

Klimabewegung und Gewerkschaften

Bei der „Marxistischen Studienwoche“ zum Thema „Klimakrise & Ökosozialismus“ im März 2020 berichteten *Julia Kaiser*, Studentin aus Leipzig und Aktivistin bei „Students for Future“, und *Eike Broszukat*, Vorsitzender der Jugendvertretung bei Opel/Rüsselsheim, über Gemeinsamkeiten und Differenzen im Umgang mit der Klimakrise. Wir dokumentieren hiermit die beiden Statements.

Julia Kaiser

Fridays for Future und Gewerkschaften

Ich berichte hier über unsere Aktivitäten im Rahmen der Fridays for Future-Bewegung (FFF). Mit „uns“ meine ich vor allem Aktive aus dem SDS, die bei den „Students for Future“ mitarbeiten. Wir versuchen, einen klassenpolitischen Ansatz in der Bewegung zu entwickeln und zu stärken. Dazu gehört vor allem unsere Initiative, bundesweit wie lokal eine Allianz von Klima- und Gewerkschaftsbewegung zu schaffen. Konkret arbeiten wir an einer Zusammenarbeit von FFF mit ver.di im Rahmen der Tarifauseinandersetzung im ÖPNV, die im Herbst 2020 ansteht.

Wir sind von Beginn an davon ausgegangen, dass es in FFF zweierlei Entwicklung braucht: Zum einen eine Vergrößerung und Verbreiterung der Bewegung. Es ist richtig, dass FFF auf die Organisation von Mehrheiten setzt. Zum anderen müssen wir aber auch den Fokus stärker auf die soziale Frage richten. Das bedeutet: Wir müssen fordern, dass Maßnahmen zum Klimaschutz nicht zu Lasten der arbeitenden Bevölkerung gehen (dürfen), sondern dass die Reichen zahlen müssen. Hier sehen wir einen Ansatz zur Zusammenarbeit von Klimabewegung und Gewerkschaften. Deshalb haben wir versucht, in FFF die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften zu stärken.

Wie haben wir das bisher praktisch umgesetzt? Wir in Leipzig (sowie in anderen Städten) haben im Frühling letzten Jahres eine Vollversammlung einberufen mit dem Ziel, möglichst viele Studierende für die Kämpfe um den sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft zu gewinnen. Etwa 1500 Studis waren anwesend. Inhaltlich haben wir großen Wert darauf gelegt, die soziale Frage, die unserer Meinung nach häufig in der Klimabewegung zu wenig im Fokus steht, in den Mittelpunkt zu rücken. Bei dieser Vollversammlung hat auch Klaus Dörre gesprochen, über Ökosozialismus und die Notwendigkeit, Allianzen zu schmieden, damit sich die Konflikte zwischen ArbeiterInnenklasse bzw. Gewerkschaften und Klimabewegung nicht noch weiter verschärfen. Zudem hatten wir einen Betriebsrat der Leipziger Verkehrsbetriebe eingeladen. Der hat unser Anliegen stark unterstützt und vorgeschlagen, gemeinsam für eine Verkehrswende zu kämpfen. Außerdem hat er auch deutlich darauf hingewiesen, dass seine KollegInnen für die Klimafrage nur zu gewinnen sind, wenn wir klar artikulieren, dass uns die Situation der Beschäftigten auch interessiert, konkret: Die

Forderung nach Fahrpreis-Vergünstigung oder Nulltarif im ÖPNV werde bei ihnen nur Anklang finden, wenn wir klarmachen, dass dies nicht auf Kosten der Löhne und der Arbeitsplätze gehen wird. Die Stimmung in der Studierendenschaft dafür war total offen, für beide Redner gab es starke Zustimmung.

Ich mache einen kurzen Wechsel auf die Bundesebene. Da haben wir vorgeschlagen, innerhalb von FFF eine Gewerkschafts-AG zu gründen, die sich zur Aufgabe stellt, mit den DGB-Gewerkschaften ins Gespräch zu kommen. Diese AG kam dann auch zustande, hat an alle DGB-Gewerkschaften einen Brief geschrieben und eine Zusammenarbeit mit FFF angeregt. Unser Motto dabei war: Wir teilen 90 Prozent der Anliegen, lasst uns nicht nur über die 10 Prozent Konflikte reden, sondern vor allem darüber, wie wir zusammenkommen können. Die Resonanz darauf war gut. So hat zum Beispiel die IG Metall als direkte Reaktion öffentlich erklärt, das Ziel eines raschen und grundlegenden ökologischen Umbaus unseres Wirtschaftens zu teilen und die Mitglieder dazu ermuntert, am Klimaaktionstag im September 2019 teilzunehmen. Vor allem aber hat der ver.di-Verkehrsbereich auf der Bundesebene sich gemeldet und gesagt, wir stehen vor einer Tarifeinsetzung und wir würden gerne eure Unterstützung gewinnen; denn wir brauchen auch öffentlichen Druck für unsere Forderungen. Die Resonanz bei FFF war positiv. Es gibt auch dort ein Bewusstsein darüber, dass man Bündnispartner braucht, weil ja nach über einem Jahr Aktivität praktisch kein durchgreifender Erfolg erzielt wurde.

