

## **Mehr Unabhängigkeit von Staat und Kapital wagen:**

### **Gewerkschaften zwischen ökosozialer Programmatik und nationalem Standortwettbewerb**

von Christian Bunke

1. **Dieses Policy-Papier** entsteht zu einem Zeitpunkt, in dem multiple Krisenphänomene in immer schnellerer Geschwindigkeit auf den Staat Österreich, dessen Wirtschaft, Umwelt und hier lebenden Menschen einprasseln. Es handelt sich hier um nichts weniger als eine fundamentale Strukturkrise des weltweit existierenden extraktiven, imperialen und auf Wachstum basierenden Wirtschafts- und Gesellschaftsmodells. In Österreich wurde dies im Jahr 2022 auf unterschiedliche Weise spürbar: Vor allem der Osten Österreichs, der gleichzeitig ein Zentrum der fossilen und extraktiven Wirtschaftsweise ist, war von massiven Hitzewellen betroffen. Der Neusiedler See ist weitgehend ausgetrocknet. Der Gütertransport per Binnenschiff stand aufgrund niedriger Pegelstände vor Herausforderungen. Während etwa in Frankreich Atomkraftwerke aufgrund niedriger Wasserstände in den Flüssen kaum noch sicher betrieben werden können, war in Österreich die Wasserkraft stark betroffen. Zahlreiche, auch nordeuropäische Länder, sahen sich mit Waldbränden bislang ungeahnten Ausmaßen konfrontiert. Die Zukunft der österreichischen Landwirtschaft in ihrer bestehenden Form, einschließlich des Weinbaus, steht zur Disposition. Auf der Wirtschaftsebene sieht sich die Bauindustrie mit massiven Kostensteigerungen konfrontiert, während die Menschen unter Preissteigerungen bei Mieten, Strom, Gas, Grundnahrungsmitteln und anderen Dingen stöhnen. Vor allem die Preissteigerungen werden oft der russischen Invasion in der Ukraine zugeschrieben. Letztlich sind aber auch sie, genau so wie der Ukraine-Krieg selbst, Ausdruck der eskalierenden Weltkrise, deren wesentlichster Aspekt die globale Klima- und Ökologiekrise ist.
2. **Es handelt** sich hier letztendlich auch um eine ideologische Krise moderner Industriegesellschaften, denn eine Abmilderung (ich vermeide den Begriff Lösung, dafür ist es zu spät, die Klimakatastrophe ist Fakt und nicht mehr umkehrbar) der globalen Klimakatastrophe bedeutet unausweichlich eine Abkehr vom kolonialen, auf Ökozid basierenden Wirtschafts- und Gesellschaftssystem.<sup>1</sup> Es bedeutet vor allem in den imperialen Ländern des globalen Nordens, zu denen Österreich trotz seiner geringen geografischen Größe gehört, ein Anerkennen bestimmter Verantwortungen und Tatsachen: Der relative

---

<sup>1</sup> Vgl. Gelderloos, Peter; *The Solutions Are Already Here: Strategies for Ecological Revolution from Below*; Pluto Press, London (2022).

Wohlstand, den die Menschen in Österreich genießen, beruht überwiegend auf Ausbeutung und Kriegen in anderen Teilen der Welt. Nur ein Beispiel: Österreich ist Heimatland des STRABAG-Konzerns, eines der weltgrößten Bauunternehmen. Als solches ist die STRABAG an umstrittenen und von indigenen Gemeinschaften bekämpften extraktiven Bergbauprojekten in Chile, dem weltgrößten Militärkrankenhaus in Ramstein, Deutschland, sowie militärisch-zivilen Autobahnprojekten in Polen und anderen osteuropäischen Ländern beteiligt. In Österreich zählt die STRABAG zu den Hauptprofiteuren der umkämpften Stadtautobahn im Wiener Bezirk Donaustadt. In den frühen 1980er Jahren war der deutsche STRABAG-Ableger Züblin am Bau des militärisch-zivilen Infrastrukturprojekts der Startbahn West am Frankfurter Flughafen beteiligt. Die Ausführung staatlich geförderter militärisch-ziviler Projekte hat bei der STRABAG eine bis in die Zeit des dritten Reiches zurückreichende Tradition: Damals war die STRABAG für zahlreiche Autobahnprojekte, den für den großdeutschen Überfall auf Osteuropa benötigten Flughafenbau in Wien, sowie militärische Infrastrukturen wie den West- und den Atlantikwall verantwortlich. Soll eine ökosoziale Umgestaltung gelingen, wird ein Konzern wie die STRABAG nicht mehr in der bisherigen Form existieren oder agieren können. Das ist eine Tatsache, die nur dadurch bestärkt wird, dass auch unabhängig menschlichen Handelns das Bestehen des Wirtschaftsmodells, auf dessen Grundlage die STRABAG operiert, durch die fortschreitende Klimakatastrophe in Frage gestellt werden wird.

3. **Dem steht** jedoch gegenüber, dass die österreichische Infrastruktur- und Wirtschaftspolitik ungebrochen am Wachstums- und Standortmodell festhält. Ein prominentes Beispiel ist eben die so genannte „Flughafen-“ oder „Drehscheiben-Region“ im Osten Österreichs, die die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland umfasst. Die Ostregion wird auf verschiedene Weise durch fossile und extraktive Industrien dominiert. Zu nennen sind beispielsweise die Raffinerie Schwechat, die OMV, die Wiener Häfen, der Flughafen Wien. Alle diese Infrastrukturen sind auf langfristige, europäisch und transnational ausgerichtete Standortpolitiken ausgerichtet. Aus der Sicht des Staates und der großen Wirtschaftsverbände ist die Zukunftsfähigkeit dieser Infrastrukturen nur über deren Ausbau und Wachstum zu gewährleisten. Deshalb ist in der Ostregion auch der Anschluss Wiens an das Transeuropäische Verkehrsnetzwerk TEN durch den Bau der Lobau-Autobahn eine wirtschaftspolitische Priorität. Andere Infrastrukturen liegen zwar derzeit auf Eis, darunter eine geplante Breitspurbahn sowie der Bau einer dritten Piste für den Flughafen Wien-Schwechat. Allerdings wird in verschiedenen, gemeinsam vom Land Wien mit Wirtschaftsverbänden wie der WKO und der IV erstellten Dokumenten der Ausbau dieser

und anderer kapitalistischer Infrastrukturen gefordert.<sup>2</sup> Neben der PORR ist auch hier die STRABAG an deren Umsetzung führend beteiligt. Auch hier gibt es starke Überschneidungen ziviler und militärischer Aspekte. Die Ostregion spielt eine wichtige Rolle in geostrategischen Plänen der Republik Österreich im Rahmen der so genannten „3 Seas Initiative“, die Österreich mit dem Mittelmeer, der baltischen See und dem Schwarzmeer verknüpfen und somit an globale Märkte anschließen soll. Österreichs Politik ist hier nicht widerspruchsfrei, da die „3 Seas Initiative“ in enger Abstimmung mit dem NATO-Militärbündnis erfolgt, Österreich in der Frage der NATO-Anbindung aufgrund bestehender Wirtschaftsinteressen in Russland aber laviert.<sup>3</sup> Historisch hatten diese Infrastrukturen von Beginn an ein auf Eroberung und Genozid ausgerichtetes Element: Die Ursprünge des Ölhafens liegen in den Kriegsvorbereitungen des deutschen Reichs, die Wurzeln des Flughafens Wien-Schwechat ebenfalls. Die Mobilisierung von Zwangsarbeiter:innen spielte bei der Errichtung dieser und vieler anderer industrieller Infrastrukturen in Österreich eine zentrale Rolle.

