

Diese Zusatzmaterialien sind Teil des Handbuchs

Klima & Klassismus

Zusammenhänge zwischen Klimakrise und
sozialer Ungleichheit | Materialien für die
Bildungsarbeit

Klimaschutz und Klassenkampf

Gruppenarbeit zu Initiativen, die gegen Klassismus und
Klimakrise protestieren

Was: Texte für die Gruppenarbeit

Stand: 12/2022



Inhalt

1. Green Bans	3
2. Ver.di und Fridays for Future.....	4
3. DeCOALonize – Kohlewiderstand in Kenia.....	6
4. Insorgiamo.....	8
5. Klimaschutz und Klassenkampf	10

Ideen für weitere Initiativen zu denen ein Gruppenarbeitstext erstellt werden könnte:

Iron + Earth

Iron & Earth ist eine von Arbeiter*innen geführte Organisation, deren Ziel es ist, die Arbeiter*innen der fossilen Brennstoffindustrie und der indigenen Bevölkerung zu empowern, Lösungen für das Klima zu entwickeln und umzusetzen. Ein weiteres Ziel ist es zur Schaffung eines sozialökologischen Planeten beizutragen. Die Vision von Iron + Earth ist, dass die fossile Brennstoffindustrie und indigene Arbeit*innen eine führende Rolle beim Aufbau der Politik und der Infrastruktur spielen, die zur Erreichung der globalen Klimaziele erforderlich sind. Mehr Infos hier: <https://www.ironandearth.org/>

Stay grounded

Stay Grounded ist ein globales Netzwerk von mehr als 170 Mitgliedsorganisationen, darunter lokale Flughafengegner- und Klimagerechtigkeitsgruppen, NROs, Gewerkschaften, Initiativen zur Förderung von Alternativen zur Luftfahrt wie Nachtzüge, und Organisationen, die Gemeinschaften unterstützen, die gegen Emissionsausgleichsprojekte oder Biokraftstoffplantagen kämpfen. Das Netzwerk will Erfahrungen auszutauschen, sich gegenseitig unterstützen und sich gemeinsam für eine Verringerung der Luftfahrt und ihrer negativen Auswirkungen stark machen. Im Rahmen eines Positionspapiers, welches 2021 in einer Kooperation von Gewerkschaften und Menschen aus der Klimagerechtigkeitsentstanden ist, formuliert Stay Grounded konkrete Forderungen für einen gerechten Übergang. Mehr Infos hier: <https://de.stay-grounded.org/>

Lobbau Proteste

In der Lobbau bei Wien wird eine neue Autobahn durch einen Nationalpark gebaut. Hier hat sich großer Protest von Klimaaktivist*innen und Anwohner*innen etabliert. Durch die Besetzungen und Proteste werden Arbeiter*innen teilweise nicht oder weniger bezahlt. Im Zuge dessen haben die Klimaaktivist*innen einen Lohnausfallfonds gestartet. Mehr Infos hier: <https://lobaubleibt.at/> und hier: <https://www.heute.at/s/lobau-besetzer-sammeln-wegen-lohndiebstahl-fuer-arbeiter-100164528>

1. Green Bans

Stichworte: Umweltaktivismus – Gewerkschaften – Arbeiter*innenprotest – Bauverbote

Quelle: <https://greens.org.au/about/green-bans> [von BuWa aus dem Englischen ins deutsche übersetzt]

Autor*in: The Australian Greens | **zu letzt aufgerufen:** 10. Dezember 2022

In den 1970er Jahren wurde der Begriff "Green Bans" für die Bewohner*innen Sydneys zu einem festen Begriff. Bauarbeiter*innen, die mit dem Bau von Bürohochhäusern, Einkaufszentren und Luxuswohnungen beauftragt waren und dafür immer mehr Grünflächen zerstörten oder ältere Geschäfts- und Wohngebäude in Sydney ersetzten, entwickelten eine bemerkenswerte neue Form des Umweltaktivismus. Die Bauarbeiter*innen weigerten sich, für Projekte zu arbeiten, die in ökologischer oder sozialer Hinsicht problematisch waren. Diese sogenannte "Green Bans"-Bewegung war die erste ihrer Art auf der Welt.

Es gab drei Hauptarten von Bauverboten: Für den Schutz von Freiflächen; für den Schutz des vorhandenen Wohnungsbestands vor dem Abriss für Autobahnen oder Hochhäuser; sowie für den Schutz älterer Gebäude vor dem Ersetzt Werden durch Bürogebäude oder Einkaufszentren.