Es gibt nach über einem Jahr des Protests bei FFF zwei Tendenzen, wie man auf die mangelnden Erfolge reagieren will. Die einen sagen, wir brauchen mehr zivilen Ungehorsam, mehr Radikalisierung sozusagen, im Stil von „Ende Gelände“-Aktionen. Die andere Richtung plädiert für die Suche nach weiteren BündnispartnerInnen, man sucht das Gespräch mit Sozialverbänden und Gewerkschaften.

Soweit ich das überblicke, gibt es aber in der Gesamtbewegung grundsätzlich keine ernsthaften Vorbehalte gegen die Gewerkschaften. Wenn hier etwas schwierig ist, dann ist es die Tatsache, dass die vielen notwendigen Gespräche mit den VertreterInnen der Gewerkschaften eben ihre Zeit brauchen, dass sie lange dauern, bis sie ein greifbares Ergebnis bringen. Bei den Aktiven von FFF gibt es aber eine gewisse Ungeduld; da ist das (verständliche) Gefühl, es müsse jetzt recht schnell etwas passieren. Aber Klassenpolitik dauert eben.

In der Klimastreikwoche Ende November 2019 – die es an Unis in etwa 50 Städten gab – haben wir etwa 200 Veranstaltungen organisiert. Auch da wieder haben wir den sozialen Aspekt in den Fokus gerückt, zum Beispiel durch Veranstaltungen zum Zusammenhang von Kapitalismus und Naturzerstörung oder einem Abendpodium mit ver.di-VertreterInnen. Außerdem haben wir zusammen mit ver.di eine „Klima-Tram“ organisiert: Da ist eine Tram durch die ganze Stadt gefahren und hat für eine Verkehrswende geworben, die ist am Schluss angekommen bei einer Betriebsversammlung der Leipziger Verkehrsbetriebe, und da konnten dann auch VertreterInnen von uns zu den KollegInnen sprechen.

Wir haben am bundesweiten Vernetzungstreffen von „Students for Future“ im März dieses Jahres in Köln teilgenommen und gemeinsam mit anderen Aktiven dort vor etwa 200 Teilnehmenden die Idee von Mobilitätsbündnissen vorgestellt.

Etwa 40 Interessierte haben sich daraufhin zusammengetan und diskutiert, wie man solche Bündnisse in möglichst vielen Städten lokal aufbauen könnte. Auch bei FFF gab es viel Zustimmung für solche Initiativen. Genauso bei ver.di: Die Dienstleistungsgewerkschaft bewertete unsere Unterstützung sehr positiv. Mittlerweile sind in etwa 15 Städten KlimaaktivistInnen in Kontakt mit GewerkschafterInnen getreten, um gemeinsame Aktionen im Rahmen der Tarifrunde Nahverkehr zu planen. Das gemeinsame Interesse zielt auf den Ausbau des ÖPNV, Vergünstigungen bei den Fahrpreisen und bessere Bezahlung und bessere Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Unsere Initiativen für Bündnisse zwischen Klimabewegung und Gewerkschaften sind meiner Meinung nach ein vielversprechender Anfang für ökologische Klassenpolitik.

Eike Broszukat

Opel-Arbeiter und die Klimafrage

Mir geht es hier vor allem um die Frage, wie die Klimabewegung bei den Kolleginnen und Kollegen im Betrieb ankommt, wie die Forderungen von „Fridays for Future“ dort aufgenommen werden und ob es inhaltliche Grundlagen gibt für ein Zusammenarbeiten, für ein Bündnis zwischen den Belegschaften im Betrieb und der Klimabewegung. Als besonderes Problem kommt hinzu, dass ich ja hier von der Belegschaft des Automobilherstellers Opel Rüsselsheim berichte, und das Konfliktverhältnis in der Klimafrage ist bei Automobilproduktion ja bekannt.

