

Antrag Nr. 1

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

**Aufgestaute überschüssige CO2-Zertifikate
einziehen und für ungültig resp. nicht
verlängerbar erklären!**

Die CO2-Bepreisung ist dieser Tage wieder ein Thema ersten Ranges. Allerdings vorrangig in Form einer allgemeinen CO2-Steuer, die die eigentlichen, wirtschaftlichen Klimakiller überhaupt nicht trifft.

Denn die eigentlichen, wirtschaftlichen Verursacher der Klimakrise fallen im System der EU-Klimapolitik in eine eigene, gesonderte Rubrik. Für die Groß- und Größtverbraucher bzw. CO2-Emittenten, wie die Energiewirtschaft (Strom, Öl), energieintensiven Branchen der Großindustrie (insbesondere Stahl, Metallherzeugung, Chemie, Papier) und die Luftfahrt gilt das 2005 eingeführt Zertifikatesystem (ETS = Emission Trading System) – das EU-weit rund 10.000 – 11.000 Großemittenten umfasst. In Österreich etwa die Voestalpine, die OMV, die Energieerzeuger oder Austrian Airlines – wobei die Betreiber von Industrieanlagen fast 100% Gratis-Zuteilungen erhalten.

Ursprünglich kam dem Konzept des Zertifikatehandels im Rahmen des Kyoto-Protokolls von 1997 bloß eine ergänzende Rolle in spezifischen Kontexten zu. In der EU wurde diese eigentlich ergänzende Rolle des Zertifikatehandels mit den Richtlinien von 2003 bzw. 2005 dann allerdings zum zentralen Instrument ihrer Klimapolitik erhoben, welches in Österreich und Deutschland rund die Hälfte des CO2-Ausstoßes umgreift und EU-weit rund 40% der Gesamtemission erfasst.

Der Markt, so das konzeptionelle Credo des Zertifikatensystems, würde die Emissionen schon regeln. Wird nur die Anzahl der jährlich ausgegebenen Zertifikate kontinuierlich verkleinert, wird sich auch die Gesamtemission im Ausmaß der klimapolitischen Zielstellungen stetig verringern.

Der überwiegende Teil der CO2-Zertifikate wird dabei öffentlich bzw. staatlich kostenlos abgegeben und verteilt. Über die ungleichen Entwicklungen bildet sich dennoch ein Markt und Marktpreis heraus. Denn, so der hinter dem ETS der EU stehende Grundgedanke, es wird nach Ausgabe einerseits Emittenten geben, die etwa wegen Produktionsausdehnungen zusätzliche Zertifikate benötigen, während andere Zertifikateinhaber, die z.B. auf emissionsärmere Verfahren und Produkte wechseln, dadurch überschüssige Zertifikate abgeben können. Sprich: Hat ein Unternehmen oder Konzern zu wenige bzw. zu viele Zertifikate (etwa wegen Konjunkturlaute, technischen Neuerungen etc.), kann dieses oder dieser die fehlenden bzw. überschüssigen Zertifikate auf einem Sekundärmarkt nachkaufen

bzw. verkaufen. Mit der immer knapperen Zertifikate-Zuteilung werden diese auf dem Sekundärmarkt zu immer höheren Preisen gehandelt. Damit sollte sich über marktwirtschaftliche Prozesse Zug um Zug eine den klimapolitischen Zielen entsprechende Absenkung des CO₂-Ausstoßes der großen Klimakiller einstellen.

Gedacht war bei Installierung des Systems, dass sich der Preis pro Tonne CO₂ Emissionsrecht bei etwa 30 Euro/Tonne CO₂ einstellt und von da ab kontinuierlich ansteigen sollte. Das war ein Preis (samt miteinkalkuliertem stetig weiteren Preisanstieg), von dem man sich einen dauerhaften Anreiz für emissionsparende Investitionen versprach. Diese für 2008 (!) veranschlagten (und in den Folgejahren einer beständigen Erhöhung unterliegende) Emissions-Berechtigungen von 30 Euro pro Tonne CO₂ wurden jedoch – von der Industrie als unzumutbares Allzeithoch beklagt –, erstmals im Sommer des Vorjahres 2020 erreicht.

Mit der tiefen Wirtschaftskrise 2008ff sowie der mit ihr einhergehenden Deindustrialisierung in den überwiegenden EU-Ländern sackte der Preis vielmehr steil ab und schmolz auf zunächst mickrige rund 5 Euro pro Tonne CO₂ zusammen. Zu diesem konjunkturellen Grund gesellten (und gesellen) sich aber noch zwei weitere zentrale Gründe des völlig ungenügenden Funktionierens des ETS hinzu. Zum einen wurden auf Druck der Industrievertreter und Lobbyisten von Anfang an viel zu viele und weit mehr als benötigte Zertifikate ausgegeben. Zum anderen wurde mit dem CDM (Clean-Development-Mechanism) zudem ein internationales Zertifikate-Erzeugungssystem eingeführt – dessen Einzelfunktionsweise wir für den hiesigen Zweck zurückgestellt lassen können –, das die Situation noch drastisch verschärfte und verschärft (sowie zugleich ein weiteres, riesiges wie lukratives Feld für Finanzanlagen sowie einschlägige Branchen eröffnete) und immer weitere Überschuss-Zertifikate in den Markt spült.

All dies führte bereits 2009 zu einem bis heute anhaltenden horrenden Zertifikateüberschuss, mit dem als weiteren Rucksack das ETS nur eine äußerst miserable Emissions-Reduktionswirkung erzielen konnte und in seinem Marktregulierungsansatz vollends ins klimapolitische Desaster führt – auch wenn die Emissionen der Großemittenten im Pandemiejahr 2020 krisenbedingt naturgemäß vorübergehend konjunkturell gesunken sind. Der viel gepriesene Markt und seine Profit-Logik hatten sichtlich anderes zu tun, als der Klimakrise zu begegnen oder diese zumindest einzuhegen.

