



VSA:

Steffen Liebig/Kim Lucht (Hrsg.)

Fahren wir zusammen?

Die öko-soziale Allianz von **ver.di**
und **Fridays for Future** im ÖPNV

Mit einem Vorwort von Mira Ball (ver.di)
und einem Nachwort von Klaus Dörre

Steffen Liebig/Kim Lucht (Hrsg.)
Fahren wir zusammen?
Die öko-soziale Allianz von ver.di
und Fridays for Future im ÖPNV

Steffen Liebig/Kim Lucht (Hrsg.)

Fahren wir zusammen?

Die öko-soziale Allianz von ver.di
und Fridays for Future im ÖPNV

Mit einem Vorwort von Mira Ball (ver.di)
und einem Nachwort von Klaus Dörre

www.vsa-verlag.de

© VSA: Verlag 2022, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg

Alle Rechte vorbehalten

Titelgrafik: Sebastian Roß

Druck und Buchbindearbeiten: Beltz Grafische Betriebe GmbH, Bad Langensalza

ISBN 978-3-96488-140-3

Inhalt

Vorwort	7
<i>Mira Ball</i>	
1. Einleitung	10
<i>Steffen Liebig/Kim Lucht</i>	
2. Ausgangslage: (Öffentlicher) Verkehr und Nachhaltigkeit	18
<i>Steffen Liebig/Nam Duy Nguyen</i>	
2.1. (Fehlende) Ökologische Nachhaltigkeit im Verkehrssektor	18
2.2. Organisation und Finanzierung des ÖPNV	22
3. Die Tarifrunde im ÖPNV 2020/21 und die gemeinsame Allianz	26
<i>Julia Kaiser/Kim Lucht</i>	
3.1. Die Tarifikampagne TV-N 2020	26
3.2. Die Kampagne »#wirfahrezusammen«	28
4. Unterschiedliche Städte – unterschiedliche Erfahrungen	
Eine vergleichende Befragung	30
<i>Steffen Liebig/Kim Lucht</i>	
4.1. Hamburg	32
<i>Florian Bremer/Lennart Markovic/Alina Schnier</i>	
4.2. Leipzig	42
<i>Maria Hahnemann/Jane Sina Jäger/Roman Rückert</i>	
4.3. Münster(-land)	52
<i>Nam Duy Nguyen/Julia Kaiser</i>	
4.4. Strategiedebatten: Ökologische Klassenpolitik zwischen Klimaaktivismus und Bewegungsgewerkschaft	61
<i>Steffen Liebig/Kim Lucht</i>	
5. Beteiligung bringt zusammen	
Umfrage unter Beschäftigten, Klimaaktiven und Gewerkschafter*innen	66
<i>Kim Lucht/Livia Schubert/Steffen Liebig</i>	

5.1. Lokal übertrifft Bund	72
5.2. Die Allianz ist eigenständig	74
5.3. Beteiligung bringt zusammen	77

6. Fazit	83
-----------------------	-----------

Steffen Liebig/Kim Lucht

Nachwort

Der Konflikt um Mobilität und Klimagerechtigkeit – eine Einordnung	90
--	----

Klaus Dörre

Quellen.....	102
---------------------	------------

Literatur	102
-----------------	-----

Zeitungen	105
-----------------	-----

Dokumente.....	106
----------------	-----

Autor*innen und Herausgeber*innen	109
--	------------

Vorwort

Mira Ball

Im Frühjahr 2020 berichteten Medien erstmals von einer neuen Allianz zwischen Gewerkschaft und Klimabewegung. Im Sommer und Herbst traten auf Kundgebungen und Klimacamps von Fridays for Future Beschäftigte aus dem ÖPNV auf und Aktivist*innen der Klimabewegung unterstützten Streikaktionen im ÖPNV. Mit öffentlichen Reden, gemeinsamen Veranstaltungen, Interviews, Statements, Aufklebern, Plakaten und gemeinsamen Aktionstagen forderten viele engagierte Menschen aus beiden Bewegungen gemeinsam die sozial-ökologische Verkehrswende ein.

Worum geht es bei der sozial-ökologischen Verkehrswende? Im Personenverkehr ist der Autoverkehr der größte CO₂-Verursacher. Auch eine Antriebswende verspricht keine rechtzeitige CO₂-Reduzierung. Im Rahmen der Stärkung des Umweltverbunds soll daher der Ausbau eines gut vernetzten, komfortablen und kostengünstigen (oder kostenfreien) öffentlichen Nahverkehrs vorangetrieben werden. Sozial soll er jedoch nicht nur als »Mobilität für alle« sein, sondern auch für diejenigen, die in den ÖPNV-Unternehmen arbeiten. Deren Bedingungen hat ein Verkehrsmeister im Verkehrsreport von ver.di im März 2020 wie folgt beschrieben: »Es wird am Personal gespart, die Krankenquote und die Überstunden in allen Bereichen nehmen zu. Ich kann den Job zurzeit nicht weiterempfehlen; dazu müsste sich das Gehalt ändern, die Arbeitsbedingungen und die Sicht auf die Dinge: Wir befördern Menschen, die Fahrgäste verlassen sich auf uns. Wie kann man denen einen übermüdeten, schlecht bezahlten Fahrer zumuten?« (ver.di 2020d: 5)

