

Arbeitskampf for Future

Verbindungen zwischen den Kämpfen der Arbeiter*innen- und Klimagerechtigkeitsbewegung: ein Praxisbericht

Lucia Steinwender¹ und Franziska Foissner²

1. Einleitung

Wir erleben bereits unmittelbar die Folgen der Klimakrise. Dürren, Überschwemmungen und Waldbrände gehören mittlerweile in beinahe allen Teilen der Welt zur Lebensrealität. Was bedeutet das für die Arbeiter*innenbewegung heute? Die Klimagerechtigkeitsbewegung ist eine der dynamischsten Bewegungen unserer Zeit, daher möchten wir die Verschränkungen der beiden Bewegungen beleuchten. Wir nehmen dabei die Perspektive von Klimagerechtigkeitsaktivist*innen ein und reflektieren zunächst unsere eigene Praxis in Bezug auf Verbindungen zu Arbeitskämpfen.

Wir sind Klimagerechtigkeitsaktivistinnen, die seit mehreren Jahren in der österreichischen Klimabewegung aktiv sind. Wir verstehen die Klimakrise als in der kapitalistischen Produktionsweise verwurzelt, daher muss sie aus unserer Sicht auch als Krise der kapitalistischen Produktionsweise verhandelt werden. Technologische Lösungen stellen zwar notwendige Elemente in der Bewältigung der Klimakrise dar, sind jedoch nicht ausreichend. Es braucht eine sozial-ökologische Transformation.

Wenn wir die Problematiken der Klimakrise von ihrer Wurzel aus angehen, nämlich von ihren Produktions- und Konsumtionsweisen, dann müssen die Kämpfe für eine klimagerechte Zukunft unbedingt mit den Arbeitsverhältnissen zusammen gedacht werden. Eine sozial-ökologische Transformation bedeutet tiefgreifende Veränderungen für die Organisation der Gesellschaft, Wirtschaft und Arbeitswelt. Daher halten wir als Klimagerechtigkeitsaktivistinnen einen Austausch zwischen Klimagerechtigkeitsbewegung und Arbeitskämpfen für unverzichtbar.

Warum das Thema Arbeit für die Klimagerechtigkeitsbewegung ein zentrales Anliegen sein muss, möchten wir in drei Thesen anreißen. Anschließend wollen wir die Praxis verschiedener Klimagerechtigkeitsgruppen in diesem Licht reflektieren. Abschließend identifizieren wir Erfolge, Leerstellen und offene Fragen, die sich aus unseren Praxisberichten ergeben.

¹ luciasteinwender@hotmail.com

² franzi.foissner@gmx.at

2. Thesen über die Verschränkung von Klimagerechtigkeits- und Arbeit*innenbewegung

These 1:

Durch die erstarkende Klimagerechtigkeitsbewegung ergeben sich neue Antagonismen, aber auch neue Allianzen für die Arbeiter*innenbewegung sowie ihre Strukturen und Institutionen. Ein zentraler Kampf der Gewerkschaften, nämlich der um Lohnerhöhung und größeren materiellen Wohlstand, steht im Widerspruch zur Forderung der Klimagerechtigkeitsbewegung nach einem ressourcenschonenden Verbrauch, aber eine Gemeinsamkeit der beiden Bewegungen stellt ihr Gegner dar. Sowohl die (klassische) Arbeiter*innenbewegung als auch die Klimagerechtigkeitsbewegung befinden sich in einem fundamentalen Interessenskonflikt mit dem Kapital (vgl. Wissen/Brand 2019). Während für erstere die Ausbeutung der Arbeitskraft im Vordergrund steht, stellt die Klimagerechtigkeitsbewegung die Ausbeutung der Lebensgrundlagen in den Mittelpunkt. Der gemeinsame Gegner eröffnet Kooperationspotential, das beide Bewegungen stärken könnte. Gegen profitgetriebene Lohnsenkungen, Betriebsschließungen aufgrund von Abwanderung in Billiglohnländer und massive ökologische Externalitäten sollten Arbeiter*innen- und Klimagerechtigkeitsbewegung ihre Kämpfe verbinden.

These 2:

Viele gut bezahlte Arbeitsplätze – auch mit starker gewerkschaftlicher Organisation – befinden sich aktuell in Sektoren, die mittelfristig ökologisch kaum tragbar sind (Brand 2019). Der vermeintliche Widerspruch „Arbeitsplätze versus Klima“ (Barca 2012: 69) muss aufgelöst werden, ohne die beiden Bewegungen gegeneinander auszuspielen. Im Zuge dessen ist unserer Ansicht nach ein grundlegender Wandel der Arbeitsverteilung notwendig: Zum einen sollte Lohnarbeitszeit von klimaschädlichen Industrien zu klimaverträglicher Produktion und Dienstleistung wie erneuerbare Energie oder öffentlicher Verkehr (Pye 2017: 531) umverteilt werden, um so auch dem drohenden Jobverlust entgegenzuwirken. Zum anderen bedarf es einer Umverteilung von Arbeit in den reproduktiven Bereich: Dies bedeutet eine gesellschaftlichen Aufwertung von (meist unbezahlter) Care-Arbeit, mit der beispielsweise eine Arbeitszeitverkürzung einhergehen müsste (Winker 2021: 11, 139). Gerade die Corona-Krise hat gezeigt, dass gut ausgebildete Arbeitskräfte in der Sorgearbeit, insbesondere im Gesundheitsbereich, dringend notwendig sind (Demirovic 2020). Die notwendige Aufwertung von Sorgearbeit zeigt sich auch in Forderungen der Klimagerechtigkeitsbewegung nach einer stärkeren Bedürfnisorientierung der Ökonomie. Hierfür sollte auch nach Synergien mit feministischen Arbeitskämpfen gesucht werden.