So baute sich bis 2013 ein Zertifikateüberschuss von etwa 2 Milliarden Tonnen CO₂ auf, was in etwa der damaligen Gesamtemission in der EU entsprach. Entsprechend entwickelte sich damals eine EU-weite Initiative, um von diesem Überschuss zumindest einen beträchtlicheren Teil (konkret 900 Millionen Tonnen) einzuziehen und für ungültig (bzw. nicht verlängerbar) zu erklären.

Das entsprach im Übrigen auch dem ursprünglichen Gedanken, dass nicht benötigte Zertifikate mit Ablauf des Jahres ihre Gültigkeit verlieren. Eine Konzeption, die allerdings ebenso den Lobbyisten zum Opfer gefallen ist, wie auch die Stilllegung selbst nur des Teilüberschusses von 900 Millionen Tonnen CO₂ vor knapp einem Jahrzehnt an den Stimmen des politischen Personals der EU und ihrer Mitgliedsländer scheiterte.

Stattdessen wurde ein ebenso ineffektives wie kompliziertes Verfahren mit Teillösungen, Einschränkungen der Neuausgaben und Übertragungen auf spätere Jahre entwickelt bzw. Überschüsse in der Marktstabilitätsreserve (MSR) „geparkt“. Das Konzept einer einfachen Löschung bzw. Stilllegung überschüssiger Zertifikate hingegen wurde von den Großemittenten erfolgreich torpediert.

Seither ist es auch zu keinem weiteren, vergleichbaren Stilllegungs-Vorstoß mehr gekommen, obwohl der aktuelle Zertifikateüberschuss erneut bei 1,63 Milliarden Tonnen

CO2 liegt. Das ist heute sogar etwas mehr als ein Jahresbedarf der ETS-Anlagen in der EU für deren Gesamtemission.

Das zeigt auf: Einzig über marktkonforme Lenkungsinstrumente und marktwirtschaftliche Regulierungen auf Boden des „Spiels der Preise“ ist dem Klimawandel nicht beizukommen. Das gilt nicht zuletzt auch mit Blick auf die aktuellen EU-Reform- bzw. Erweiterungsdebatten des Handelssystems. Schon deshalb nicht, weil Preise das Problem nicht bei den Wurzeln packen. So kann es für ein Unternehmen durchaus lukrativer sein, Zertifikate einzupreisen, anstatt technische Neuerungen einzuführen. Beispielsweise, wenn solche für das Unternehmen teurer wären als die anfallende CO2-Bepreisung. Um dem Klimawandel beizukommen, braucht es mithin schon eine radikalere Orientierung, die auch vor den Gesetzen des Marktes nicht Halt macht, sondern vielmehr die notwendigen Brüche mit marktwirtschaftlichen Regeln vollzieht. Denn ohne massive (staatliche) Eingriffe in das Wirtschaftsgeschehen resp. gesellschaftliche Planung wird sich das menschliche Naturverhältnis nicht ins Lot bringen lassen.

Ein erster, bescheidener – aber dringlicher – Schritt im Kampf um eine sozial-ökologische Wende wäre es allerdings allemal, zumindest die Löschung des CO2-Zertifikateüberschusses auf die tagespolitische Agenda zu setzen und in eins damit die weitergehenden politischen Schritte hinsichtlich der eigentlichen, wirtschaftlichen Verursacher der Klimakrise zu setzen.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- **Die AK Wien fordert die Einziehung bzw. Löschung des immensen ETS CO2-Zertifikatenüberschusses der EU!**
- **Diese werden mit ihrer Einziehung zugleich für ungültig und als nicht verlängerbar erklärt!**

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

Antrag Nr. 2

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

Wir brauchen endlich Taten – im Land und vorangehend in unserer Stadt!

Im letzten Frühjahr noch als „HeldInnen des Alltags“ gefeiert und mit Applaus auf den Straßen und von Balkonen dafür bedacht, dass sie das öffentliche Leben am Laufen hielten, ist es nach einem Jahr Corona-Pandemie merklich still um die Grundversorgungsleistenden geworden.

Für einen kurzen Augenblick flackerten im damaligen Scheinwerferlicht auch die miserablen Löhne und Gehälter sowie schlechten Arbeitsbedingungen und Belastungen dieser vorwiegenden sogenannten „Frauenbranchen“ auf. Im jetzigen Lockdown ist es dagegen merklich still um die „HeldInnen des Alltags“ geworden.

Und es sind in der Tat allem voran Heldinnen, darunter nicht zuletzt zahlreiche migrantische, die diese Arbeit verrichten. Denn 76% des Gesundheits- und Sozialwesens wird von weiblichen Beschäftigten getragen, die Pflege ist ohnedies als Frauendomäne bekannt, ebenso der Lebensmitteleinzelhandel mit deutlich über 2/3 weiblicher Beschäftigter und einer Vielfalt struktureller Benachteiligung für Frauen, oder die analog liegende Reinigungsbranche mit ihren skandalös niedrigen Erwerbseinkommen.

Die stärker männerdominierten Bereiche wie etwa Baumärkte oder der Kfz-Handel wurden derweil – zu Recht – immer wieder heruntergefahren. Für die ins Homeoffice resp. Versand verlegten Handelstätigkeiten wiederum besteht für Frauen dabei die ungebrochene Herausforderung Berufstätigkeit, Kinderbetreuung, Haushaltsführung und zusätzlichem Homeschooling unter erschwerten Bedingungen und vielfachen Zerfransungen zwischen Erwerbs- und Reproduktionsarbeit zu managen.

Die einstig nachdrücklich ventilerten Sofortprämien wie der Corona-1.000er und verbindliche Gefahrenzulagen sind heute weitestgehend ebenso Schnee von gestern wie die unumgängliche Aufwertung dieser wahrhaft „systemrelevanten“ Sektoren durch kräftige Lohnerhöhungen und mittelfristige Schließung der sektoralen Lohnspreizungen, weitreichende Arbeitszeitverkürzung und umfassende Verbesserungen der Arbeitsbedingungen.

