

6.2. *Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH und INNBUS GmbH*

6.2.1. *Hintergrund*

Im Zeichen der Liberalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kam es im Jahr 2000 zu weitreichenden Umstrukturierungen bei der Innsbrucker Verkehrsbetrieben und Stubaitalbahn GmbH (IVB). Aufgrund „europarechtlicher Rahmenvorgaben“ bekam die IVB vom Innsbrucker Gemeinderat den Auftrag, sich aus der Erstellung öffentlicher Nahverkehrsdienstleistungen zurückzuziehen und sich stattdessen auf die Koordination des Nahverkehrs zu konzentrieren (IVB Geschäftsbericht 2000:4). In Folge wurde der gesamte Dieselbusbetrieb, der den Großteil des ÖPNV in Innsbruck ausmacht, ausgegliedert und in eine eigens zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft, der INNBUS GmbH, übergeführt. Der Eisenbahn-, Obus- und Straßenbahnbetrieb blieb weiterhin bei der IVB. Die INNBUS GmbH befindet sich zu 96 Prozent im Besitz der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), der gleichzeitig 96 Prozent der IVB gehört. Die INNBUS GmbH ist folglich ein „Tochterunternehmen“ der IKB und ein „Schwesterunternehmen“ der IVB. Mit dem Verkauf des Dieselbusbetriebes wurden auch eine Reihe von Überlassungsverträgen zwischen der IVB und INNBUS geschlossen. Darin enthalten ist auch die Überlassung von 231 IVB-MitarbeiterInnen, die meisten davon DieselbusfahrerInnen. Während in anderen Ländern die Ausgliederung von Teilen des ÖPNV längst ein übliche Praxis darstellt, um durch die damit verbundenen Kostensenkungen – insbesondere der Lohnkosten – für den erwarteten Konkurrenzkampf in der fortschreitenden Liberalisierung gerüstet zu sein, stellt diese Vorgangsweise in Österreich noch ein Novum dar. Insofern kommt dem Projekt INNBUS GmbH eine weit über die Stadtgrenzen hinausgehende Bedeutung zu. Die Gründung der INNBUS sollte dazu dienen, „um sich – wie es hieß – für den EU-weiten Wettbewerb fit zu machen und Verkehrsdienstleistungen zu ‚marktgerechten Bedingungen‘ anzubieten“ (ÖGPP 2002). Insofern „*schaut ganz Österreich was bei uns passiert*“, wie es der Betriebsrat ausdrückt (Interview 13).

6.2.2. *Beschäftigungsvolumen*

Zu den 231 überlassenen IVB-MitarbeiterInnen (71 zur Gänze und 160 teilweise), kommen 111 MitarbeiterInnen, die direkt bei der INNBUS beschäftigt sind (Stand September 2003). Damit wurde die Zahl der INNBUS eigenen MitarbeiterInnen zwischen 2000 und 2003 zwar fast vervierfacht, aber gleichzeitig ging die Zahl der MitarbeiterInnen bei der IVB im selben Zeitraum um rund 17 Prozent zurück (von 524 auf 435 Beschäftigte oder um insgesamt -89 MitarbeiterInnen). D.h. insgesamt (IVB und INNBUS) ist die Zahl der Beschäftigten zwischen 2000 und 2003 (Stand September) um ein Prozent gesunken. 1997 und 1999 wurden Sozialpläne zum Beschäftigungsabbau vereinbart (IVB-Geschäftsbericht 1999:8). Laut

ArbeitnehmerInnenseite hat das Management zuletzt aber auch zu weniger sozialen Maßnahmen gegriffen und MitarbeiterInnen „zum Teil massiv unter Druck gesetzt“, das Unternehmen freiwillig zu verlassen (Interview 15). Zum Teil wären invalide MitarbeiterInnen gegen ihren Willen ausgeschieden worden.

„Der [Kollege] prozessiert jetzt bald seit drei Jahren, hat alle Instanzen gewonnen. Dem Betrieb macht das überhaupt nichts, die zahlen immer noch nichts, in der Hoffnung dass er aufgibt.“ (Interview 15)

Tabelle 6-2: Beschäftigungsentwicklung bei IVB und INNBUS

	2000	2001	2002	2003	Veränderung 2000-2003* in %
MitarbeiterInnen Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB)	524	495	487	435*	- 16,9
Direkt bei der INNBUS beschäftigte MitarbeiterInnen	28	55	85	111*	+ 296
IVB und INNBUS	552	550	572	546*	- 1,1

*Beschäftigungsstand vom September 2003.

Quelle: IVB Geschäftsberichte 2000 und 2001; INNBUS Geschäftsberichte 2000 und 2001. Eigene Recherchen.

6.2.3. Umstrukturierungen

Wie bereits erwähnt, wurden mit dem Verkauf des Dieselsebusbetriebes 231 MitarbeiterInnen der IVB der INNBUS zur Verwendung überlassen. Nach Angaben des Betriebsrates trägt die Innbus 80 Prozent der Lohnkosten, für den Rest kommt die IVB auf (Interview 13). Obwohl der Betriebsrat massiv gegen den Verkauf auftrat, stimmte er schlussendlich doch einer Betriebsvereinbarung zu, mit der die Beschäftigung der überlassenen Arbeitskräfte geregelt wird (IVB-Geschäftsbericht 2000:7). Nachdem bereits 1999 einem neuen Kollektivvertrag zugestimmt wurde, mit dem die Unkündbarkeit von IVB-Beschäftigten nach zwölf Beschäftigungsjahren abgeschafft wurde – „das war sehr schmerzhaft, aber wir dachten, dass damit [mit diesem Zugeständnis] Schluss wäre. Das war ein Fehler“ (Interview 13) –, sollte verhindert werden, dass Beschäftigte von der IVB gekündigt und von der INNBUS zu schlechteren Bedingungen wieder eingestellt werden. Nach Auskunft eines Betriebsrates ist mittlerweile genau das eingetreten, was von der ArbeitnehmerInnenseite her befürchtet wurde – nämlich deutliche Qualitätsverluste (Interview 13).

Nach Darstellung der ArbeitnehmerInnenseite, arbeiten jene BusfahrerInnen, die seit 2000 direkt bei der INNBUS beschäftigt sind, zu wesentlich schlechteren Bedingungen als ihre überlassenen KollegInnen von der IVB. Benachteiligungen würden von niedrigeren Einkommen bis zu sogenannten „Knebelverträgen“ reichen, mit denen