Die Bauarbeiter*innen von Sydney waren in der New South Wales Builders Labourers Federation (NSWBLF) organisiert. Seit Mitte der 1960er Jahre hatte sich die Gewerkschaft zunehmend mit Fragen der Stadtplanung befasst. Sie kritisierte den Boom beim Bau neuer Bürogebäude und sagte ein Überangebot voraus. Stattdessen plädierte sie

für den Bau von sozial nützlichen Projekten. Anfang der 1970er Jahre zählte die Gewerkschaft rund 11.000 Mitglieder und umfasste alle ungelern-ten Arbeiter*innen und einige Kategorien von Facharbeiter*innen, die auf Baustellen beschäftigt waren.

Im Mai 1970 beschloss der Vorstand des NSWBLF, ein "neues Konzept der Gewerkschaftsbewegung" zu entwickeln, das den Grundsatz der sozialen Verantwortung der Arbeit einschließt: Die Arbeitnehmer*innen haben demnach das Recht, darauf zu bestehen, dass ihre Arbeitskraft nicht auf schädliche Weise eingesetzt wird. Besonders prägend für die Gewerkschaft waren Jack Munday, Joe Owens und Bob Pringle. Munday und Owens waren zusammen mit etwa hundert der engagiertesten Aktivist*innen der Gewerkschaft Mitglieder der Kommunistischen Partei Australiens, die zu diesem Zeitpunkt unter Einflüssen der Neuen Linken stand. Bob Pringle war Mitglied der Australian Labor Party. Auch in anderen Teilen Australiens setzten sich Bauarbeiter*innen für Umweltverbote ein, am spektakulärsten war die Bewegung jedoch in Sydney, wo der Bauboom am stärksten war und der Gewerkschaftszweig sich am stärksten für die Green Bans engagierte

Ergänzend zu dem Text kann folgendes Video geschaut werden:

<https://www.youtube.com/watch?v=lxuVFUFh8PE> (Minute 3.31-5-06 Green Bans)

2. Ver.di und Fridays for Future

Stichworte: Solidarisierung – Klimaaktivist*innen – Gewerkschaft – Streik – Tarifverhandlungen – Öffentlicher Personen Nahverkehr

Quelle: <https://www.verdi.de/themen/geld-tarif/++co++ada6f620-cc27-11ea-88bd-525400b665de>

[von BuWa gekürzt]

Autor*in: Marion Lühning | **Veröffentlichung:** 22. Juli 2020

ver.di und Fridays for Future fahren zusammen

Ver.di und Fridays for Future haben eine Allianz für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für den Klimaschutz gebildet. Die Gewerkschaft und die Klimabewegung sind sich einig: Eine Verkehrswende kann es nur mit attraktiven Arbeitsplätzen und mehr Personal geben. Deshalb bekommt ver.di, in der aktuellen Tarifbewegung für den ÖPNV, Unterstützung von den Klimaschützern. „Für Klimaschutz und eine echte Verkehrswende wird ein starker ÖPNV benötigt, dazu gehören auch gute Arbeitsbedingungen, hier treffen gemeinsame Interessen von ver.di und Fridays for Future aufeinander“, sagte die stellvertretende ver.di-Vorsitzende Christine Behle in einer gemeinsamen Pressekonferenz am 22. Juli 2020.

Die Arbeitsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr sind bundesweit sehr verschieden. Es gibt keinen bundesweiten Tarifvertrag und auch kein einheitliches Tarifniveau. [...] Um parallel zu verhandeln, hat ver.di die 16 Landestarifverträge im ÖPNV zum 30. Juni gekündigt. Außerdem will ver.di bundesweite Bedingungen in einem Rahmentarifvertrag festlegen. [...] „Der Fokus liegt bei unseren bundesweiten Verhandlungen auf dem Thema Entlastung“, kündigte Behle an. Aber auch elementare Standards sollen bundesweit vereinheitlicht werden. Bisher schwankt beispielsweise die Zahl der Urlaubstage zwischen 26 und 30 pro Jahr.

[...] Überwiegend gilt außerdem: Die Beschäftigten in den Werkstätten erhalten für

ihren belastenden Schichtdienst Zuschläge. Bus- und Bahnfahrer*innen sind jedoch trotz regelmäßiger Schichtarbeit davon ausgenommen. Überstunden, erhöhte Taktzahlen beim Transport und keine Zeit für Toilettenpausen, auch das führt zu Frust bei den Busfahrer*innen. „Meine Begeisterung für den Beruf ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Die Belastung ist so hoch. Wir arbeiten an Weihnachten und an Silvester. Wir haben so viele Überstunden, die wir nicht abbauen können, wann wir möchten, zum Beispiel mal im Sommer“, sagte Busfahrer Michael Schneider, der beim Dortmunder Verkehrsbetrieb DSW21 Betriebsratsvorsitzender ist. Die Belastungen seien in den letzten 15 Jahren sehr stark angestiegen.

