



„Das war Pionierarbeit“

Gespräch mit **Asbjorn Wahl** vom ITF zur neuen Positionierung der Internationalen Transportarbeiter-Federation (ITF) zu Klimawandel und Arbeitsplätzen

Als wir uns Anfang 2010 in Graz auf einem Seminar zur Energiekrise und alternativen Energien trafen, da hörten wir einigermaßen begeistert einem kolumbianischen Bergarbeiter-Gewerkschafter zu, der forderte, die Kohle müsse im Boden bleiben. Ein halbes Jahr später – vom 5. bis zum 12. August 2010 – verabschiedete der weltweite Transportarbeiterverband ITF auf seiner Konferenz in Mexico City eine Resolution mit einer grundsätzlich vergleichbaren Position zum Thema Klimawandel: Verkehr und Transporte müssten weltweit reduziert werden. Handelt es sich hier um eine von langer Hand vorbereitete Positionsentwicklung oder geht es um eine mehr oder weniger kurzfristige Veränderung der Position?

Wir erarbeiteten die ITF-Position im Rahmen einer Arbeitsgruppe, die von unserem Leitungsgremium rund ein Jahr zuvor eingerichtet worden war. In der Arbeitsgruppe gab es heftige Widersprüche, aber die große Mehrheit unterstützte einen sehr fortschrittlichen Ansatz beim Thema Klimawandel. Wir erhielten auch eine sehr wichtige Unterstützung durch das Global Labour Institute an der Cornell Universität von New York, das von uns als beratendes Gremium ausgewählt wurde. Dennoch, es stimmt

schon: Ich war überrascht, auf wie wenig Widerstand wir während des Prozesses zur Erarbeitung des Dokuments stießen. Obgleich ich, als Vorsitzender der Gruppe, diese dazu bringen wollte, dass sie eine radikale Position einnahm, erwartete ich in Wirklichkeit nicht, dass wir das auch erreichen würden. Es war einfach großartig. All dies bringt wohl zum Ausdruck, dass die Wirklichkeit und Ernsthaftigkeit des Klimawandels im Bewusstsein der Menschen weit stärker angekommen ist als ich dachte, als wir mit der Arbeit begannen. Interessanterweise erwiesen sich viele Gewerkschaften aus Entwicklungsländern als wichtige Unterstützer. Andererseits, das muss ich unterstreichen: Eine Resolution ist das eine, deren Umsetzung ist etwas ganz anderes und eine deutlich größere Herausforderung.

Die ITF-Konferenz fand in Mexico D.F. statt und damit nicht allzu weit entfernt vom Desaster mit der Deepwater Horizon. Spielte das in euren Debatten eine Rolle?

Möglicherweise wurde die Deepwater Horizon-Katastrophe während unserer Klimakonferenz ab und an erwähnt. Aber das war nicht dominant. Da spielte es wohl eine Rolle, dass der Ölteppich in Richtung Norden und Nordosten, also auf die US-

Küste zutrieb. Natürlich hatten viele der Delegierten diese Katastrophe vor Augen, als wir unsere Debatten führten. Aber sie hatten ebenso die Brände rund um Moskau, die Überschwemmungen in Pakistan und andere extreme Witterungsverhältnisse, deren Zeuginnen und Zeugen wir in den letzten Jahren waren, vor Augen. Ich glaube, dass all diese tatsächlichen Auswirkungen der globalen Erwärmung einen starken Einfluss darauf haben, was die Leute denken. Es geht doch nicht mehr um eine Bedrohung in der Zukunft. Die Klimaerwärmung findet hier und heute statt. Und Millionen Menschen sind davon konkret betroffen.