These 3:

Unter der Maxime der Profitmaximierung werden unweigerlich ökologische Externalitäten produziert werden, um Produktionskosten zulasten natürlicher Lebensgrundlagen zu senken. „Der entwickelte Kapitalismus ist dadurch gekennzeichnet, dass er eines weniger entwickelten bzw. nicht-kapitalistischen geografischen und gesellschaftlichen ‚Außens‘ bedarf, aus dem er Rohstoffe und Vorprodukte bezieht, auf das er soziale und ökologische Kosten verlagert und in dem er sich sowohl bezahlte Erwerbs- als auch unentgeltlich erbrachte Sorgearbeitsleistungen aneignet.“ (Wissen/Brand 2019: 41). Zum anderen kann die kapitalistische Produktion nie gebrauchswertorientiert produzieren und sich damit auch nicht an gesellschaftlichen Bedürfnissen ausrichten (Pye 2017: 522). Deshalb braucht es eine andere Produktionsweise, die der gesellschaftlichen Bedürfnisbefriedigung dient und ökologisch nachhaltig sein kann. Dies würde bedeuten, Sektoren wie beispielsweise Mobilität der Marktlogik zu entziehen und radikaldemokratisch umzuorganisieren. Eine solche Transformation ist ohne die Beteiligung von Arbeiter*innen nicht denkbar.

3. Praxisbeispiele

Unser kurzer Praxisbericht soll erläutern, wie sich verschiedene Teile der Klimagerechtigkeitsbewegung an die Themen Arbeit und Arbeitskämpfe angenähert haben, welche diesbezüglichen Debatten in der Bewegung zutage treten und wie diese sich in Aktionen und Kampagnen der Klimagerechtigkeitsbewegung niederschlagen.

Anhand folgender Praxisbeispiele möchten wir das Bewusstsein der Klimagerechtigkeitsbewegung bezüglich ihrer Verschränkung mit der Arbeiter*innenbewegung im Spiegel ihrer Aktionsformen betrachten: Von Straßenblockaden im Individualverkehr, Betriebsblockaden in der Automobilindustrie bis hin zu aktionistischen Adressierungen der Autolobby manifestieren sich Positionierungen im umkämpften Feld der Arbeit und ihren Akteur*innen.

- das Diskussionspapier „Sichere Landung. Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zur klimafreundlichen Mobilität“ des Stay Grounded Netzwerks
- die Aktion „Block Magna“, eine Blockade des Magna Automobil Werks in Graz durch System Change, not Climate Change Graz
- die symbolische Blockade vor der Industriellenvereinigung durch System Change, noch Climate Change Wien
- der Strategiekreis zu Klima- und Gewerkschaftsbewegung von Fridays for Future

Die Diskussion dieser Aktionen folgt Leitfragen, die die Verschränkungen zum einen auf inhaltlicher, zum anderen auf struktureller Ebene beleuchten.

Auf der inhaltlichen Ebene untersuchen wir:

- Die Adressat*in der Aktion
- Das Thema Arbeit in der Kommunikation der Akteur*innen
- Das Thema Arbeit in der medialen Berichterstattung

Auf struktureller Ebene untersuchen wir:

- Kooperation(versuche) mit der Arbeiter*innenbewegung im Vorfeld

Weiters wollen wir nach Konflikten, Konfliktpotential oder Antagonismen fragen.

Aus den Praxisbeispielen möchten wir offene Fragen und neue Handlungsfelder, die sich daraus für die Klimabewegung ergeben, identifizieren.

3.1. Diskussionspapier: „Sichere Landung. Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zu klimagerechter Mobilität“

Stay Grounded ist ein globales Netzwerk für die Vermeidung von Flugverkehr. Während der Pandemie initiierte das Netzwerk das Diskussionspapier „Sichere Landung. Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zu klimagerechter Mobilität“. Verfasst wurde das Diskussionspapier von Mitgliedsorganisationen von Stay Grounded, insbesondere der Public and Commercial Services Union (PCS), eine der größten Gewerkschaften in Großbritannien mit rund 180.000 Mitgliedern sowie Stay Grounded-Campaigner*innen, bevor es schließlich im Februar 2021 veröffentlicht wurde. Der Flugverkehr war vor der Pandemie die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasen (Stay Grounded & PCS 2021: 3). Außerdem ist die Flugindustrie laut Stay Grounded-Campaigner Manuel Grebenjak von extremer Ausbeutung, sowohl von Arbeitskräften als auch von natürlichen Ressourcen, geprägt.

Adressat*in der Aktion:

An wen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen im Diskussionspapier richten, bleibt aus unserer Sicht unklar. Auf Nachfrage meint Manuel Grebenjak, die Adressat*in ist das Netzwerk selbst. Einerseits war ein Kernanliegen des Schreibprozesses die Vernetzung der Gruppen und der gemeinsame Diskussionsprozess. Andererseits soll das Diskussionspapier Informationsmaterial und

Argumentationsgrundlage sein, um in Diskurse zu intervenieren, vor allem für Mitgliedsorganisationen des Netzwerks, aber auch für andere Klimagruppen.

Kommunikation der Akteur*innen:

Kernthema des Diskussionspapiers ist der aus Sicht der Aktivist*innen notwendige Rückbau fossiler Industrien, im konkreten Fall der Flugindustrie sowie die sozialen Folgen dieses Rückbaus auf Beschäftigte in diesen und verbundenen Sektoren.

In Bezug auf die Verbindung zwischen den Themen Arbeit und Klimaschutz geht es auf der einen Seite darum, Unterstützung der Arbeiter*innenschaft für Klimaschutzmaßnahmen zu gewinnen. Dabei heben Stay Grounded und PCS hervor: "Berechtigte Ängste vor Arbeitslosigkeit und dem Verlust von Existenzgrundlagen ernst zu nehmen und entsprechend darauf zu reagieren, ist der einzige Weg, um breite Unterstützung für Klimaschutzmaßnahmen zu gewinnen." (Stay Grounded & PCS 2021: 1).