Die Corona-Krise habe deutlich gemacht, dass die Beschäftigten im ÖPNV zu den Unverzichtbaren gehören, sagte Christine Behle. Trotz Infektionsgefahr seien sie täglich für die Fahrgäste unterwegs. Wegen der Pandemie sei die Tarifrunde unterbrochen worden, jetzt starte die Tarifbewegung #TVN2020 neu. ver.di fordert eine einheitliche Regelung von 30 Tagen Urlaub bei einer 5-Tage Arbeitswoche und weitere individuelle Entlastungstage, eine neue Überstundenregelung, keine Benachteiligung von Teilzeitbeschäftigten und die Vergütung von Fahrzeugverspätungen ab der 1. Minute. [...]

Für den Klimaschutz müsste das ÖPNV-Angebot verdoppelt werden

„Man kann eine Tarifrunde im Nahverkehr nicht mehr losgelöst vom Umweltschutz sehen“, so Behle. Für Klimaschutz und eine echte Verkehrswende werde ein starker ÖPNV benötigt, dazu gehörten auch gute Arbeitsbedingungen. Schon jetzt befördern 87.000 Beschäftigte in 130 kommunalen ÖPNV-Unternehmen täglich 13 Millionen Menschen. Bis 2030 werden im ÖPNV etwa 100.000 neue Beschäftigte benötigt, weil bis dahin jeder zweite in Rente geht. Weitere 15.000 zusätzliche Einstellungen werden gebraucht, um zum Stand im Jahr 2000 vor dem Beschäftigungsabbau zurückzukehren. Eine Verdoppelung des ÖPNV-Angebots für den Klimaschutz bräuchte noch mehr Menschen, allein rund 70.000 Beschäftigte im

ÖPNV, hinzu kommen Kosten für Material und Ausbau von Schienen und Betriebsanlagen, größeren Fahrzeugen und Taktverdichtungen.

Helena Marshall von Fridays for Future, FFF, sagte auf der Pressekonferenz, der Ausbau des ÖPNV werde nur mit guten und besser bezahlten Arbeitsplätzen möglich sein. Es gehe um mehr als um einen Tarifstreit, es gehe darum, wie Klimaschutz mit sozialen Fragen verbunden werde. Für die nächsten Tage kündigte sie gemeinsame Aktionen in zehn Städten an. Und sollte es zu Streiks im ÖPNV kommen, werde sich FFF mit den Beschäftigten solidarisieren. „Als Fridays for Future stellen wir uns solidarisch hinter die Beschäftigten im ÖPNV und werden gemeinsam streiten für eine dringend nötige klimagerechte Verkehrswende und gute Arbeitsbedingungen in den Jobs der Zukunft.“

3. DeCOALonize – Kohlewiderstand in Kenia

Stichworte: Kohlewiderstand – Anti-Kolonialeproteste – Energiepolitik – Auslagern von Umweltschädlicher Industrie – Anwohner*innenproteste

Quelle: <http://www.leavefossilfuelsunderground.org/wp-content/uploads/2020/03/LFFU-in-Kenya-.pdf> [von BuWa gekürzt und aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt]

Autor*in: Lisa Pier | **Veröffentlichung:** März 2020

LFFU at a glance – Kenya: Resistance against the construction of a coal plant in Lamu County
[dt.: LFFU auf einen Blick – Kenia: Widerstand gegen den Bau eines Kohlekraftwerks im Bezirk Lamu]

Im Rahmen der Entwicklungsvision 2030 des Landes hat die kenianische Regierung den Bau eines 1.050-MW-Kohlekraftwerks im Bezirk Lamu im Norden Kenias geplant. Die im kenianischen Kitui-Mui-Becken entdeckten Kohlevorkommen sollen zur Energieunabhängigkeit Kenias beitragen, da nach Beginn des Abbaus die kohlebasierte Energieerzeugung in Lamu unabhängig von Kohleimporten aus Südafrika wäre. Der Aufbau einer nationalen Kohleindustrie soll Arbeitsplätze schaffen und einen positiven Beitrag zum Staatshaushalt beitragen.