Die US-amerikanische Gewerkschaft TCU* war Teil der ITF-Klimawandel-Arbeitsgruppe, die das Dokument „Transport-Beschäftigte und Klimawandel: Hin zu einer nachhaltigen Mobilität mit niedrigen Kohlendioxid-Emissionen“ erarbeitete. Auf der ITF-Konferenz in Mexico D.F. ergriff Robert A. Scardelletti, der TCU-Vorsitzende, das Wort, um gegen die Resolution zum Klimawandel zu argumentieren. Wie gingt ihr mit einer derartig kontroversen Debatte um?

Es gab in der Arbeitsgruppe eine heftige Auseinandersetzung. Aber Scardelletti befand sich schließlich in einer ziemlich isolierten Position. Die eigentlich Frage war, welche Wirkung seine Position auf die ITF-Führung haben würde. Schließlich gibt es innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine starke Tendenz und Tradition, einen Konsens zu erreichen. Wir waren auch ein bisschen unsicher, wieviele andere Gewerkschaften ihn am Ende unterstützen würden. Doch, wie auch immer: Wir debattierten in einer Art und Weise, die vom Respekt vor der Position der Gegenseite geprägt war. Bei all dem teilten alle auf der Konferenz die Bedenken Scardellettis hinsichtlich der Arbeitsplätze. Die deutliche Mehrheit war jedoch der Ansicht, dass der enge Ansatz Scardellettis weit mehr Probleme schaffen würde als unsere Vorschläge für langfristige Lösungen. Wir haben uns im Vorfeld der Konferenz enorm dafür engagiert, dass möglichst viele einzelne (nationale) Gewerkschaften den Resolutionsentwurf unterstützen. Schließlich waren es mehr als fünfzig Gewerkschaften, die bereits vor unserem Kongress unsere Resolution mittrugen. Auf der ITF-Konferenz stellte sich heraus, dass Scardellettis Position erstaunlich wenig Unterstützung erhielt. Es spricht für sich, wenn selbst die eigene Gewerkschaft am Ende für die Endfassung unseres Antrags zum Thema Klimawandel stimmte. Die Resolution wurde schließlich einstimmig angenommen.

Apropos: Ihr habt euch enorm um Unterstützung bemüht... am Ende des Antrags findet sich eine lange Liste mit 51 Gewerkschaftsverbänden, die den Text unterstützen. Darunter befindet sich keine deutsche Gewerkschaft. Wie sah die Haltung der deutschen ITF-Mitgliedsverbände aus?

Da die Resolution am Ende einstimmig angenommen wurde, wurde sie auch von den deutschen Gewerkschaften unterstützt. Allerdings sandte ich im Vorfeld der Konferenz den Text an die deutschen Transportgewerkschaften Transnet und ver.di und bat um Unterstützung. Das blieb erfolglos.



Scardellettis Argumentation war traditionell für Gewerkschaften. So, als er ausführte: „Die wichtigste Verantwortung von Gewerkschaften besteht darin, den Lebensstandard unserer Mitglieder zu verteidigen und das beginnt damit, zu gewährleisten, dass sie einen sicheren Job haben. Es gibt viele, die sich für Umwelt engagieren. Aber es gibt niemand außer uns, der sich für die arbeitenden Männer und Frauen einsetzt.“ Wie habt ihr gegenüber dieser traditionellen Gewerkschaftsposition argumentiert?