Stattdessen wird fortgefahren wie eh und je. Selbst der Beifall ist verklungen, während die weiteren Corona-Wellen mit nochmals neuer Wucht durchs Land fegen und die einstigen und jetzigen „Heldinnen des Alltags“ an vorderster Front das öffentliche Leben aufrechterhalten, dem Virus auf vielfältigste Weise zu Leibe rücken und einer verstärkten Ansteckungsgefahr ausgesetzt sind.

Völlig zu Recht unterstreicht daher denn auch die GPA in ihrer aktuellen Kampagne: „Alle wissen, dass die Beschäftigten im Gesundheits-, Sozial-, Pflege- und Bildungsbereich Enormes geleistet haben und immer noch leisten. Jetzt braucht es zwei Dinge: Anerkennung und Entlastung. Als Anerkennung soll es eine steuerfreie Zulage, zusätzliche Freizeit und die Bezahlung von Praktika geben. Die Entlastung geht nur durch mehr Personal. Es braucht 20.000 zusätzliche Jobs bis Ende des Jahres, die unsere KollegInnen entlasten.“

Bzw. als unmittelbare „finanzielle Anerkennung der Erschwernis und Gefahr“: „Für die Zeit der Pandemie fordern wir für das Jahr 2021: 150 Euro monatlicher steuerfreier Bonus für Beschäftigte im privaten Gesundheits-, Sozial- und Pflege- und Bildungsbereich während der Corona-Krise als Anerkennung für zusätzliche Schwerstarbeit.“ Sowie: „generell 20 % mehr qualifiziertes Personal“, „1 zusätzlicher freier Tag für alle pro Monat zur Erholung“ . („Dieser Tag soll in Zusammenhang mit einer Wochen(end)ruhe konsumiert werden, um wieder Kraft und Energie in diesem emotional und körperlich anstrengenden Bereich zu bekommen“) und „mind. 950 Euro monatlich für PraktikantInnen“.

So sehr wir bezweifeln, dass sich diese nur zu sehr gerechtfertigten Sofortforderungen per Mails an den Finanzminister realisieren lassen wird, so sehr steht in Bezug auf Wien nicht minder die rot-pinke Stadtregierung in der Pflicht. Auch dahingehend, zumindest in der Bundeshauptstadt bei den SystemerhalterInnen voran zu gehen: Und zwar bei allen Beschäftigten der Stadt Wien, sowie sämtlichen Beschäftigten der Unternehmen die im Eigentum der Stadt Wien stehen und allen Beschäftigten die im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wien durch Fremdfirmen beschäftigt sind.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- **Die AK Wien fordert daher für alle SystemerhalterInnen im Gesundheits-, Sozial-, Pflege- und Bildungsbereich für die Zeit der Pandemie für das Jahr 2021 von der Wiener Stadtregierung, für die Beschäftigten der Stadt Wien, sowie Beschäftigten der Unternehmen die im Eigentum der Stadt stehen und Beschäftigten die im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wien durch Fremdfirmen beschäftigt sind:**
- **einen monatlichen Bonus von 150 Euro netto!**
- **eine zügige Aufstockung des entsprechenden Personals um mind. 20%!**
- **einen sowie zusätzlichen freien Tag pro Monat zur Erholung!
(der im Zusammenhang mit einer Wochen(end)ruhe konsumiert werden soll)**
- **sowie mind. 950 Euro monatlich für PraktikantInnen!**

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

Antrag Nr. 3

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

**MAN Steyr: (Re- resp. Zwangs-
)Verstaatlichung, öffentliche klimagerechte
Weiterführung und Etablierung einer
zukunftsfähigen Produktpalette!**

Nach dem von MAN/VW beschlossenen Aus für die Produktionsstätte in Steyr, waren die über 2.200 Beschäftigten aufgerufen, über das darauf erfolgte Übernahmeangebot des Investors und ehem. Magna-Chefs Siegfried Wolf abzustimmen – und haben dieses mit überwältigender Mehrheit abgelehnt. Damit haben sie zugleich den zur Chiffre der Profit-Gier avancierten Machenschaften der Konzerne und Finanzkonsortien eine Abfuhr im Interesse aller Beschäftigten des Landes erteilt.

Denn das Erpressungs-Angebot hatte es in sich und setzt den Arbeitenden des lukrativen Traditionswerks in einem einzigen Tabula rasa schlicht das Messer an den Hals: Die Belegschaft soll von insgesamt 2.300 MitarbeiterInnen (davon neben den LeiharbeiterInnen 1.950 zur Stammbesellschaft gehörend) auf rund 1.200 Beschäftigte zusammenschmolzen werden. Gleichzeitig sollen die Nettolöhne um sage und schreibe 15% gekürzt werden – kolportiert werden sogar exorbitante Einschnitte bis zu 30% vom Brutto.

Für die 2.300 Beschäftigten und den Industriepfeiler in der Region, an dem insgesamt rund 8.400 Arbeitsplätze hängen, gilt es nun seitens der Institutionen der Gewerkschaftsbewegung eine tragfähige Zukunftsperspektive zu eröffnen und durchzusetzen.

Noch vor dreieinhalb Jahren galten das Werk und sein Standort in Steyr als zukunftsweisender Vorzeigebetrieb – unter anderem für den elektrobetriebenen innerstädtischen Liefer- und Personenverkehr der Zukunft. Entsprechend medienwirksam ließ sich etwa auch der damalige Bundeskanzler Christian Kern im Führerhaus des neuen MAN-eTrucks in Steyr ablichten und kündigte Verkehrsminister Jörg Leichtfried begleitende Bundessubventionen an.

Kein Zufall – besaß das ehemals staatliche Traditionswerk Steyr-Daimler-Puch AG doch bereits in den Jahrzehnten vor seiner Privatisierung und Verkauf an MAN (bzw. eines anderen Teils an Volvo) einen guten Namen in den Sparten der Bus-, Lkw und Automobil- wie auch Fahrradproduktion.