Die 2 Mrd. \$ teure Anlage wäre Teil des Lamu Port South Sudan Ethiopia Transport corridor (LAPSSET), eines Infrastrukturprojekts zur Verbindung von Südsudan, Äthiopien, Uganda und Kenia, das von der kenianischen Regierung geleitet wird und Teil der chinesischen „Belt and Road“-Initiative ist. Mit geschätzten Kosten in Höhe von 20 Milliarden Dollar ist der Verkehrskorridor angeblich das größte und "ehrigste" Infrastrukturprojekt in Afrika, das eine Eisenbahn, einen Hafen, ein Kohlekraftwerk, eine Autobahn und eine Ölpipeline umfasst. Die Finanzierung des Kraftwerks wurde [nun] gesichert von Centum Energy und der China Communications Construction Company, die 1,2 Mrd. \$ in das Projekt investieren wollen. Weitere Investoren waren die südafrikanische Standard Bank und die Afrikanische Entwicklungsbank, die 100 Mio. \$ für das Lamu-Kohlekraftwerk bereitstellten.

Ein wichtiger Kritikpunkt sind Schäden, die an der Weltkulturerbestätte Lamu Island, der

ältesten und am besten erhaltenen Suaheli-Siedlung in Ostafrika, zu erwarten sind. Die Insel Lamu stellt auch eine der wichtigsten touristischen Attraktionen und Einnahmequellen Kenias dar, die sich immer größerer Beliebtheit erfreut und einen beträchtlichen Zuwachs an luxuriösen Resorts und Ferienanlagen für in- und ausländische Tourist*innen aufweist. Würden diese verloren gehen, wäre mit einem erheblichen Anstieg der lokalen Arbeitslosigkeit und negativen Auswirkungen auf den Staatshaushalt zu rechnen.

Während die Projektleitung den Bau und den Betrieb des Kohlekraftwerks in Auftrag gab, hat sich unter den Bewohner*innen von Lamu und in der kenianischen Öffentlichkeit eine starke Opposition gegen das Projekt und gegen Kohle im Allgemeinen gebildet. Ungefähr seit 2009 haben Aktivist*innen und Gruppen wie DeCOALonize Kenya und Save Lamu aktiv gegen den Bau des Kohlekraftwerks protestiert. Sie protestieren gegen die zerstörerische Kraft, die das Kraftwerk auf unberührte Meeresökosysteme, das Land und die nationalen Kohlenstoffemissionen haben wird, sollte das Kohlekraftwerk gebaut werden. [Die Gruppen] nutzen verschiedene Methoden, um ihren Unmut zu äußern, darunter Straßenproteste, Mobilisierungen in sozialen Medien, Petitionen und ein Gespräch mit dem chinesischen Botschafter Wu Peng in Nairobi. Außerdem reichten die Gegner*innen des Kohlekraftwerks eine Klage gegen das Kohlekraftwerk ein.

Nachdem die Verträge vergeben und die Finanzierung gesichert war, sollte der Bau des Kohlekraftwerks 2015 beginnen, was eine Welle von Protesten und Widerspruch seitens der Anwohner*innen, Hirt*innen, Naturschützer*innen und Umweltaktivist*innen in Kenia und im Ausland auslöste. Im November 2015 untermauerten erste Berichte einer UN-Beobachtungsmission die Behauptungen von Aktivist*innen über die negativen Auswirkungen des Kraftwerks, als sie erklärten, dass das Weltnaturerbe der Insel Lamu irreparablen Schaden nehmen würde, wenn das Kohlekraftwerk gebaut würde. In der Zwischenzeit wurde der Rechtsstreit vor dem Nationalen Umweltgericht (NET) Kenias fortgesetzt, bis im Juni 2019 eine Entscheidung getroffen wurde und NET beschloss, die Projektlizenz bis zur Vorlage einer neuen Folgenabschätzung zurückzuziehen.

Neben diesen ökologischen und sozialen Bedenken ist eine weitere Komponente des Anti-Kohle-Aktivismus in Kenia das Gefühl der Ausgrenzung und Entmachtung der lokalen Gemeinschaften angesichts eines vom Ausland unterstützten Megaprojekts. Im Mittelpunkt der Forderungen der Aktivist*innen steht der Gedanke, dass die kenianische Energiepolitik "entkolonialisiert" und wieder mit den lokalen Bedürfnissen und der kenianischen Nachfrage in Einklang gebracht werden sollte und nicht mit denen internationaler Konzerne.

Aktivistische Gruppen verstehen Chinas Interesse am Aufbau einer Kohleindustrie in Kenia als eine Möglichkeit, schmutzige Emissionen "auszulagern" und gleichzeitig Gewinne zu behalten. Walid Ahmed, ein Mitglied von Save Lamu, drückt es so aus: "So viele Staaten ziehen sich jetzt wegen der Emissionen aus der Kohle zurück - wegen ihrer Umweltzerstörung; wir sehen also nicht ein, warum sie sie hierherbringen sollten." und betont, dass Kenia nicht gewillt ist, zum Sündenbock für die Emissionen der Welt zu werden.

