewerkschaften und Parteien, die sich für die Interessen der Arbeitnehmer*innen einsetzen, dabei aber tendenziell die Bedeutung der Klimakrise außer Acht lassen, müssen einen *climate turn* vollziehen. Andersherum bedarf es eines *labour turn* der Klimabewegung, damit die Interessen der Lohnabhängigen bei der anstehenden Nachhaltigkeitsrevolution ins Zentrum gerückt werden.

Ökologische Klassenpolitik bedeutet, die Ressourcen der verschiedensten Bewegungen zusammenzuführen, um gemeinsam für gesellschaftliche Veränderungen zu kämpfen, die die Lebensbedingungen der Lohnabhängigen verbessern und dabei ökologisch nachhaltiger

machen. Diskutieren wir gemeinsam mit Menschen, die Autos bauen, was wir stattdessen produzieren könnten. Überlegen wir gemeinsam mit Tram- und Fahrradfahrer*innen, wie die Stadt von morgen aussehen soll. Und streiken wir gemeinsam dafür, dass der Reichtum dieser Welt statt in die Hände einiger weniger in die Investitionen fließt, die es für einen grundlegenden gesellschaftlichen Umbau braucht.

Abgeleitet aus unseren Erfahrungen in der ÖPNV-Kampagne sind wir überzeugt davon, dass es für eine ökologische Klassenpolitik, die einander ferne Milieus und teils widerstreitende Interessen zu verbinden versucht, einer Haltung bedarf, die durch Dreierlei charakterisiert ist.

Wir denken, dass die Allianz von FFF und ver.di möglich wurde, da für uns (1) nicht die Kritik der oberflächlichen Erscheinung der beiden Strukturen, sondern das Potenzial der beiden Bewegungen im Vordergrund stand. Grundlage dafür ist eine Haltung, die darauf ausgerichtet ist zu identifizieren, mit *welchen Teilen* der Gewerkschafts- und der Klimabewegung, entlang von *welchen Anlässen* und mittels *welcher Methoden* ökologische Klassenkämpfe aufgebaut werden können. Weder das Beharren auf dem Primat des Klimaschutzes noch das Beharren auf den unmittelbaren Beschäftigteninteressen wird das Leid, das auf uns zurollt,

aufhalten können. Nur wenn das Gemeinsame und nicht das Trennende im Vordergrund steht, kann der Grundstein für eine ökosozialistische Politik gelegt werden.

Mit Blick auf Bewegungen wie FFF bedeutet dies, nicht blind davon auszugehen, dass alle Teile der Bewegung primär an erfolgreichen Instagram-Kampagnen oder einer Regierungsbeteiligung von Bündnis90/Die Grünen interessiert sind. Es bedeutet, die Bewegung wirklich kennenzulernen, um dabei herauszufinden, dass ein großer Teil der FFF-Ortsgruppen durchaus daran interessiert ist, über Alternativen zum Kapitalismus und die Machtressourcen gewerkschaftlich organisierter Bus- und Bahnfahrer*innen zu diskutieren und betriebliche Streiks zu unterstützen.

Hinsichtlich der Gewerkschafter*innen bedeutet es, ihnen nicht von vornherein ein klimapolitisches Desinteresse zu unterstellen. Denn ein Gesprächsangebot an die DGB-Gewerkschaften kann die Erkenntnis befördern, dass einige Fachbereiche ein ausdrückliches Interesse am Ausbau einer nachhaltigeren Verkehrsinfrastruktur haben, andere über die Konversion der Autoindustrie diskutieren, wieder andere sich mit dem Zusammenhang zwischen Massentierhaltung und schlechten Arbeitsbedingungen auseinandersetzen und wieder andere einer Zusammenarbeit mit der Klimabewegung

aufgeschlossen gegenüberstehen oder (wie im Fall des Fachbereichs Busse und Bahnen) selbst an einer (Klima-)politischen Rahmung ihrer Tarifikampagnen arbeiten.