Auf der anderen Seite, erzählt uns Manuel Grebenjak, dass die Flugindustrie ihre Daseinsberechtigung in der Öffentlichkeit stark mit dem Jobmotor-Argument stützt. Diesem wollten die Aktivist*innen proaktiv ein Gegenarrativ entgegenstellen. So wurde das Thema Just Transition für sie als Netzwerk so zentral.

Zuletzt heben die Autor*innen des Diskussionspapiers die zentrale Rolle der Mitbestimmung von Beschäftigten im Prozess des Rückbaus und in der Umstellung auf alternative, nachhaltige Produktionszweige hervor. „Angesichts der drohenden Klimakrise, Automatisierung, Digitalisierung und wahrscheinlich klimabedingten Pandemien müssen wir realistisch sein: **Die Luftfahrt und der Tourismus werden sich wandeln: «by design or by desaster»**, mit oder ohne die Mitgestaltung durch die Beschäftigten“ (Stay Grounded & PCS 2021: 1, Hervorh. i. O.). Dabei sollen Fluggesellschaften auch verstaatlicht, zusammengelegt oder an Kooperativen und Genossenschaften übertragen werden.

Mediale Berichterstattung:

Neben einigen positiven Zeitungsberichten gab es auch öffentlichen Widerstand gegen die Forderungen im Diskussionspapier. Hauptkritikpunkt daran war vor allem die vermeintliche mangelnde Umsetzbarkeit. So äußert sich beispielsweise auch Verdi-Vertreter Dennis Dacke in einem Interview mit dem Greenpeace-Magazin zum Diskussionspapier: „Verstaatlichung ist viel zu radikal und nur auf nationaler Ebene sowieso nicht sinnvoll. Und hinzugehen und – in einem Land wie Deutschland, das Weltmeister im Urlaub machen ist – zu sagen: Du darfst nicht mehr in den Urlaub fliegen, das wird meiner Ansicht nach nicht funktionieren. [...] [Zudem] ein Pilot, der als Zugführer arbeite, müsse zwar auf bis zu 10.000 Euro brutto pro Monat verzichten. Das sei bei den für diese Berufsgruppe üblichen

Ausbildungsschulden von etwa einer viertel Million Euro nicht erfreulich, aber „in der Regel“ machbar.“
(Kusche 08.02.2021)

Strukturelle Zusammenarbeit:

Bereits der Schreibprozess des Diskussionspapiers war geprägt von der Zusammenarbeit von Akteur*innen der Klimagerechtigkeits- und Arbeiter*innenbewegung. So heißt es im Diskussionspapier: „Dieses Diskussionspapier, welches vom Stay Grounded Netzwerk und der britischen Gewerkschaft PCS im Februar 2021 veröffentlicht wurde, ist das Ergebnis eines kollektiven Schreibprozesses von Menschen aus der Klimagerechtigkeitsbewegung, Beschäftigten im Luftfahrtsektor, Gewerkschafter*innen, indigenen Gruppen und Akademiker*innen.“ (Stay Grounded & PCS 2021: 2). Die Gewerkschaft PCS war im gesamten Schreibprozess stark involviert. Sie ist auch Mitglied im Stay Grounded Netzwerk. PCS vertritt insbesondere auch Arbeitnehmer*innen im Verkehr und Flugverkehr. Stay-Grounded Campaigner Manuel Grebenjak erzählt: Auch Beschäftigte aus dem Flugverkehr haben sich aktiv am Schreibprozess beteiligt, darunter vor allem Personen, die sich bereits in der von Stay Grounded initiierten Gruppe „A Safe Landing“, eine Vernetzungsgruppe von Beschäftigten in der Branche, organisierten. Die Aktivist*innen dieser Gruppe sind selbst in der Flugindustrie beschäftigt, setzen sich aber für deren Transformation ein. Viele Feedbackschleifen und ein sehr offener Schreibprozess ermöglichte einen stark partizipativen Charakter, mit großer Gewerkschafts- und Beschäftigtenbeteiligung. Ebenfalls sehr in den Schreibprozess involviert waren natürlich auch Klimagerechtigkeitsgruppen, wobei ein bewusster Fokus darauf gelegt wurde, Mitglieder des Netzwerks aus dem Globalen Süden miteinzubeziehen.

Antagonismen:

Die Aktivist*innen des Stay Grounded Netzwerks stießen in Social Media-Foren auf starke Ablehnung ihrer Anliegen, so wurden z.B. zahlreiche Postings gelöscht. Auch berichten Beschäftigte, die sich für eine ökologische Transformation der Industrie einsetzen, von vielen negativen Rückmeldungen aus ihrem ehemaligen Umfeld. Manuel Grebenjak sieht auch die starke Identifikation mit dem Arbeitsplatz und dessen Gefährdung als mögliche Ursache für die ablehnende Haltung.

3.2. Block.Magna

Im Jänner 2020 stürten Klimagerechtigkeitsaktivist*innen von System Change, not Climate Change (SCnCC) mit der Blockade der Ausfahrten der Magna Werks in Graz die Produktion der Automobilindustrie. Chronologisch ist diese Aktion die erste der hier untersuchten. „Mit einer Sitzblockade und technischen Hilfsmitteln blockierten wir die Zufahrten auf der Liebenauer Hauptstraße 317 und am Kreisverkehr Fuchsenfeldweg und hinderten dadurch LKWs, die mit Autos und Autoteilen beladen waren am Ein- und Ausfahren.“ (SCnCC 31.01.2020)

Adressat*in:

Die Aktion richtete sich direkt gegen die Konzernführung von Magna und die klimaschädliche Produktion des Konzerns. Dieser wird dafür kritisiert, klimaschädliche Produktion weiter voranzutreiben und die gemeinsamen Lebensgrundlagen damit zugunsten von Profiten zu gefährden. Klara Radinger von SCnCC betont in der Presseaussendung der Klimagerechtigkeitsgruppe: „Heute wurde Klimagerechtigkeit auf der Straße verhandelt. Angesichts der sich weiter zuspitzenden Klimakrise haben wir die Verkehrswende selbst in die Hand genommen und mit unseren Körpern erfolgreich die Produktion des Klimakillerkonzerns gestoppt!“ (SCnCC 31.01.2020). Und weiter: „Unter dem Motto #By2020WeRiseUp, wird die Klimagerechtigkeitsbewegung in ganz Europa und darüber hinaus den Systemwandel selbst in die Hand nehmen und Großkonzerne wie Magna zur Rechenschaft ziehen.“ Mit der Konzernführung wird damit der gemeinsame Gegner direkt adressiert: das Kapital.