4. **Die hier heute** wachsenden Infrastrukturen, vor allem jene im Umfeld des Wiener Flughafens und die entlang existierender und geplanter Autobahntrassen entstehenden Infrastrukturen im Logistikbereich, gehen einher mit einem Wachstum an prekarierten und schlecht bezahlten Jobs. Durch die gemeinsam von Staat und Kapital betriebenen Initiativen in der Ostregion wird ein für Österreich relativ neues, in anderen Teilen der Welt schon länger etabliertes Logistikproletariat geschaffen, welches weitgehend außerhalb der in Österreich gängigen sozialpartnerschaftlichen Normen existiert. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen dieses Milieus sind weitgehend unerforscht, auch wenn es in den vergangenen Jahren einige wenige Initiativen in diese Richtung gegeben hat.<sup>4</sup> Festzuhalten ist, dass hier eine Sektion der Arbeiter:innenklasse geformt wird, die weitgehend außerhalb der Traditionen der österreichischen Gewerkschaftsbewegung steht, und von dieser auch nicht erfasst wird. Gleichzeitig hat dieses Segment eine riesige potentielle disruptive Macht, die sich außerhalb Österreichs durchaus bereits bemerkbar gemacht hat. Dies sollte

---

2 Dazu zählen unter anderem die zwischen der Stadt Wien und der WKO abgeschlossene „Zukunftsvereinbarung 2022“, sowie das zwischen der Stadt Wien und der Industriellenvereinigung im April abgeschlossene „Standortabkommen 2018.“ Im März 2022 wurde angekündigt, dass die Stadt Wien und die IV an einer Neuauflage dieses Abkommens arbeiten.

3 Tchakarova, Velina; Benko, Livia; Austria: The bridge-building approach to the Three Seas Initiative – avenues for improvement; in: Sprüds, Andris; Mārtiņš Vargulis (Hg.); Three Seas Initiative – Mapping National Perspectives; Latvian Institute of International Affairs (2022).

4 Eine der wenigen Studien zum Thema ist: Kohlenberger, Judith; Systemrelevant, aber unsichtbar: Arbeitsbedingungen migrantischer und geflüchteter Amazon-Zusteller\*innen während der Covid-19-Pandemie; Wien, September 2021. Verfügbar unter: [https://wien.arbeiterkammer.at/Amazon\\_Paketzusteller](https://wien.arbeiterkammer.at/Amazon_Paketzusteller)

Auswirkungen auf Debatten innerhalb der Klimabewegung über die Herstellung von Verbindungen mit Arbeiter:innen haben.

5. **Großprojekte** wie der Flughafenausbau, die Stadtautobahn in Wien-Donaustadt und die eigentlich abgesagte, jedoch immer noch forcierte Lobau-Autobahn werden von der Klimabewegung in der Ostregion vehement als rückwärtsgewandt abgelehnt, da diese der nötigen öko-sozialen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umgestaltung direkt entgegen stehen würden.<sup>5</sup> Dem steht der Versuch der betroffenen Landesregierungen und der Wirtschaftsverbände gegenüber, diesen Infrastrukturen einen grünen Anstrich zu geben: Etwa indem der Wiener Flughafen seit neuestem behauptet, CO<sub>2</sub>-neutral zu sein, oder indem die Binnenschifffahrt von einer durch Wasserstoff getriebenen Zukunft träumt.<sup>6</sup> Befürwortet werden diese Projekte auch von ÖGB und Einzelgewerkschaften. Für sie sind öffentliche Infrastrukturpolitik und Schaffung von Wettbewerbsfähigkeit für den Standort Österreich eng miteinander verwoben. Das wird auch von der Politik geteilt. So heißt es in einer 2019 im Auftrag der Stadt Wien erschienenen Studie zum Thema „Rekommunalisierung in Europa“: „Öffentliches Kapital hat einen bedeutenden Effekt auf das Wachstum unserer Wirtschaft und die Beschäftigung. Kommunen heben über lokale Infrastruktur und Infrastruktur-gebundene Services die Produktivität von Faktormärkten und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts. (...) Es zeigt sich, dass der Gemeindesektor (...) entscheidend zu Wachstum und Entwicklung beiträgt.“<sup>7</sup> Urbanisierung, und insbesondere die Verdichtung logistischer Netzwerke beispielsweise durch Straßenbaumaßnahmen seien ein Schlüssel für eine erfolgreiche Standortentwicklung, heißt es dort weiter an anderer Stelle.<sup>8</sup> Straßenbau erschließe neue lokale und überregionale Märkte. „Faktormärkte sind damit ein zentraler Bestandteil der Dynamik regionalen Wachstums. Die Leistungsfähigkeit dieser Märkte ist dabei eng an die räumliche Verdichtung von ökonomischer Aktivität gebunden, an der wiederum öffentliche Infrastruktur maßgeblich beteiligt ist.“<sup>9</sup> Der aus dieser Sichtweise folgerichtige Schluss ist, dass kapitalistische Wachstumspolitik, und somit auch

---

5 Vergleiche hierzu die umfangreiche Dokumentation der bisherigen Widerstandsgeschichte gegen den Bau der Stadtstraße in Wien, online unter: [www.lobaubleibt.at](http://www.lobaubleibt.at)

6 Als ein Beispiel für eine derartige Greenwashing Initiative mag zum Beispiel die folgende Pressemitteilung des Wiener Flughafens vom 19.05.2022 gelten: „Meilenstein für den heimischen Klimaschutz: Mit 24 Hektar größte Photovoltaikanlage Österreichs am Flughafen Wien startet erfolgreiche Stromproduktion“. Abrufbar unter: [https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse\\_news/presseaussendungen\\_news\\_2?news\\_beitrag\\_id=1652275322055](https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse_news/presseaussendungen_news_2?news_beitrag_id=1652275322055)

7 Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung (Hg.); *Rekommunalisierung in Europa*; Februar 2019; S. 13. Diese vom Büro für Daseinsfürsorge und Kommunalwirtschaft der Stadt Wien in Auftrag gegebene Studie ist abrufbar unter: <https://www.daseinsvorsorge-wien.at/2020/12/30/rekommunalisierung-in-europa-seit-2000/>

8 *Rekommunalisierung in Europa*, S.18

9 *Rekommunalisierung in Europa*, S.19

die Förderung fossiler Großprojekte alternativlos sind. Sozialstaatliche Elemente werden dieser Ansicht nach zu einem bloßen Anhängsel einer Wachstumsstrategie ohne eigenständige und unabhängige Existenzberechtigung. Diesen Schluss teilen trotz vieler gegenteiliger Bekundungen auch die österreichischen Gewerkschaften, weshalb sie in der Klimafrage vor für sie unlösbaren Widersprüchen stehen.<sup>10</sup>