Gemeinsame Anliegen und die Offenheit zur Zusammenarbeit sind an zahlreichen Stellen zu entdecken, davon sind wir überzeugt – sei es die nachhaltige Entwicklung einer Region oder der Wunsch nach Arbeitszeitverkürzung, sei es der Ausbau öffentlicher Infrastruktur oder die Stärkung nachhaltiger Technologien und Sektoren. Die Herausforderung der kommenden Jahre (2) wird sein, *konkrete Kampagnenvorschläge* zu formulieren, anhand derer die Kräfte gebündelt werden können. Wir plädieren dafür, ökologische Klassenkämpfe zu planen und mit Leben zu füllen, die allen Beteiligten aufzeigen, wie sie dadurch ihre Handlungsspielräume und Einflussbereiche erweitern können. Selbstverständlich quält Tausende von Klimaaktivist*innen die Frage, wie mehr Druck ausgeübt werden kann, als dies bisher durch Schulstreiks oder Gespräche mit Politiker*innen geschehen ist. Selbstverständlich haben ver.di-Mitglieder ein Interesse daran, mehr gesellschaftlichen Rückhalt für ihre Tarifrunden zu erhalten. Ökosozialist*innen sollten ihre Fähigkeit zur kreativen Verbindung von sozialen und ökologischen Interessen ausbauen. Diese Vorschläge sollten direkte soziale und ökologische Verbesserungen mit sich bringen

und dabei mittelfristig die Vergesellschaftung von Eigentum ins Visier nehmen.

Schließlich plädieren wir (3) für eine *methodenbasierte und auf Mehrheiten ausgerichtete Herangehensweise* beim Aufbau von sozial-ökologischen Allianzen. Organizingtools wie die hier angeführten (Telefonkampagnen, Ansprachetrainings, Mappings) können unserer Meinung nach helfen, starke Basisstrukturen zu schaffen und in der Universität, im Stadtteil oder im Betrieb Mehrheiten aufzubauen, die für einen grundlegenden Wandel unabdingbar sind. Es bedarf Mut, im Rahmen einer Telefonkampagne alle Kolleg*innen anzurufen, die beim Aktionstag ihre Nummer hinterlassen haben, und auch dafür, als Student*in auf einer Betriebsversammlung zu sprechen. Vor allem aber, das haben wir immer wieder festgestellt, braucht es Geduld. Denn unsere Aufgabe besteht darin, Vertrauen aufzubauen zwischen Organisationen, politischen Kulturen und Menschen, die sich teils feindlich gegenüberstehen oder schlichtweg wenig übereinander wissen. Wir sollten uns gemeinsam den Mut und die Methoden erarbeiten, um unsere gewohnten politischen Räume zu verlassen und auf neue Zielgruppen zuzugehen.

Anknüpfungspunkte für die Klimabewegung, mit Gewerkschafter*innen zusammenzuarbeiten, wird es in Zukunft zahlreiche geben.

Sorgen wir dafür, dass in kritischen Teilen der IG Metall die Debatten darüber, was anstelle von Autos produziert werden könnte,²¹ wieder an Fahrt aufnimmt. Teile der Berliner Fridays-for-Future-Bewegung haben sich bereits mit der IG Metall Jugend vor Ort vernetzt, um über den drohenden Stellenabbau in der Autoindustrie und über ökologische Produktionsalternativen zu diskutieren. Demonstrieren wir im Rahmen der kommenden Tarifrunden des ÖPNVs erneut für die bessere Finanzierung des Nahverkehrs und bauen wir unsere Zusammenarbeit mit den Kolleg*innen in den Verkehrsbetrieben aus. Sorgen wir dafür, dass die

Frage, was, wie und auf wessen Kosten produziert wird, ins Zentrum der gewerkschaftlichen und gesellschaftlichen Debatten gerückt wird. Denn es gibt keine stärkere Unterstützung für die Klimabewegung als Belegschaften, die sich weigern, Tätigkeiten zu verrichten, die die Natur zerstören.

Wir haben als Fridays for Future bewiesen, dass wir in der Lage sind, globalen Widerstand zu organisieren. Arbeiten wir an noch mächtigeren Streiks für das Klima, die die Kraft haben, den zerstörerischen Status quo zu beenden, um diesen Planeten eines Tages als von Ausbeutung befreiten Ort zu erleben.