Heute steht das Werk nach dem Abgreifen öffentlicher Subventionen und monatelang steuerlich finanzierter Kurzarbeit durch die Krise hindurch vor dem Aus. Der erst 2019 abgeschlossene Standortvertrag wurde seitens der Konzernleitung

kurzerhand aufgekündigt. Die Produktion soll vom Industriestandort Steyr zur Profitmaximierung durch Billiglöhne und mangelnde Arbeiterrechte in Länder wie Polen und die Türkei verlagert werden.

MAN – Swarovski – Opel: das immer selbe Konzern-Monopoly

Vergleichbares zieht bekanntlich unter anderem auch gerade der Swarovski-Konzern in Tirol durch. In Wien wiederum fiel jüngst das traditionsreiche Opel-Werk Aspern, im Neubesitz des französischen Automobilkonzerns PSA (Peugeot, Citroen, DS), dem Konzern-Monopoly zum Opfer.

Anstatt auf den konzernintern entfachten Konkurrenzkampf allerdings mit einer länderübergreifenden, gemeinsamen, solidarischen und kämpferischen Gewerkschaftsstrategie zu antworten und die Erpressungen der Beschäftigten durch die Konzern-Bosse geeint zurückzuschlagen, setzte man vorrangig auf „Abkommen“ mit Einbußen, um „den Standort zu erhalten“ und bejammerte nach dem dennoch folgenden Kahlschlag des Standortes hilflos die „Wortbrüchigkeit“ der Konzernzentrale.

Einen ernsthaften Arbeitskampf um den Erhalt der Arbeitsplätze zog man noch recht eigentlich nicht einmal in Betracht, sondern zog stattdessen schulterzuckend sogleich die Sozialplan-Karte aus dem Talon. Und das zudem noch vor dem Hintergrund, dass Opel im Sommer 2018 mit 1 Mio. Euro seitens der Stadt Wien, die größte Unterstützung eines Einzelunternehmens seit zwei Jahrzehnten bekommen hat – um „den Standort zu erhalten“. Eine Stadtregierung von Rang, würde denn auch – nebenbei bemerkt – sofort die Investition zurückfordern (bzw. hätte sie schon seinerzeit an klare Beschäftigungsgarantien geknüpft).

Zweierlei Selbstverständlichkeiten in Erinnerung gerufen

Klar ist bei alledem jedoch zweierlei: Zum einen gilt es dem Versuch der Konzernzentrale sich taxfrei aus dem 2019 unterzeichneten Standortsicherungsvertrag zu stehlen, den Riegel vorzuschieben. Zum anderen wird die von der SPÖ eingebrachte staatliche Minderheitsbeteiligung von bis zu maximal 20% die Produktionsstätte und den regionalen Industriepfeiler nicht retten.

Was Ersteres anbelangt, gilt nach gewerkschaftlichem Rechtsgutachten mindestens, dass der Konzern die bis zum Jahr 2030 ausstehenden Löhne und Gehälter zu tragen hat. In welcher konkreten Form – ob ausbezahlt oder weitergezahlt – auch immer: diese Arbeitseinkommen sind von der VW-Tochter denn auch entsprechend einzufordern oder auf dem Rechtsweg einzuklagen. Die Konzernspitze hat sich dieses Umstands ihres Gaunerstücks wohl bewusst, auch bereits 1,5 Mrd. Euro für allfällige Klagen zurückgestellt.

Zu Recht unterstreicht Alois Stöger für die PRO-GE darüber hinaus zum existierenden Standortsicherungsvertrag generell: „MAN und VW haben Verträge einzuhalten wie jeder andere auch“. Im Streitfall eben per Einklage auf dem Gerichtsweg. „Wenn das römische Recht noch immer gilt - Verträge sind einzuhalten [Pacta sunt servanda, Anm. KOMintern] -, dann ist der Ausgang klar.“

Zum anderen ist klar, die von der SPÖ stark gemachte staatliche Krückstock-Beteiligung und potentielle Profitabilitätssteigerung für Privatinvestoren mit bis zu maximal 20%, liegt selbst noch unter der Sperrminorität von 25% und 1 Aktie und verstatet damit weder dem neuen staatlichen Beteiligungsfonds, noch der im Sumpf der Postenschacherei steckenden ÖBAG, geschweige denn der interessierten Politik und den Beschäftigten die nötigen Entscheidungsbefugnisse und Steuerungsmöglichkeiten.

Die einzig tragfähige Rettung der Produktionsstätte und Absicherung der Industrieregion und Einzugsgebiete liegt denn auch vielmehr in der sofortigen Einleitung der (Re-)Übernahme ins öffentliche Eigentum (in dem sich das Werk über die der Republik gehörenden CA ursprünglich auch befand) resp. (Zwangs-)Verstaatlichung des Traditionswerks in Steyr und dessen öffentlicher, klimagerechter Weiterführung!

Für den Erhalt unter öffentlicher Kontrolle und eine zukunftsfähige Produktpalette

Als KOMintern stehen wir freilich dem klimapolitisch desaströsen Hype um einen elektromotorisierten Individualverkehr ablehnend gegenüber, da Elektroautos (wie heute auch in Österreich vorangetrieben) dem Vollgas in die Klimakrise in keinsten Weise Einhalt gebieten würden. Allerdings können Elektro-LKWs im Rahmen einer echten Verkehrswende eine wichtige Funktion im (nahen) Liefer- und Wirtschaftsverkehr spielen.

Ähnliches (und noch eindeutiger) gilt für die Rolle von Bussen im öffentlichen Verkehr und die Notwendigkeit eines rigorosen Öffi-Netzausbaus. Gleichwohl gilt auch hier: so unumgänglich zugleich deren Umstellung auf emissionsärmere Antriebe ist, stehen wir einem bloßen Ersatz des Dieselantriebs durch Batteriebetrieb aus vielerlei Gründen skeptisch gegenüber. Dass Elektromobilitätslösungen jedoch nicht zwingend mit Batterie-Fahrzeugen gleichzusetzen ist, zeigt schon allein ein flüchtiger Blick auf das O-Bus System in Salzburg.