## **Standortlogik schlägt gerechten Übergang**

6. **Am 10. November 2021** präsentierte der Bundesvorstand des ÖGB ein laut eigener Aussage nach langem Diskussionsprozess einstimmig beschlossenes Papier mit dem Titel: „Klimapolitik aus ArbeitnehmerInnenperspektive“.<sup>11</sup> Erstmals legen die österreichischen Gewerkschaften damit Vorschläge für einen „gerechten Übergang“ auf den Tisch. Auf dem ersten Blick scheint es, als sei den Beteiligten die Dringlichkeit der Lage bewusst. So heißt es auf Seite 4: „Die Auswirkungen der Klimakrise werden immer stärker spürbar. Wir sind allerdings nicht nur die erste Generation, die die Auswirkungen der Klimakrise am eigenen Leib erfährt, sondern vor allem die letzte, die noch etwas dagegen unternehmen kann. Wir als ÖGB sehen die Notwendigkeit zu handeln!“<sup>12</sup>
7. **In dem Papier** wird der nötige „gerechte Übergang“ nicht nur als „Klassenfrage“, sondern auch als „Geschlechterfrage“ thematisiert. Auch, dass auf einem Planeten mit begrenzten Ressourcen kein grenzenloses Wachstum möglich ist, wird scheinbar anerkannt. Auf Seite 5 heißt es: „Wenn wir das gesteckte Ziel zur Emissionsreduktion ernst nehmen, bedeutet das für Industriestaaten wie Österreich eine vollständige Abkehr von sogenannten „fossilen Brennstoffen“ (sogenannte „Dekarbonisierung“) sowie ein Ende der grenzenlosen Ausbeutung der Ressourcen unseres Planeten.“<sup>13</sup> Der Zusammenhang zwischen logistischer Infrastruktur und Prekarisierung wird ebenfalls benannt: „Ein Beispiel für die Verknüpfung von Klima- und Sozialpolitik ist der Verkehr: Oft gehen Klimaschädlichkeit und Sozialdumping Hand in Hand bzw. bedingen einander: Der Flug- und LKW-Verkehr, der

---

10 Dieses Phänomen ist an sich nicht neu. Der Politikwissenschaftler Ulrich Brand zum Beispiel beschreibt an verschiedenen Stellen, wie sich innerhalb der deutschen Gewerkschaftsbewegung über die Jahrzehnte immer wieder ein ökologisches Bewusstsein aufgebaut hat, dieses jedoch immer dann eingebrochen ist, wenn das kapitalistische Weltssystem in eine wirtschaftliche Krisensituation geraten ist. Mit Hinblick auf die jetzige Teuerungskrise droht ähnliches. Vergleiche Brand, Ulrich; „Trade Unions for Future“ – Gewerkschaften an der Schnittstelle zwischen Arbeit und sozial-ökologischer Transformation; in: Brand, Ulrich; Post-Wachstum und Gegen-Hegemonie: Klimastreiks und Alternativen zur imperialen Lebensweise; VSA-Verlag; Hamburg (2020).

11 Dieses Papier ist online abrufbar unter: <https://www.oegb.at/themen/klimapolitik/klima-und-arbeitsmarkt/raus-aus-der-klimakrise/oegb-beschliesst-positionspapier-fuer-einen-gerechten-wandel->

12 Österreichischer Gewerkschaftsbund; Klimapolitik aus ArbeitnehmerInnenperspektive; Wien (2021); S.4.

13 Klimapolitik aus ArbeitnehmerInnenperspektive; S.5.

Onlinehandel und Paketdienste sind Beispiele dafür.“<sup>14</sup> Als folgerichtige Intention gibt der ÖGB die Parole aus, dass arbeitende Menschen weder die Kosten für die Klimakrise an sich, noch für deren Bewältigung zahlen sollen. Zu diesem Zweck stellt der ÖGB umfassende Forderungen, etwa nach staatlichen Investitionen in die Daseinsvorsorge, Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für vom sozial-ökologischen Umbau betroffene Betriebe sowie einen Ausbau betrieblicher Mitbestimmungsstrukturen auf. Gefordert wird ein Industriestandort, „weg vom Gängelband der großen Konzerne und ihrer Willkür“.<sup>15</sup>

8. **Subtil eingewoben** finden sich in dem Papier jedoch auch klassische standortpolitische Argumentationsmuster, so zum Beispiel unter dem Punkt „Aktive Wirtschafts-, Regional- und Industriepolitik auf Seite 12. Hier fordert der ÖGB frühzeitige wirtschaftspolitische Reaktionen, „um als Republik Österreich auch weiterhin in strategisch wichtigen Wertschöpfungsketten eingebunden zu sein. Aufgrund fehlender politischer Ziele und Strategien (Stichwort: Wasserstoffstrategie, Batteriezellenfertigung, Wärmestrategie, Industriestrategie, Kreislaufwirtschaft) besteht derzeit die Gefahr, dass neue Wertschöpfungsketten an Österreichs Regionen vorbei entstehen und damit die Potenziale des grünen Strukturwandels nicht genutzt werden können.“<sup>16</sup> In diese Prozesse müssten die Sozialpartner, insbesondere die Gewerkschaften, zentral eingebunden werden, so die ÖGB-Forderung. „In besonders betroffenen Branchen, Regionen etc. (z. B. Fahrzeugindustrie in Steyr) gilt es, umfassende Gesamtkonzepte zu erarbeiten, wie Umstrukturierungen hin zu nachhaltigen Industriezentren strategisch geplant vorstangehen können, um Leitbetriebe in Österreich zu halten und an die bestehenden Herausforderungen anpassen zu können.“<sup>17</sup> Das Projekt der De-Karbonisierung wird hier mit durch der Entstehung eines grünen Kapitalismus sich entwickelnden neuen Märkten verknüpft, deren Zugang der österreichische Staat durch strategisches Agieren im Sinne der Beschäftigten zu garantieren und notfalls auch gegen Konzerne durchzusetzen habe. Das ÖGB-Konzept eines „gerechten Übergangs“ bedeutet somit keine Abkehr von Standort- und Wachstumspolitik an sich, sondern den Versuch, dieser eine staatsinterventionistische, scheinbar grüne Richtung zu verpassen.

9. **Das hat** realpolitische Folgen. Noch am 3. Jänner 2019 gratulierte Johannes Schwarcz, der Vorsitzende des Fachbereichs Luftfahrt der Gewerkschaft vda, dem Flughafen Wien-

---

14 Ebenda.

15 Ebenda.

16 Klimapolitik aus ArbeitnehmerInnenperspektive; S.12.

17 Klimapolitik aus ArbeitnehmerInnenperspektive; S.13.

Schwechat „zum neuen Passagierrekord“. Den Beschäftigten sei es zu verdanken, „dass der Flughafen im europaweiten Spitzenfeld mitmischte“. Damit dies auch so bleibt, forderte Schwarcz in einer APA-Aussendung den baldigen Bau der dritten Piste: „Nur sie garantiert auch für die Zukunft Passagier- und Arbeitsplatzwachstum. Ich bekenne mich zum Klimaschutz, aber es kann nicht sein, dass er über alles geht und dafür Arbeitsplätze geopfert werden!“<sup>18</sup> Am 9. Juni 2020 begrüßte GPA-djp Bundesgeschäftsführer Karl Dürtscher die Rettung des Airliners AUA wie folgt: „Das Einspringen der Republik sichert das Drehkreuz Wien und damit auch den Wirtschafts- und Kongressstandort sowie eine Wachstumsperspektive. Es zeigt sich erneut, dass der Markt alleine alles andere als Krisenfest und ein starker Staat die beste Krisenmedizin ist.“<sup>19</sup> Und am 1. Dezember 2021 forderte der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft Bau-Holz Josef Muchitsch die Rücknahme des von Klimaministerin Gewessler verfügten Baustopps für die Lobau-Autobahn: „Notwendige Infrastrukturprojekte und somit die Lebensadern der Wirtschaft und tausende Arbeitsplätze fallen einer billigen Symbolpolitik zum Opfer“, so Muchitsch wörtlich.<sup>20</sup> Auf Wiener Ebene mischte der Vorsitzende des Angestelltenbetriebsrats bei der STRABAG, Omar Al-Rawi, kräftig bei der Debatte um den Lobau-Tunnel und die Wiener Stadtstraße mit. Dies konnte er, weil er wie viele seiner Gewerkschafts:kolleginnen ein Doppelmandat hat, in diesem Fall im Wiener Gemeinderat. Beide Projekte stellte er als Klimaschutzprojekte dar, die dem Ziel einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs nützen würden. Dass es hier durch seine Rolle als STRABAG-Betriebsratsvorsitzender einen offensichtlichen Interessenskonflikt gibt, sollte eigentlich nicht einmal erwähnt werden müssen.