Mit der Öffnung des ÖPNV für den Wettbewerb Ende der 1990er Jahre ist der Druck auf die Beschäftigten stetig gewachsen. Fast ein Viertel des Personals wurde abgebaut und um Privatisierungen und Tarifflicht zu verhindern, mussten die Beschäftigten tarifliche Einschnitte bei Arbeitsbedingungen und Löhnen hinnehmen. Dennoch ist die Identifikation mit der Tätigkeit hoch, wer hier arbeitet, ist sich meist der gesellschaftlichen und ökologischen Bedeutung der Arbeit bewusst und stolz darauf. Gerade deshalb »fahren« die Fahrgäste bei den Beschäftigten im Kopf immer mit, denn von ihnen erhalten sie auch Wertschätzung. Von den politisch Verantwortlichen dagegen wünschen sie sich viel mehr Unterstützung.

Die Gewerkschaftsarbeit in den ÖPNV-Betrieben wird von starken und gut organisierten ehrenamtlichen Strukturen getragen, die langjährige Erfahrungen in der politischen Lobbyarbeit in ihren Kommunen haben. Neben der mangelhaften Finanzierung des ÖPNV ist der Klimaschutz seit einigen Jahren immer stärker in den Fokus gerückt. Mit den Worten eines Mechanikers aus

Halle: »Der ÖPNV ist wichtig, weil wir in unserer heutigen Zeit versuchen müssen, Emissionen einzusparen. Wir fahren hier elektrisch, das ist natürlich die beste Variante, um CO₂ einzusparen, und außerdem verdiene ich damit meinen Lebensunterhalt.« (ver.di 2020e) Die politischen Rahmenbedingungen wie Finanzierung, Attraktivität des ÖPNV und Klimaschutz sind nicht nur Thema der Betriebsräte und Vertrauensleute, sondern auch der Beschäftigten. Die Verantwortung der Kommunal-, Landes- und Bundespolitik wie auch die Bedeutung von öffentlicher Aufmerksamkeit für die Verbesserung dieser Rahmenbedingungen ist nahezu allen in der Branche bewusst.

Die kampagnenhafte Mobilisierung für gewerkschaftliche Themen, inklusive der Ansprache der Fahrgäste und Öffentlichkeit, ist im ÖPNV nichts Neues, sei es zur Sicherung der Arbeitsplätze bei Neuvergaben der Aufträge oder bei Streiks. Die Allianz mit Fridays for Future lag im Grunde auf der Hand. In Tarifauseinandersetzungen im ÖPNV ist nicht der wirtschaftliche Druck durch Streiks das entscheidende Element, sondern öffentlicher Druck. Öffentliche Unternehmen erwirtschaften keinen Profit, ihr finanzielles Budget ist abhängig von den Entscheidungen der Kommunalpolitik, deren finanzieller Spielraum beschränkt ist. Im Machtkampf der Tarifauseinandersetzung ist die Politik daher indirekt ein wichtiger Akteur. Sie kann jedoch nach deutschem Streikrecht nicht mit Streiks adressiert werden, aber im Rahmen politischer Forderungen sehr wohl. Öffentliche Aufmerksamkeit erlangen die Beschäftigten im ÖPNV zwar durch Streiks, es ist jedoch nur selten möglich, den politischen Zusammenhängen in der öffentlichen Wahrnehmung neben dem Streikereignis Geltung zu verschaffen. Medien berichten über Fahrtausfälle – Themen wie Forderungen und Verhandlungsverlauf, systembedingte Fehlsteuerungen wie mangelnde Finanzierung oder gar die Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz scheinen den Redaktionen im Zusammenhang mit Arbeitskämpfen zu weit zu reichen und sind daher nur äußerst selten Teil der Berichterstattung. Klimastreiks dagegen führen verglichen mit einem Arbeitskampf nicht zu derart spürbaren Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Lebens. Aber sie platzieren politische Themen und Forderungen zum Klimaschutz in der Öffentlichkeit. Mit der Allianz sollte es zum einen gelingen, breitere Aufmerksamkeit für die politischen Hintergründe des Streiks und die klimapolitischen Handlungsnotwendigkeiten im Personenverkehr zu erlangen sowie die sozial-ökologische Verkehrswende im öffentlichen Bewusstsein zu setzen. Zum anderen sollte der Kampf der Klimabewegung durch die Verknüpfung mit sozialen und ökonomischen Themen, nämlich den Tarifforderungen der Belegschaften, größeres Gewicht erhalten.