Wie dem im Einzelnen auch immer: genau dahingehend verfügt MAN Steyr neben der entsprechend hochqualifizierten Belegschaft und einem etablierten Netz an Zulieferern, über ein ebenso ausgezeichnetes Know-how, die nötigen Forschungs- und Entwicklungsqualitäten sowie einen modernen Maschinenpark. Zu alledem steht der Betrieb auch noch auf einer wirtschaftlich soliden Basis und besitzt die Potenz eines äußerst zukunftsfähigen Produktportfolios.

Vor diesem Hintergrund gilt es zur Rettung der Produktionsstätte und Stützung der Region unmittelbar die (Re-)Verstaatlichung des Werks bzw. erneute Überführung in das öffentliche Eigentum der Republik und dessen öffentliche Weiterführung unter systematischer, demokratischer Einbeziehung und Beteiligung der Beschäftigten einzuleiten.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- Die AK Wien tritt in der BAK nachdrücklich für die sofortige Einleitung der (Re-)Verstaatlichung des Traditionswerks in Steyr bzw. dessen erneute Überführung in das öffentliche Eigentum der Republik und dessen öffentliche, klimagerechte Weiterführung ein!
- Die AK Wien tritt gleichzeitig damit für die sofortige Übernahme aller Leiharbeiter in die Stammebelegschaft ein!
- Die AK Wien fordert diesbezüglich zudem die demokratische Einbeziehung der Beschäftigten – allen voran in die strategischen Entscheidungen –, und ihrer Expertisen und ihres Know-hows zur Entwicklung und Etablierung einer trag- und zukunftsfähigen Produktpalette!
- Die AK unterstützt mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln nötige betriebs- und branchenübergreifende, gemeinsame, solidarische, gewerkschaftliche Antworten!

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

Antrag Nr. 4

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

Einstellung des Projekts Stadtstraße und Lobautunnel!

Die selbsternannte „Klimamusterstadt“ Wien hat Anfang April ein Budget von 460 Millionen Euro für den Bau der 3,2 Kilometer langen, vierspurigen Stadtstraße in Wien Donaustadt beschlossen. Gleichzeitig wurden 100 Millionen Euro für Anpassungsmaßnahmen gegen die Klimaerhitzung angekündigt, die Wien abkühlen sollen – denn Wien drohen 2050 um + 7,6° C höhere Höchsttemperaturen¹. Maßnahmen um die CO₂-Emissionen drastisch zu senken und das selbstgesteckte Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen stehen insbesondere für den Verkehrssektor weiterhin aus. Anstatt entschieden gegen die Klimakrise gegenzusteuern, gibt die Stadt unmittelbar also fast das Fünffache an finanziellen Mitteln zur Verschärfung der Klimakrise frei, wie sie zur Anpassung an die katastrophalen Folgen investiert. Mittelfristig werden mindestens weitere 2,1 Mrd. Euro fällig, denn die Stadtstraße ist Bestandteil eines weiterreichenden Individualverkehrskonzepts, das den 8,2 Kilometer langen und durchs Naturschutzgebiet führenden Lobautunnel, den 10 Kilometer langen Ausbau der S1 sowie die 4,6 Kilometer lange Spange Aspern umfasst. Im Endeffekt stellt die Stadtstraße also eine fast 4 Kilometer lange Autobahnabfahrt von der Lobauautobahn in die Seestadt dar, die direkt an der internationalen Nord-Süd-Transitroute liegt. Allein für die Stadtstraße und die Spange Aspern werden 330.000 m² Grünland und landwirtschaftliche Fläche versiegelt, die das Ökosystem sowie die Versorgungsbilanz mit Nahrungsmitteln weiter beeinträchtigen. Das entspricht ungefähr einem Drittel der Fläche des 8. Bezirks. Mit den budgetären Mitteln, die alleine für die Stadtstraße veranschlagt sind, könnten mindestens 14.500 Bäume im Stadtgebiet gepflanzt werden.

Verkehrszunahme statt -entlastung

Mit drei Ausnahmen stagniert bzw. sinkt die Verkehrsbelastung im 22. Bezirk.² Die Eßlinger Hauptstraße, der Rautenweg und die Breitenleer Straße sind hingegen mit steigenden Verkehrsaufkommen pro Tag belastet. Eine Verkehrsverlagerung auf die

1 https://crowtherlab.pageflow.io/cities-of-the-future-visualizing-climate-change-to-inspire-action?utm_source=Guardian&utm_medium=OnlineCoverage&utm_campaign=Cities2050#213121

2 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/verkehrszahlung/>

vom Stadtrand Richtung Zentrum verlaufende Stadtstraße, mag zwar vorübergehend für Entlastungen in den Ortskernen sorgen, einem nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsangebot entspricht sie allerdings mitnichten. Denn mit der Verbindung zur S1 und dem Lobautunnel ist eine längerfristige Verkehrszunahme verbunden. Beim Verkehr gilt generell, dass das Angebot die Nachfrage erzeugt: mehr Straßen und schnellere Verbindungen attraktivieren den Individualverkehr für EinpendlerInnen nach Wien und BewohnerInnen der Seestadt. Autobahnartige Straßen sind bequemer als die mühsame Fahrt durch den Bezirk. Längerfristig ist somit induzierter Verkehr zu erwarten, der Treibausgasemissionen erhöht statt sie zu senken sowie Lärm und Feinstaub verursacht. Darüber hinaus verstärken derartige Verkehrsachsen die Zersiedelung und bewirken weiter steigendes Verkehrsaufkommen. Neue Flächen werden für die Bauwirtschaft interessant, lassen das Wiener Umland wachsen und führen zum Verlust weiterer Acker- und Grünflächen für Bauland und Straßen. Die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort vergrößern sich, somit nimmt auch der PendlerInnenverkehr weiter zu.