10. **Überdeutlich wird** bei alldem jedenfalls die Wachstums- und Standortperspektive, die bei den österreichischen Gewerkschaften immer mitgedacht wird, wenn es um Infrastrukturfragen geht. Wie es sich im ÖGB-Papier für einen „gerechten Übergang“ bereits angedeutet hat, haben die Gewerkschaften bei ihrer Industriepolitik keinen systemüberwindenden Ansatz. Ihnen geht es um die Sicherung des Bestehenden im Interesse des Standorts, was regelmäßig mit dem Interesse der Gewerkschaftsmitglieder und darüber

---

18 Vergleiche APA-OTS Meldung vom 03.01.2019: „Flughafen Wien: Beschäftigte stehen hinter beeindruckendem Erfolg.“ Abrufbar unter: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20190103\\_OTSS0087/flughafen-wien-beschaefigte-stehen-hinter-beeindruckendem-erfolg](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190103_OTSS0087/flughafen-wien-beschaefigte-stehen-hinter-beeindruckendem-erfolg)

19 Vergleiche APA-OTS Meldung vom 09.06.2020: „Gewerkschaft GPA-djp begrüßt AUA-Rettungspaket“. Abrufbar unter: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20200609\\_OTSS0011/gewerkschaft-gpa-djp-begruesst-aa-rettungspaket](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200609_OTSS0011/gewerkschaft-gpa-djp-begruesst-aa-rettungspaket)

20 Vergleiche APA-OTS Meldung vom 01.01.2021: „GBH zum Stopp Lobautunnel: Infrastrukturkiller statt zukunftsfähiger Klimapolitik“. Abrufbar unter: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20211201\\_OTSS0094/gbh-zum-stopp-lobautunnel-infrastrukturkiller-statt-zukunftsaehiger-klimapolitik](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20211201_OTSS0094/gbh-zum-stopp-lobautunnel-infrastrukturkiller-statt-zukunftsaehiger-klimapolitik)

hinaus des Staates Österreich gleichgesetzt wird. Der gewerkschaftliche Ansatz ist somit ein konservativer, der auf den Erhalt eines starken, wettbewerbsfähigen österreichischen Standortes ausgerichtet ist. Interessant ist, dass österreichische Gewerkschaften in ihrer Realpolitik den Ausbau genau jener Infrastrukturen fordern, die im ÖGB-Papier für einen „gerechten Übergang“ als Treiber fortschreitender Prekarisierung identifiziert worden sind. So zum Beispiel der Flughafen Wien Schwechat: Viele der von dort aus operierenden Airlines zahlen Niedriglöhne, und ein großer Teil der dort entstehenden Logistikzentren sind inzwischen kollektivvertragsfreie Zonen.<sup>21</sup>

11. **Von Teilen** des gewerkschaftsnahen Spektrums im deutschsprachigen Raum werden derartige Widersprüche durchaus als Problem anerkannt. So zum Beispiel vom geschäftsführenden Vorstandsmitglied der IG Metall in Deutschland, Hans-Jürgen Urban. Mit Blick auf die Erkenntnis, dass das Problem im System liege, schreibt Urban in einem aktuellen Text: „Auch die Gewerkschaften sind Teil dieses Systems. Traditionell sind sie Wachstumfans. Aus guten Gründen. Wertschöpfungszuwächse eröffnen Spielräume für gewerkschaftliche Verteilungspolitiken im Interesse der abhängig Arbeitenden.“<sup>22</sup> Jedoch sei das Ende des kapitalistischen Wachstumsmodells unabweisbar, die Gewerkschaften dadurch in einem Dilemma. Als Konsequenz „verbinden sich die sozialen Risiken der Lohnarbeitsexistenz mit den Gattungsrisiken der Klimakrise. Eine prekäre Lage.“ Die werde durch eine soziale Kluft zwischen einem „Altnatura-Adel bildungsstarker Mittelschichten“ und dem „Discounter-Proletariat gewöhnlicher Haushalte“ weiter befeuert. Auch Urban fordert deshalb eine gerechte Verteilung der Kosten des anstehenden ökosozialen Wandels, entwirft aber im Gegensatz zum ÖGB eine Perspektive der Abkehr vom profitgetriebenen Wachstumszwang, an die systemüberwindende Ansätze potenziell andocken können.

12. **Hinterfragenswert ist** allerdings Urbans Formulierung vom „Discounter-Proletariat“. Denn dessen Existenz ist eine direkte Konsequenz gewerkschaftlicher Standortpolitik, die sich all zu oft auch gegen die Interessen der Lohnabhängigen selbst gerichtet hat. Andererseits sind heute gerade auch Teile der „bildungsstarken Mittelschichten“ von sozialem Abstieg bedroht, ausgelöst durch kapitalistische Prekarisierungstendenzen, denen die Gewerkschaften aufgrund, nicht trotz ihrer Standortorientierung nichts entgegensetzen

---

21 Vergleiche hier zu: „Betriebsversammlungen am Flughafen: Betriebsräte wollen unfairen Wettbewerb der Billig-Airlines endlich beenden“; abrufbar unter: [https://www.betriebsraete.at/cms/S06/S06\\_0.b.a/1342616625895/home/beitraege/betriebsversamm-lungen-am-flughafen](https://www.betriebsraete.at/cms/S06/S06_0.b.a/1342616625895/home/beitraege/betriebsversamm-lungen-am-flughafen)

22 Urban, Hans-Jürgen; Gewerkschaftliche Strategiebildung in der ökologischen Transformation; in: WSI Mitteilungen, 75. Jahrgang, 4/2022. Abrufbar unter: [https://hans-juergen-urban.de/wp-content/uploads/2022/08/Urban\\_Gewerkschaftliche-Strategiebildung\\_WSI-Mit\\_2022\\_04.pdf](https://hans-juergen-urban.de/wp-content/uploads/2022/08/Urban_Gewerkschaftliche-Strategiebildung_WSI-Mit_2022_04.pdf)