Kommunikation der Akteur*innen:

System Change, not Climate Change kritisiert die Profitlogik, nach der Magna agiert und deshalb die Ausbeutung sowohl Lebensgrundlagen als auch von Arbeitskraft betreibt. Erstere steht im Vordergrund der Kommunikation, aber auch zweite wird thematisiert. Es wurde mehrfach betont, dass sich die Aktion nicht gegen die Beschäftigten des Magna Werks, sondern gegen dessen Führung richtet. So schreibt SCnCC in ihrer Presseaussendung: „Unser Protest richtete sich ausdrücklich nicht gegen die in der Magna beschäftigten Arbeitnehmer*innen, sondern forderte eine Abkehr vom Produkt ‚Auto‘, das angesichts der Klimakrise keine Zukunft hat. Wir fordern zukunftsfähige Jobs für die Mitarbeiter*innen der Magna! Denn es gibt keine Arbeit auf einem toten Planeten.“ (SCnCC 31.01.2020)

Um diese Botschaften auch den Beschäftigten direkt zu vermitteln, wurden Flugblätter an die Mitarbeiter*innen verteilt. Darin wurde vor allem auf die besondere Betroffenheit von Beschäftigten in klimaschädlichen Industrien aufmerksam gemacht. So fordern die Aktivist*innen im Flugblatt: „Ökologisch nachhaltige und zukunftsfähige Arbeitsplätze! Gute Arbeitsbedingungen für alle! Umstellung der Produktion auf wirklich nachhaltige Verkehrsmittel! [...] Ein Weitermachen wie bisher wird zum Verlust vieler Arbeitsplätze führen.“ Aber auch auf das Potential, das die Mitgestaltung des Umbaus durch Beschäftigte in diesen Sektoren böte, wird hingewiesen. „Ihr Arbeitnehmer*innen besitzt wertvolles Wissen, um einen Beitrag zur Umgestaltung des Verkehrssystems zu leisten und die Macht, diese Veränderungen durchzusetzen. [...] Wir müssen neue Wege finden, Produktion, Transport und Arbeit zu organisieren.“ (Block.Magna 2020)

Auf diese Möglichkeiten und Potentiale wurde in ähnlicher Weise in der Presseaussendung hingewiesen. „Wir fordern, dass Autos aus den Fabriken und von den Straßen verschwinden. Die

Automobilindustrie muss ihre Produktion umstellen: Der Bau von spritfressenden Neuwägen, die die Erderhitzung befeuern, muss gestoppt werden. Stattdessen braucht es Know-How und Engagement der Arbeitenden, um angesichts der Klimakrise sinnvolle Produkte herzustellen, wie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr, Fahrräder und erneuerbare Energietechnologien.“ (SNnCC 31.01.2020)

Mediale Berichterstattung:

Zwar nicht Kernbotschaft der Aktion, wurde in der Berichterstattung darüber neben dem umfassenden Polizeieinsatz und Stau vielfach darauf hingewiesen, dass sich die Aktion nicht gegen die Beschäftigten richte (Ökonews 1.2.2020, Kronen Zeitung 31.01.2020, ORF Steiermark 31.01.2020, STANDARD 31.01.2021). „Die Aktion ‚Block Magna‘ richte sich ‚ausdrücklich nicht gegen die in der Magna beschäftigten Arbeitnehmer‘, hieß es – ihr Know-how werde gebraucht [...] - indes richten sich die Aktivisten gegen den weiteren Bau von Autos; die Industrie müsse ihre Produktion umstellen“, schrieb beispielsweise ORF Steiermark (ORF Steiermark 31.01.2021).

In der medialen Darstellung wurde jedoch auch stark mit dem Jobgefährdungsargument durch klimabedingte Umstrukturierungen gekontert. So brachte beispielsweise ebenfalls ORF Steiermark: „In Zeiten, in denen die Automobilbranche schwächelt, ist es unverantwortlich, Werksgelände und Verkehrswege zu blockieren und zum Produktionsstopp von Autos aufzufordern! Das bringt Arbeitsplätze, die Existenz vieler unserer Klein- und Mittelbetriebe und damit den gesamten Wirtschaftsstandort in Gefahr“, hieß es von Jochen Pack, dem Direktor des Wirtschaftsbunds Steiermark. [...] Über eine Aussendung ließ der Nationalratsabgeordnete und FPÖ-Umweltsprecher Walter Rauch Kritik an der Aktion ausrichten – sie löse keine Probleme, sondern schaffe diese vielmehr: „Erst kürzlich hatte Magna angekündigt, dass man bei weiteren Belastungen den Standort in das slowenische Marburg verlegen werde. Tausende Jobs sind dann in der Steiermark ernsthaft in Gefahr. Wenn das das Ziel der Aktivisten ist, so hinterfrage ich schon die Intelligenz aller Beteiligten.“ (ORF Steiermark 31.01.2021).

Strukturelle Zusammenarbeit:

Außerhalb des informellen Rahmens gab es keine Zusammenarbeit.

