

Proteste dominieren IAA in München

Mattis Molde / Helga Müller, Infomail 1162, 14. September 2021

Autobahnblockaden gegen die IAA gab es schon zu Beginn, Sitzblockaden und einen Gegenkongress unter der Woche, dann eine Großdemo am Samstag mit rund 25.000 TeilnehmerInnen. Die Mainstream-Medien fokussierten sich zurecht auf diese Ereignisse, denn der vorgebliche Anspruch der „Mobilitäts“-Messe wurde hinten und vorne nicht erfüllt.

Sackgasse IAA

Die IAA war einst der Wallfahrtsort der Motorfreaks, Leute, für die Autoherstellung und/oder Autofahren ein Glaubensbekenntnis waren und ein wesentlicher Bestandteil ihres Gefühlslebens. Das ist vorbei. Schon 2019 stürzten die BesucherInnenzahlen von einstiger Millionenhöhe auf unter 600.000 ab. Jetzt fielen sie auf 400.000. In einigen Messehallen herrschte zeitweise „tote Hose“.

Die MacherInnen hatten der Ausstellung ein neues „Format“ verpasst, es sollte um „Mobilität“ gehen. Das hätte heißen können, dass Studien und Modelle über die Verbindung verschiedener Verkehrsträger ins Zentrum gestellt werden. Beispiel: Was passiert auf dem letzten Kilometer von den Endpunkten des öffentlichen Schienenverkehrs zur Wohnung? Heute gibt es Busse im Halbstundentakt, abgestellte Fahrräder oder gar nichts.

Für die MacherInnen der IAA wie für die (deutsche) Autoindustrie ist das keine Frage: „Das Auto ist eine innovative Kraft und das am meisten genutzte Transportmittel“ heißt es in der IAA-Präsentation (https://www.iaa.de/fileadmin/IAA_Mobility/Fuer_Besucher/IAA_Erleben/Bike/IAA-MOBILITY-2021_Pre-Built-Booth-Packages_2021-07-01.pdf?1625471593). Letztere Behauptung ist zweifellos Unsinn – die eigenen Füße stehen den allermeisten Menschen zur Verfügung, nur einer Minderheit ein Auto. Und dem Produkt Automobil eine eigene Schöpfungskraft anzudichten, verrät viel über den Horizont dieser ZukunftserfinderInnen.

Sie setzen auf Autos, die sich untereinander verraten, wo es in der Innenstadt noch Parkplätze gibt. Auf Autos, die am besten so groß sind, dass sie Fahrräder transportieren können. Solche wurden erstmals auch auf der IAA gezeigt. Fahrräder mit Elektroantrieb und jeder Menge Sensorelektronik, Preisniveau ab 5000,- Euro aufwärts. Also genau nicht die Teile, die man in der Innenstadt oder an der S-Bahnhaltestelle abstellen kann. Und erst recht nicht die, die sich die Masse der Bevölkerung leisten kann.

Krise des Autos

Die IAA und ihre BetreiberInnen haben also nichts Wesentliches zur Lösung der Umwelt-, Klima- und Verkehrsprobleme beizutragen. Sie beschränken sich darauf, die ideologischen Nebelkerzen für ihre Profitproduktion neu zu gestalten. Millionen haben das erkannt und die Klimafrage ist zu einem Hauptthema bei WählerInnen geworden. Was noch lange nicht heißt, dass diejenigen, die das Problem beschäftigt, mit den Antworten zufrieden sind, die ihnen die KlimaretterInnen von CDU/CSU, FDP, SPD, Grünen und der LINKEN versprechen.

Ähnliches gilt für die Autoindustrie und ihre Show. Auch all die früheren IAA-BesucherInnen, die heute wegbleiben, die möglicherweise mittelfristig nach wie vor ein Auto brauchen oder dies zumindest glauben, finden ganz offensichtlich die Perspektive E-Auto nicht so klasse, die die Auto-Industrie heute anbietet: viel Elektronik, aber da ist das Handy billiger. Seine Umweltverträglichkeit

ist zweifelhaft; nicht mal brummen tut es. Aber auf jeden Fall ist es schweineteuer.