Viel Geld für wenig Beschäftigung

Das Projekt der Stadtstraße widerspricht nicht nur den in der Bundesverfassung verankerten Prinzipien öffentliche Mittel zweckmäßig, sparsam und wirtschaftlich einzusetzen, es ist ebenso hinsichtlich der Klimakrise abzulehnen, wie auch der Wiener Klimarat festhält. Das Gremium, bestehend aus Parteien, hohen BeamtenInnen und ExpertInnen aus den Gebieten Ökologie, Verkehrsforschung und Ökonomie, fordert das Aus für die Stadtstraße: „Projekte wie der Lobautunnel, die S1 (die Lobau-Autobahn und die Spange Seestadt), die Stadtstrasse Aspern sowie die Errichtung einer dritten Piste am Flughafen Wien müssen im Sinne einer Klimagerechten Stadt aufgehoben werden. Diese verhindern einen langfristigen Umstieg auf nachhaltige Mobilität. Als Ersatzmaßnahmen müssen sozial-gerechte autofreie Alternativen für BewohnerInnen der betroffenen Stadtteile geschaffen werden.“³ Hinsichtlich des Arbeitsmarktes weist der Straßenbau darüber hinaus die niedrigsten Beschäftigungseffekte in der Bauwirtschaft auf⁴ und die finanziellen Mittel sind u.a. angesichts der Covid-19-bedingten Budgetlöcher⁵ dringend für den sozial-ökologischen Umbau zu verwenden. Für 460 Mio. Euro können 20 bis 30 Kilometer Straßenbahn gebaut werden, die nachhaltig beschäftigungsintensiver sind und zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Ein gut ausgebautes und damit attraktives öffentliches Nachverkehrsnetz würde wesentlich zur Vermeidung kurzer Strecken beitragen, die die Hauptverkehrslast in der Donaustadt hervorrufen.⁶

3 www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klimarat-sgb-massnahmenvorschlaege.pdf, S 11.

4 Reinhard Haller, Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen, Diplomarbeit TU Wien, 2005. [Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen, www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2005/ac04459936.pdf](http://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2005/ac04459936.pdf)

5 <https://www.diepresse.com/5909818/wiens-tiefrotes-corona-budget>

6 <https://www.moment.at/story/hermann-knoflacher-stadtstrasse-aspern>

Deshalb fordert die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien von der Wiener Stadtregierung und der Bundesregierung:

Die Einstellung des klimaschädlichen Straßenbauprojekts „Stadtstraße“ in Wien Donaustadt inklusive der daran angeknüpften Projekte Lobautunnel, Ausbau S1 und Spange Aspern.

Stattdessen sollen klimafreundliche Verkehrsreduktionsmaßnahmen für die Anrainer sowie der beschäftigungsintensivere und nachhaltigere Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots umgesetzt werden. Hierzu zählen, auch entsprechend der Offensive für Klimagerechtigkeit der AK Wien u.a.:

- Einschränkung des Durchzugsverkehrs durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbotszonen und Anrainerverkehr (inklusive Zulieferern)
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Fußgänger- und Begegnungszonen in den betroffenen Ortskernen
- Massiver Ausbau vorwiegend emissionsarmer öffentlicher Verkehrsmittel (S- und U-Bahn, Straßenbahn, Busse)
- Ausdehnung der Kernzonengrenze, damit auch BewohnerInnen des Umlands günstig die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können und rasche Umsetzung des 1-2-3-Tickets
- Ausbau von Park & Ride-Anlagen am Stadtrand

Weiterführend soll sich die Stadtentwicklung u.a. an folgenden Punkten orientieren:

- Konzentration des Stadtwachstums in zentralen bzw. durch öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbaren und angebundenen Gebieten
- Bau von Wohnhochhäusern in gut erschlossenen Lagen, um Flächenverbrauch und Zersiedelung zu reduzieren
- Ein klimaneutrales und auch in sozialer Hinsicht möglichst barrierefreies Stadtkonzept, das nachhaltige Arbeitsplätze schafft und gleichzeitig Umwelt- und Lärmbelastungen für die BewohnerInnen reduziert

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

Antrag Nr. 5

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

Verpflichtende Ökobilanzen des „ökologischen Rucksacks“ und der real erwartbaren Umwelt- und Klimaeffekte öffentlicher und staatlicher Investitionen!

Dass die Regierungen weltweit massive Konjunkturprogramme planen und auflegen – in Österreich seitens des nie um einen originellen Titel verlegenen türkis-grünen Kabinetts, als „Comebackplan“ zur wirtschaftlichen Bewältigung der Krise firmierend – gehört zum ABC der Wirtschaftspolitik. Dass diese zugleich kräftige Investitionen beinhalten, ebenfalls. Und dass die Schwerpunkte des „Wiederaufbauprogramms der EU“ auf ökologische Investitionen gelegt werden sollen, klingt in dieser Allgemeinheit löblich. Ob die konkreten Maßnahmen jedoch auch geeignet sind, den unumgänglichen, tiefgreifenden sozial-ökologischen Umbau der Wirtschaft und Gesellschaft ins Werk zu setzen, steht hingegen auf einem anderen Blatt. Zumal nicht nur der ökologische Nutzen vieler Projekte und Investitionen aus avancierterem, ökologischen Blickwinkel nach wie vor strittig sind, sondern die Ökobilanz zahlreicher Projekte realiter signifikant geringer ist, als auf den ersten Blick zu erwarten wäre. Allem voran aufgrund deren realen bzw. mitgeschleppten „ökologischen Rucksacks“.

Ein viel beredetes Beispiel dafür ist sicher die Klimabilanz der E-Autos, dessen werbeträchtiges Öko-Image „Null Emission“ natürlich blanker Unsinn ist. Die klimaschädlichen Emissionen der Elektro-Autos entstehen nur an anderer Stelle.

So liegt etwa der Energiebedarf ihrer Produktion bei rund dem doppelten der Produktionsenergie herkömmlicher PKWs. Ein wesentlicher Grund dafür liegt vor allem in der äußerst energieaufwendigen Produktion der Batterien – dem Herzstück eines E-Pkw.

