

1. Fragen ökosozialer Transformation stehen akut auf der Tagesordnung. Die globale Klimakatastrophe ist längst angerollt. Veränderung durch Desaster findet in Form von Dürren, Waldbränden, Flutkatastrophen und Hitzewellen schon längst in Europa statt. Die EU schottet sich auch gegen Klimaflüchtlinge mit militärischen ab, während der Krieg in der Ukraine zu weiteren Hungersnöten im globalen Süden führen wird. Währenddessen geht innerhalb der EU die profit- und wachstumsorientierte Wirtschafts- und Industriepolitik unverändert weiter. In Österreich wird diese Politik durch die in der Ostregion geplante Lobau-Autobahn sowie ihres Zubringers, der Wiener Stadtstraße, typisiert.
2. Vor einigen Jahren haben verschiedene NGOs, Einzelgewerkschaften sowie Gruppen aus der Klimagerechtigkeitsbewegung in Österreich das Papier „Just Transition – Klimaschutz demokratisch gestalten“ unterzeichnet. Darin wurde ein sozial-ökologischer Umbau im Sinne von Mensch und Natur, und hier insbesondere im Sinne der lohnabhängigen Menschen gefordert. Verschiedene in diesem Papier gemachte Prognosen sind inzwischen Realität. Dazu gehören auch die massiven Preissteigerungen auf Strom, Gas, Lebensmittel usw.
3. Wir müssen nun fragen, ob gewerkschaftliche Realpolitik mit den eskalierenden Krisen schritt hält. Arbeiten die Gewerkschaften im Sinne eines „gerechten Übergangs“, oder lassen sie sich vor den Karren einer reaktionären, wachstumsgetriebenen Standortpolitik spannen, die zwar mit den angeblichen Interessen lohnabhängiger Menschen begründet wird, sich in Wirklichkeit aber gegen deren mittelfristige und langfristige Interessen richtet? Anhand dreier konkreter Beispiele kann diese Frage gestellt und diskutiert werden:
4. Der Wiener Flughafen expandiert, obwohl der Bau der dritten Piste aufgrund des Einbruchs der Flugbranche vorerst auf Eis gelegt worden ist. Im Umfeld des Wiener Flughafens entsteht eine Vielzahl logistischer Infrastruktur. Die Arbeitsbedingungen in der Logistik in Ost-Österreich sind kaum erforscht. Dort wo es aber Untersuchungen gegeben hat, etwa durch die AK, zeigen sich eklatante Missstände: Niedrige Löhne, irreguläre Beschäftigungsverhältnisse, Leiharbeit, lange Arbeitszeiten. Das sind Jobs, die geschaffen werden, aber keine guten. Zu fragen ist hier nach der Positionierung der Gewerkschaften: Warum sind sie gerade in der Logistikbranche kaum unter den Belegschaften vertreten? Warum wird dennoch das Wachstumsmodell des Wiener Flughafens nicht kritisiert, obwohl es den Arbeiter:innen direkt schadet?
5. Weiters wurde im Zuge der Covid-19 Pandemie Österreichs Fluglinie, die AUA, mit Milliardenbeträgen gerettet. Und dies ohne, dass hier eine Chance ergriffen wurde, die AUA auf einer demokratischen Grundlage zu vergesellschaften. Eine solche demokratische Vergesellschaftung wäre aber eine Vorbedingung, um die Luftfahrt-Industrie drastisch zu schrumpfen. Ohne ein Downsizing der Flugindustrie ist der Klimakrise nicht zu begegnen. Zu fragen ist: Wieso gibt es in Österreich keine Initiativen von Beschäftigten in der Luftfahrt (seien es Pilot:innen, Arbeiter:innen auf den Flughäfen, Kabinencrews, etc...), die sich für einen gerechten Übergang in der Luftfahrt einsetzen, die das Wachstumsmodell ihrer Industrie offen kritisieren, und die Kostenwahrheit einfordern? Mit der Gruppe „Safe Landing“ gibt es zumindest in England genau so eine Gruppe, allerdings nicht als offizielle Initiative „ihrer“ Gewerkschaft, sondern als Basis-Initiative aktiver Gewerkschafter:innen.