konnten. Außerdem läuft Urbans Formulierung Gefahr, eine Pauschalisierung auszulösen, die rechts-offenen, der Klimabewegung feindselig gegenüberstehenden Kräften in die Hände spielt. Gerade dort wird das Bild vom Hakler, den die durch Studentinnen der Mittelklasse geprägte Klimabewegung den Job und vor allem sein Auto wegnehmen möchte, gerne verwendet. Auch die oben zitierten Muchitsch, Dürtscher und co verwenden ähnliche Sprachbilder, wenn es um die Verteidigung von Standortinteressen geht. Ebenso tat es die Wiener SPÖ in der Auseinandersetzung gegen die „Lobau Bleibt“ Bewegung. Dabei fiel und fällt zweierlei unter dem Tisch: Erstens sind jene, die solche Sprachbilder verwenden, oft Multifunktionäre mit enorm hohen Gehältern und privilegierten Lebensstilen. Sie geben vor, für eine Arbeiter:innenklasse zu sprechen, der sie vielleicht entstammen, mit deren Nöten sie jedoch seit langem nichts mehr gemeinsam haben. Im Gegenteil schlägt ihnen seitens der Mitgliedschaften ihrer Gewerkschaften oft auch Misstrauen entgegen. Hier spiegelt sich wider, dass in österreichischen und deutschen Gewerkschaften oft ein eklatanter Demokratiemangel herrscht, während eine privilegierte Kaste die Geschäfte regelt. Zweitens wird mit dem von Urban gewählten Sprachbild verschleiert, dass sich durchaus proletarische Schichten an Umwelt- und Klimakämpfen beteiligt haben und dies auch heute tun. Die überdurchschnittliche Präsenz von Frauen/FLINTA-Personen in Klimakämpfen wird durch eine solche Wortwahl ebenso unsichtbar gemacht, beziehungsweise als unbedeutend heruntergespielt. Für die Bedeutung von Klima- und Umweltkämpfen in Ländern des globalen Südens gilt das gleichermaßen. Ebenso wird durch die pauschale Unterstellung, Umweltkämpfe seien ausschließlich eine Angelegenheit der Mittelklasse, vergessen, dass einige der härtesten Umweltkämpfe im deutschsprachigen Raum vergangener Jahrzehnte in proletarischen und von Arbeitslosigkeit geprägten Gegenden wie Wackersdorf (gegen eine atomare Wiederaufbereitungsanlage) und dem durch eine kommunistische Widerstandstradition gegen den Faschismus geprägten Umland von Frankfurt am Main (Startbahn West) stattgefunden haben. Auch die Lobau Bleibt Bewegung hatte und hat durchaus einen gewissen Rückhalt in der Donaustadt, einem „roten“ Flächenbezirk Wiens.<sup>23</sup>

## **Gemeinsam mit Staat und Kapital für die Nation: Gewerkschaften und der Standort**

13. **Die Wurzeln** des Standortgedankens in der österreichischen Gewerkschaftsbewegung reichen bis in die Gründungszeit des ÖGB nach 1945 zurück. Von Anfang an war es das Kernbestreben der Organisation, als Stabilitätsanker aufzutreten. Indem der ÖGB als überparteiliche Organisation unter Beweis stellte, dass er in der Lage war, die

---

<sup>23</sup> Bekanntestes Beispiel ist die seit vielen Jahren in der Donaustadt aktive Bürger:innen-Initiative „Rettet die Lobau – Natur statt Beton“. Online zu finden unter: [www.lobau.org](http://www.lobau.org)

Arbeiter:innenbewegung innerhalb geregelter Bahnen zu kanalisieren, sah er sich gleichzeitig in der Lage, Forderungen zum Aufbau eines „starken Sozialstaats“ zu erheben. Diese Forderungen wurden von Beginn an standortpolitisch legitimiert. Ein starker Sozialstaat, so die durchgehende gewerkschaftliche Argumentation seit 1945, sichere der österreichischen Wirtschaft genügend Rückhalt für nachhaltiges Wachstum. Der ÖGB sah sich somit als Organisation, die zwar Klasseninteressen ausformuliert, dies aber immer vor dem Hintergrund eines angeblichen gesamtstaatlichen Interesses tat, dessen verantwortungsvollstes Sprachrohr der ÖGB bis heute behauptet zu sein. Von Beginn an zeigte der ÖGB dabei Bereitschaft, lohnabhängigen Menschen auch Verschlechterungen aufzubürden, wenn dies aus Sicht der Organisation dem langfristigen Ziel dient. Genau dies führte mit dem Oktoberstreik im Jahr 1950 zu einer ersten Belastungsprobe für den ÖGB. Hier zeigte der ÖGB nicht nur seine Bereitschaft, im Standortinteresse Verschlechterungen mitzutragen, sondern auch, dass die Organisation Willens und in der Lage war, Arbeiter:innen zu disziplinieren und rebellische Elemente aus der Bewegung zu entfernen.

14. **In der** vom ÖGB herausgegebenen Broschüre „Aufbruch in die Zukunft“ heißt es dazu: „Das Ziel der Gewerkschaften, zur Stabilität im noch geteilten Land beizutragen, führte auch zu zahlreichen Zugeständnissen bei Lohn- und Preisverhandlungen. (...) Im Herbst 1950 hatte der ÖGB einer Kürzung mittlerer Einkommen und der Verteuerung öffentlicher Leistungen zugestimmt. Die Unternehmen, vor allem jene in öffentlicher Hand, wollten mit dem dadurch gewonnenen Geld wichtige Investitionsvorhaben finanzieren. Diese, von Seiten der Gewerkschaften kalkulierte kurzfristige Verschlechterung, führte zu spontanen Protestkundgebungen in zahlreichen österreichischen Betrieben.“<sup>24</sup> Am 26. September marschierten 15.000 Arbeiter:innen durch Linz, Gebäude von ÖGB und AK wurden besetzt, ein Generalstreik lag in der Luft. In dieser Situation mobilisierte die Gewerkschaft „Bau Holz“ ihre Mitglieder mit Dachlatten bewaffnet um gemeinsam mit der Gendarmerie den Streik, der zu diesem Zeitpunkt bereits als angeblicher kommunistischer Putsch bezeichnet wurde, niederzuschlagen. In einer Reportage für das Magazin „Tagebuch“ beschreibt Moritz Ablinger, wie in Steyr sozialdemokratische Gewerkschafter:innen Flugblätter verteilten, die jedem mit Arbeitsplatzverlust drohten, der sich weiter am Streik beteiligen wollte. Im selben Text berichtet Ablinger von einer anschließenden Repressionswelle, der allein in Steyr

---

24 Strohmeier, Marcus; Aufbruch in die Zukunft: 1945-2010 ÖGB; S.9.; abrufbar unter: [https://www.voegb.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22%2522Aufbruch in die Zukunft%2522 1945-2010.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1342592752645&ssbinary=true&site=S08](https://www.voegb.at/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheadername1=content-type&blobheadername2=content-disposition&blobheadervalue1=application%2Fpdf&blobheadervalue2=inline%3B+filename%3D%22%2522Aufbruch+in+die+Zukunft%2522+1945-2010.pdf%22&blobkey=id&blobnocache=false&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1342592752645&ssbinary=true&site=S08)

hunderte kommunistische Betriebs-Aktivist:innen zum Opfer fielen. Sie alle verloren dauerhaft ihren Job in der Industrie, die allermeisten fanden keine Anstellung mehr.<sup>25</sup>

Ähnliche Säuberungen wird es auch in anderen großen Industriestandorten gegeben haben. Den Lkw-Werken in Steyr und den dortigen Arbeitsplätzen half das mittelfristig nur wenig. Seit den 1970er Jahren befinden sie sich in der strukturellen Dauerkrise, samt andauerndem Job-Abbau.