Der Aktivismus in Lamu hat einige wichtige Erfolge erzielt. Sowohl die südafrikanische Standard Bank als auch die Afrikanische Entwicklungsbank, die in der Anfangsphase Großinvestoren für das Projekt waren, haben sich aus dem Projekt zurückgezogen. Die Standard Bank unternahm diesen Schritt im Jahr 2017, als der Widerstand gegen das Projekt anhielt und die Bank befürchtete, mit "gestrandeten Vermögenswerten" konfrontiert zu werden, wenn sie sich nicht von dem zunehmend problematischen Projekt trennt. Omar Elawi von DeCOALonize Kenya kommentierte die Entscheidung der Bank mit den Worten: "Die Tatsache, dass eine große afrikanische Bank sich weigert, dieses tödliche Kraftwerk zu finanzieren, sendet eine starke Botschaft gegen Kohle inmitten des zunehmenden Unbehagens der Financiers bei der Finanzierung von Kohle auf der ganzen Welt. Jede Investition in Kohle ist eine Katastrophe für den Planeten". Im November 2019 beschloss auch die Afrikanische Entwicklungsbank, ihre zugesagte Finanzierung für das Lamu-Projekt zurückzuziehen. Die AfDB beschloss, die Finanzierung aller kohlebasierten Projekte in Kenia, einschließlich Lamu und des Kohlebergbaus in Kitui, einzustellen, da der Widerstand zunimmt. Der Direktor der Bank, Akinwumi Adesina, fügte hinzu, die AfDB habe "keine Pläne, in Zukunft in Kohlekraftwerke zu investieren". Dies könnte in der Tat weitreichende Auswirkungen auf die Durchführbarkeit des Projekts und künftiger Projekte auf der Grundlage fossiler Brennstoffe in ganz Afrika haben, was die Bedeutung der Lamu-Kontroverse für die internationale Energiepolitik verdeutlicht. Aufgrund der neuen finanziellen Situation und des anhaltenden Drucks von Umwelt- und politischen Aktivist*innen ist die Zukunft des Projekts ungewiss, auch wenn bald eine neue, zufriedenstellende Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt wird.

4. Insorgiamo

Stichworte: Konversion – Solidarisierung – Arbeiter*innenkämpfe – Umweltaktivismus

Quelle: <https://zeitschrift-luxemburg.de/artikel/insorgiamo/> [gekürzt von BuWa]

Autor*innen: Lukas Ferrari und Lukas Kaiser | **Veröffentlichung:** Oktober 2022

#Insorgiamo – Fabrikbesetzung fürs Klima

[...]Man stelle sich einen Klimastreik vor, bei dem 40.000 Fabrikarbeiter*innen, Klimaaktivist*innen, Friedensbewegte und politisch Unorganisierte zusammentreffen. In ihren Reden skandalisieren sie die Schließung eines Autozulieferer-Betriebes. Alle sind sich einig, dass man eine Konversion des Betriebes statt Entlassungen braucht. Im vordersten Block laufen die Arbeiter*innen der betroffenen Fabrik, hinter ihnen Massen von kämpferischen Klimaaktivist*innen und spontanen Demobesucher*innen. Die Beschäftigten des Werkes schließen sich mit Wissenschaftler*innen zusammen, um einen Konversionsplan zu entwickeln. Abgeleitet aus ihren Fähigkeiten und den neuesten umweltwissenschaftlichen Erkenntnissen entsteht die Vision, von nun an Bestandteile für wasserstoffbetriebene Busse herzustellen. Immer mehr Menschen sind sich einig: Eine Produktion für die Menschen, nicht für die Profite muss her!

Diese Vision, die am Ende eines ökosozialistischen Manifestes stehen könnte, ist im letzten Jahr in der Toskana Realität geworden. Nachdem die 422 Festangestellten und ca. 80 Leiharbeiter*innen des Automobilzulieferers GKN Driveline am 9. Juli 2021 per E-Mail mitgeteilt bekamen, dass sie am kommenden Montag nicht mehr zur Arbeit erscheinen sollten, besetzten sie ihr Werk in Campi Bisenzio, einem Vorort von Florenz. Strategisches Zentrum der Besetzung und der um sie herum entstandenen Mobilisierungswelle ist das Fabrikkollektiv Collettivo di Fabbrica GKN, das autonom, aber eng verbunden mit den offiziellen Gewerkschaftsstrukturen agiert. Die Mehrheit der gut 500 Arbeiter*innen inklusive der in der CGIL-FIOM [Federazione Impiegati Operai Metallurgici; die Gewerkschaft der Arbeiter*innen in metallverarbeitenden Betrieben, die dem Allgemeinen Italienischen Gewerkschaftsbund (CGIL) angehört] organisierten Betriebsräte verstehen sich als Teil des Kollektivs, das sich außerhalb der Arbeitszeiten trifft.