Wir konzentrierten uns auf die Aussage, dass es auf alle Fälle tiefgehende gesellschaftliche Veränderungen geben würde – entweder als Ergebnis des Klimawandels oder als Resultat der Klimapolitik. Es gibt keine Möglichkeit, dieser Perspektive aus dem Weg zu gehen. Wenn es nicht die Gewerkschaften sind, die hier die Führung übernehmen, werden dies andere tun – an vorderster Front die internationalen Konzerne und die Regierungen und beide dann mit völlig anderen Akzentsetzungen. Will man sicherstellen, dass in diesem Transformationsprozess die Interessen unserer Mitglieder und die aller arbeitenden Menschen im Zentrum stehen, dann muss man eine aktive und offensive Klimapolitik und eine Mobilisierung in dieser Richtung betreiben. Niemand anderes wird die Interessen unserer Mitglieder, der arbeitenden Menschen im allgemeinen und die der zukünftigen Generationen verteidigen. Deshalb argumentierten wir, dass wir als Gewerkschaftsbewegung Strategien und eine Politik zur Verhinderung oder Eindämmung der Klimaerwärmung entwickeln müssen – und zwar parallel zu einer Politik zur Verteidigung von Einkommen und Arbeitsplätzen und zur Schaffung neuer, guter Arbeitsplätze als Bestandteil des Transformationsprozesses. Die Zahl und Qualität von Arbeitsplätzen war niemals allein durch technologische Veränderungen vorgegeben. Dies war immer auch ein Ergebnis der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse und der gewerkschaftlichen Stärke. Die Schaffung neuer, hoch qualifizierter und gut bezahlter

Minderheit: „Jobs! Jobs! Jobs!“

„Wir müssen die Konsequenzen des von uns vertretenen Standpunkts für die Beschäftigung verstehen. (...) Deshalb habe ich meinen Änderungsantrag zum Entschließungsantrag Nr. 1 vorgelegt. Wieviele Arbeitsplätze von ITF-Mitgliedern hängen vom Transport von Kohle und Öl und deren Nutzung als Treibstoffe, vor allem im Flugbereich ab? Als Gewerkschafter muss ich mir die Frage stellen, welche Auswirkungen Strategien, die den Einsatz von fossilen Brennstoffen zu unterdrücken versuchen, auf unsere Brüder und Schwestern in der Kohle- und Gasgewinnung haben, in Elektrizitätswerken; im Bau von Öltankern und Lastkähnen; in der Fertigung von Bohrausrüstungen; und nicht zuletzt in der Automobilherstellung.“

Robert A. Scardelletti, Präsident der Transportation-Communications International Union (TCU), USA, Vertreter der Minderheitspolition im ITF, in Mexico D.F., 4. August 2010

Mehrheit: „Grundlegende Veränderung und historische Verantwortung“

Der Anstieg der Emissionen des Transportsektors ist das Resultat eines Systems, das auf Expansion von Handel und Wirtschaft, just-in-time-Fertigung und die Konkurrenzziele der multinationalen Konzerne ausgerichtet ist (...) Der ITF entwickelt eine nachhaltige alternative Transportpolitik, (...) die anerkennt, dass das Ziel der Emissionsreduktion grundlegende Veränderungen im gegenwärtigen System der globalisierten Wirtschaftsordnung (...) erforderlich macht. (...) Der ITF besteht auf der historischen Verantwortung der entwickelten Länder für die Klimakrise. Diese müssen die sich entwickelnden Länder beim Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung durch Transformationsfonds, nationale Kontrolle über die natürlichen Ressourcen und einen freien Technologietransfer unterstützen.

Auszüge aus Motion 1, *Responding to Climate Change*, 42. ITF-Kongress, 5. bis 12. August 2010, Mexico D.F.

Arbeitsplätze muss daher ein Ergebnis unseres Kampfes sein. Diejenigen, die das Dokument erarbeiteten, hatten alle eine systemkritische Grundhaltung und vertraten einen umfassendgesellschaftlichen Ansatz in der Klimapolitik. Wir sehen den Klimawandel in einem breiten politischen Kontext. Das ist nicht in erster Linie eine technologische Frage, sondern eine gesellschaftliche Auseinandersetzung. Das vorherrschende Wachstumsmodell und die exzessive Ausbeutung der natürlichen Ressourcen sind integraler Bestandteil des bestehenden Wirtschaftssystems. Das Problem ist also ein systemisches. Daher muss der Kampf gegen die Klimaerwärmung mit einer breiten politischen Perspektive verbunden werden. Der Klimawandel ist einerseits eine Bedrohung, andererseits stellt er auch eine große

Chance dar. Es gibt eine Auseinandersetzung um den grundlegenden Charakter der Gesellschaft. Um die notwendigen Veränderungen im Transportsektor zu erreichen, ist eine demokratische Kontrolle der Ökonomie und eine radikale Neuverteilung des gesellschaftlichen Reichtums erforderlich. Dies kann nur erreicht werden, wenn wir die Kräfteverhältnisse grundlegend verändern – weg von den Markt- und Kapitalkräften und hin zu den arbeitenden Menschen und zu einem demokratischen Prozess jeglicher Entscheidungsfindung.