In der Betriebsöffentlichkeit bei uns spielt die Klimafrage erst mal überhaupt nur eine geringe Rolle. Unsere Themen, die uns unmittelbar beschäftigen, sind in erster Linie die Arbeitsbedingungen, die Zukunftschancen, Fragen, wie sich der Betrieb entwickelt usw. Also Fragen wie: Haben wir in zwei, fünf oder zehn Jahren überhaupt noch einen sicheren Job bei Opel, können wir hier von unserer Arbeit unseren Lebensunterhalt bestreiten? Dazu muss man wissen: Opel hat in den letzten Jahren ungefähr die Hälfte der Arbeitsplätze abgebaut und ausgelagert und wird weitere abbauen. Das sind gute Arbeitsplätze, die für die Beschäftigten in der Automobilbranche verloren sind.

Unser Betrieb wurde 2017 von PSA gekauft. PSA ist ein französischer Automobilkonzern, dem die Marken Citroen, DS, Peugeot gehören, und jetzt eben auch Opel und Vauxhall. Zum Zeitpunkt dieses Kaufs hatten wir noch rund 19.000 Arbeitsplätze. Wenn die beschlossenen Abbauprogramme umgesetzt sind, werden es voraussichtlich noch ungefähr 8.000-9.000 sein. Das sind die zentralen Probleme, die die KollegInnen beschäftigen: erst einmal ihre eigenen Zukunftssorgen. Es ist doch klar, dass sie sich fragen: Werde ich auf lange Sicht hier einen Arbeitsplatz haben? Wie kann ich für mich und meine Familie gute Arbeit und ein gutes Leben ermöglichen? Kann ich damit planen? Da herrscht große Unsicherheit unter den Beschäftigten bei Opel. „Höhere“ Ziele wie Klimaschutz stehen da erst mal im Hintergrund.

Trotzdem besteht bei den KollegInnen durchaus großes Interesse an der Klimafrage und der Klimabewegung. Sie informieren sich darüber in ihrer Freizeit, auch unabhängig von unserer Gewerkschaft, der IG Metall. Das Interesse ist schon da. Die Kollegen wissen, wer „Fridays For Future“ ist und was sie machen, wofür sie stehen. Durchweg alle, mit denen ich spreche, finden eine Umweltbewegung richtig und wichtig, um unser Weiterleben auf der Erde zu sichern. Sie unterstützen das, aber sie beschäftigen sich nicht intensiv damit. Sie finden es gut, dass Leute für das Klima auf die Straße gehen, sie verstehen, dass es so irgendwie nicht weitergehen kann, aber sie haben sich selbst noch nicht alle tiefgehend damit auseinandergesetzt. Es gibt durchaus Sympathie für die Klimabewegung, aber andere Dinge stehen für die Kolleg*innen im Fokus.

Ganz klar muss man aber auch sehen: Die KollegInnen finden den motorisierten Individualverkehr gut, sie haben ein Faible für das Auto. Schließlich ist es das Produkt, das sie selbst bauen und mit dem sie ihren Lebensunterhalt bestreiten. Wenn man so will, ist das in gewissem Sinne eine widersprüchliche Haltung. Darauf angesprochen, wird man immer wieder gefragt: Was wäre denn eigentlich die Alternative zum Auto? Was ersetzt die guten Arbeitsplätze, wenn eine Schlüsselindustrie mit Hunderttausenden Beschäftigten in Deutschland wegfällt? In einem Sektor, in dem, gute tarifliche Bedingungen herrschen, insbesondere im Vergleich zu anderen Arbeitsplätzen in Deutschland. Die Leute in der Automobilindustrie verdienen verhältnismäßig gut im Vergleich zu vielen anderen, und noch immer haben sie dort vergleichsweise viel Arbeitsplatzsicherheit. Durch die jahrelange gewerkschaftliche Interessenvertretung in den Betrieben ist die Arbeit in der Automobilindustrie über Tarifverträge relativ gut geregelt.

Ich mache die Erfahrung, dass viele Kolleg*innen durchaus verstehen, dass man sich von vielen althergebrachten Technologien und Produktionsweisen verabschieden muss, da der Umweltschutz das erfordert. Es fehlt aber eine klare Vorstellung, wohin es gehen soll und was die Alternativen sind. Das betrifft nicht nur das Auto. Viele fragen auch: Wenn wir auf Atomenergie und Kohle verzichten sollen, können wir dann unseren doch relativ hohen Lebensstandard halten? Deshalb meinen manche Kollegen, FFF und die Klimabewegung sollten es nicht übertreiben.

Ich selbst sehe das nur bedingt so. Man muss sehen, dass die französischen Kollegen des Mutterkonzerns, dem wir gehören, auf ganz andere Art streiken als wir. Wir sind da in Deutschland im Vergleich sehr gemäßigt. Die Kollegen in Frankreich sind viel kämpferischer und beeinflussen damit das öffentliche Leben viel stärker. Verglichen mit Frankreich sind unsere Warnstreiks und sogar die 24-Stunden-Streiks eher harmlos. Ich denke, wir müssen mehr Bewusstsein dafür kriegen, dass es normal ist, auf die Straße zu gehen und für berechtigte Forderungen aktiv zu werden.