[...] Es handelt sich bei der Schließung vielmehr um einen „Teil des Prozesses der Finanzialisierung von Unternehmen und der spekulativen Prinzipien des Shareholder-Kapitalismus“. Das einzelne Werk wird einer profitorientierten Re-Strukturierung der Wertschöpfungskette geopfert und die Produktion ins Ausland verlagert. [...] Zudem ist die Schließung als „Teil eines allgemeinen Trends zur Zerschlagung des italienischen Automobilssektors“ zu verstehen.

Noch am Tag der Schließung besetzten einige Arbeiter*innen das Werk und begannen eine permanente Versammlung. In den kommenden Tagen schloss sich die Mehrheit der Belegschaft der Besetzung an. Dadurch will das Kollektiv die Unternehmensleitung bis heute daran hindern, das Werk zu leeren und die Maschinen und die gelagerten Achswellen abzuführen. Das Kollektiv beschloss zudem, die Fabrikstore für Unterstützer*innen und Interessierte zu öffnen und von nun an systematisch politischen Druck gegen die eigene sowie alle folgenden Entlassungen aufzubauen. Dadurch erkämpften sie sich ein Transformationskurzarbeitergeld, das ihnen vom Staat seit Januar 2022 gezahlt wird. Seither gibt es monatlich Krisengespräche zwischen dem Fabrikkollektiv, dem Entwicklungsministerium, der Region Toskana, der Gemeinde Florenz und dem neuen Besitzer der Fabrik, Francesco Borgomeo. Dieser kaufte die Fabrik am 23. Dezember 2021 und verpflichtete sich dazu, innerhalb eines halben Jahres einen Plan für eine neue Produktion in der Fabrik zu entwickeln. Trotz dessen begann das Kollektiv seinen Kampf auf die gesamte Region auszuweiten, da es von

Anfang an davon ausging, dass Borgomeo lediglich als Strohmännchen im Rahmen der Abwicklung des Unternehmens fungieren würde.

„Insorgiamo“ – die Arbeiter*innen gehen auf Tour

[...] Doch wie kam es, dass die Schließung eines Werkes zur Mobilisierung einer ganzen Region führte? Und wie konnte hier das sogenannte jobs vs. environment dilemma überwunden werden, der Widerspruch zwischen Arbeitsplatzverlust und ökologischem Umbau, der die Klima- und die Arbeiter*innenbewegung derzeit „normalerweise“ spaltet? Der ökologische Klassenkampf, der seit eineinhalb Jahren in der Toskana geführt wird, ist nicht vom Himmel gefallen. Seine Ursprünge liegen einerseits in der kontinuierlichen Gewerkschaftsarbeit im Betrieb und der unermüdlichen Bündnisarbeit des Fabrikkollektivs vor und nach der Werkschließung. Das wurde nicht zuletzt während der Insorgiamo-Tour sichtbar: Das Fabrikkollektiv besuchte Belegschaften, soziale Zentren und Umweltorganisationen in ganz Italien, um ihren Kampf zu verbreiten. Der andere Grund ist die gemeinsame Suche der Klimaaktivist*innen von Fridays For Future und des Kollektivs nach sozialen und ökologischen Forderungen. Aus einer Haltung heraus, die das Gemeinsame sucht und findet.

Gewerkschaftliche Beteiligung als Waffe

[...] Entgegen der skeptischen Haltung vieler Industriebelegschaften gegenüber der Klimabewegung thematisierte das Kollektiv schon vor der geplanten Entlassung ökologische Fragestellungen. Für sie war es „schon länger ein Widerspruch, dass sie Achswellen herstellen, sprich ein Produkt, das in Luxusautos und Nutzfahrzeuge eingebaut wird und somit Teil eines Entwicklungsmodells sind, das sie nicht vertreten können“ (Salveti 2021). Sie befanden sich stets im Dilemma, ihre Beschäftigung und ihre Löhne erhalten zu wollen, aber gleichzeitig ihren Kindern einen lebenswerten Planeten hinterlassen zu wollen.