Tatsächlich hat die Allianz die Öffentlichkeit erreicht und die Diskussion um die Verkehrswende sowie ihre sozialen Aspekte auf eine qualitativ höhere Ebene gehoben. Der gemeinsame Auftritt hat den Anliegen stärkeres Gewicht verliehen. Das wurde spürbar in den Tarifverhandlungen, in denen

trotz der coronabedingten heftigen finanziellen Einbußen im ÖPNV teilweise sehr deutliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und Löhne durchgesetzt werden konnten. Darüber hinaus ist es gelungen, eine Reihe der tariflichen Verschlechterungen der Vergangenheit »zurückzudrehen«. Aber auch in der politischen Debatte ist die Bedeutung des ÖPNV im Umweltverbund und zum Erreichen des 1,5-Grad-Ziels stärker in den Mittelpunkt gerückt. Vor allem Kommunen und Länder haben Initiativen zur Stärkung und zum Ausbau ergriffen oder zumindest angekündigt, die allerdings aufgrund der finanziellen Einbußen durch Corona aktuell zum Teil gebremst werden.

Die strategische Allianz zwischen ver.di und Fridays for Future im ÖPNV hat konkrete und sehr ernst gemeinte Forderungen aufgestellt und vertritt diese auch über die Zeit der Tarifauseinandersetzung hinaus im Bündnis mit weiteren Organisationen. Als ein gemeinsamer Höhepunkt ist sicherlich der ÖPNV-Gipfel im Juni 2021 anzusehen, auf dem neben Landesverkehrsminister*innen auch Fridays for Future, der BUND, der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) und ver.di sprachen. Die bundespolitische Debatte war zeitweise vielversprechend; im Koalitionsvertrag bekennt sich die neue Regierung jedoch bedauerlicherweise nicht zu einer greifbaren bundespolitischen Verantwortung für den Ausbau des ÖPNV. Genug Anlässe zu weiteren politischen Aktivitäten sind also gegeben und auch die Tarifkampagne TV-N wird 2023 in die nächste Runde gehen.

Wirft man einen Blick auf die an der Allianz beteiligten Menschen, konnten kulturelle und soziale Realitäten auf den ersten Blick kaum weiter auseinanderliegen. Der Altersdurchschnitt der Beschäftigten im ÖPNV liegt bei annähernd 50 Jahren, Fridays for Future ist eine Jugendbewegung. In der Allianz fanden Menschen, die teilweise seit Jahrzehnten festgelegt in ihrer sozialen und beruflichen Situation sind, eine gemeinsame Ebene mit sehr jungen Menschen, die einen gänzlich anderen Blick auf gesellschaftliche Realitäten und auch auf ihre eigene Zukunft haben. Die Zusammenarbeit braucht viel Offenheit für die Situation des jeweils anderen, sie kann nicht verordnet werden. Aber es können Räume dafür geschaffen und Anlässe verabredet werden. Dementsprechend lebt die Allianz bei aller Koordination durch die Initiativen der Aktiven beider Bewegungen in den einzelnen Städten. Wie diese Zusammenarbeit sich vor Ort entwickelt hat, welche positiven wie negativen Dynamiken entstanden sind und welche Erkenntnisse die Beteiligten daraus gezogen haben, all das untersucht diese Studie anhand von Interviews mit Aktiven beider Bewegungen aus den Städten Hamburg und Leipzig sowie dem Raum Münster. Auf Basis der Interviews sowie der Ergebnisse einer bundesweiten quantitativen Befragung werden Faktoren des Gelingens und Scheiterns sowie Rückschlüsse auf die Zukunftsfähigkeit und Übertragbarkeit der Allianz diskutiert. Die Ergebnisse sollten sowohl für Gewerkschafts- als auch für Klimaaktivist*innen von großem Interesse sein.

1. Einleitung

Steffen Liebig/Kim Lucht

»#wirfahrenzusammen« – unter diesem Motto gründete sich im Frühjahr 2020 eine Allianz, die bis dahin als schwer vorstellbar gegolten hatte oder allenfalls theoretisch erörtert worden war: Teile von Students bzw. Fridays for Future (FFF) sowie der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) fanden sich anlässlich der anstehenden Tarifverhandlungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammen, um gemeinsam eine bundesweite Kampagne zu starten und für die Verbindung von sozialen und ökologischen Kämpfen zu werben. Bereits im Vorfeld der herbstlichen Tarifrunde hatte man in vielen Orten Kontakte mit Beschäftigten geknüpft und Positionen ausgetauscht; schließlich wurden gemeinsam (Warn-)Streiks und öffentlichkeitswirksame Aktionen durchgeführt. Entgegen dem öffentlichen Diskurs, in welchem Arbeitsplätze und Klimaschutz häufig gegeneinander ausgespielt werden, forderten Fridays for Future¹ und ver.di gemeinsam und im Zeichen des Klimaschutzes die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und den Ausbau des ÖPNV sowie einen einheitlichen Tarifvertrag. Unter dem Hashtag »#wirfahrenzusammen« bildete sich damit die erste bundesweite und lokal verankerte sozial-ökologische Allianz dieser Art in Deutschland.