15. **Es dürfte** zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar, aber dennoch nicht unerwünscht gewesen sein: Durch diese Repressionen verhinderte der ÖGB das Aufkommen einer rebellischen, autonomen und außer-institutionell agierenden proletarischen Bewegung in den Betrieben, wie sie von den 1950er bis in die 1980er Jahre hinein in verschiedenen europäischen Ländern, darunter Italien und Frankreich, aber ansatzweise auch in Deutschland existierte. Es handelte sich hierbei um eine von jungen Arbeiter:innen und Lehrlingen getragene Bewegung, die sich vehement gegen den Terror des Fabriksystems auflehnte, den Autoritarismus der nach 1945 eingeführten Sozialstaatlichkeit samt seiner Standortbezogenheit ablehnte und die sich lange Zeit einer Kanalisierung durch Parteien und Gewerkschaften entzog.<sup>26</sup> Diese Bewegung beteiligte sich auch an Umweltkämpfen, sei es gegen die Verseuchung ganzer Landstriche durch Chemiefabriken in Italien, oder den Bau der Startbahn West in Frankfurt am Main in Deutschland. Hier kam es während der Hochphasen der Bewegung zu massenhaften spontanen Krankenständen in umliegenden Autofabriken, weil es vor allem die jugendlichen Arbeiter:innen zu den Protesten gegen dieses für den Standort Frankfurt so wichtige Prestigeprojekt zog. Es ist zum Nachteil heutiger sozialer Bewegungen, dass die Erfahrungen dieser autonomen, beziehungsweise außerhalb der offiziellen Strukturen stehenden Arbeiter:innenbewegung inzwischen weitgehend der Vergessenheit anheim gefallen sind. In Österreich wurden oppositionelle Strömungen in den Betrieben durch die Repression des Jahres 1950 jedenfalls derart zurückgeworfen, dass es bis heute kaum Organisationsversuche gibt, die sich über die vom ÖGB vorgegebenen Grenzen hinauswagen. Ihrer disziplinierenden Rolle kommen die Einzelgewerkschaften immer noch mühelos nach. So zum Beispiel im Corona-Winter 2020,

---

25 Ablinger, Moritz; Abstieg vom Arbeiterberg; Tagebuch 10/2020; abrufbar unter:

<https://tagebuch.at/2020/10/abstieg-vom-arbeiterberg/>

26 Die historische Aufarbeitung des nicht-institutionalisierten Teils der Arbeiter:innenbewegung ist nicht sehr stark ausgereift. Viele Broschüren und Texte dieser Bewegung zählen zum Bereich der „grauen Literatur“ – ohne Impressum veröffentlichte Flugschriften, denen in Archivsammlungen sozialer Bewegungen nachzuspüren wäre. Eine Art Außenperspektive aus Sicht linker Gruppierungen, die ab den 1970er Jahren die Fabrikintervention als ihr Themengebiet entdeckten, bietet Arps, Ole Jan; Frühschicht – Linke Fabrikintervention in den 70er Jahren; Assoziation A, Berlin (2011). Der italienischen autonomen Arbeiter:innenbewegung setzte Nanni Balestrini mit seinen Romanen „Wir wollen alles“ und „Die Unsichtbaren“ ein literarisches Denkmal. Im deutschsprachigen Raum sind beide Romane zuletzt als Teil der Trilogie „Die große Revolte“ veröffentlicht worden: Balestrini, Nanni; Die große Revolte; Assoziation A, Berlin (2008).

als die GPA-djp einen geplanten Streik für höhere Löhne und Arbeitszeitverkürzung im Sozialbereich handstreichartig und ohne jede vorherige Konsultation mit der davon betroffenen Basis einfach absagte, im Interesse des Standorts natürlich. Urabstimmungen, zum Beispiel über die Annahme oder Ablehnung der Ergebnisse von Kollektivvertragsverhandlungen, sind innerhalb des ÖGB ohnehin weitgehend ein Fremdwort.

16. **Die hier** angesprochene autonome Arbeiter:innenbewegung ist vor allem auch deshalb interessant, weil sich in ihr Arbeiter:innen wiederfanden, die aufgrund ihres Geschlechts oder ihrer Herkunft im Produktionsprozess und in ihrem Alltagsleben marginalisiert und zahlreichen Unterdrückungserfahrungen ausgesetzt waren. Ihre Lebensumstände ähnelten stark jenen des heutigen, weiter oben erwähnten „Logistikproletariats“. So war in Deutschland eine Geburtsstunde dieser Bewegung der so genannte „Türkenstreik“ bei Ford im Köln des Jahres 1973. Migrantisierte Arbeiter:innen organisierten sich außerhalb der Gewerkschaften und der Betriebsratsstrukturen, um für höhere Löhne und Gleichberechtigung mit ihren deutschen Kolleg:innen zu streiken. Die Gewerkschaften solidarisierten sich nicht etwa mit dieser Bewegung, sondern wirkten aktiv an ihrer gewaltsamen Niederschlagung mit. Einmal mehr diente die Verteidigung des Standorts als Argument. Das Boulevardblatt „Bild“ titelte am 31. August 1973 triumphierend: „Deutsche Arbeiter kämpften ihre Fabrik frei“. Das hatte System. In einer Broschüre über diesen Streik heißt es: „Der Betriebsrat setzte den Stückzahlerhöhungen und den Verschärfungen der Arbeitsbedingungen keinen ernsthaften Widerstand entgegen. Die Ford-Kapitalisten konnten sich darauf verlassen, dass der Betriebsrat bei Streiks in anderen Werken oder Ländern keine Solidaritätsmaßnahmen einleitete. (...) Abschlüsse wurden hinter verschlossenen Türen ausgehandelt.“<sup>27</sup> Wieder zeigt sich: Standortpolitik verschärft rassistische Spaltungen innerhalb der Arbeiter:innenschaft, und richtet sich gegen die Interessen der Lohnabhängigen insgesamt.

17. **Es ist interessant**, dass sich gerade in der deutschen Automobilbranche in Folge des oben beschriebenen so genannten „Türkenstreiks“ zahlreiche Gruppen der autonomen beziehungsweise oppositionellen Arbeiter:innenbewegung formierten. Ein Beispiel ist der Opel/General Motors Standort in Bochum. Hier kam es bereits in den späten 1960er Jahren zu wilden Streiks durch die Belegschaft. 1973 gründete sich die „Gruppe oppositioneller Gewerkschafter“, die zwischenzeitlich als „Standorte-Gruppe“ auftrat und sich in den

---

<sup>27</sup> Gewerkschafter\*innen und Antifa gemeinsam gegen Dummheit und Reaktion (Hg.), Der Ford-Streik in Köln 1973, Mannheim (2021), S.8.

letzten Jahren ihres Bestehens in „Gegenwehr ohne Grenzen“ umbenannte. Diese gewerkschaftskritische Organisationsstruktur entwarf im Laufe der Zeit eine umfassende Fundamentalkritik an der Standortpolitik der offiziellen Gewerkschaftsbewegung. Im folgenden einige Zitate aus dem im Oktober 1995 veröffentlichten Papier „Gegen die Konkurrenz- und Standortlogik und gegen ihre Akzeptanz durch die Gewerkschaften“.<sup>28</sup> Jedes Wort darin könnte auch auf die heutige Positionierung der Gewerkschaften der Klimabewegung gegenüber angewendet werden: „Akzeptiert man diesen Konkurrenzzwang gemeinsam mit den Unternehmern und ihren Managern, als sei dieser Zwang sozusagen naturgegeben, kann man weder von „Vollbeschäftigung“, noch „Sicherung des Standorts“ im Sinne von Lebensort und Lebensstandard der Lohnabhängigen anstreben, noch erst recht eine ökologisch und ökonomisch vernünftige und humane Produktion und Verteilung der Produkte zwecks möglichst bester Bedürfnisbefriedigung der Menschen. In den Gewerkschaften hat eine fatale Anpassung an die beschriebene Entwicklung stattgefunden. Von Jahrzehntelang betriebener Politik der Sozialpartnerschaft zum Co-Management: wir erleben die Gewerkschaften heute hilflos und unfähig, sich den veränderten Bedingungen zu stellen. Ihre Vorschläge beruhen auf falschen Analysen, die zu falschen Schlussfolgerungen führen müssen (...). Insofern ist eine auf nationale Rettung, „Standort Deutschland sichern“, angelegte Gewerkschaftspolitik eine völlig hilflose Reaktion auf die Zwänge und Strategien des Kapitals. (...) „Gestaltungsmacht“ reduziert sich dann nur auf Mitgestalten von Erhalt und Verbesserung der Wettbewerbssituation der Unternehmer, auf Profitsicherung. Angesichts der Weltmarktzwänge kann das nur als Mitgestaltung des eigenen Funktionsverlustes als Gewerkschaft und zu Lasten der Lohnabhängigen funktionieren.“