Antagonismen:

Trotz Flyer und vielfacher Betonung, dass sich die Aktion nicht gegen Arbeiter*innen richte, gab es Anfeindungen gegenüber den Aktivist*innen, erzählt uns Aktivistin Johanna Obermoser, die an der Block.Magna Aktion teilnahm. Der Aktivistin wurde beispielsweise vorgeworfen, warum sie hier sei und nicht selbst arbeite. Auch wurde durch eine Beschäftigte geäußert, sich aufgrund der starken

Identifizierung mit dem Betrieb und dem Arbeitsplatz durch die Aktion persönlich angegriffen zu fühlen.

3.3. IV-Blockade durch SCnCC

Am 23. Oktober 2020 protestierte die Klimagerechtigkeitsgruppe System Change, not Climate Change! mit einer Sitzblockade vor dem Haus der Industrie, dem Sitz der Industriellenvereinigung am Wiener Schwarzenbergplatz. Mit Transparenten, Dinosaurier-Kostümen und einer Auto-Plastik wurde die IV als Autolobby kritisiert und eine sozial-ökologische Mobilitätswende gefordert.

Adressat*in der Aktion:

Die Adressatin der Aktion war die Industriellenvereinigung, die freiwillige Interessensvertretung der österreichischen Industrie. Diese wurde von SCnCC-Aktivist*innen dafür kritisiert, für den klimaschädlichen Autoverkehr zu lobbyieren und damit eine sozial und ökologisch gerechte Mobilitätswende zu verhindern. Die IV und der ihr zugehörige Arbeitskreis der Automobilimporteure trete u.a. für fossile Großprojekte wie die Lobau-Autobahn ein, fordere ein Festhalten am Verbrennungsmotor („Dieselland Österreich“ (SCnCC 23.10.2020)) sowie Prämien für den Kauf von Neuwägen.

Adressatin der Aktion war damit eine Interessensvertretung des Kapitals, also jenem Akteur, den wir in These 1 als gemeinsamen Gegner der Klimagerechtigkeits- und Arbeiter*innenbewegung ausgemacht haben. Der Widerspruch zwischen Profitinteresse und Klimaschutz stand im Mittelpunkt der Aktion von SCnCC, er wurde als zentrale Ursache für eine Verhinderung der notwendigen Mobilitätswende ausgemacht: „Solange städtische Mobilität an den Profitinteressen der Autoindustrie, anstatt menschlichen Bedürfnissen ausgerichtet ist (...), werden wir die Klimakrise nicht aufhalten können.“ (ebd.) Auch anhand der Corona-Krise und den mit diesen verbundenen Konjunkturpaketen wurde das Profitstreben der Autolobby thematisiert: „Doch die Autolobby stellt sich einer dringend notwendige Mobilitätswende in den Weg: Sie versucht, die Corona-Krise für ihre Profite auszunutzen und Finanzspritzen für Klimakiller zu kassieren!“ (ebd.)

Kommunikation der Akteur*innen:

Die profitorientierte Produktionsweise, in deren Rahmen die Autoindustrie sowie die Industriellenvereinigung als deren Vertreterin agieren, wird von SCnCC als Ursache der sozial-ökologischen Krise, als welche die Gruppe die Klimakrise versteht, ausgemacht. Dass das Gewinnstreben nicht nur zur Ausbeutung von Lebensgrundlagen, sondern auch von Arbeitskraft führt, wird explizit in der Presseaussendung zur Aktion thematisiert: „Um die Zukunft der Beschäftigten

kümmert sie [die Autolobby] sich hingegen wenig, wie Entlassungen bei MAN, Magna und Opel in den letzten Monaten zeigten. „Um die sozial wie ökologisch katastrophalen Machenschaften der Autolobby auszubremsen, stoppen wir heute ihr Tagesgeschäft mit unseren Körpern“ (SCnCC 23.10.2020). Bezogen wird hier auf angedrohte bzw. realisierte Betriebsschließungen österreichischer Auto(zuliefer)betriebe aufgrund von Abwanderung in Billiglohnländer, die sich im Jahr 2020 häuften: Magna drohte angesichts der CO₂-Steuer mit Produktionsverlagerung (ORF 8.1.2020), Opel Aspern schloss die Motorenproduktion am Standort und MAN Steyr kündigte die Entlassung von 2.300 Mitarbeiter*innen an (ORF 11.9.2020).

Arbeit wird nicht nur in der Problemanalyse von SCnCC thematisiert („Solange städtische Mobilität an den Profitinteressen der Autoindustrie, anstatt menschlichen Bedürfnissen ausgerichtet ist, werden wir die Klimakrise nicht aufhalten können“ (SCnCC 23.10.2020), sondern auch als Teil der Lösung: Die sozial-ökologische Transformation, die System Change, not Climate Change! anstrebt, beinhaltet eine Vergesellschaftung des Mobilitätssektors, um diese marktwirtschaftlichen Mechanismen zu entziehen und Mobilität bedürfnisorientiert bereitstellen zu können. In diesem Umbauprozess soll den Beschäftigten eine zentrale Rolle zukommen. Die Belegschaften der umzubauenden Betriebe sollen in den Strukturwandel miteinbezogen werden: „Städtische Verkehrsplanung sowie der Umbau der Industrie müssen unter Mitsprache von Gesellschaft und Belegschaft gestaltet werden und die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels sicherstellen.“ (ebd.)

Mediale Berichterstattung:

Von den 18 registrierten Medienberichten über die Aktion greifen lediglich drei das Thema Arbeit auf: In einem Interview mit der Sprecherin der Klimagerechtigkeitsgruppe wird der „Umbau unter Mitsprache der Belegschaften“ gefordert (PULS 4 23.10.2020). In den restlichen Berichten wird der soziale Aspekt der Mobilitätswende zwar aufgegriffen („Verhinderung einer klimagerechten und sozialen Mobilitätswende durch die Autolobby“ (STANDARD 23.10.2020, ORF 23.10.2020, KURIER 23.10.2020)), die explizite Kritik der Gruppe an Profitmaximierung und Ausbeutung von Arbeitskraft fand jedoch keinen Eingang in die Berichterstattung.