So kam denn etwa die von Mia Romar und Lisbeth Dahllöf im Auftrag des schwedischen Umweltministeriums jüngst erstellte Studie zu dem Ergebnis, dass sich ein Elektro-Auto von der Größe eines Tesla Model S ökologisch erst dann rechnet, wenn mit diesem 8 Jahre lang gefahren wird. Zu vergleichbaren kritischen Ergebnissen kam 2017 auch eine Studie des TrancikLab am Massachusetts Institute of Technology (MIT). In der Gesamtbilanz, so zahlreiche avancierte Studien, unterscheidet sich die gesamte Klimabilanz von E-Autos kaum von derjenigen herkömmlicher Verbrenner.

Elektroautos, soviel ist generell unstrittig, steigern in jedem Fall den Stromverbrauch immens – und von einer Energiewende auf 100% erneuerbare Energie sind wir noch meilenweit entfernt. Zudem geht in ihre Gesamt-Klimabilanz, wie erwähnt, die besonders aufwendige und energieintensive Produktion der Batterien ein (deren stark begrenzte Lebensdauer resp. für entsprechende Reichweiten erforderliches höheres Gewicht die Ökobilanz zusätzlich verschlechtert) – einmal ganz abgesehen von den damit einhergehenden neu aufgeworfenen Ressourcenproblemen (Stichwort: Lithium, aber auch Kobalt, Neodym-Oxid, Dysprosium-Oxid und weitere Verbindungen und seltene Erden). Ebenso unstrittig sind auch die massiven Rebound-Effekte (die gerade im E-Auto-Bereich etwaige bescheidene ökologische Einspareffekte konterkarieren bis ins Gegenteil verkehren) und divergenten sozialen Auswirkungen (Stichwort: E-Auto-Prämien als Finanz-Zuckerl für allem voran Zweit- und Drittwagen für Besserverdienende). Und natürlich bedarf auch ihre Herstellung der herkömmlichen Ressourcen und Materialien von Stahlprodukten, über Aluminium bis Industrietextilien hin zu ebenso besonders energieintensiven Chemieprodukten u.a.

Diese – und weitere – Umstände führen nebenbei nicht nur dazu, dass das E-Auto selbst im europäischen Vorzeigeland Norwegen überwiegend Zweitwagen blieb, sondern auch dazu, dass selbst das E-Auto Land Nummer 1, China, aufgrund der Gesamt-CO2-Bilanz mittlerweile die einseitige Orientierung auf (die gegenwärtigen) Elektroautos korrigiert hat (bzw. stärker mit E-Mobilität auf sogenannten intelligenten Strassen auf Induktionsschleifen-Basis experimentiert) und verstärkt die Entwicklung von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen fördert.

Entsprechend ist die tatsächliche Klimabilanz der E-Autos bestenfalls neutral oder bescheiden, wenn nicht sogar negativ, wie kritischere Gesamt-Ökobilanzen teils ausweisen.

Derartige ökologische Effekte und die (zumindest teilweise) Aufwiegung durch den mit zu berücksichtigenden „ökologischen Rucksack“, existieren allerdings in allen Bereichen. Für den nötigen tiefgreifenden, radikalen Umbau unseres gesamten Wirtschaftssystems (einschließlich der fundamentalen Umstellung der energetischen Grundlagen, einer grundlegenden Mobilitätswende und einer öko-sozialen Neugestaltung der gesamten gesellschaftlichen Güter-, Infra- bis Wohnstruktur) braucht es denn auch tatsächlich zukunftsfähiger Projekte. Aber natürlich wird auch in Windrädern Stahl verbaut, erfordert die Herstellung von Sonnenkollektoren Energie, steigern ökologische Investitionen zunächst auch den Material-, Rohstoff- und Energieverbrauch.

Umso notwendiger ist es für einen tatsächlich sozial-ökologischen Umbau unserer Produktions- und Lebensweise auch, verpflichtende, möglichst valide Ökobilanzen zu erstellen, die den „Rucksack“ der Investitionen (der den ökologischen Nutzen vieler Projekte signifikant verringert, teils auch ins Gegenteil verkehren kann) mitberücksichtigen.

Ebenso mit zu berücksichtigen in den Bilanzen sind vorübergehende resp. anfängliche Gegenläufigkeiten. Denn natürlich benötigen grüne Investitionen nicht nur ihrerseits einen teils zunächst möglicherweise sogar steigenden Ressourcenverbrauch, sondern können nötige ökologische Investitionen in der kurzen Frist auch punktuelle höhere CO2-Emission zeitigen, um diese in der langen Frist zu senken bzw. senken zu können. Ein Widerspruch, der in vielfacher Weise – wenn auch nicht bruchlos in gleicher Weise – den gesamten, unumgänglichen sozial-ökologischen Umbauprozess durchzieht. Damit reduzieren sich aber

entsprechend auch die in der mittleren und langen Frist verbleibenden Ressourcenverfügbarkeiten und CO2-Budgets nochmals radikal.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- **Die AK Wien tritt daher für verpflichtende Ökobilanzen für staatliche und öffentliche Investitionen ein, die deren „ökologischen Rucksack“, sowie real erwartbaren Umwelt- und Klimaeffekte miteinbeziehen!**
- **Die AK Wien wehrt sich – zumal angesichts der Dramatik der Klimakatastrophe – dagegen, lediglich „grün“ lackierte Placebo-Projekte oder vorrangig bloß werbeträchtige Öko-Images als tatsächliche ökologische Transformationsbausteine zu akzeptieren!**
- **Die AK Wien beharrt im Interesse der Arbeitenden zugleich auf dem unaufkündbaren Gleichgewicht von Ökologie und Sozialem und tritt in eins damit gegen verteilungspolitisch inakzeptable Maßnahmen auf Kosten der Beschäftigten und einfachen Haushalte ein!**

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich

Antrag Nr. 6

**der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021**

Kurzarbeits-Entgelte überprüfen!

Mittlerweile gibt es vier verschiedene Phasen der Kurzarbeit, mit vier sich unterscheidenden Regelungen. Einen echten Überblick darüber zu behalten schaffen fast nur LohnverrechnerInnen. Dadurch ist auch die Gefahr des Missbrauchs bzw. der unabsichtlich falschen Abrechnung durch Arbeitgeber sehr hoch.