18. **Die Probe** aufs Exempel erfolgte im Oktober 2004, als die Belegschaft bei Opel-Bochum gegen den drohenden Abbau von knapp über 4.000 Jobs in den wilden Streik trat und die Werkstore besetzte. Das war ein sechstägiger, von der Belegschaft komplett in Eigenregie geführter Arbeitskampf. Die Rolle der IG Metall und der offiziellen Betriebsratsstruktur bestand während dieser Auseinandersetzung darin, alles zu unternehmen, um den Streik niederzudrücken und die Kolleg:innen zurück an die Arbeit zu bekommen. Auch Hoffnungen der Bochumer Arbeiter:innen auf die Solidarität in anderen nationalen und internationalen Standorten des Opel/General Motors-Konzerns erfüllten sich nicht. Einmal mehr siegte der Standortnationalismus über den Widerstandswillen. In den folgenden Jahren wurde immer mehr Personal bei Opel in Bochum abgebaut, das Werk schließlich ganz geschlossen. Aufträge, die vorher in Bochum abgearbeitet wurden, gingen zunehmend an

---

<sup>28</sup> Standort-Gruppe; „Gegen die Konkurrenz- und Standortlogik und gegen ihre Akzeptanz durch die Gewerkschaften“ (1995); abrufbar unter: <https://archiv.labournet.de/diskussion/gewerkschaft/stratpap.html>

Standorte mit befriedeten Belegschaften, zum Beispiel zur Motorenfabrik in Wien-Aspern. Kurzfristig schien die dortige Belegschaft also von der gewerkschaftlichen Standortsicherungsstrategie profitieren zu können. Langfristig wurde aber auch der Wiener Standort von der globalen Überproduktionskrise in der Autobranche erwischt. Heute arbeiten hier nur mehr knapp 400 Leute, Auszubildende werden schon seit Jahren kaum mehr eingestellt. Nur theoretisch lässt sich heute noch die Frage abhandeln, ob ein internationaler Arbeitskampf mit einer Ausrichtung auf eine Vergesellschaftung des Opel/General-Motors Konzerns und einer Perspektive auf dessen öko-soziale Umgestaltung im Sinne der Allgemeinheit möglich gewesen wäre. Die offiziellen Gewerkschaften schienen dazu jedenfalls nicht in der Lage. Die Schlussfolgerung eines Mitglieds der „Gegenwehr ohne Grenzen“-Gruppe lautet: „Aber trotzdem bin ich der Meinung, dass die Gewerkschaft uns als Bewusstseinsverhinderungsapparat im Weg steht. Diesem Apparat muss man die materielle Grundlage entziehen, damit er nicht weiter verunstaltend tätig werden kann (...). Für mich ist Selbstorganisation der unverzichtbare Schritt, in dem Leute Luft zum Atmen bekommen. Denn die Gewerkschaft lässt keine Luft zum Atmen.“<sup>29</sup>

## Schlussfolgerungen

19. **Fast jeder** gewerkschaftliche Kampf in Europa seit Beginn der 1980er Jahre ging auch deshalb verloren, weil er Seitens der Gewerkschaften auf der Grundlage von Standortdenken und Standortkonkurrenz geführt wurde. Arbeiter:innen, die im Osten des gerade wiedervereinigten Deutschlands ihre Betriebe besetzten und teilweise in den Hungerstreik traten, um deren Schließung zu verhindern, wurden von den Gewerkschaften im Stich gelassen. Als im Ruhrgebiet bei Rheinhausen Stahlarbeiter:innen im Dezember 1987 die Rheinbrücken besetzten, um gegen Arbeitsplatzabbau und Fabrikschließungen zu protestieren, duckten die Gewerkschaften sich weg, beziehungsweise versuchten sie, die Situation über die Betriebsratsstrukturen zu befrieden.<sup>30</sup> Die im Jahr 1984 gegen das thatcheristische Kahlschlagprogramm in Großbritannien kämpfenden Bergleute hätten konkrete Solidaritätsstreiks der übrigen Gewerkschaften im britischen Gewerkschaftsbund dringend gebraucht. Doch diese kamen nicht, weil sich deren Vorstandsetagen längst mit der neoliberalen Standortlogik arrangiert hatten. Diese kurze Liste ließe sich beliebig fortführen. Auch weil Gewerkschaften sich der Standortlogik beugten, konnte das von Hans-Jürgen

---

29 Gester, Jochen; Willi, Hajek (Hg.); Sechs Tage der Selbstermächtigung: Der Streik bei Opel in Bochum Oktober 2004; Die Buchmacherei; Berlin (2005); S. 153.

30 Einen kleinen Einblick in die damaligen Spannungen zwischen Belegschaften und Betriebsräten gibt dieser Artikel in der Taz: „Rheinhausen: Brav sein will keiner“ (3.12.2987); abrufbar unter: <https://taz.de/11856523/>

Urban so genannte „Discounter Proletariat“ entstehen. Es ist ein unumstößlicher Fakt: Standortdenken und kapitalistisches Co-Management retten keine Jobs. Ein Festhalten an der Wachstumslogik, die diesem Denken zugrunde liegt, tut es somit auch nicht. Auffällig ist zudem heute, dass genau jene Gewerkschaften, die nicht oder nur unzureichend mobilisiert haben, als es um die Verhinderung von Schließungen und Stellenabbau ging, nun gemeinsam mit Politik und fossilen Großunternehmen wie zum Beispiel dem Energieversorger RWE Großdemonstrationen organisieren, um den klimaschädlichen Braunkohletagebau am Leben zu halten. Ähnliches gilt für den Schulterschluss zwischen Gewerkschaften und Kapital bei dem Versuch, klimaschädliche Großprojekte wie Lobau-Autobahn oder den Flughafenausbau durchzusetzen. Bewusst instrumentalisieren hier diese Gewerkschaften die Zukunftsängste ihrer verbliebenen Mitglieder. Allerdings tun sie dies nur scheinbar in deren Interesse. Vielmehr geht es auch hier schon wieder um Standortsicherung im Kapitalinteresse. Für eine gemeinsam mit der deutschen Industrie- und Handelskammer durchgeführten Veranstaltung über die Zukunft des Braunkohletagebaus im Rheinland, fragte zum Beispiel die Gewerkschaft IG Chemie: „Was ist erforderlich für einen wettbewerbsfähigen und zukunftsfähigen Industriestandort?“<sup>31</sup> Wurden in vergangenen Jahrzehnten so genannte „Türkenstreiks“ niedergeschlagen, werden heute klimaschädliche Industrien im Interesse der Unternehmen verteidigt, anstatt ernsthaft für eine zukunftsfähige Systemalternative einzutreten.