21 1990 erschien eine in den Betrieben viel diskutierte IG-Metall-Publikation mit dem Titel «Auto, Umwelt und Verkehr – Umsteuern, bevor es zu spät ist!», mit dem Ziel, Debatten über alternative Verkehrskonzepte in den Betrieben anzuregen (vgl. IG Metall 1990). Zu den Debatten um alternative Produktionskonzepte innerhalb der IG Metall seit den 1980er Jahren vgl. Adler 2021.

LITERATURVERZEICHNIS

Adler, Tom (2021):

«Umsteuern, bevor es zu spät ist». Auto, Umwelt, Verkehr und Produktions-Konversion damals und heute, in: Sozialismus 3/2021, S. 31–34.

Balthesen, Elena (2020):

Reden ist gut, streiken ist besser, klimareporter, 21.8.2020, unter: www.klimareporter.de/protest/reden-ist-gut-streiken-ist-besser.

Barker, Colin (2014):

Class Struggle and Social Movements, in: Barker, Colin/ Cox, Laurence/Krinsky, John/ Nilsen, Alf Gunvald (Hrsg.): Marxism and Social Movements, Chicago.

Barker, Colin/Johnssin, Alan/ Lavakette, Michael (2015):

Leadership and social movements, Manchester.

Bender, Jörg (2020):

Reiche werden dank Corona reicher, dw.com, 7.10.2020, unter: <https://p.dw.com/p/3jY48>.

Beucker, Krüger (2020):

Gemeinsame Kampagne, taz.de, 2.2.2021, unter: <https://taz.de/Fridays-for-Future-und-Verdi!/5744990/>.

BMVg – Bundesministerium der Verteidigung (2016):

Weißbuch 2016, Berlin, unter: www.bmvg.de/de/themen/dossiers/weissbuch.

Boewe, Jörn/

Schulten, Johannes (2021):

«Elektro-SUVs lösen kein Problem», in: Der Freitag, 6.4.2021.

Bose, Sophie/Dörre, Klaus/ Köster, Jakob/Lütten, John/ Dörre, Nelson/Szauer, Armin (2019):

Braunkohleausstieg im Lausitzer Revier – Sichtweisen von Beschäftigten, in: Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Nach der Kohle. Alternativen für einen Strukturwandel in der Lausitz, Berlin, S. 91–114.

Brinkmann, Bastian/ Pfeifer, David (2021):

Globale Armut steigt dramatisch an, sueddeutsche.de, 25.1.2021, unter: www.sueddeutsche.de/wirtschaft/armut-corona-oxfam-kinder-1.5183057.

Bündnis 90/Die Grünen (2020a):

Ökologie. Mit Liebe für die Umwelt, unter: www.gruene.de/oekologie.

Bündnis 90/Die Grünen (2020b):

Klimaschutz, unter: www.gruene-bundestag.de/themen/klimaschutz?pk_campaign=cpc-klimaschutz&pk_kwd=klimaschutz.

Burgmann, Verity/

Burgmann, Meredith (1999):

«A rare shift in public thinking»: Jack Munday and the New South Wales Builders Labourers' Federation, in: Labour History 77, S. 44–63.

Change for Future (2019):

Die Systemfrage stellen, 9.4.2019, unter: <https://bonner-jugendbewegung.org/antikapitalistische-plattform-innerhalb-von-fridays-for-future/>.

Change for Future (2020):

Aktionstag am 19. Juni 2020: «Die Klimakrise kennt keinen Lockdown! FFF muss wieder auf die Straße!», unter: www.rf-news.de/2020/kw24/aufruf-cff-aktionstag.pdf.

Democracy Now! (2018):

You Are Stealing Our Future: Greta Thunberg, 15, Condemns the World's Inaction on Climate Change, Youtube, 13.12.2018, unter: www.youtube.com/watch?v=HzeekxtyFOY&t=94s.