Neben den konkreten tarifvertraglichen Verbesserungen zielte das übergeordnete Vorhaben darauf ab, die Distanz zwischen Gewerkschaften und ökologischen sozialen Bewegungen (wenigstens partiell) zu überwinden und zu zeigen, dass eine solche Allianz möglich ist. Bei einer erfolgreichen Kampagne würden sich, so die Idee und Hoffnung, weitere sozial-ökologische Allianzen auch in anderen Branchen etablieren, um gemeinsam gegen soziale Ungleichheit und für Klimagerechtigkeit zu kämpfen.² Die Kampagne »#wirfahrenzusammen« im ÖPNV ist also ein beispielhafter Ausdruck einer politischen Suchbewegung, die bestrebt ist, soziale, betriebliche und ökologische Ziele konsequent zusammenzuführen.

Ein Blick in die jüngere Geschichte der Klimapolitik verdeutlicht die Notwendigkeit derartiger Suchbewegungen. Als die 21. UN-Klimakonferenz im Dezem-

¹ In vielen Städten wurde die Allianz maßgeblich von den Students for Future (SFF) getragen, dem studentischen Teil der Fridays-for-Future-Bewegung. Doch auch wenn somit eher wenige Schüler*innen aktiver Teil der Kampagne waren, wird im Folgenden aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung vorwiegend von Fridays for Future (FFF) gesprochen.

² In der Zwischenzeit haben sich, so in München (www.klimaschutzundklassenkampf.org/), weitere vergleichbare sozial-ökologische Bündnisse auf betrieblicher Ebene gebildet; vgl. Jacobin 30.11.2021.

ber 2015 in Paris zu Ende ging, war die Begeisterung zunächst groß. Die versammelten Staaten hatten beschlossen, die globale Erwärmung auf möglichst 1,5 Grad, in jedem Fall aber deutlich unter 2 Grad, zu begrenzen, um damit ein Abdriften in einen global unkontrollierbaren Klimawandel zu verhindern. Der Beschluss galt allgemein als Durchbruch; hochrangige Politiker*innen sowie zivilgesellschaftliche und mediale Akteure äußerten sich überwiegend positiv und hoffnungsvoll. Scheinbar war es gelungen, maßgebliche Staaten und Emissionen auf einen völkerrechtlich bindenden Klimaschutzkurs zu verpflichten.

Spätestens im Jahr 2021 zeigte sich hingegen ein ganz anderes Bild: Massive Waldbrände in Südeuropa, Flutkatastrophen im Westen Deutschlands und in angrenzenden Ländern sowie einige Hitzesommer, die ein großflächiges (Fichten-)Waldsterben nach sich zogen, belegen, dass nicht mehr nur der Klimawandel in Europa angekommen ist, sondern dass wir uns längst inmitten einer fortschreitenden Klimakatastrophe befinden. Dies gilt erst recht global: Aktuelle Modellierungen lassen beispielsweise vermuten, dass der Golfstrom wesentlich früher als angenommen erheblich an Kraft verlieren könnte (vgl. DIE ZEIT, 26.2.2021).

Vor allem aber macht der jüngste Bericht des Weltklimarats (IPCC) deutlich, dass das angestrebte 1,5-Grad-Ziel und damit ein langfristig noch kontrollierbarer Klimawandel kaum mehr zu erreichen ist und es sogar zu einer dramatischen Erderwärmung um 4 Grad im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter kommen könnte, wenn alles weitergeht wie bisher (vgl. Angus 2021: 90). Einzig konsequentes und rasches politisches Umsteuern mit dem Ziel, den Emissionsausstoß radikal zu reduzieren, könnte noch verhindern, dass das 1,5-Grad-Ziel um das Jahr 2030 überschritten wird, was globale klimatische Verwerfungen zur Folge hätte (vgl. IPCC 2021). Im neuesten – inzwischen geleakten – Teil des IPCC-Berichts weisen die Wissenschaftler*innen zudem auf eine Klassenspezifität in der Verursachung von Emissionen hin: Reiche Menschen und ihr Luxuskonsum tragen global gesehen überproportional zum Klimawandel bei (vgl. Der Spiegel, 13.8.2021). So verursacht beispielsweise das wohlhabendste ein Prozent 50% aller Emissionen im Flugverkehr und gehen auf die reichsten 10% der Menschheit insgesamt 45% des weltweiten Treibhausgasausstoßes zurück (vgl. Gössling/Humpe 2020). Hingegen sind global die untersten 50% der Weltbevölkerung lediglich für 10% der Emissionen verantwortlich (vgl. Oxfam 2015: 5). Globale und innerstaatliche Ungleichheit korreliert demnach mit Emissionsausstoß. Diejenigen, die viel haben, emittieren viel im Gegensatz zu denjenigen, die wenig haben.

