

01.10.2020 - Ver.di und der Kampf gegen die Klimakatastrophe

Die Gewerkschaft muss eigene Vorschläge für den ökosozialen Umbau machen

von Helmut Born

Auf dem Ver.di-Bundeskongress im September 2019 spielte der Kampf gegen den Klimawandel eine bedeutende Rolle.

Bei Ver.di sind viele Beschäftigte in den Kraftwerken der Energiekonzerne, der Stadtwerke, der regionalen Energieanbieter und den entsprechenden Verwaltungen organisiert. Das bedeutet nicht nur eine starke Position in den jeweiligen Betrieben, sondern darüber hinaus auch in den Aufsichtsräten, wo die Beschäftigtenseite meist von Ver.di-Haupt- und -Ehrenamtlichen dominiert wird. Häufig führt das zu einer Übereinstimmung mit den Zielen der Unternehmen, wie z.B. in bezug auf das Rheinische Revier, wo Ver.di und die IG BCE Hand in Hand mit dem Vorstand von RWE für den weiteren Abbau der Braunkohle bis 2038 eintreten.

Trotz dieser Gemengelage hat der Bundeskongress im letzten Jahr einen Antrag beschlossen, der den Erhalt des Hambacher Waldes und der Dörfer im Revier fordert. Dieser Antrag wurde gegen die Intervention des Bundesvorstandes und gegen ein ablehnendes Votum der Antragskommission mit 80 Prozent Mehrheit beschlossen. Ein Antrag für ein Ende der Kohleverstromung bis 2030 wurde abgelehnt.

Auf diesem Kongress wurde ebenfalls beschlossen, dass Ver.di sich für eine Verkehrswende einsetzt und den Ausbau des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs fordert. Im ÖPNV hat Ver.di eine von keiner Konkurrenz bedrohte, starke Position. In den zumeist kommunalen Betrieben des ÖPNV hat Ver.di die große Mehrheit der Beschäftigten organisiert. Durch die Deregulierungspolitik der letzten Jahrzehnte hat es Privatisierungen, Ausgliederungen und in der Folge auch einen erheblichen Personalabbau gegeben. Gleichzeitig wurde die Tariflandschaft zerfleddert, indem in den Ländern ein sog. Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N) und mit den privaten Betreibern extra Tarifverträge abgeschlossen wurden. Das Ergebnis ist, dass die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Ländern und in den Unternehmen in bezug auf Löhne, Arbeitszeit, Urlaub usw. sehr unterschiedlich sind. Diesem Flickenteppich soll mit der Forderung nach einem einheitlichen Manteltarifvertrag für die gesamte Bundesrepublik ein Ende gemacht werden.

Die Tarifrunde Nahverkehr

Die Diskussion um eine Kampagne für ein solches Ziel hat unmittelbar nach dem Bundeskongress begonnen. In Betrieben und Gremien wurde eine breite Debatte geführt, welche Forderungen aufgestellt und wie eine Kampagne durchgeführt werden muss, um sie durchzusetzen. Der Lockdown schien jedoch einen Strich durch die Pläne zu machen. Von Mitte März bis Anfang Juni ruhte das Leben in und um Ver.di. Die meisten Ver.di-Beschäftigten gingen zur Heimarbeit über, Gremiensitzungen fanden erstmals wieder im Mai, virtuell und meist auf Hauptamtlichebene, statt.

Gleichzeitig machte der Bundesvorstand sich Gedanken, wie mit der Situation umzugehen sei. Nicht nur die Tarifrunde Nahverkehr stand an, sondern auch die im Öffentlichen Dienst für Bund und Kommunen sowie bei der Post. Im Bundesvorstand setzte sich die Meinung durch, das unter den Bedingungen der Pandemie keine «normale» Tarifrunde möglich sei, er bot daher der Bundesregierung und den kommunalen «Arbeitgebern» an, Gespräche über eine Vertagung der Tarifrunde und eine geringe Erhöhung der Bezüge für dieses Jahr zu führen. Diese wiesen das Ansinnen Mitte Juli brüsk zurück. Sie bestanden auf der Durchführung der Tarifrunde in diesem Jahr.

Glücklicherweise gab es im zuständigen Fachbereich Verkehr Debatten, wie auch unter diesen Bedingungen eine Tarifrunde bestritten werden kann. Es gab Treffen mit Vertreterinnen von Fridays for Future, in denen eine Zusammenarbeit für bessere Arbeitsbedingungen, mehr Personal, den Ausbau des ÖPNV und eine Verkehrswende vereinbart wurde. Die ersten kleineren örtlichen Aktionen haben bereits stattgefunden und für den 18. September waren bundesweite Aktionen mit Fridays for Future angekündigt.

Ver.di und die Klimabewegung

Bei der Energiewende hingegen hat sich Ver.di, ebenso wie die IG BCE, zusammen mit den Energiekonzernen und der Bundesregierung für einen unvermeidbar langen Ausstieg aus der Kohleverstromung entschieden. Im Gegensatz zum Verkehrsbereich ist die Situation im Energiesektor eine gänzlich andere. Hier geht es nicht um einen Ausbau wie bei dem ÖPNV, sondern um einen Umbau des Sektors. Der Blick muss geweitet und die Frage beantwortet werden, wie ein solcher Umbau für die Beschäftigten positiv gestaltet werden kann. Hierbei gilt es auch die erforderlichen Maßnahmen für den Klimaschutz in ein Konzept einfließen zu lassen.

Leider überlässt Ver.di dies weitgehend den Konzernen und der Bundesregierung, die aber haben nur eine soziale Abfederung im Blick. So wurde für diesen Bereich gerade ein Tarifvertrag abgeschlossen, der betriebsbedingte Kündigungen ausschließt und Einkommensabsicherungen bis zu 80 Prozent vorsieht. Damit verbunden ist, dass der

Ausstieg aus der Kohleverstromung bis 2038 für die Beschäftigten im wesentlichen über Personalabbau stattfinden soll. Dazu liegen verschiedene Konzepte vor, die einen schnelleren Ausstieg aus der Kohleverstromung und den Umbau zu Erneuerbaren Energien vorsehen. Diese Konzepte legen mehr Wert auf Umschulung und Qualifizierung der Beschäftigten und haben den Vorteil, dass ihre Einkommen gesichert wären. Selbst die Vernichtung der Lebensräume der örtlichen Bevölkerung durch die Energiekonzerne findet die Billigung der Gewerkschaften, obwohl der Abbau der Braunkohle unter den Dörfern selbst für den viel zu späten Ausstieg 2038 überhaupt nicht erforderlich ist. Anstatt eigene Vorstellungen zur schnelleren Energiewende in die Diskussion zu bringen, begleiten Ver.di und IG BCE das Vorgehen von RWE, LEAG, Bundes- und Landesregierungen noch immer kritiklos. Ein Armutszeugnis für eine Gewerkschaft, die vorgibt, sich für die Umsetzung der Vorgaben der Pariser Klimakonferenz einzusetzen.