

Wir fahren zusammen - Wir streiken zusammen: Lasst uns mit TVN24 die Verkehrswende erstreiken!

Anfang März streikten anlässlich des globalen Klimastreiks Klimaaktivist:innen und Beschäftigte des öffentlichen Nahverkehrs gemeinsam. Im Frühjahr 2024 werden 100.000 Beschäftigte aus 160 Verkehrsbetrieben bundesweit im Rahmen des Tarifvertrags Nahverkehr (TVN2024) in die Auseinandersetzung mit Arbeitgebern gehen und wenn es sein muss, auch für bessere Arbeitsbedingungen streiken. Diese Auseinandersetzung bietet eine reale Machtperspektive für Klima- und Arbeiter:innenbewegung, die unsere Strategie als Klimagerechtigkeitsbewegung in den nächsten Jahren prägen sollte.

Die aktuelle Lage mit Blick auf die Klimakrise ist den meisten von uns klar: Ihre Bewältigung ist die größte und dringlichste Herausforderung unserer Zeit. Wir brauchen dafür Strategien und Aktionsformen, die der zeitlichen Dringlichkeit der Klimakrise gerecht werden. Gleichzeitig dürfen wir dabei die Reichweite der notwendigen Veränderungen nicht aus dem Blick verlieren – ein Bruch mit dem auf Wachstum und der Nutzung fossiler Energieträger basierenden kapitalistischen Wirtschaftssystem. Entscheidender Kern unserer Strategien muss daher der Aufbau einer Bewegung sein, die über die notwendigen Machtmittel verfügt, um Kräfteverhältnisse nachhaltig zu verschieben. Nur so können wir die Kämpfe um unsere Zukunft auf diesem Planeten heute und in den nächsten Jahren gewinnen.

Die Tarifaueinandersetzung im ÖPNV 2024 markiert hierfür ein bedeutsames Zeitfenster. In einem Schulterschluss von Klimagerechtigkeitsbewegung und Beschäftigten kann es kurzfristig gelingen, wichtige materielle Siege im Bereich der Verkehrswende zu erzielen, Streikauseinandersetzungen zu politisieren und eine solche Bewegung aufzubauen. Der gemeinsame Streiktag von Klimaaktivist:innen und ÖPNV-Beschäftigten im März 2023 war darin ein bedeutender erster Schritt, an den es jetzt anzuknüpfen gilt.

Die Verkehrswende darf nicht scheitern

Die Verkehrswende ist eine der entscheidenden Stellschrauben im Kampf um sozial gerechten Klimaschutz. Denn ein großer Teil der CO₂-Emissionen stammt aus dem Verkehrssektor, und anders als in allen Bereichen sinken dort die Emissionen nicht - sie steigen. Soll die Verkehrswende gelingen, braucht es schnell mehr, kostengünstigen und flächendeckenden ÖPNV. Das erfordert massive Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Doch statt die entsprechenden Weichenstellungen vorzunehmen, hofiert die Ampelregierung weiter die Autoindustrie.

Mit den bisher dominanten Strategien der Klimagerechtigkeitsbewegung - Massenmobilisierungen verbunden mit politischem Appell - ist es nicht gelungen,

daran substantiell etwas zu ändern. Das verdeutlicht einmal mehr: Wollen wir als Klimagerechtigkeitsbewegung Kämpfe gewinnen, reicht es nicht, inhaltlich richtige Forderungen zu stellen und diese möglichst öffentlichkeitswirksam zu artikulieren. Denn im Verkehrsbereich müssen wir politische Weichenstellungen erzwingen, die sich gegen die Interessen von mächtigen Automobil- und fossilen Energiekonzernen richten. Wir brauchen daher für unsere Forderungen vor allem Machtressourcen, um sie durchzusetzen.

Im ÖPNV gibt es derzeit ein Gelegenheitsfenster, neue Durchsetzungsperspektiven aufzubauen und materielle Erfolge zu erringen. Im Frühjahr 2024 verhandeln die Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben über ihre Arbeitsbedingungen. Die politische Forderung nach einer Verkehrswende bringt sie dabei in eine Offensivposition. Denn die Umstellung auf den öffentlichen Nahverkehr wird bislang auch durch die desolaten Arbeitsbedingungen im ÖPNV systematisch verunmöglicht: Viele Beschäftigte im ÖPNV arbeiten unter widrigsten Bedingungen im Schichtbetrieb und kommen mit ihren Löhnen knapp über dem Mindestlohn kaum noch bis zum Monatsende. Viele von ihnen verlassen deshalb den Job. Jetzt schon fehlen Zehntausende Fahrer:innen.