Die Welt (2019):

Merkel stellt sich hinter demonstrierende Schüler, welt.de, 2.3.2019, unter: www.welt.de/politik/deutschland/article189667893/Fridays-for-Future-Kanzlerin-Merkel-stellt-sich-hinter-Schueler.html.

Dörre, Klaus (2019):

Die Gewerkschaften – progressive Akteure einer Nachhaltigkeitsrevolution?, in: Zeitschrift für sozialistische Politik und Wirtschaft 4/2019, S. 38–46.

Dörre, Klaus (2020):

Gesellschaft in der Zangenkrise. Vom Klassen- zum sozial-ökologischen Transformationskonflikt, in: Dörre, Klaus/Holzschuh, Madeleine/Köster, Jakob/Sittel, Johanna (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Frankfurt a. M./New York, S. 23–69.

Dörre, Klaus (2021):

Lockdowns sind kein Klimaschutz, jacobin.de, 12.1.2021, unter: <https://jacobin.de/artikel/lockdowns-klimaschutz-corona-klimakrise-kapitalismus-klaus-dorrel/>.

Dörre, Klaus/

Schmalz, Stefan (2014):

Der Machtressourcenansatz: Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlichen Handlungsvermögens, in: Industrielle Beziehungen 3/2014, S. 217–237.

LITERATURVERZEICHNIS

Dunz, Kristina (2020):

Aufschrei von Klimaschützern gegen Siemens, RP online, 14.1.2020, unter: https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/siemens-haelt-an-lieferung-fuer-kohlemine-in-australien-fest_aid-48291891.

Euractiv (2019):

Watch: Greta Thunberg's full address to EU politicians in Brussels, Euractiv.com, 21.2.2019, unter: <https://bit.ly/3rughzG>.

Foster, John B./Clark, Brett/ York, Richard (2011):

Der ökologische Bruch. Der Krieg des Kapitals gegen den Planeten, Hamburg.

Fraser, Nancy (2019):

Die Krise der Demokratie: Über politische Widersprüche des Finanzmarktkapitalismus jenseits des Politizismus, in: Ketterer, Hanna/Becker, Karina (Hrsg.): Was stimmt nicht mit der Demokratie?, Berlin, S. 77–99.

Fridays for Future (2019):

Solidarisierung mit Ende Gelände, 18.6.2019, unter: <https://fridaysforfuture.de/solidarisierung-mit-ende-gelände/>.

Fridays for Future (2020):

Unsere Forderungen an die Politik, unter: <https://fridaysforfuture.de/forderungen/>.

Groeneveld, Josh (2020):

Die Grünen profitieren von Fridays for Future — doch die Klimabewegung sieht die Partei zunehmend kritisch, business insider, 4.9.2020, unter: <https://bit.ly/3rw7hKI>.

Habeck, Robert (2019):

Zeit der Kinder. Jetzt, 19.2.2019, unter: www.robert-habeck.de/texte/blog/fridays-for-future-zeit-der-kinder-jetzt/.

Haug, Wolfgang Fritz (2019):

Und sie bewegt sich doch ... Überlegungen zu Fridays for Future, in: Das Argument 332, unter: https://argument.de/wp-content/uploads/2019/11/DA332_Leseprobe.pdf.

IG Metall (1990):

Auto, Umwelt und Verkehr. Umsteuern, bevor es zu spät ist!, Schriftenreihe der IG Metall 122.

IG Metall (2019):

Gemeinsam Druck machen – Für einen sozialen, ökologischen und demokratischen Wandel, 26.8.2020, unter: <https://bit.ly/3kSDyKo>.

Ipb – Institut für Protest- und Bewegungsforschung (2019):

Befragung Fridays for Future 2019, unter: <https://protestinstitut.eu/projekte/demonstrationsbefragungen/befragung-fridays-for-future/>.

IPCC (2018):

Special Report. Global Warming of 1,5°C, Bonn.

Kaiser, Julia (2020):

#Wir fahren zusammen. Die Allianz von Fridays for Future und ver.di im Bereich Nahverkehr als Exempel ökologischer Klassenpolitik, in: Dörre, Klaus/ Holzschuh, Madeleine/Köster, Jakob/Sittel, Johanna (Hrsg.): Abschied von Kohle und Auto? Sozial-ökologische Transformationskonflikte um Energie und Mobilität, Frankfurt a. M./New York, S. 267–284.

