

„Mit Beschluss des Aufsichtsrates ... wurden sämtliche Betriebsvereinbarungen, die eine Anrechnung von Vordienstzeiten oder finanzielle Regelungen, die über den Kollektivvertrag hinausgehen mit Wirkung zum 31. 7. 1999 gekündigt. Das jährliche Einsparungspotential beträgt langfristig (aufgrund der gesetzlichen Nachwirkung für bestehende Arbeitsverhältnisse) ATS 43,6 Mio.“ (S. 8)

INNBUS-Beschäftigte fallen darüber hinaus unter den HTV-Kollektivvertrag, während für IVB-MitarbeiterInnen der Privatbahnkollektivvertrag der Eisenbahnergewerkschaft gilt. Letzterer bietet allerdings in finanzieller Hinsicht kaum Vorteile. Wie bereits angesprochen, kommt es wegen der Lohnunterschiede zu sozialen Spannungen zwischen den Beschäftigten (Interview 13).

6.2.6. *Ausbildung*

Besonders negative Folgen hat die Ausgliederung bzw. der Verkauf des Dieselbusbetriebes nach Ansicht der ArbeitnehmerInnenseite auf die Ausbildung der BusfahrerInnen. Der Mangel an Ausbildung würde zum Teil durch die schlechten Deutschkenntnisse der neuen MitarbeiterInnen noch verschärft (Interview 15).

Der Betriebsrat betont aber, dass die Verantwortung nicht bei den Beschäftigten liegt, sondern beim Unternehmen zu suchen ist, das – um Kosten zu sparen – auf eine adäquate Ausbildung verzichtet.

„Der Fahrgast hat nicht nur ein Anrecht auf exzellente Fahrzeuge, sondern auch auf einen hohen Qualitätsstandard beim Personal – und das hat mit In- und Ausländern nichts zu tun. Das hat mit Ausbildung zu tun und mit einer dementsprechenden Bezahlung.“ (Interview 13)

6.2.7. *Arbeitsbedingungen*

Wie bereits angesprochen, leiden die FahrerInnen, und zwar sowohl die überlassenen als auch die neu eingestellten, unter einem ausgesprochen schlechten Betriebsklima. Dazu kommt steigender Zeitdruck. Nach Angaben der ArbeitnehmerInnenseite werden die FahrerInnen gezwungen, schneller zu fahren, um die Taktsequenzen einzuhalten. Dabei wäre es auch schon zu Übertretungen der StVO gekommen (Interview 15). Laut Betriebsrat wären früher Fahrzeiten so geplant gewesen,

„... dass sich dazwischen – weil das ja eine stressige Arbeit ist – eine zehnminütige Pause ausgeht. Das wurde dann unter dem Motto der Kostenersparnis zusammengeschnitten. Mittlerweile haben wir uns wieder eine fünfminütige Pause erkämpft. Busfahren ist ein reines Nervengeschäft. Das haltet kein Mensch aus, acht Stunden durchzufahren.“ (Interview 13)

Darüber hinaus stehen die Beschäftigten zusätzlich durch den Mangel an FahrerInnen unter Druck (zumindest im Geschäftsbericht 2001 wurde noch darauf hingewiesen, dass der geplante Personalstand noch nicht erreicht wurde).³⁸ Nach Ansicht des Betriebsrates

³⁸ „Der geplante Personalstand konnte im Jahr 2001 nicht erreicht werden. Die Ursachen liegen vor allem am geringen Angebot von Busfahrerinnen und Busfahrern am Arbeitsmarkt“ (INNBUS Geschäftsbericht 2001:6).

„beißt sich hier die Katze in den Schwanz“ (Interview 13). Aufgrund fehlender FahrerInnen steigt der Druck und die Belastungen, was neue FahrerInnen abhält, Jobangebote bei der INNBUS anzunehmen. Insgesamt sieht der Betriebsrat eine massive Verschlechterung der Arbeitsbedingungen:

„Hier geht es nicht nur darum, sich dem Wettbewerb zu stellen, sondern ganz einfach kalt die Personalkosten zu senken.“ (Interview 13)

6.2.8. *Arbeitsbeziehungen*

Wie bereits angesprochen, fallen die INNBUS-MitarbeiterInnen durch die Ausgliederung bzw. den Verkauf des Dieselbusbetriebes unter den Vertretungsbereich der HTV, während die IVB-Beschäftigten von der Gewerkschaft der Eisenbahner vertreten werden. Als Konsequenz gelten für die beiden Beschäftigungsgruppen unterschiedliche Kollektivverträge. Insgesamt hat sich das Verhältnis zwischen Unternehmensleitung und Betriebsrat in den letzten Jahren massiv zugespitzt. Laut Betriebsrat ist „das Verhältnis zum Management mehr wie unterkühlt.“ (Interview 13)