Ohne massive Investitionen ins Personal und bessere Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben wird die Verkehrswende an einem ihrer Grundpfeiler scheitern. Denn wenn es nicht ausreichend Personal im ÖPNV gibt, welches die Elektrobusse der Zukunft fahren kann, wird durch diese auch kein Gramm CO₂ eingespart werden.

Streiks als Machtmittel

Es stellen sich in den Tarifaueinandersetzungen also Fragen von Investitionen in die öffentliche Daseinsvorsorge, Verteilung von Reichtum und Entscheidungsmacht. Die Beschäftigten im Nahverkehr verfügen dabei über den Hebel, durch die Macht des Streiks massiven Druck aufzubauen, der über Appelle hinausreicht und unmittelbar Veränderung bewirken kann. Denn mit ihrer Streikmacht können die Kolleg:innen im ÖPNV den Verkehr innerhalb von kürzester Zeit zum Erliegen bringen und die öffentliche Infrastruktur erheblich stören. Streiks im ÖPNV haben das Potenzial, eine politische Krise auszulösen und die Politik zu Zugeständnissen und notwendigen Investitionen in die Arbeitsbedingungen und damit die Zukunft des ÖPNV zu zwingen.

Ähnlich wie im Gesundheitsbereich oder anderen Teilen der öffentlichen Daseinsvorsorge fällt darüber hinaus im ÖPNV das Interesse der Beschäftigten nach besseren Arbeitsbedingungen zusammen mit der gesamtgesellschaftlichen Forderung nach einer klimagerechten Verkehrswende. 2024 muss es gelingen, diese Interessengleichheit nicht nur öffentlichkeitswirksam zu artikulieren oder symbolisch auf die Straße zu tragen, sondern ausgehend davon im öffentlichen Nahverkehr

einen gesamtgesellschaftlichen Kampf um die öffentliche Daseinsvorsorge zu führen. Dann wären umfangreiche finanzielle Zugeständnisse inklusive einer deutlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten ein denkbares und gewinnbares Ziel.

Uns als Klimagerechtigkeitsbewegung kommt hierbei eine entscheidende Rolle zu. Wir können unsere Mobilisierungskraft und diskursive Macht einsetzen, um Arbeitsniederlegungen im ÖPNV zu legitimieren und den Beschäftigten und ihrem Machthebel zu größerer Durchschlagskraft zu verhelfen. Gleichzeitig können wir Spaltungslinien zwischen den streikenden Beschäftigten und den vom Streik betroffenen Teilen der Bevölkerung schließen. Durch eine Ausrichtung auf Arbeitskämpfe lassen sich so neue Machthebel und breitere gesellschaftliche Unterstützung für ökologische Anliegen erschließen.

Fürs Gemeinwohl streiken

Gleichzeitig braucht es, wie eingangs skizziert, für eine Verkehrswende zusätzlich zu guten Arbeitsbedingungen weitere, umfangreiche Investitionen in den ÖPNV. Es geht also bei dem Schulterschluss von Klimabewegung und Beschäftigten im ÖPNV um mehr als nur Solidaritätsarbeit. Perspektivisch wollen wir nicht nur dort punktuell zusammenarbeiten, wo in der öffentlichen Daseinsvorsorge politische Forderungen und Tarifaueinandersetzungen zusammenkommen. Es geht darum, dass wir uns als Bewegung und Beschäftigte Streikauseinandersetzungen grundsätzlich als *gemeinsames* Machtmittel nutzbar machen. Wir müssen daher Wege finden, um Streiks zu politisieren und im nächsten Schritt (klima-)politische Fragen faktisch zum Gegenstand einer Tarifaueinandersetzung zu machen.