Viele Beschäftigte haben aufgrund der Kompliziertheit der Kurzarbeits-Lohnabrechnung keine Chance, ihre erhaltenen Entgelte selbst auf ihre Korrektheit zu überprüfen. KollegInnen mit Betriebsrat können sich an diesen wenden, bzw. wird vom Betriebsrat von sich aus die Abrechnung kontrolliert.

Jene, die in Firmen ohne Betriebsrat beschäftigt sind, sind auf die Beratungen und Infoseiten von AK (wie den „Lohnzettel-Check“) und ÖGB angewiesen. Doch gerade in Zeiten von Corona ist dies, da oft nur ein Telefonat oder eine Onlineberatung zur Verfügung steht, für viele eine (zu) große Hürde.

KollegInnen mit einer anderen Erstsprache als Deutsch stehen vor zusätzlichen Hürden bei der schon grundsätzlich komplizierten Fachsprache des Arbeitsrechts und der Lohnverrechnung.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der AK Wien:

- **Die AK Wien fordert die Einrichtung einer extra Prüfstelle, die nicht nur die Korrektheit der Abrechnungen gegenüber dem AMS, sondern auch die Korrektheit der Lohnabrechnungen gegenüber den Beschäftigten prüft. Finanziert werden soll diese Stelle über das Regierungs-Budget der Kurzarbeit, angesiedelt werden soll diese Stelle bei der gesetzlichen Vertretung der ArbeitnehmerInnen, der AK.**
- **Die AK Wien stellt BeraterInnen zur Verfügung, die Info- und Beratungsveranstaltungen (unter Einhaltung aller notwendigen Covid19-**

Hygienemaßnahmen) für jene Beschäftigten in Betrieben anbieten, die über keinen Betriebsrat verfügen.

- Die AK Wien leitet ehestmöglich in die Wege, dass der „Lohnzettel-Check“ in zumindest jenen Sprachen, für die es auch Downloads auf jobundcorona.at gibt (English, Bosanski/Hrvatski/Srpski, Polski, Română, Magyar, Türkçe und العربية اللغة) online zur Verfügung gestellt wird.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich

Antrag Nr. 7

der Liste Kommunistische Gewerkschaftsinitiative International [KOMintern]
an die 175. Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien am 5.5. 2021

Für ganzjährige hochwertige Betreuung und Beschäftigungsverhältnisse in der Wiener Wohnungslosenhilfe

Das Wiener Winterpaket und seine Notquartiere zur Unterbringung wohnungsloser Menschen wurden angesichts der Pandemie bis August verlängert. Lediglich das vom Arbeiter-Samariter-Bund betriebene Notquartier Gudrunstraße wird am 28. April schließen müssen. Das ist ganz klar eine eskalative Reaktion von oben, womit engagierte Beschäftigte mundtot gemacht werden sollen.

Weil sich die Beschäftigten gewehrt und verteidigt haben, weil sie wegen Überarbeitung krank wurden, weil sie es sich nicht gefallen lassen haben, wie das miserable Krisenmanagement auf ihrem Rücken ausgetragen wird, soll als Dank für den Einsatz während der Corona-Pandemie das Notquartier Gudrunstraße nun geschlossen werden. Ende vergangenen Jahres machten die KollegInnen öffentlich auf die katastrophalen Corona-Schutzmaßnahmen sowie ihre durch Corona nochmals zugespitzten prekären Arbeitsbedingungen aufmerksam. Denn genau jene mangelhaften Schutzmaßnahmen hatten bereits dazu geführt, dass 2/3 der Klienten und 1/8 des Personals an Covid-19 erkrankte.

Nachdem die Entscheidung zur Schließung verkündet wurde, legten die KollegInnen des Notquartiers im März und im April bereits die Arbeit nieder, um so für den Erhalt ihrer Arbeitsplätze sowie eine würdige Unterbringung Wohnungsloser zu kämpfen. Es kann nicht sein, dass KollegInnen in der Wiener Wohnungslosenhilfe, welche ohnehin schon seit Jahren unter äußerst prekären Bedingungen arbeiten müssen, nun für ihr Engagement Repressionen erfahren müssen und sich die Verantwortlichen in der Stadt, im Fonds Soziales Wien und in den Trägerorganisationen in Einem fort die Verantwortung dafür zuschieben.

Deshalb beschließt die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien:

- **Die AK Wien fordert die Schaffung eines zusätzlichen Quartiers zum Erhalt der Betten und Arbeitsplätze, um die Schließung des Notquartiers Gudrunstraße aufzufangen.**
- **Die AK Wien fordert die lückenlose Verlängerung des Winterpakets zu einem durchgängigen, qualitativ hochwertigen Betreuungsangebot und eine damit verbundene Beendigung der in der Branche üblichen Defacto-Saisonarbeit.**

- Die AK Wien erklärt sich solidarisch mit dem Einsatz der (ehemaligen) Beschäftigten im Notquartier Gudrunstraße und ihrem Arbeitskampf.
- Die AK Wien fordert die politisch Verantwortlichen in der Stadt Wien auf, den grassierenden Repressionen gegenüber Beschäftigten in der Wohnungslosenhilfe endlich einen Riegel vorzuschieben. KollegInnen, die sich für bessere Arbeitsbedingungen und höhere Qualität der Betreuung und Unterbringung einsetzen, dürfen dadurch keine Nachteile erfahren!
- Die Möglichkeit unbefristeter Dienstverträge muss geschaffen werden und eine Angleichung der Kollektivverträge in dem Bereich an das jeweils höchste Niveau (Bezahlung, Arbeitszeit, Zulagen, ...) ist durchzusetzen.

Angenommen <input type="checkbox"/>	Zuweisung <input type="checkbox"/>	Ablehnung <input type="checkbox"/>	Einstimmig <input type="checkbox"/>	Mehrheitlich <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------