In gemeinsamen Gesprächen mit Vertreter*innen von Fridays for Future wurde schließlich entschieden, den Klimastreik gemeinsam zu organisieren. Am 26. März 2022 demonstrierte Fridays for Future Italien gemeinsam mit dem Fabrikkollektiv in Florenz. Die Klimaaktivist:innen verkündeten: „Entlassungen und Verlagerungen werden wir unter dem Vorwand des ökologischen Übergangs nicht mehr rechtfertigen, wir werden angesichts der Ausbeutung der Arbeiter und der Ressourcen nicht schweigen. Wir produzieren zu viel und zu einem unhaltbaren Tempo, wir brauchen eine ernsthafte Neuplanung, um die Belastung für Arbeitnehmer und Umwelt zu vermindern“ (FFF Italia 2022).

Im Laufe der Zusammenarbeit wurde aus den programmatischen Bekenntnissen einer notwendigen Verbindung von Klassenkämpfen und ökologischer Wende, die es bei FFF Italien stets gab, tatsächlich eine gemeinsame Praxis. Nach der Aussage von Klimaaktivist*innen aus Rom kamen zu den FFF-Demonstrationen von nun an auch GKN-Beschäftigte. Dies habe Fridays for Future wiederum mehr Glaubwürdigkeit unter Arbeiter*innen und Angestellten verschafft. Zugleich hätten die Klima-Aktivist*innen zunehmend begonnen, sich betrieblichen Themen und Strategien zuzuwenden: „Die Frage einer Produktion von unten – wer entscheidet, was wird produziert und wie, das ist jetzt keine leere Hülse mehr, sondern sehr konkret!“.

Im Sommer 2022 besuchte das Fabrikkollektiv auch das Fridays For Future-Sommercamp, wodurch nach Aussage der Klimaaktivist*innen auch eine gewisse proletarische Kultur dort Einzug hielt, was auch mit Spannungen einhergegangen sei. Das Thema Degrowth sei zunächst kontrovers diskutiert worden. Mittlerweile hätten die Debatten jedoch zu der gemeinsamen Forderung nach Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich geführt. Außerdem wurde auf dem Camp die gemeinsame Planung der nächsten Insorgiamo-Tour des Kollektivs festgehalten. Ziel ist es, im nächsten Jahr mit den anderen Industriebelegschaften nicht nur über Abwehrkämpfe gegen die drohende Schließungswelle zu diskutieren, sondern auch ökologische Alternativen – eine Produktion für die Verkehrswende – mit ins Spiel zu bringen. [...]

5. Klimaschutz und Klassenkampf

Stichworte: Arbeiter*innenkämpfe – Werksschließung – Solidarisierung – Klimabewegung – Gewerkschaften

Quelle: <https://oxiblog.de/bosch-werksschliessung-klimabewegung/>

Autor*in: Philip Bles | **Veröffentlichung:** 04.09.2021

„Nur Arbeiter*innen können Klimaschutz herbeiführen“

In München fordern die Beschäftigten und Klima-Aktivist*innen gemeinsam den Erhalt eines Bosch-Werks.

Mia Giese ist 17 Jahre alt und seit zwei Jahren in der Klimabewegung aktiv. Dort setzt sie sich für die Zusammenarbeit in Arbeitskämpfen und dem Kampf um Klimagerechtigkeit ein. Gemeinsam mit den Beschäftigten kämpft sie momentan in der Kampagne „Klimaschutz und Klassenkampf“ für den Erhalt des Bosch-Werks Berg am Laim (München) und für eine Umstellung der Produktion auf klimafreundliche Produkte. Mit ihr sprach Philip Bles.

Was passiert gerade beim Bosch-Werk in München?

Mia Giese: Die Werksleitung von Bosch hat intern durchgegeben, dass das Werk verlagert werden soll. Ziemlich wahrscheinlich. Ihr Vorwand ist die Umstellung auf E-Mobilität. Deswegen könne man das Werk nicht weiter betreiben und müsse die Arbeiter*innen entlassen. Die wirkliche Ursache ist ziemlich klar, nämlich dass Bosch mit dem Werk für Bosch zwar keine Verluste macht, aber nicht die erhofften Gewinne.

Wohin möchte Bosch verlagern?

Giese: Die Produktion würde nach Brasilien oder Nürnberg und Tschechien verlagert werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Werk ins Ausland geht, ist sehr groß.

Was wird im Werk produziert?

Giese: Einspritzventile und Kraftstoffpumpen für Diesel-Motoren. Bosch ist der größte Automobil-Zulieferer der Welt.

Und die Beschäftigten machen nun gemeinsame Sache mit der Klimabewegung.
Giese: Genau, Klimaaktivist*innen und Arbeiter*innen aus dem Bosch-Werk haben sich vernetzt und kämpfen mit der Kampagne „Klimaschutz und Klassenkampf“ gemeinsam dafür, dass das Werk erhalten bleibt. Und dass die Produktion auf klimafreundliche und gesellschaftlich nützliche Produkte umgestellt wird. Wir brauchen unfassbar viele Geräte, z.B. medizinische, die dort hergestellt werden könnten, werden sie aber nicht, weil es sich für Bosch nicht lohnt.