Einen spannenden Impuls gibt uns hierfür das Konzept des „Bargaining for the Common Good“ (zu dt.: Verhandeln für das öffentliche Gut). Besonders während der starken Lehrer:innenstreiks in den USA wurde dieses Konzept umgesetzt. Lehrer:innen stellten gemeinsam mit Eltern, Schüler:innen und beispielsweise mit migrantischen Organisationen Forderungen für die Tarifverhandlungen auf, welche teils weit über die eigenen Arbeitsbedingungen hinausreichten (etwa die Einschränkung von rassistisch motivierten Kontrollen von Schüler:innen oder auch die schulbehördliche Regulierungen von Schulprivatisierungen). Hierüber gewannen sie ihre Bündnispartner:innen über die in Gewerkschaften gängige Solidaritätsarbeit hinaus. Stattdessen begriffen die Schüler:innen, Eltern und weitere Partner:innen die Streikauseinandersetzungen als ein zentrales Machtmittel in einem gemeinsamen Kampf. In der Verbindung aus Streikmacht und politischem Druck konnten so weitreichende Forderungen durchgesetzt werden, die eigentlich als nicht tarifierbar galten.

Kombinieren Kolleg:innen in den Verkehrsbetrieben und Aktivist:innen in dieser Weise ihre Machtressourcen, können sie der Forderung nach sozial gerechtem

Klimaschutz im Rahmen der anstehenden Tarifaueinandersetzungen zu neuer Durchschlagskraft verhelfen.

Welches Bedrohungspotential in einer solchen Politisierung von Streikbewegungen dieser Art liegt , offenbart auch die Reaktion der Arbeitgeberseite auf den gemeinsamen (Klima-)Streik von Klimagerechtigkeitsbewegung und Beschäftigten im ÖPNV am 3. März 2023: Der Hauptgeschäftsführer der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), Steffen Kampeter, sah sich anlässlich dieses Schulterschlusses genötigt, den gemeinsamen Streiktag öffentlich als "gefährliche Grenzüberschreitung" zu bezeichnen. Indem ver.di die Streiks im Rahmen der Tarifaueinandersetzung im öffentlichen Dienst mit den allgemeinpolitischen Anliegen der Klimabewegung verknüpfe, begeben sich die Gewerkschaft auf das Terrain des politischen Streiks. Auch wenn auf dem Weg zu einer klimapolitischen Streikbewegung noch viele Schritte zu gehen sind, zeigt diese Reaktion: Wir sind auf dem richtigen Weg.

An die Umsetzung machen

Die Klimakrise wird zu einem Verteilungs- und Überlebenskampf der globalen Arbeiter:innenklasse. Vielerorts werden sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Konflikte um Nahrung, Ressourcen und Lebensraum zuspitzen. Wie diese Kämpfe ausgehen, entscheidet sich nicht im Moment ihres Ausbruchs. Ob eine selbstbewusste Arbeiter:innen- und Klimabewegung in der Lage sein wird, unsere Gesellschaft grundlegend zu verändern, ist auch eine Frage der gemeinsam gemachten Kampferfahrungen.

Die Auseinandersetzung im Nahverkehr 2024 muss deshalb mehr sein als eine punktuelle Zusammenarbeit entlang einer einzelnen gemeinsamen Forderung. Davon ausgehend braucht es Kerne von Beschäftigten und Aktivist:innen, die bereit sind, die Erfahrung ihres gemeinsamen Machtpotentials in zukünftigen Kämpfen zu nutzen. Dafür kann die Zusammenarbeit mit den Beschäftigten im ÖPNV Strahlkraft für die Klima- und Gewerkschaftsbewegungen als Ganze entfalten - auf dem Weg zu einem Generalstreik fürs Klima. Wenn wir in Zukunft auch mit den Automobilbeschäftigten um eine klimagerechte Konversion kämpfen wollen, dann werden wir die Erfahrung und das Selbstbewusstsein aus der gemeinsamen Auseinandersetzung mit den Kolleg:innen im Nahverkehr brauchen.

Es liegt jetzt an uns als Klimagerechtigkeitsbewegung , diesen Plan zu realisieren. Wir können gemeinsam mit den Beschäftigten im ÖPNV einen entscheidenden Etappensieg für eine Verkehrswende erzielen, die Streiks im ÖPNV politisieren und Kerne an Beschäftigten und Aktivist:innen mit Selbstbewusstsein, gemeinsamer Kampferfahrung und starken Machtmitteln haben, um die Kämpfe um unsere Zukunft zu gewinnen. Das Gelegenheitsfenster dafür ist Januar bis März 2024.

Darum laden wir alle ein die nicht nur Klimaschutz, sondern Klimagerechtigkeit wollen, Teil von #wirfahrenzusammen zu werden, um eine wirkliche Streikmacht fürs Klima aufzubauen. Wir haben etwas zu gewinnen. Zeit, uns auf den Weg zu machen.

Aktivist:innen von #wirfahrenzusammen