Wir als Jugendauszubildendenvertretung und Betriebsrat beschäftigen uns am meisten natürlich mit der Betriebspolitik. Als Gewerkschafter, als IG Metall befassen wir uns schon länger auch mit der Klimabewegung und „Fridays for Future“, aber wohl nicht so intensiv, wie es vielleicht möglich und notwendig wäre. Da steht auch einfach der Interessenkonflikt zwischen Automobilproduktion und

Klimaschutz. Bei einem unserer Bezirksjugendausschüsse war ein Vertreter von FFF zu Gast, der war mehr auf der Seite des zivilen Ungehorsams unterwegs als auf einer Kompromisslinie. Das bringt uns einander auch nicht wirklich näher.

Es ist notwendig, dass beide Seiten stärker aufeinander zugehen und zu Positionen kommen, von denen beide profitieren. Sich zu verbinden und zu einer gemeinsamen Bewegung für die Menschen zu werden macht Sinn. Es gibt ja durchaus viele gemeinsame Ziele. Die gilt es nach vorne zu stellen, ohne zu vergessen, wo die verschiedenen Bewegungen herkommen. Generell geht es doch bei allen in die gleiche Richtung, bei FFF vielleicht etwas grüner, bei den Automobilarbeitern und der IG Metall etwas roter.

Für meine KollegInnen steht nun mal im Mittelpunkt, dass sie eine sichere Arbeit und ein gutes Auskommen haben wollen, damit sie gut leben können. Das kann und soll allerdings nicht um jeden Preis erreicht werden. Wir können uns mit der Klimabewegung darauf verständigen, dass dies gute, nachhaltige Arbeitsplätze sein müssen. Bei der Tarifrunde im Frühjahr 2020 gab es zunächst auch Ansätze, ökologische Aspekte aufzunehmen. Dann kam allerdings die Corona-Krise dazwischen, und es stand die Verteidigung von Einkommen und Arbeitsplätzen im Vordergrund. Aber nach der Tarifrunde ist vor der Tarifrunde, und mit der nächsten soll es schon Ende des Jahres 2020 weitergehen. Das wäre eine gute Gelegenheit für die Klimabewegung, der Sache Impulse in eine ökologische Richtung zu geben. Auf lange Sicht gibt es für die Arbeitsplätze bei uns nur eine Perspektive, wenn es in Richtung auf mehr Nachhaltigkeit geht. Das wird ja auch von FFF vertreten und muss entsprechend unterstützt werden. Das Umweltsengagement von FFF darf aber nicht an der Lebensrealität der Menschen in den Betrieben vorbeigehen. Ein nachhaltiger Wandel ist nur mit den Menschen machbar, deswegen müssen wir so viele wie möglich mitnehmen.

Die KollegInnen sind stark in ein sozialpartnerschaftliches Modell eingebunden und profitieren auch davon. Andererseits sehen sie die Notwendigkeit von Alternativen. Was wären dann die Top-Forderungen, um da ein Bündnis hinzubekommen?

Aus gewerkschaftlicher Sicht sind sichere Arbeitsplätze, faire Entlohnung und eine starke Mitbestimmung in den Betrieben das Wichtigste. Das darf nicht in Frage gestellt werden. Eine Brücke zum Klimaschutz könnte aber sein, Arbeitsplatzsicherheit mit Technologien zu verbinden, die auch unter ökologischen Aspekten zukunftsfähig sind. Ein Beispiel: Wir haben/hatten bei Opel ein großes Entwicklungszentrum mit 7.000, 8.000 Beschäftigten, das auf neue Antriebe spezialisiert war, ausgelagert werden soll und jetzt Stück für Stück zerlegt wird. Grundsätzlich könnte so etwas auch in ein zukunftsfähiges Konzept integriert werden: Etwa durch die Entwicklung von Wasserstoff-Antrieben und Brennstoffzellen als Alternativen zum Verbrennungsmotor oder autonomes Fahren als Weiterentwicklung des Automobils. Das wären klimaneutrale Antriebe, die sich in ein alternatives Verkehrskonzept integrieren lassen. Leider hat der Mutterkonzern hier anders entschieden. Es bleibt aber grundsätzlich richtig, über die Förderung von klimaneutralen Antrieben Arbeitsplätze zu sichern, nachhaltig zu gestalten und sozialen und ökologischen Mobilitätskonzepten Impulse zu geben.