Ein Teil der ITF-Position kann so interpretiert werden, dass sie sich gegen bestehende Arbeitsplätze im Transportsektor richtet. So, wenn es in der Entschließung Nr. 1 heißt: Die „Transportkosten sind zu niedrig – vor allem deshalb, weil die meisten Transportarten die externen Kosten nicht abdecken.“ Höhere Transportkosten können Transporte reduzieren, eure Arbeitsplätze abschaffen und damit auch die Basis der ITF unterminieren.

Die Resolution stellt auch fest, dass diese niedrigen Transportkosten nicht nur wegen der fehlenden Einbeziehung der externen Kosten, sondern auch dadurch zustande kommen, weil in der 30 Jahre währenden neoliberalen Periode Löhne und Arbeitsbedingungen unterminiert wurden. Viele Arbeitsplätze in diesem Sektor sind „gewerkschaftsfrei“, sie basieren auf Scheinselbständigkeit; es sind Hunderttausende schlecht bezahlte, miserabel regulierte Jobs. Es ist nicht allzu schlimm, wenn einige dieser Jobs verschwinden. Wir stellen jedoch fest, dass wir als Folge der ernststen Bedrohung durch den Klimawandel mutige Schritte ergreifen müssen. Daher unterstützte der ITF-Kongress einen „Reduzieren-Verändern-Verbessern-Ansatz.“ Das heißt: In Ergänzung zur Orientierung auf bessere Energieeffizienz und einer Abkehr von Transportarten mit hohen CO₂-Emissionen hin zu Transportformen mit niedrigen CO₂-Emissionen treten wir auch für eine Reduktion der Verkehrsbedürfnisse ein. Gleichzeitig sehen wir das enorme Potenzial neuer Arbeitsplätze im Bereich des öffentlichen Verkehrs, um damit gleichzeitig die Nutzung privater Pkw radikal zu reduzieren. Schließlich handelt es sich beim Pkw-Verkehr um den größten Emittenten von Treibhausgasen innerhalb des Transportsektors.

„Papier ist geduldig“, heißt es bei uns. Wird der ITF-Beschluss praktische Konsequenzen haben?

Eine gute Frage. Wir leisteten harte Arbeit, um den Text und den Beschluss zustande zu bekommen. Der härteste Kampf steht jedoch noch vor uns – nämlich diese Resolution in die konkrete Gewerkschaftspolitik zu implementieren. Am wichtigsten ist jetzt wohl, den Schwung, den es gegenwärtig in der Debatte und in den Gewerkschaften gibt, zu nutzen, um unsere Gewerkschaften entsprechend zu erziehen, um in der Praxis aktive und progressive Klimapolitik zu betreiben und um unsere Klimapolitik mit Blick auf die einzelnen Transportarten zu konkretisieren. Der Europäische Transportarbeiterverband (ETF) beschloss bereits die Entwicklung eines Projekts nachhaltiger Transport, in dem das ITF-Dokument zum Klimawandel eine zentrale Rolle spielen soll. Einige nationale Gewerkschaftsverbände haben Vergleichbares angekündigt. All das lässt mich zuversichtlich sein.



„Hands in the Sand“, eine Aktion, an der sich zehntausende Küstenbewohner in den USA nach der Deepwater-Horizon-Katastrophe beteiligten. Vorn die Protestierer, dahinter die Autos, mit denen sie auf den Strand gefahren sind.