Trotz dieser gigantischen Verblendungsshow, um die Transformation von Verbrenner- auf Elektromotoren als einen riesigen Schritt für mehr Umweltfreundlichkeit zu feiern, hat mit dieser IAA die Autoindustrie ein Schlaglicht auf ihre eigene Krise geworfen.

Klimabewegung, wohin?

Mit dem Umzug der IAA von Frankfurt/Main nach München wollten die VeranstalterInnen auch mögliche Protestaktionen von Umweltverbänden, Klimabewegung und diversen anderen Organisationen, die die Automobilindustrie in ihrer Jagd nach noch größeren Autos als eine der wichtigen VerursacherInnen der Klimaveränderung brandmarken, abschwächen. Dies hat sich aber als Rohrkrepiere herausgestellt. Auch in München haben sich wie vor zwei Jahren in Frankfurt bis zu 25.000 TeilnehmerInnen auf der zentralen Fußdemo und mittels Radlsternefahrt aus 11 umliegenden Gemeinden für den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs und eine drastische Reduzierung des Individualverkehrs – sei es mit Verbrenner- oder mit E-Motoren – ausgesprochen.

Die hohe Beteiligung an den Protestaktionen zeigt, dass die Klimabewegung nicht an Dynamik eingebüßt hat. Aber sie muss aufpassen, dass ihre politische Stagnation nicht auch zu deren Verlust führt. Die Bewegung muss eine Antwort auf die Frage finden, wie sie die Scheinaktivitäten der Regierungen und der Konzerne durchbrechen kann. Viele ahnen, dass einfach wieder mehr Fridays for Future das nicht schaffen wird.

Manche versuchen eine politische Antwort in der Anpassung an die Kapitalinteressen und/oder in der Ausrichtung auf Parlamentarismus und Wahlen, andere setzen auf militantere Aktionsformen, ohne freilich andere Ziele zu vertreten. Auch wenn etliche AktivistInnen mittlerweile die Notwendigkeit einer Verbindung mit Lohnabhängigen anerkennen, so herrscht über das Wie und Warum vor allem Unklarheit. Mitunter handelt es sich um bloße Lippenbekenntnisse, hinter denen sich Ignoranz oder Indifferenz gegenüber der Arbeiterinnenklasse verbergen. Wiederum andere halten „Spitzengespräche“ zwischen bürgerlichen SprecherInnen von Fridays for Future und GewerkschaftsführerInnen schon für ein Zusammengehen von Umwelt- und Gewerkschaftsbewegung.

Die Hoffnung, dass die Wahl der Grünen oder der grün gewendeten Parteien etwas bewirkt, wird genauso wie alle auf „soziale“ und „demokratische“ Regierungspolitik zerplatzen. Regierungen können wechseln, das Kapital und seine Klasse, die Bourgeoisie, herrschen. Es ist ihr Staat, zur Sicherung ihres Besitzes und ihrer Kapitalvermehrung. Und das Kapital interessierte sich noch nie für den Zustand und die Bedürfnisse der Gesellschaft.

Abseilaktionen von Autobahnbrücken beweisen Widerstandswillen gegen eine Staatsmacht, die auf Camps, Demonstrationen oder schon an den einfahrenden Personenzügen aufmarschiert. Für sich genommen klärt aber keine noch so entschlossene Aktionsform die Frage der inhaltlichen, politischen Ausrichtung.

Die Propagierung von bestimmtem KonsumentInnenverhalten wird zwar oft auch mit Kapitalismus- und Konsumkritik begründet. Als strategische Orientierung beruht sie auf der Illusion, dass die KäuferInnen bestimmen würden, was produziert wird. Demzufolge würde bei einem Kaufboykott umweltschädlicher Produkte das Kapital seine Profite woanders – umweltgerecht – suchen. Das E-Auto beweist das Gegenteil, genau wie die ganze Produktwerbung bis hin zu Aldi, die suggeriert, durch den Kauf eines bestimmten Waschmittels könne der Urwald gerettet werden. Nur – wir haben keine Zeit darauf zu warten, dass diese Rezepte ihre Wirkungslosigkeit beweisen.

Kongress

Es gilt also, neue Fragen zu formulieren und alte wieder aufzunehmen. Hier sollte und wollte der Kontra-IAA-Kongress in München vom 9. bis 10. September 2021 ansetzen.