6. Zu nennen sind auch Lobau-Autobahn und Stadtstraße. Dies sind Österreichs derzeit umstrittenste Infrastrukturprojekte am Rande Wiens. Ihnen haben sich in den vergangenen Monaten vor allem junge Menschen entgegen gestellt. Dafür haben sie einstecken müssen: Mit Schlägen, Massenverhaftungen, Klagsdrohungen durch die Stadt Wien, einem Brandanschlag mit beinahe tödlichen Folgen sowie Drohgebärden durch militante Neonazis. Währenddessen übte sich das gewerkschaftsnahe, sozialdemokratische Spektrum großteils in Zurückhaltung. Es brauche halt die Straße, der Nordosten Wiens ersticke im Verkehr, man könne dort nicht ohne Auto existieren, die Klimabewegung verkenne die Situation vor Ort. Und überhaupt solle die Klimabewegung doch mal ein Verkehrskonzept vorlegen. Als sie genau dies tat, wurden die daran beteiligten Wissenschaftler:innen von der Stadt Wien mit Klagsdrohungen überhäuft. Die Gewerkschaften schwiegen. Warum dieses Schweigen? Liegt es daran, dass der Betriebsratsvorsitzende eines der am Bau der Stadtstraße beteiligten Baukonzerne gleichzeitig für die SPÖ im Wiener Landtag als einer der vehementesten Verfechter:innen der Stadtstraße auftritt? Hier ist zu fragen: Sind die Gewerkschaften im Fall der Stadtstraße zu eng mit Kapital- und staatlichen Interessen verweben? Stellen sie nationale Standortinteressen vor die Bedürfnisse von Mensch und Klima?
7. Die obigen Fragestellungen betreffen keineswegs nur Österreich. So kämpft in Deutschland die Gewerkschaft IG Chemie für den Erhalt des Braunkohle-Tagebaus, und dies Seite an Seite mit Politiker:innen und der Industrie. Auch dies wird mit Standortpolitik verknüpft. Die berechnete und reale Angst von Bergbau-Arbeiter:innen vor dem sozialen Absturz wird dafür instrumentalisiert und mobilisiert.
8. Der Klimagerechtigkeitsbewegung wird oft vorgeworfen, mit ihren Forderungen Existenzen und Arbeitsplätze zu gefährden. Es ist jedoch der Kapitalismus selbst, der in den vergangenen Jahrzehnten allein in Europa Millionen von Existenzen vernichtet hat. Noch viel schlimmer sieht es im globalen Süden aus. Es war nicht die Klimagerechtigkeitsbewegung, die Bergwerke in Großbritannien geschlossen, Ostdeutschland in ein Niedriglohngebiet verwandelt und auch in Österreich Fabriken stillgelegt hat. Gleichzeitig ist zu fragen, ob standortnationalistische Gewerkschaftspolitik jemals auch nur einen langfristigen Arbeitsplatz gerettet hat. Ein Negativbeispiel ist hier der Opel-Standort in Wien Aspern. Hier wurde von den Gewerkschaften über viele Jahre aktiv eine Niedriglohnpolitik mitgetragen, um den Standort gegenüber deutschen Standorten wettbewerbsfähig zu halten. Als in Deutschland gegen Schließungen gestreikt wurde, verweigerten Österreichs Gewerkschaften die aktive Solidarität. Längst gibt es aber auch in Aspern Stellenabbau. Neue Lehrlinge werden kaum noch eingestellt. Die mittelfristige Zukunft des Werks hängt an einem seidenen Faden.
9. Die Klimagerechtigkeitsbewegung steht für ökosoziale, demokratische Vergesellschaftung um die Interessen und Bedürfnisse von Mensch und nicht-menschlicher Natur zu befriedigen. Arbeiter:innen in allen Branchen, im Care-Bereich und in der Industrie, können und müssen hier eine Schlüsselrolle spielen. Dafür müssen deren Organisationen aber mit Wachstums- und Standortideologien brechen. Es gibt Einzelfälle, die Wege konkreter Solidarisierung aufgezeigt haben: So beim Zusammengehen von Klima-Aktivist:innen und Bosch-Arbeiter:innen gegen eine geplante Werksschließung in München, sowie der Unterstützung von Lohnkämpfen im deutschen öffentlichen Nahverkehr durch Fridays For Future. Die Frage ist: Lässt sich dies generalisieren? Und sind die Gewerkschaften dazu bereit und in der Lage, dafür mit politischen Dogmen der vergangenen Jahre zu brechen?