Koch, Rhonda/Schurian, Hannah (2021):

Pronomen Busfahrerin. Fridays For Future goes Arbeitskampf, in: Luxemburg 1/2021, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/pronomen-busfahrerin-fridays-for-future-goes-arbeitskampf/.

Kreutzfeldt, Malte/**Schippkowski, Katharina (2020):**

«Ihr müsst ein Wagnis eingehen», taz.de, 11.6.2020, unter: <https://taz.de/Fridays-for-Future-vs-Ende-Gelaende!/5688240/>.

Lehmann, Christiane (2020):

Ver.di und Fridays for Future: gemeinsam für die Soziale Klimawende, 14.8.2020, unter: <https://wir-sind-verdi.de/2020/08/14/ver-di-und-fridays-for-future-gemeinsam-fuer-die-soziale-klimawende/>.

Leidig, Sabine (2020):

Den Verkehr in eine neue Ordnung bringen, in: LuXemburg 1/2020, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/den-verkehr-in-eine-neue-ordnung-bringen/.

Liebe, Sylvaine von (2020):

WMO: Erneuter Höchststand bei den Treibhausgasen, br.de, 23.11.2020, unter: www.br.de/nachrichten/wissen/wmo-erneuter-hoehchststand-bei-den-treibhausgasen,SH9lbbj.

Linksfraktion Hessen (2020):

Kostensteigerung von 30 Prozent beim ÖPP-Projekt A49: Privatisierung kommt Steuerzahler teuer zu stehen, Pressemitteilung, 24.9.2020, unter: <https://bit.ly/2TDEwPu>.

Mahnkopf, Birgit (2014):

«Peak Capitalism»? Wachstumsgrenzen als Grenzen des Kapitalismus, in: WSI Mitteilungen 7/2014, S. 505–512.

marx21 (2019):

ÖPNV – Klassenkampf und Klimaschutz: «Wir haben großes vor!», 14.11.2019, unter: www.marx21.de/oenpv-klassenkampf-klimaschutz-tarifbewegung-nahverkehr-2020/.

LITERATURVERZEICHNIS

McAlevy, Jane (2019):

Keine halben Sachen. Machtaufbau durch Organizing, hrsg. und eingeleitet von Florian Wilde, Hamburg.

Nagel, Sarah (2020):

«Diese Zeit hat unsere Farbe» – Die Grünen bringen sich für das Wahljahr in Stellung», LuXemburg online, November 2020, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/diese-zeit-hat-unsere-farbe/.

NDR (2020):

«Fridays for Future»: Gemeinsame Demo mit ver.di in Hamburg, ndr.de, 14.8.2020, unter: www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Fridays-for-Future-Gemeinsame-Demo-mit-verdi-in-Hamburg,demo3076.html.

Neubauer, Luisa (2020):

Warum wir auch und gerade jetzt demonstrieren müssen, stern.de, 16.4.2020, unter: <https://bit.ly/3BBY0ox>.

Neubauer, Luisa/

Rackete, Carola (2020):

Wer hat die Macht, Verträge zu brechen?, spiegel.de, 12.11.2020, unter: <https://bit.ly/2TzseYn>.

Neubauer, Luisa/

Repenning, Alexander (2019):

Vom Ende der Klimakrise. Eine Geschichte unserer Zukunft, Stuttgart.

ÖPNV braucht Zukunft (2019):

Verkehrswende erfordert unterschiedene Investitionspolitik für den Umweltverbund, unter: https://oepnvbrauchtzukunft.de/wp-content/uploads/2020/09/Verkehrswende-Investitionen-für-den-Umweltverbund_Buendnisposition.pdf, depubliert, letzter Zugriff: 27.1.2021.

Petermann, Anke (2019):

Europawahl ist Klimawahl, Deutschlandfunk, 17.5.2019, unter: www.deutschlandfunk.de/fridays-for-future-europawahl-ist-klimawahl.1769.de.html?dram:article_id=449099.