In Deutschland hat in den letzten Jahrzehnten ausgerechnet der Verkehrssektor am wenigsten zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes beigetragen. Im Gegenteil: Die verkehrsbezogenen Emissionen verblieben bis zum Ausbruch der Corona-Krise – im Unterschied zu allen anderen Sektoren – quasi auf dem

Niveau von 1990, das als Referenzjahr angegeben wird. Ursächlich dafür sind das steigende Verkehrsaufkommen, jahrzehntelange Einsparungen im ÖPNV und eine weiterhin autofixierte Verkehrspolitik. So haben selbst technische Innovationen und steigende Effizienzfortschritte in der (Automobil-)Produktion nicht zu einer Reduzierung der Gesamtemissionen des Sektors geführt: »Wo einerseits pro Auto weniger Benzin verbraucht wird, werden andererseits längere Strecken zurückgelegt. Und diejenigen, die Autos mit recycelten Materialien herstellen, produzieren heute mehr Autos als jemals zuvor, die zudem immer größer und schwerer werden« (Schwedes 2019: 21).

Nachhaltige Mobilität ist aber nur zu erreichen, wenn es zu einer Reduzierung der Verkehrswege insgesamt, zu einem schnellen Abschied vom Verbrennungsmotor sowie parallel zu einer Umorganisation des Sektors weg vom motorisierten Individualverkehr kommt. Keine leichte Aufgabe, die zudem zahlreiche Konflikte und Widersprüche birgt. Denn soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs abnehmen, müssen die alternativen Verkehrsträger massiv ausgebaut und dabei kostengünstig und verlässlich gestaltet werden. Andernfalls droht ein Ausspielen von sozialen und ökologischen Anliegen (»Job vs. Environment«), was gerade im Verkehrssektor häufig zu beobachten ist: Dabei stehen den guten und sicheren Arbeitsplätzen in der Leitindustrie Automobil die hohen Emissionen der Branche entgegen (vgl. Rätzfel/Uzzel 2011; Wirtschaftswoche, 11.12.2019).³ Demgegenüber bietet der ÖPNV nach Jahren der Unterfinanzierung vergleichsweise schlecht bezahlte Arbeitsplätze, die häufig noch durch hohe Belastung und Schichtarbeit charakterisiert sind. In vielen (vor allem ländlichen) Regionen ist der ÖPNV mittlerweile so schlecht aufgestellt, dass er keine realistische Alternative (mehr) zum privaten Auto darstellt. Weit davon entfernt, nur individuelle Wahlentscheidungen widerzuspiegeln, zeigt sich hieran besonders deutlich die gesellschaftliche Ausgestaltung von (nicht)nachhaltiger Mobilität und dass es trotz aller – mittlerweile offensichtlichen – Dringlichkeit immer noch an durchsetzungsstarken Akteuren für eine effektive und sozial gerechte Klimapolitik fehlt.

Konstellationen wie diese wurden zuletzt als sozial-ökologische Transformationskonflikte analysiert (vgl. Dörre et al. 2020). Demnach sind die sich zurzeit vollziehenden gesellschaftlichen Wandlungsprozesse stark von ökologischen Anforderungen geprägt, was mitunter zu krisenhaften Transformationen führt. Wie vor allem soziale Bewegungen und NGOs deutlich gemacht haben, gibt es kaum einen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich, der sich nicht im Sinne von Nachhaltigkeitszielen verändern muss. Soziale und ökologische

³ Die sich zurzeit vollziehende Transformation der Branche im Zuge der Umstellung auf Elektromobilität und die damit verbundenen unsicheren Beschäftigungsbilanzen stehen nicht im Fokus dieser Studie; vgl. dazu z.B. Blöcker 2020.

Dimensionen, das heißt Klassen- und Klimafragen, sind in diesen Wandlungsprozessen unauflöslich miteinander verschränkt, wie nicht nur der Ausstieg aus der Braunkohleverstromung oder die Umstellung auf Elektromobilität zeigen. Es ist entscheidend, dass sich dabei soziale und ökologische Interessen sowohl entgegenstehen als auch konvergieren können, sodass unterschiedliche Spielarten von sozial-ökologischen Transformationskonflikten entstehen. Je nachdem wie sich verschiedene (kollektive) Interessengruppen positionieren, kann dies die anlaufenden Transformationen also beschleunigen oder blockieren und die Richtung des Konflikts beeinflussen, ja sogar bestimmen.

Klaus Dörre vertritt in diesem Zusammenhang die These, dass der alte und »für kapitalistische Gesellschaften strukturprägende industrielle Klassenkonflikt« (Dörre 2020a: 24) zunehmend überformt und von ökologischen Nachhaltigkeitsanforderungen beeinflusst wird. So verwandele er sich in vielen Wirtschaftsbereichen schließlich selbst »mehr und mehr in einen sozial-ökologischen Transformationskonflikt« (ebd.). Klassenkonflikte würden dadurch keineswegs verschwinden, fänden aber in jenen Bereichen, die stark vom ökologischen Strukturwandel betroffen sind, in einem veränderten gesellschaftlichen Rahmen statt. Sozial-ökologische Transformationskonflikte üben demnach ebenso Einfluss auf bestehende Klassenverhältnisse aus, wie Letztere auf die gesellschaftliche Bearbeitung der genannten Konflikte rückwirken.⁴ Für eine erfolgreiche Bekämpfung des Klimawandels sind die zugrunde liegenden Konfliktbeziehungen demnach von größter Bedeutung.