Strukturelle Zusammenarbeit:

Im Vorfeld der Aktion fand laut SCnCC-Aktivist Mattis Berger ein Gespräch mit der Gewerkschaft vida statt, bei dem die Möglichkeit einer gemeinsamen Kommunikationsstrategie im Raum stand. Ideen wie eine Veröffentlichung von alternativen Mobilitätskonzepten durch die vida in zeitlicher Nähe zu einem Mobilitätswende-Aktionstag der Gruppe SCnCC standen im Raum. Außerdem arbeitete SCnCC an einer Podiumsdiskussion mit der Gewerkschaft younion, die die Perspektive der Angestellten des

städtischen ÖPNV mit jenen der Klimaaktivist*innen verknüpfen sollte. Diese musste aufgrund der Corona-Krise jedoch abgesagt werden.

3.4. Fridays for Future-Strategiekreis Klima- und Gewerkschaftsbewegung

Unser viertes Beispiel ist ein österreichweiter Strategiekreis von Fridays for Future, der sich mit der Kooperation zwischen Klima- und Gewerkschaftsbewegung auseinandersetzt. Das Projekt läuft mittlerweile seit zwei Jahren und mit zwei Betätigungsfeldern: das erste ist die Netzwerk- bzw. Koordinierungsarbeit, die auf regelmäßigen Austausch, gemeinsame Themenfindung sowie gemeinsame Aktionen und Kommunikationsstrategien abzielt. Das zweite Feld ist auf der Bildungsebene angesiedelt und umfasst ein Workshopprogramm, das von FFF-Aktivist*innen für Betriebsrät*innen konzipiert und angeboten wird.

Adressatin der Aktion:

Die beiden Arbeitsfelder des Strategiekreises (Koordinierungs- vs. Bildungsarbeit) unterscheiden sich in Bezug auf ihre Adressatin. Als Adressatin der Netzwerkarbeit bzw. Koordinierungsbemühungen macht die beteiligte FFF-Aktivistin Anna Lindorfer Gemeinde- und Bundespolitik aus. Die Unterstützung von Gewerkschaftsaktionen, bspw. einer von der Gewerkschaft Bau-Holz organisierten Demonstration zu Gebäudesanierung soll weniger die dort Beschäftigten als Solidaritätsbekundung erreichen, als politische Akteur*innen wie die Bundesregierung: die Kooperation soll den Druck auf diese erhöhen.

Die zweite Schiene des Strategiekreises, die Bildungsarbeit, zielte hingegen auf Betriebsrät*innen und Gewerkschaftsmitglieder ab. Die Idee zu den Klima-Workshops für Betriebsrät*innen entstand zum einen aufgrund der Einschätzung von Funktionär*innen, die den mangelnden Rückhalt an der Basis zum Klimathema als Hürde in der Zusammenarbeit ausmachten, zum anderen auch auf den Wunsch von Gewerkschafter*innen hin, das Thema Klimakrise in Seminaren und Fortbildungsmöglichkeiten stärker vertreten zu sehen. Ziel der Workshops ist die Bewusstseinsbildung von Einzelpersonen und Multiplikator*innen zum Thema Klimakrise durch Inhaltsvermittlung, aber auch Emotionalisierung. Diese soll durch die Adressierung beruflicher, aber auch persönlicher Betroffenheit hergestellt werden: An die jeweilige Branche angepasste Fragestellungen wie „Welche Folgen hat die Klimakrise auf die Entwicklung der Holzbranche in den nächsten zehn Jahren, z.B. auf die Verfügbarkeit von Rohstoffen oder die Preisentwicklung?“ waren ebenso Teil des Workshops wie die Auswirkungen der Klimakrise auf die außerberufliche Realität der Beschäftigten.

Kommunikation der Akteur*innen:

Im Fokus der Kommunikation von FFF zur Kooperation mit den Gewerkschaften stand die Signalisierung einer breiten Allianz nach außen, um die Stärke der Gewerkschaften zu nutzen und damit den Druck auf die Politik zu erhöhen. Die Koordinierungsarbeit des Strategiekreises zielt maßgeblich auf eine gemeinsame Kommunikationsstrategie zwischen FFF und Gewerkschaften ab. Das Ziel der regelmäßigen Treffen, des Austausches und der Diskussionen ist die Findung gemeinsamer Themen, die anschließend durch gemeinsame Aktionen und koordinierte Pressearbeit sowie durch Mobilisierung und Redebeiträgen von Gewerkschafter*innen auf FFF-Demos und vice versa an die breite Öffentlichkeit kommuniziert werden. Zu diesen Themen zählen Arbeitszeitverkürzung oder die Betroffenheit von benachteiligten gesellschaftlichen Gruppen durch die Klimakrise, aber v.a. auch konkrete klimapolitische Maßnahmen wie die Gebäudesanierung.

So stand der vorletzte Klimastreik am 19. März 2021 ganz im Zeichen der Kooperation mit Gewerkschaften, schon der Titel der gemeinsamen Presseaussendung zum Streik rückte diese in den Mittelpunkt: „Trotz Corona: Breite Allianz bei Fridays For Future Klimastreik am Freitag“ (FFF 19.3.2021). Weiter heißt es vonseiten FFFs: „Die Unterstützung der Gewerkschaften ist essentiell für eine ökosoziale Wende hin zu einem guten Leben für alle. ‚Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit dürfen nicht länger gegeneinander ausgespielt werden [...]‘“ (ebd.) Es folgte die Zwischenüberschrift „Gewerkschaften: Klimaschutz als Gerechtigkeitsfrage“ (ebd.) sowie ein O-Töne von ÖGB-Präsident Wolfgang Katzian („Die Klimakrise hat massive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. Arbeitnehmer*innen und vor allem Gewerkschaften müssen aktiv in die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen eingebunden werden“, (ebd.)), Josef Rehberger (PRO-GE) („Industrie- und Produktionsbetriebe stehen vor einem riesigen Wandel, dabei muss die Politik unterstützen und endlich handeln“, (ebd.)) und Günther Blumthaler (vda) („Eine Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene hat positive Auswirkungen auf das ökologische und soziale Klima,“ (ebd.)).