Glaubst Du, dass die ITF-Position zum Klimawandel sich positiv auf andere Gewerkschaften auf nationaler und internationaler Ebene auswirkt?

Ich bin fest davon überzeugt, dass unsere Dokumente und Positionen innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung Pionierarbeit darstellen. Wir erhielten bereits ausgesprochen ermutigende Reaktionen von Leuten in der ITUC, in der PSI und in der ICEM.** Ich glaube, dass es in Zukunft schwer sein wird, in der weltweiten Gewerkschaftsbewegung Positionen zum Klimawandel zu entwickeln, die hinter diejenigen des ITF zurückfallen. Wir haben hier Maßstäbe gesetzt. Die Verankerung der Position in praktische Politik wird die nächste große Herausforderung. Die Wende weg von der falschen Politik des Emissionshandels und hin zu Forderungen nach einer tatsächlichen Reduktion der Treibhausgase wird ein erster wichtiger Test sein.

* TCU = Transportation-Communication International Union
 ** ITUC = International Trade Union Confederation (weltweiter Dachverband der größten Gewerkschaften); PSI = Public Services International (weltweiter Zusammenschluss von Gewerkschaften im Bereich öffentlicher Dienste); ICEM = International Federation of Chemical, Energy, Mine & General Workers' Unions (= weltweiter Zusammenschluss von Gewerkschaften in den Bereichen Chemie, Energie und Bergbau)

Asbjorn Wahl ist stellvertretender Vorsitzender der ITF-Sektion Straßenverkehr; er war Leiter der ITF-Arbeitsgruppe Klimawandel, die das Dokument zum Klimawandel (deutscher Titel: „Verkehrsbeschäftigte und Klimawandel: Für eine nachhaltige, kohlenstoffarme Mobilität“) erarbeitete und maßgeblich zum Zustandekommen der Resolution zum Klimawandel auf dem ITF-Kongress beitrug. Info zur ITF und zum Kongress in Mexiko D.F. (in englischer und deutscher Sprache): www.itfglobal.org
 Das Interview wurde Mitte August geführt; für LP21: **Winfried Wolf**

Die fossilen Ressourcen zu globalem Allgemeingut machen!

„Bemühungen zur Bekämpfung sowohl verkehrsbedingter als auch allgemein wirtschaftsbedingter Emissionen stoßen unweigerlich auf die starke Opposition der Ölkonzerne. Solange die Ölvorräte der Welt ungehindert für privatwirtschaftliche Interessen ausgenutzt werden können, wird der Kampf zur Kontrolle und Reduktion von Emissionen sehr viel härter sein, als er eigentlich sein müsste. Die Handhabung der Klimakrise erfordert einen erweiterten öffentlichen Besitz sowie die demokratische Überwachung und Kontrolle in Wirtschaftssektoren, die (...) die meisten Emissionen produzieren (...) Dieser *Übergang zu demokratischem Besitz* ist ganz besonders wichtig als Mittel zum Umgang mit den Ölkonzernen, die mit der Extraktion und dem Verkauf der letzten verbliebenen Reserven fossiler Brenn-

stoffe enorme Gewinne erwirtschaften.(...) Die Katastrophe im Golf von Mexiko (...) verdeutlicht erneut sowohl die wahren, aber unabsehbaren Kosten der Erdölförderung als auch die politische Macht der Ölkonzerne. Die fossilen Brennstoffe der Welt können und dürfen nicht den Unternehmen gehören, die sie extrahieren und zu Waren machen. Es gilt also, diese Ressourcen wieder dem globalen Allgemeingut zuzuführen und ihre künftige Nutzung im Rahmen eines geplanten, sicheren und gerechten Übergangs von fossilen Brennstoffen zu erneuerbaren Energien über mehrere Jahrzehnte sorgfältig zu überwachen.“

Aus: ITF-Konferenz, Diskussionspapier *Verkehrsbeschäftigte und Klimawandel*, deutsche Fassung, S. 71f.