29 Workshops, Podien und Foren hatten seine OrganisatorInnen auf die Beine gestellt. Über 100 TeilnehmerInnen hatten sich nach ersten Schätzungen (eine Bilanz des Kongresses wird es von den VeranstalterInnen noch geben) an den diversen Veranstaltungen beteiligt. Es waren vor allem TeilnehmerInnen aus attac, Umweltverbänden, AktivistInnen aus der Klimabewegung, GewerkschafterInnen, politische Organisationen, auch aus der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Das postautonome Spektrum und die eher aktionsorientierten Teile der Umweltbewegung wie Ende Gelände, Extinction Rebellion oder Sand im Getriebe haben sich an dem auf der Theresienwiese aufgebauten Klimacamp – das lange gegen das Münchner Kreisverwaltungsreferat durchgekämpft werden musste – und den ab Freitag stattfindenden Blockaden beteiligt, weniger an dem Kongress. Zusammen kamen diese diversen Spektren auf den Demos am Samstag.

Inhaltlich kreiste der Kongress vor allem um die Frage: Wie kommen Umwelt- und ArbeiterInnenbewegung zusammen? Wie können die verschiedenen umweltaktivistischen Bewegungen und Organisationen die Spaltung, die gezielt – teilweise auch von den DGB-Gewerkschaften – geschürt wird, überwinden? Vor allem in der Energiebranche stellt die IGBCE ständig den Erhalt von Arbeitsplätzen der Abschaffung der umweltzerstörenden Erzeugung entgegen. Aber umgekehrt haben sich KlimaaktivistInnen lange nicht um die Frage gekümmert: Wie können Arbeitsplätze in anderen gesellschaftlich sinnvollen Sektoren aufgebaut und die Industrien entsprechend umgebaut werden?

Es gab aber natürlich auch noch andere Themenbereiche, die bis in den Bereich der Selbstfindung und -verwirklichung gingen – übrigens nicht unähnlich der Autoindustrie, die ja gerne Werbung macht, mit deren Hilfe sich das im Alltag gequälte Individuum in einsame Landschaften oder belebte Städte hineinräumen kann, in denen es nie Autos gibt, außer dem eigenen Traumwagen.

Schlüsselfrage Gewerkschaften

Die Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG) konnte auch einen Workshop unter dem Titel: „Welche gewerkschaftlichen Strategien braucht es für den sozialökologischen Umbau?“ durchführen. Sie stellte die Frage so: „Bislang trotten die verschiedenen Gewerkschaften hinter den Konzepten ‚ihrer‘ Konzerne hinterher: sei es bei E-Mobilität, autonomem Fahren, Luft- und Bahnverkehr. Bei Massenentlassungen und Betriebsschließungen werden dann zwar ‚neue Technologien und Konzepte‘ gefordert, aber es bleibt bei wirkungslosen Appellen. Wie erreichen wir, dass die Gewerkschaften eine Strategie verfolgen, die nachhaltig, konsistent, branchenübergreifend ist und wie kann die nötige betriebliche und gesellschaftliche Durchsetzungsfähigkeit erreicht werden?“

Die Diskussion in den Workshops drehten sich um die Frage: Wie können die KollegInnen in den Betrieben, sei es in der Automobilindustrie oder in den Kohletagebauen, die, solange die Entscheidungen in den Händen der Bosse bleiben, zu Recht Angst vor Arbeitsplatzabbau haben, wenn es um den ökologischen Umbau ihrer Industrie geht, mit den Klimaaktivitäten vereint werden? Und zwar gegen jegliche Spaltungsversuche – sei es durch die Gewerkschaftsführungen, die oft die Frage des Erhalts der Arbeitsplätze in den jeweiligen Branchen gegen den ökologischen Umbau setzen, sei es durch die Bosse selbst, die wie z. B. in der Automobilindustrie die Transformation zu E-Autos nutzen, um Arbeitsplätze abzubauen, oder Produktlinien in sog. Billiglohnländer verlagern.