Mediale Berichterstattung:

Die Erfolge des Strategiekreises zeigen sich in der medialen Berichterstattung insbesondere zum Klimastreik am 19.3.2021. Die gewerkschaftliche Beteiligung fand Eingang in zahlreiche Presseberichte (vgl. ORF 19.3.2021, STANDARD 19.3.2021).

Strukturelle Zusammenarbeit:

Der Strategiekreis kooperierte laut Anna Lindorfer in der Netzwerk- und Koordinierungsarbeit zunächst v.a. mit dem ÖGB, anschließend verstärkt mit den Teilgewerkschaften vda, PRO-GE, Bauholz und GPA-djp. Regelmäßige Treffen mit Austausch und Diskussionen fanden teilweise auch unter Beisein der Arbeiterkammer statt. Die gewerkschaftlichen Akteur*innen wurden von FFF in ihre Themenfindung

miteinbezogen, Aktionen der Gewerkschaften wurden durch Mobilisierung und Redebeiträgen von FFF unterstützt und Pressearbeit koordiniert. Dazu wurde von Seiten FFFs versucht, sich an die Strukturen und Arbeitsweisen der Gewerkschaften anzupassen, indem bspw. längere Vorlaufzeiten mitbedacht und gewährleistet wurden.

Für die Kooperation auf Betriebsebene wurde ein Workshopformat entwickelt, um Betriebsrät*innen das Thema Klima näherzubringen.

Antagonismen:

Antagonismen und Herausforderungen in der Kooperation zwischen FFF und Gewerkschaften bestanden sowohl in inhaltlicher, als auch struktureller Hinsicht. Inhaltliche Differenzen bestehen z.B. in der Position zur AUA-Rettung, bei der die Gewerkschaft vida das Ziel der Arbeitsplatzsicherung priorisierte und Gesprächs- und Kooperationsangebote von FFF ausschlug. Auch in Bezug auf das Projekt Dritte Piste am Flughafen Wien, welches mittlerweile gekippt wurde, sowie die Lobau-Autobahn nahmen die Akteur*innen konträre Positionen ein. Laut Aktivistin Anna Lindorfer wurde dieser Tatsache vonseiten FFFs mit der Strategie begegnet, Gemeinsamkeiten in den Vordergrund zu stellen und bspw. die Lohnverhandlungen für Eisenbahner*innen der vida zu unterstützen.

Konfliktpotential auf der strukturellen Ebene boten die Strukturen und Arbeitsweisen der aktivistischen Gruppe FFF, die sich stark von jenen der Gewerkschaften unterscheidet, und daher aufseiten vieler Aktivist*innen auf Ablehnung stießen. Dies wurde mit einer Anpassung durch FFF an Vorlaufzeiten und Abläufe in gewerkschaftlichen Strukturen zu entschärfen versucht, erzählt Anna Lindorfer.

Weiteres Konfliktpotential bieten die unterschiedlichen Lebensrealitäten und damit verbundene Machtpositionen, die insbesondere im Betriebsrät*innen-Bildungsprogramm immer wieder zutage treten: Anna Lindorfer berichtet von dem häufigen Vorwurf: „Ihr kommt und habt studiert und habt ein schönes Leben und sagt uns jetzt, wie wir unseren Beruf ausüben sollen“. Dieser konnte auch durch die Gestaltung des Workshops (wenig Vorgaben, überwiegend Leitfragen) nur bedingt ausgehebelt werden, vielfach wurde vonseiten der Betriebsrät*innen ein Gefühl der fehlenden Mitsprache und Machtlosigkeit thematisiert. Umgekehrt war auch innerhalb von FFF anfangs z.T. wenig Verständnis für die Notwendigkeit der Kooperation mit den Gewerkschaften vorhanden, da die Gruppe stark studentisch geprägt und wenig Bezug zur Arbeitswelt vorhanden ist.

4. Fazit und Ausblick

Welche Schlüsse ziehen wir aus den Praxiserfahrungen? Wir können festhalten, dass das Thema Arbeit grundsätzlich Eingang in die Debatten und Praxis gefunden hat, jedoch auf sehr unterschiedlichen Ebenen. Zum Teil scheint Arbeit eher aus einer „Verteidigungshaltung“ thematisiert zu werden, aus dem vermeintlichen Widerspruch „Arbeitsplätze vs. Klima“ heraus, der im Diskurs äußerst wirkmächtig ist. Bei den Beispielen Block.Magna und dem Diskussionspapier „Eine Sichere Landung“ wurde dies besonders sichtbar. Die anderen beiden Beispiele zielten hingegen bewusster darauf ab, die Verschränkung der Klima- und Arbeiter*innenbewegung sichtbar zu machen. In der SCnCC-Aktion gegen die IV geschah dies durch das Angreifen des gemeinsamen Gegners, im FFF-Strategiekreis durch die Betonung gemeinsamer Interessen.

Die Kooperationen auf struktureller Ebene waren nur bedingt „erfolgreich“. Lediglich Stay Grounded schaffte es, Beschäftigte außerhalb der institutionalisierten gewerkschaftlichen Vertretung zu erreichen. Kooperation mit Gewerkschaften wie bei FFF zeigten jedoch erste Erfolge.

Aus unserer Sicht ist aber die grundsätzliche Frage aufzuwerfen, inwiefern die österreichischen Gewerkschaften tatsächlich den zentralen Konflikt mit dem Kapital sehen bzw. ausfechten, den wir eingangs für die (klassische) Arbeiter*innenbewegung ausgemacht haben. Die Einschätzung der Klimagerechtigkeitsbewegung, dass die Überwindung der kapitalistischen Produktionsweise zur Bewältigung der Klimakrise notwendig ist, wird vermutlich von den meisten österreichischen Gewerkschaften nicht geteilt. Kooperationsmöglichkeiten mit radikaleren Flügeln der Gewerkschaftsbewegung wurden bisher nicht ausgelotet.