Wenn aber die Klimafrage auch eine Klassenfrage ist (ohne freilich darin aufzugehen), dann stellt sich die Frage, wie der praktisch-politische Ansatz aussehen könnte, der diese auf angemessene Art und Weise anzugehen versucht? Was würde es bedeuten, die Klimafrage als Klassenfrage zu stellen? Sicher gibt es darauf mehrere und mitunter auch gegenläufige Antworten.⁵ In jedem Fall aber setzt die Allianz von Fridays for Future und ver.di im ÖPNV genau an diesem Punkt an: Ihrem expliziten Selbstverständnis nach stellt die Kampagne »#wirfahrenzusammen« den Versuch dar, das »zarte Pflänzchen ökologischer Klassenpolitik« (Kaiser 2020: 267) zu kultivieren und eine sozial-ökologische Transformationen des Verkehrssektors zusammen mit den Beschäftigten vo-

⁴ So zeigt z.B. eine Untersuchung der Konflikte um den Braunkohleausstieg in der Lausitz, dass sich dort auch Allianzen aus Beschäftigten und Management gegen einen schnellen Ausstieg und nicht entlang dem klassischen Gegensatz von Arbeit und Kapital bildeten; vgl. Köster et al. 2020.

⁵ Die Antworten müssen unter anderem auf unterschiedliche sektorale Bedingungen und politische Verhältnisse Rücksicht nehmen. Tatsächlich ist in jüngerer Zeit eine intensiviertere Diskussion darüber in der Klimabewegung zu beobachten; vgl. etwa für die klassenanalytisch wichtige Unterscheidung von Luxus- und Subsistenzemissionen in globaler Hinsicht (Malm 2020: 100).

ranzubringen. Entsprechend geht es in der gemeinsamen Kampagne gleichermaßen um bessere Entgelt- und Arbeitsbedingungen und ein nachhaltiges Verkehrssystem. Mehr noch: Wie Klimaaktivist*innen und Gewerkschaft immer wieder betonen, sind für sie bessere Arbeitsbedingungen im ÖPNV geradezu eine notwendige Voraussetzung für den ökologisch angezeigten Ausbau desselben. Ohne Zweifel berührt die Allianz deshalb auch weitergehende Fragen der öffentlichen Finanzierung und Umverteilung.

Während der Kampagne gelang es den auf den ersten Blick ungewöhnlichen Bündnispartnern, vielerorts eine tragfähige Zusammenarbeit aufzubauen. In lokaler Basisarbeit wurden Mappings⁶ vorgenommen, Personen gezielt angesprochen, persönliche und politische Kontakte geknüpft, Diskussionen geführt sowie gemeinsame Aktionen geplant. Regionalverantwortliche fungierten als Ansprechpersonen und übten eine koordinierende Funktion aus. Überregional lief die Vernetzung über gewerkschaftlich-betriebliche Gremien und Vertrauenskörper sowie über bundesweite Mega-Zooms. Schließlich kam es zu gemeinsamen (Warn-)Streiks und zur Unterstützung von Streikposten. Zugleich steht die Allianz für einen neuen organisatorischen Ansatz, der lebensweltliche Unterschiede überbrücken will, um Druck für eine sozial-ökologische Transformation von unten aufzubauen. Ein übergeordnetes Ziel der Allianz bestand und besteht deshalb darin, generations- und milieuübergreifende Bündnisarbeit einzuüben (Autor*innenkollektiv climate.labour.turn 2021: 34ff.).

All dies rief eine beträchtliche Resonanz hervor: Im Vorfeld und während der Tarifverhandlungen im ÖPNV erfuhr die Allianz von ver.di und Fridays for Future eine relativ breite mediale Aufmerksamkeit (z.B. taz, 3.3.2020; SZ, 17.9.2020); auch der organisationsinterne Widerhall, vor allem in den DGB-Gewerkschaften, war und ist bemerkenswert groß, wie viele interne Diskussionen belegen. Nichtsdestotrotz gilt auch: Was zunächst wie eine einfache Gleichung klingt – das Eintreten für bessere Arbeitsbedingungen und einen umfassenden Ausbau des ÖPNV ist im sozialen wie ökologischen Interesse –, hat nicht automatisch zu einer gemeinsamen und einvernehmlichen Politisierung geführt. Zuweilen erwiesen sich der Aufbau, die Durchführung und die Aufrechterhaltung der neuartigen Allianz als schwierig. In der Folge stellten sich die Kooperationen sowie die Ergebnisse in verschiedenen Städten und Bundesländern als unterschiedlich (erfolgreich) heraus.