Es wurden durchaus viele Beispiele auch aus der Geschichte der ArbeiterInnenbewegung diskutiert

wie z. B. der Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze bei Lucas Aerospace in Nordengland, wo die KollegInnen in den 1970er Jahren selbst einen Plan für alternative gesellschaftlich und ökologisch sinnvolle Produkte entwickelten, oder auch das aktuelle Beispiel bei Bosch in München.

Das Werk – ein Autozulieferer – soll ähnlich wie bereits das in Bietigheim bei Stuttgart voraussichtlich geschlossen werden. Hier haben UmweltaktivistInnen aus diversen Umweltnetzwerken mit den KollegInnen über die Herstellung von Alternativprodukten, die sowohl ökologisch als auch gesellschaftlich sinnvoll sind, gesprochen. Im Gegensatz zu der landläufigen Meinung – auch der des 1. Bevollmächtigten der IG Metall in München – hat sich bei dieser Diskussion und den daraus resultierenden Aktivitäten herausgestellt, dass die KollegInnen dafür aufgeschlossen sind, vor allem wenn dies mit der Frage des Erhalts ihrer Arbeitsplätze verbunden wird.

Aussagen wie „Man muss den KollegInnen auch klipp und klar sagen, dass es in den reichen Industrieländern auch um Deindustrialisierung geht in Hinsicht auf eine gerechtere Aufteilung der Produktion und des Aufbaus von Arbeitsplätzen auch im armen globalen Süden“, die vor allem von „grün“ angehauchten DiskutantInnen in die Debatte geworfen wurden, stießen auf große Skepsis. Eine solche Herangehensweise führt keineswegs zu einer Überwindung der Spaltung, solange die Beschäftigten damit Arbeitsplatzabbau verbinden, sondern eher zu einer weiteren Vertiefung. Sie wird auch den KollegInnen in den ärmeren Regionen dieser Welt nicht weiterhelfen, solange eine Gesellschaft existiert, die auf Konkurrenz und Hetze nach mehr Profit ausgerichtet ist.

So eine „Gerechtigkeit“ lässt die Profite der KapitalistInnen unangetastet im Namen einer gerechteren Verteilung der Lasten und der Ausbeutung auf die ArbeiterInnenklasse. Der zunehmend nationalistischen Herangehensweise der reformistischen Gewerkschaftsbürokratie, Arbeitsplätze in Deutschland gegen die Konkurrenz aus dem Ausland zu verteidigen, wird hier zwar widersprochen – aber auf Kosten der Klasse. Die einzige wirkliche Alternative, die Verteilung aller Arbeit auf alle, für Lohnerhöhungen überall, ArbeiterInnenkontrolle über die Produktion und internationale Streiks und Solidarität wird mit dieser grün gewendeten Spaltungspolitik genauso unterminiert wie mit dem sozialpartnerschaftlichen Nationalismus der Gewerkschaftsführungen.

Für eine Opposition in den Gewerkschaften

Im Workshop der VKG wurde noch einmal ein besonderes Licht auf die Herangehensweise der Gewerkschaften – insbesondere der IG Metall – geworfen, die nichts für die Hebung des politischen Bewusstseins ihrer Mitglieder oder der Belegschaften tun, außer immer wieder zu betonen, dass der Erhalt von Arbeitsplätzen immer nur mit Verzicht zu machen sei. Das resultiert aus ihrem sozialpartnerschaftlichen Kurs. Daher führt sie auch keinen ernsthaften Kampf mit Hilfe von Streiks, die nicht nur Proteste darstellen, sondern das Ziel verfolgen, sich gegen die Interessen des Kapitals durchzusetzen.

Aber um sich mit den KollegInnen verbinden zu können und ihnen auch eine Perspektive über den rein gewerkschaftlichen Kampf hinaus zu geben, ist es für GewerkschafterInnen oder politisch linke Kräften in den Gewerkschaften, die Schluss machen wollen mit der Unterordnung unter die Kapitalinteressen, wichtig, an den Interessen der KollegInnen, am Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze und guter Arbeitsbedingungen anzusetzen. Gleichzeitig muss aber auch in diesem Kampf klar werden, dass es notwendig ist, gegen die sozialpartnerschaftlich ausgerichtete Politik der Gewerkschaftsführung eine linke klassenkämpferische Strömung aufzubauen, die in der Lage ist, den Kampf aufzunehmen.