Pötter, Bernhard/

Schulte, Ulrich (2020):

Fridays for Future und die Grünen. Die Gradwanderung, taz.de, 10.11.2020, unter: <https://taz.de/Fridays-for-Future-und-die-Gruenen/!5727724/>.

Pye, Oliver (2017):

«Für einen labour turn in der Umweltbewegung», in: PROKLA 189, S. 517–534.

Riexinger, Bernd (2013):

Demokratisierung von Streiks, hrsg. von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin.

SauberesKlimafuerAlle (2020):

Students for Future und Busfahrer NRWs: Gemeinsamer Vortrag, Youtube, 29.2.2020, unter: www.youtube.com/watch?v=h-4Kpe0Q98YU.

Schipkoswki, Katharina (2020):

Euer Haus, euer Auto, euer Boot, taz.de, 26.1.2020, unter: <https://taz.de/Fridays-for-Future-gegen-Konzerne/!5656544/>.

Schlüter, Nadja (2020):

Wie «Fridays for Future» politische Lobby-Arbeit machen, jetzt.de, 27.7.2020, unter: www.jetzt.de/politik/fridays-for-future-direkter-kontakt-der-aktivist-innen-zur-politik.

Stache, Christian (2019):

Immer wieder freitags, in: junge Welt, 10.5.2019.

TEDxStockholm (2018):

School strike for climate – save the world by changing the rules, Youtube, 12.12.2018, unter: <https://bit.ly/3i827RT>.

UBA – Umweltbundesamt (2012):

Daten zum Verkehr, unter: www.umweltbundesamt.de/publikationen/daten-verkehr.

Ver.di (2019):

Kasseler Erklärung der ver.di Bundesfachgruppe Busse und Bahnen zu Klimaschutz und Arbeitsbedingungen, 12.6.2019, unter: <https://verkehr.verdi.de/themen/nachrichten/++co++-6f8eff4a-91b3-11e9-9839-525400afa9cc>.

Ver.di (2020a):

TVN2020, in: ÖPNV braucht Zukunft, 27.7.2020, unter: <https://tvn2020.de>.

Ver.di (2020b):

ver.di & Fridays for Future kämpfen gemeinsam für einen Tarifvertrag im Öffentlichen Personennahverkehr, unter: www.youtube.com/watch?v=z-m2qw1j4FGo&feature=youtu.be.

Ver.di (2020c):

#tvn2020 – Erste Bewegungen der Arbeitgeber, 3.11.2020, unter: <https://tvn2020.de/tvn2020-erste-bewegungen-der-arbeitgeber/>.

Ver.di Nordsachsen (2019):

Klimatram durch Leipzig, 28.11.2019, unter: <https://nordsachsen.verdi.de/service/veranstaltungen/++co++93219bfa-0f87-11ea-b9a6-525400f67940>.

Wallrodt, Ines (2021):

Wir können nicht allein gewinnen, in: neues deutschland, 30.12.2020.

Wassmuth, Carl (2020):

Eine andere Bahn ist möglich. Wieso die Deutsche Bahn grundlegend umgebaut werden muss, in: LuXemburg 1/2020, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/eine-andere-bahn-ist-moeglich/.

Wilde, Florian (2020):

Ruhe vor dem Sturm. Kommentenden Tarifrunden lassen intensive Kämpfe um gesellschaftliche Großkonflikte erwarten. Auch die Linke sollte sich vorbereiten, in: neues deutschland, 2.7.2020.

Wolf, Winfried (2019):

Noch eine Steuer, unsere-zeit.de, 18.4.2019, unter: www.unsere-zeit.de/noch-eine-steuer-56953/.

Wolf, Winfried (2020a):

Weiter so mit Alibi. Warum die deutschen Autokonzerne bislang recht gut durch die Krise kommen, in: LuXemburg 1/2020, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/weiter-so-mit-alibi-warum-die-deutschen-autokonzerne-bislang-recht-gut-durch-die-krise-kommen/.

Wolf, Winfried (2020b):

Die sieben Sünden der Elektromobilität. Warum sie die Klimakrise eher beschleunigt als bekämpft, in: LuXemburg 1/2020, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/die-sieben-suenden-der-e-mobilitaet/.