Eine systematische, vergleichende und wissenschaftliche Untersuchung der Kampagne und der Tarifrunde stand bislang allerdings noch aus. Die vorlie-

⁶ Unter Mapping wird ein Prozess verstanden, in dem sich Klimaaktive und Kolleg*innen aus dem ÖPNV zu Beginn gemeinsam ein Bild über potenziell interessierte oder relevante Personen und Organisationen für die Kampagnenarbeit machen; vgl. Autor*innenkollektiv climate.labour.turn 2021: 42f.

gende kleine Studie möchte deshalb einige offen gebliebene Fragen auf Grundlage empirischer Forschungen beantworten: Wie wird die Allianz im Nachhinein von den beteiligten Personen und Gruppen wahrgenommen, gibt es bei der Bewertung Unterschiede zwischen Klimaaktiven und gewerkschaftlich-betrieblichen Beteiligten? Was wurde vor Ort als besonders hilfreich bei der Bildung der Allianz wahrgenommen, was als Hindernis? Welche (lokalen) Faktoren waren für den (lokalen) Erfolg bzw. Misserfolg der Kampagne verantwortlich? Wie wirkten sich die Generationsunterschiede aus, wie die Unterschiede in der Milieuherkunft? Als wie schwerwiegend wird der Einfluss der Corona-Pandemie eingeschätzt, die vor der geplanten Hochphase der Kampagne Deutschland erreichte? Und schließlich: Bewerten die beteiligten Personen und Gruppen die Allianz und die Tarifverhandlungen als Erfolg und was bedeuten diese Erfahrungen für zukünftige sozial-ökologische Transformationskonflikte?

Methodisches Vorgehen und Aufbau der Studie

Um die aufgeworfenen Fragen zu beantworten, haben wir ein mehrstufiges methodisches Vorgehen und einen *mixed-methods*-Ansatz gewählt, in denen sowohl qualitative als auch quantitative Erhebungsmethoden zum Einsatz kommen. Zunächst aber führen die beiden folgenden, literaturbasierten Kapitel kurz ins Thema ein: Kapitel 2 bietet einen Überblick über die (fehlende) ökologische Nachhaltigkeit im Verkehrssektor und über die Organisationsweise des ÖPNV in Deutschland; Kapitel 3 stellt die Tarifrunde der Jahre 2020/21 sowie die Grundzüge der gemeinsamen Kampagne von ver.di und Fridays for Future vor.

Das Herzstück der empirischen Untersuchung bilden die beiden längeren Kapitel 4 und 5. Da die öko-soziale Allianz von Klimabewegung und Gewerkschaft im ÖPNV ein neuartiges soziales Phänomen ist, zu der bislang kaum empirische Forschungsarbeiten vorliegen,⁷ erschien uns zunächst ein exploratives, also erkundendes Vorgehen angemessen. Insofern aus Vorgesprächen zudem bereits bekannt war, dass die Kampagne lokal unterschiedlich erfolgreich verlief, wurde für die vergleichende Untersuchung in unterschiedlichen Städten auf halbstandardisierte und leitfadengestützte Interviews mit beteiligten Akteur*innen aus der Gewerkschaft, der Klimabewegung und den Belegschaften zurückgegriffen (n = 12; siehe Kapitel 4). Die qualitative Erhebung hatte ihren Ursprung in einer zweiseitigen Lehrforschung an der Friedrich-Schiller-Universität (FSU) Jena zum Thema »Klimagerechtigkeit und sozial-

⁷ Für eine Analyse dieser Kampagne aus Sicht der Klimabewegung selbst vgl. Autor*innenkollektiv climate.labour.turn 2021; für eine ältere bewegungs- und gewerkschaftspolitische getragene Kampagne in der Verkehrspolitik vgl. Wötzel 2018: 131f.

ökologischer Transformationskonflikt«, geleitet von Klaus Dörre. Im Rahmen des Praxisseminars lernten die B.A.-Student*innen zunächst die einschlägigen Erhebungsmethoden kennen und führten anschließend selbstständig die Interviews durch; die Auswertung und Verschriftlichung erfolgte sodann in Zusammenarbeit mit den Herausgeber*innen des vorliegenden Bands. Aus dieser Entstehungsgeschichte erklärt sich zudem der etwas eigentümliche Aufbau der Studie: Obwohl die einzelnen Abschnitte von unterschiedlichen Autor*innen beigesteuert wurden, entspricht die aufeinander aufbauende Kapitelgliederung eher einer klassischen Monografie als einem Sammelband.

Mit der Konzipierung und Auswertung der Umfrage wurde das Forschungsvorhaben beim Teilprojekt des Sonderforschungsbereichs »Strukturwandel des Eigentums« »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten«, ebenfalls geleitet von Klaus Dörre, angesiedelt, in dem die beiden Herausgeber*innen beschäftigt sind. Dabei konnte die quantitative Umfrage auf den qualitativen Erkenntnissen aufbauen. Die standardisierte Befragung von Klimaaktiven, Beschäftigten und Gewerkschafter*innen ($n = 246$) erlaubt es unter anderem, unterschiedliche Bewertungen der Allianz sowie Beteiligungsmotive genauer abzubilden (siehe Kapitel 5). Das Besondere in den beiden empirischen Kapiteln ist die Tatsache, dass die Ausführungen vornehmlich auf der Befragung von Personen beruhen, die aktiv an der Allianz beteiligt waren. Trotz der teils eher geringen Fallzahlen kann somit ein starkes Bild vom Inneren der Kampagne rekonstruiert und erstmals wissenschaftlich ausgewertet werden. Die wichtigsten Ergebnisse der empirischen Forschung sowie weiterreichende Schlussfolgerungen sind abschließend in Kapitel 6 zusammengefasst.