Sie haben zwei Petitionen gestartet.

Giese: Genau, eine Petition von der Klimabewegung und eine, die nun schon von fast zwei Drittel der Beschäftigten unterzeichnet wurde. Beide fordern das Gleiche* Dass das Werk erhalten bleibt und die Produktion klimafreundlich umgestellt wird.

Auf Ihrer Website sprechen Sie von der „doppelten Lüge von den Entlassungen für den Klimaschutz“. Was meinen Sie damit?

Giese: Es wird suggeriert, dass die Klimabewegung verantwortlich für die Entlassungen ist. Und andersherum, dass die Arbeiter*innen die Klimabewegung nötig machen. Das ist eine Lüge, die von großen Konzernen und deren Kapitalist*innen in die Öffentlichkeit getragen wird. Diese Lüge schwächt die Arbeiter*innen und die Klimabewegung, obwohl sich diese Bewegungen zusammenschließen müssten. Nur die Arbeiter*innen haben die Kraft und die technischen Möglichkeiten, um wirklich Klimaschutz herbeizuführen. Arbeiter*innen

und Klimabewegung werden jedoch gegeneinander ausgespielt.

Ihre Aktion zeigt eine mögliche Zusammenarbeit zwischen gewerkschaftlichen Kampf und Klimabewegung. Was ist die Perspektive?

Giese: Unserer Meinung nach muss die Klimabewegung mit Arbeiter*innen zusammenarbeiten. Wir sind eine Klasse, die lohnabhängig ist. Nur gemeinsam haben wir die Kraft Klimagerechtigkeit herbeizuführen.

Funktioniert das immer reibungsfrei? Welche Konflikte gibt es?

Giese: Klar, wir sind ein Beispiel, bei dem es enorm gut läuft. Das ist nicht immer so, liegt aber nicht immer an den Bewegungen selbst. Zum Beispiel bei BMW wird es Leiharbeiter*innen verboten, mit Leuten vom Werk zu reden. Dann kommt man mit den Beschäftigten gar nicht in Kontakt, weil von den Kapitalist*innen explizit eine Spaltung vorangetrieben wird. In diesem Sektor gab es, soweit wir wissen, in Deutschland noch nie ein Beispiel, wo Klimabewegung und Arbeiter*innen zusammen gekämpft haben. Es ist ein erster Versuch und wir hoffen, dass der klappt.

Die IG Metall hat häufig ein gespaltenes Verhältnis zur Klimabewegung. Sie redet häufig nur von „sozial-ökologischer Transformation“.

Giese: Die IG Metall spielt eine große Rolle – auch in unserem Kampf. Momentan treiben jedoch der Betriebsrat und ein Kern von Beschäftigten unsere Kampagne voran. Der vorsitzende Betriebsrat und sein Stellvertreter sind sehr engagiert dabei. Wir hatten auch schon Aktiven-Treffen, an dem 20 Beschäftigte teilgenommen haben. Bei 250 Arbeiter*innen im Werk ist das in der Urlaubszeit schon echt eine hohe Zahl. Der Kampf wird im Betrieb geführt und von der Klimabewegung unterstützt. Die IG Metall möchte aber auch unserer Demo kommen.

Die Gewerkschaft steht all dem solidarisch gegenüber und wir möchten in Zukunft auch sehr gerne mit ihr zusammenarbeiten.

Wie kommt es zu der breiten Unterstützung im Betrieb?

Giese: Der erste Schritt zur Zusammenarbeit kam von der Klimabewegung. Uns eint der Kampf um den Erhalt des Werkes.

Andersherum stehen die Arbeiter*innen auch hinter den klimapolitischen Forderungen. Dort meinen alle, dass es möglich ist, in dem Werk fortan klimafreundliche Produkte herzustellen. Die Notwendigkeit des Kampfes gegen die Klimakrise sehen beide Seiten. Das Werk muss beibehalten werden und die Produktion umgestellt.

Wie geht es weiter?

Giese: Wir gehen in Gespräche und hoffen auf Aufmerksamkeit durch unsere Demo am Freitag (03. September 2021, Anm. d. Red.). Danach müssen wir weitere Strategie-Treffen durchführen und uns beraten. Wenn Bosch seine Ankündigung wahr macht und das Werk schließen will, dann bekommen sie es mit der Klimabewegung zu tun. Das sind keine leeren Worte.