20. **Was nun** kann die Klimabewegung daraus schlussfolgern? Welche Potenziale gibt es wirklich in der Arbeiter:innenschaft? Wird das Wachstums- und Standortdenken der Funktionärebene vorbehaltlos geteilt? Eine von Jörn Boewe, Stephan Krull und Johannes Schulten im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung 2021 veröffentlichte Studie gibt eine differenzierte Antwort: „Belegschaften, Gewerkschaftsmitglieder und ehrenamtliche Funktionär\*innen sind keine Bastion von Verfechter\*innen einer vorökologischen Industriepolitik. Vielmehr finden sich Potenziale und Anknüpfungspunkte für eine sozial-ökologische Mobilitätswende. Diese zeigen sich sowohl in einer weitverbreiteten Sensibilität für die ökologischen Folgen der Automobilproduktion als auch in einer sinkenden Identifikation mit „ihren“ Unternehmen (...).“<sup>32</sup> Allerdings „gibt es eine weit verbreitete Skepsis gegenüber „der Politik“, einen auch nur halbwegs adäquaten Ausbau des Schienenverkehrs, des ÖPNV oder gar den Aufbau innovativer multimodaler und vernetzter

---

31 Online-Forum „Zukunft der Industrie im rheinischen Revier“; abrufbar unter: <https://igbce.de/igbce/online-forum-zukunft-der-industrie-im-rheinischen-revier--202764>

32 Boewe, Jörn; Krull, Stephan; Schulten, Johannes; „E-Mobilität, ist das die Lösung? - Eine Befragung von Beschäftigten zum sozial-ökologischen Umbau der Autoindustrie“; Rosa-Luxemburg-Stiftung, Berlin (2021); S.3.

Mobilitätssysteme ernsthaft in Angriff zu nehmen.“<sup>33</sup> Wachsende Teile der Klimabewegung teilen diese Skepsis, somit ist hier eine erste Gemeinsamkeit erkennbar.

21. **Viel hängt** davon ab, ob es gelingt, diese Skepsis in eigenständiges Handeln zu übertragen. In den 1970er Jahren gab es eine relativ breit geführte Diskussion unter Arbeiter:innen in der europäischen Rüstungsbranche über die Möglichkeiten der Umwandlung der Waffenfabriken in Richtung nützlicher Produktionsmethoden. Ein prominentes Beispiel war der so genannte „Lucas Plan“ bei Lucas-Aerospace im Großbritannien des Jahres 1976. Schon damals hatten die Vorschläge eine ökosoziale Dimension: Die Arbeiter:innen schlugen vor, Windkraftwerke anstatt Triebwerke für Kampfjets zu produzieren.<sup>34</sup> 2021 gab es in München ein Zusammengehen der örtlichen Klimabewegung mit den Beschäftigten einer von Stellenabbau bedrohten Bosch-Fabrik. Aktivist:innen und Beschäftigte kamen zusammen, um einen ökosozialen Umbau der Fabrik zu fordern.<sup>35</sup> Vor allem im antikapitalistischen Flügel der Klimabewegung wird breit über Perspektiven einer umfassenden demokratischen, durch Beschäftigte und Konsument:innen geführten Vergesellschaftung der Industrien zum Zwecke des Ausbaus sozialer Infrastrukturen diskutiert. Diese Diskussionen können anschlussfähig für Kolleg:innen in den Betrieben sein, die heute wieder teilweise selbst-organisiert und in Opposition zu den offiziellen Gewerkschaftsstrukturen in Kämpfe einsteigen. Aber auch dort, wo offizielle Gewerkschaftsstrukturen in Arbeitskämpfe einsteigen, können sich Fenster für Vergesellschaftungsdebatten öffnen.
22. **Um diese** zielführend führen zu können, muss aber der Einfluss der wachstums- und Standort-orientierten Funktionärseliten zurückgedrängt werden. Hierzu braucht es ein ernsthaftes Commitment zu einer Beziehungs- und Organisationsarbeit mit in soziale Auseinandersetzungen einsteigenden Arbeiter:innen seitens der Klimabewegung, aber ohne inhaltliche Abstriche zu machen, wie dies die Gewerkschaftsvorstände nur allzu gerne hätten. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Gewerkschaftsvorstände als Teil ihrer Standortpolitik oftmals zu weit reichenden Zugeständnissen an die Kapitaleseite bereit sind. Ähnliches droht auch jetzt wieder im Rahmen der Teuerungskrise. Das zeigt sich unter anderem an Gehaltsforderungen der Gewerkschaften im Rahmen der Herbstlohnrunde 2022,

---

33 Ebenda.

34 Medwell, Jamie; The Lucas Plan Was a Workers' Alternative to Neoliberalism; Tribune (07.03.2022); online abrufbar unter: <https://tribunemag.co.uk/2022/03/lucas-aerospace-plan-1976-socially-useful-work-green-new-deal-manufacturing>

35 Bunke, Christian; Bosch-Beschäftigte fordern: Produktion für Klimaschutz, nicht für Profit; Arbeit und Wirtschaft Online (26/11/2021); abrufbar unter: <https://www.arbeit-wirtschaft.at/bosch-beschaeftigte-fordern-produktion-fuer-klimaschutz-nicht-fuer-profit/>



die teilweise unterhalb der Teuerungsrate steckenbleiben. Hier kann die Klimabewegung potenziell punkten, indem sie derartige Zugeständnisse skandalisiert und einen festen Standpunkt an der Seite kämpfender und durch Lohneinbußen betroffener Kolleg:innen einnimmt. Sowohl Arbeiter:innen als auch Klimabewegte haben viel zu gewinnen, und viel von einander zu lernen, wenn sie sich auf Augenhöhe begegnen. Ziel muss es sein, am Wiederaufbau einer Arbeiter:innenbewegung mitzuarbeiten, die das System in Frage stellt, anstatt dieses im nationalen Interesse verwalten zu wollen. Es ist durchaus möglich, dass eine derartige Bewegung auch unter den prekarierten, von den offiziellen Gewerkschaften vernachlässigten Schichten im Logistikbereich Wurzeln schlagen kann. Jüngste wilde Streiks unter anderem bei Amazon in Großbritannien, der sich langsam aber stetig entwickelnden Organisierungskampagne bei Amazon in Deutschland, die unterschiedlichen Organisierungsversuche unter Rider:innen in der Lieferservicebranche, beginnenden Auseinandersetzungen im Sozial- und Pflegebereich – auch in Österreich - oder die Gründung neuer autonomer Fabrikkollektive in Italien geben Anlass zur Hoffnung. Die Zeit dafür ist reif.

**Zur Person:**

Christian Bunke, geboren am 29.1.1981 in Marburg/Lahn. Nach Abschluss des Studiums in Manchester/England mehrere Jahre aktiv in der englischen Gewerkschaftsbewegung: Ortsgruppensekretär der britischen Journalist:innengewerkschaft NUJ, Delegierter zum „Trades Council“ des britischen Gewerkschaftsbundes in Manchester, Mitglied des „Freelance Industrial Council“ der NUJ. Aktiv in der Bewegung gegen die Praxis von antigewerkschaftlichen „schwarzen Listen“ in der britischen Bauindustrie. Seit 2010 in Wien. Freier Journalist, aktiv beim Verein „Freischreiber“ zur Förderung des freien Journalismus in Österreich.