Wötzel, Uwe (2018):

Mobilitätskonzepte der Zukunft, in: Schröder, Lothar/Urban, Hans-Jürgen (Hrsg.): Gute Arbeit 2018. Ökologie der Arbeit, Frankfurt a. M., S. 124–138.

Zeise, Fanny (2019):

Wir müssen reden! Aber weniger mit den Industriegewerkschaften als vielmehr mit ihren Mitgliedern, in: neues deutschland, 27.7.2020.

Zelik, Raul (2021):

Grüner Sozialismus – Warum die Klimabewegung an den alten Debatten nicht vorbeikommen wird, LuXemburg online 1/2021, unter: www.zeitschrift-luxemburg.de/gruener-sozialismus/.

Zeller, Christian (2020):

Revolution für das Klima, München.

GEWERKSCHAFTEN, ORGANIZING UND DER KAMPF UM DIE DEMOKRATIE



Jane McAlevey

Macht. Gemeinsame Sache.

**Gewerkschaften, Organizing
und der Kampf
um die Demokratie**

Hrsg. von Stefanie Holtz (IG Metall Jugend)
und Florian Wilde (Rosa-Luxemburg-Stiftung)
Aus dem Amerikanischen von Jan-Peter Herrmann
224 Seiten, Broschur, VSA: Verlag, August 2021
14,80 Euro, ISBN 978-3-96488-115-1

In ihrem neuen Buch zeigt Jane McAlevey, warum und wie die potenziell wichtigste Kraft im Kampf gegen soziale Ungerechtigkeit und den Rechtsruck gestärkt werden kann:

«In einer Welt der massiven Einkommensungleichheit und ausufernder sexueller und ethnischer Diskriminierung ergreife ich mit diesem Buch für die Gewerkschaften Partei. Die Auswirkungen wirtschaftlicher, politischer und sozialer Ungleichheit sind real, gefährlich und unbestreitbar. Dieses Buch handelt davon, wie wir mithilfe der Gewerkschaften aus dem Schlamassel herauskommen können, in dem wir uns gegenwärtig befinden.»



Bestellung unter: [www.vsa-verlag.de/nc/buecher/
detail/artikel/macht-gemeinsame-sache/](http://www.vsa-verlag.de/nc/buecher/detail/artikel/macht-gemeinsame-sache/)



Download unter:
www.rosalux.de/publikation/id/44215

Impressum

Herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung

V. i. S. d. P.: Ulrike Hempel

Straße der Pariser Kommune 8A · 10243 Berlin · www.rosalux.de

ISBN 978-3-948250-36-2 · Redaktionsschluss: Juli 2021

Redaktion: Rhonda Koch und Julia Kaiser

Layout/Herstellung: MediaService GmbH Druck und Kommunikation

Lektorat: TEXT-ARBEIT, Berlin

Gedruckt auf: Circleoffset Premium White, 100% Recycling

Diese Publikation ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Sie wird kostenlos abgegeben und darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.

Um die Politik zum Handeln zu zwingen, bedarf es einer Klimabewegung, die größer und schlagkräftiger wird. Ziel muss sein, gemeinsam mit Beschäftigten zu streiken, um auch ökonomischen Druck aufzubauen und sicherzustellen, dass der Reichtum der Wenigen in den ökologischen Umbau für alle fließt. Die Klimabewegung steht also vor der Herausforderung, gewerkschaftliche und ökologische Anliegen zu verbinden. Wie dies gelingen kann, beschreiben Aktivist*innen von Students for Future anhand der Zusammenarbeit zwischen ver.di und Fridays for Future (FFF) im Rahmen der Kampagne zur Tarifrunde Nahverkehr 2020 (TV-N 2020). In 30 Städten näherten sich Klimaaktivist*innen und Beschäftigte des ÖPNVs an, um gemeinsam für einen Ausbau des Nahverkehrs und bessere Arbeitsbedingungen zu streiken.



**ROSA
LUXEMBURG
STIFTUNG**