Der Band wird gerahmt von einem Vor- und einem Nachwort: Einleitend schildert Mira Ball (ver.di) ihre Motivation für die Kampagne und betont den wegweisenden Pioniercharakter dieser Art von Zusammenarbeit in jüngerer Zeit; in seiner Schlussbetrachtung setzt Klaus Dörre die Allianz in einen breiteren Kontext von sozial-ökologischer Transformation und ökologischer Klassenpolitik.

Herzlicher Dank gebührt an dieser Stelle Mira Ball, der damaligen Leiterin der ver.di-Fachgruppe Busse und Bahnen, sowie Julia Kaiser, aktiv bei Students for Future und dem Sozialistisch-Demokratischen Studierendenverband (SDS), die beide als Schlüsselpersonen der Kampagne und Türöffnerinnen tatkräftig bei der Akquise von Interviewpartner*innen geholfen haben. Ohne diese Unterstützung wäre die Durchführung der vorliegenden Studie, inklusive der Umfrage, so nicht möglich gewesen. Ferner danken wir Stephan Lahrem herzlich für das umsichtige und genaue Lektorat. Dem VSA: Verlag und Gerd Siebecke gebühren Dank für die (mithin geduldige) Verlagsarbeit und die

Aufnahme der Studie ins thematisch einschlägige Verlagsprogramm. Zuletzt danken wir besonders allen – hier anonymisierten – Personen, die sich Zeit für ein Interview genommen haben und/oder sich an der Umfrage zur Kampagne beteiligt haben.

Autor*innen und Herausgeber*innen

Mira Ball ist Industriesoziologin und hauptamtliche Gewerkschafterin. Sie hat die ver.di-Fachgruppe Busse und Bahnen geleitet und arbeitet zurzeit als Gewerkschaftssekretärin bei ver.di in Hamburg.

Florian Bremer studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie im Bachelor.

Klaus Dörre ist Professor für den Arbeitsbereich Arbeits-, Industrie- und Wirtschaftssoziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Er war geschäftsführender Direktor des DFG-Kollegs »Postwachstumsgesellschaften« und leitet u.a. das Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten« am Sonderforschungsbereich »Strukturwandel des Eigentums«.

Maria Hahnemann studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie im Bachelor.

Jane Sina Jäger studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie und Psychologie im Bachelor. Ihre Studien- und Arbeitsschwerpunkte sind die politische Soziologie und Ansätze der Frauen-, Geschlechter- und Queerforschung, insbesondere mit Fokus auf patriarchale Strukturen und diskursanalytische Verfahren.

Julia Kaiser studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie im Master und ist wissenschaftliche Assistentin am Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten« des Sonderforschungsbereichs »Strukturwandel des Eigentums«.

Steffen Liebig arbeitet als Post-Doc im Teilprojekt »Eigentum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten« des Sonderforschungsbereichs »Strukturwandel des Eigentums« an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Arbeitsschwerpunkte: Arbeits- und Wirtschaftssoziologie, sozial-ökologische Transformationsforschung, Konfliktsoziologie und Gewerkschaftsforschung.

Kim Lucht arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin und Doktorandin im Sonderforschungsbereich »Strukturwandel des Eigentums« an der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Ihre Forschung konzentriert sich auf Klassen- und Geschlechterverhältnisse, soziale Ungleichheit und die politische Ökonomie sozial-ökologischer Transformationskonflikte.

Lennart Markovic studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie im Hauptfach Soziologie und im Nebenfach Psychologie im Bachelor.

Nam Duy Nguyen studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie im Master und ist wissenschaftlicher Assistent im Teilprojekt »Eigen-

tum, soziale Ungleichheit und Klassenbildung in sozial-ökologischen Transformationskonflikten« des Sonderforschungsbereichs »Strukturwandel des Eigentums«.

Roman Rückert studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena im Hauptfach Soziologie und im Nebenfach Interkulturelle Kommunikation im Bachelor. Er arbeitet unter anderem zu Rassismus und Diskriminierung zwischen kulturellen Gruppen.

Alina Schnier studiert an der Friedrich-Schiller-Universität Jena Soziologie und Psychologie im Bachelor.

Livia Schubert studierte Soziologie an der Friedrich-Schiller-Universität Jena und der Universität Wien. Sie promoviert mit einem Stipendium der Rosa-Luxemburg-Stiftung über Klassensolidarität im Wandel. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Arbeitssoziologie und politische Soziologie.