Eine große offene Frage betrifft außerdem die Bedeutung, die die Arbeiter*innenbewegung umgekehrt dem Thema Klimakrise beimisst, und inwieweit sie es in Arbeitskämpfe miteinbezieht.

Quellen:

Brand, U. (2019). In der Wachstumsfalle. Die Gewerkschaften und der Klimawandel. *Blätter für deutsche und internationale Politik*, 7, 79–88. <https://www.blaetter.de/ausgabe/2019/juli/in-der-wachstumsfalle> [26.09.2021].

Barca, S. (2012). On working-class environmentalism: a historical and transnational overview. *Interface: a journal for and about social movements*, 4(2), 61-80.

Block.Magna (2019). Liebe Arbeitnehmer*in. Flugblatt.

Demirovic, A. (2020). In der Krise die Weichen stellen. Die Corona-Pandemie und die Perspektiven der Transformation. *Luxemburg. Gesellschaftliche Analyse und linke Praxis*. <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/in-der-krise-die-weichen-stellen-die-corona-pandemie-und-die-perspektiven-der-transformation/> [26.09.2021].

Fridays for Future (2021, 19. März): Trotz Corona: Breite Allianz bei Fridays For Future Klimastreik am Freitag. [Pressemeldung]. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210316_OTS0048/trotz-corona-breite-allianz-bei-fridays-for-future-klimastreik-am-freitag [26.9.2021].

Kronen Zeitung (2020, 31. Jänner). Demonstranten blockierten Magna-Einfahrt in Graz. <https://www.krone.at/2089196> [26.09.2021].

Kroosleitner, O./ Laufer, N. (2021, 19. März). Zurück auf die Straße: Fridays for Future streiken wieder fürs Klima. *STANDARD*. <https://www.derstandard.at/story/2000125172858/zurueck-auf-die-strasse-fridays-for-future-streiken-wieder-fuers> [26.9.2021].

KURIER (2020, 23. Oktober). Klimaschützer besetzen Schwarzenbergplatz: Stauchaos. <https://kurier.at/chronik/wien/klimaschuetzer-besetzen-schwarzenbergplatz-stauchaos/401074527> [26.9.2021].

Kusche, N. (2021, 08. Februar). Der Traum vom Nicht-Fliegen. *Greenpeace Magazin*. <https://www.greenpeace-magazin.de/aktuelles/der-traum-vom-nicht-fliegen> [26.09.2021].

Ökonews (2020, 01. Februar). Für Umbau der Automobilindustrie und eine Verkehrswende. https://oekonews.at/index.php?mdoc_id=1154915 [26.09.2021].

ORF (2020, 08. Jänner). Magna droht bei CO2-Steuer mit Verlagerung. <https://steiermark.orf.at/stories/3029078/> [26.9.2021].

ORF (2020, 11. September). MAN will Tausende kündigen – 2.300 Jobs in Steyr wackeln. <https://ooe.orf.at/stories/3066320/> [26.9.2021].

ORF (2020, 23. Oktober). Klimaprotest bei Industriellenvereinigung. <https://wien.orf.at/stories/3072814/> [26.9.2021].

ORF (2021, 19. März). Klimaaktivisten bildeten Menschenkette. <https://wien.orf.at/stories/3095440/> [26.9.2021].

ORF Steiermark (2020, 31. Jänner). Klimaaktivisten blockieren Magna-Werk. <https://steiermark.orf.at/stories/3032582/> [26.09.2021].

PULS 4 (2020, 23. Oktober). Klimaaktivistin zur Blockade der Wiener Industriellenvereinigung. <https://www.msn.com/de-at/nachrichten/other/klimaaktivistin-zur-blockade-der-wiener-industriellenvereinigung/vi-BB1akqIf> [26.9.2021].

Pye, O. (2017). Für einen labour turn in der Umweltbewegung. *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 47(189), 517-534.

STANDARD (2020, 01. Jänner). Polizei trägt Demonstranten und Dinosaurier von Magna-Werk weg. <https://www.derstandard.at/story/2000114013914/polizei-traegt-demonstranten-und-dinosaurier-von-magna-werk-weg> [26.09.2021].

STANDARD (2021, 23. Oktober). Klimaaktivisten blockierten Wiener Sitz der Industriellenvereinigung. <https://www.derstandard.at/story/2000121153518/klimaaktivisten-blockierten-wiener-sitz-der-industriellenvereinigung> [26.9.2021].

Stay Grounded & PCS (2021). Sichere Landung - Ein gerechter Übergang vom Flugverkehr zur klimafreundlichen Mobilität. Diskussionspapier. <https://de.stay-grounded.org/sichere-landung/> [26.09.2021].

System Change, not Climate Change (2020, 31. Jänner). Block Magna: Start der Verkehrswende von unten. [Pressemeldung]. <https://systemchange-not-climatechange.at/de/block-magna-start-der-verkehrswende-von-unten/> [26.09.2021].

System Change, not Climate Change (2020, 23. Oktober): Klimaktivist:innen blockieren Industriellenvereinigung in Protest gegen Autolobby. [Pressemeldung]. <https://systemchange-not-climatechange.at/de/presseaussendung-klimaktivistinnen-blockieren-industriellen-vereinigung-in-protest-gegen-autolobby/> [26.09.2021].

Winker, G. (2021). *Solidarische Care-Ökonomie*. transcript-Verlag.

Wissen, M./Brand, U. (2019). Working-class environmentalism und sozial-ökologische Transformation. Widersprüche der imperialen Lebensweise. *WSI-Mitteilungen*, 72(1), 39-47.