

tionsmöglichkeiten durch den Abbau von mittleren Managementebenen und die Verlagerung von Verantwortung und Aufgaben nach unten.

Eingriffe in die traditionellen Arbeitszeitpraktiken führten zu einer massiven Auseinandersetzung zwischen der Gewerkschaft und den Unternehmen. So streikten 1999 16.000 BusfahrerInnen (EIRO 1999, Lindgren 1999), da die Arbeitszeitregelungen kaum Pausen, um etwa auf die Toilette gehen zu können, ermöglichten. Dieser Streik wurde daher als ‚Pinkelpausen‘-Streik bezeichnet, der schließlich zu einer neuen kollektivvertraglichen Regelung führte. Arbeitszeitregeln bezüglich kurzer Pausen werden nun dezentral festgelegt. Kommt es zu keiner Regelung, gilt der Rahmenvertrag.

Nach Kommunal kam es außerdem zu einer Zunahme von Überstunden. Kommunal berichtet weiter, dass bis 1999 eine relativ große Zahl der Beschäftigten nur zu sogenannten Stoßzeiten eingesetzt wurden – ihre Arbeitszeiten also kapazitätsorientiert variabel gestaltet waren. 1999 wurde festgelegt, dass tägliche Schichten nicht länger als 13,5h sein dürfen, der Kollektivvertrag 2003 sieht bezahlte Pausenzeiten vor.

Nach Kommunal hat die Intensivierung der Arbeitsverhältnisse zu einer Verschlechterung der gesundheitlichen Situation der Beschäftigten und zu einer Zunahme der Stresserscheinungen geführt. Die Krankheitsrate sei sehr hoch, viele Beschäftigte seien gezwungen in Frühpension zu gehen. Auch habe die Unfallgefährdung im ÖPNV aufgrund der steigenden Belastungen zugenommen. Außerdem würden heute junge Fahrer, die in einem siebenwöchigen Kurs die Fahrlizenz erworben haben, schneller von den Betrieben eingesetzt, da ein Mangel an Arbeitskräften herrscht. Früher hätten die FahrerInnen noch Ausbildungen in den Unternehmen durchlaufen und seien z.B. zuerst auf einfachen oder bekannten Routen eingesetzt worden. Da das Lizenzierungssystem die Unternehmen zu Zahlung von Pönalen verpflichtet, sollten Busverbindungen nicht fahrplangemäß aufrechterhalten werden, wird auf die Frage, ob junge Fahrer bereits die notwendige Erfahrung und Sicherheit besitzen einen Bus zu chauffieren, weniger Rücksicht genommen.

4.2.5. Industrielle Beziehungen

Nach Angaben von Kommunal ist es der Gewerkschaft gelungen, ihre Position im Sektor zu behaupten, auch wenn die Umstände härter geworden sind. Der Organisationsgrad liegt weiterhin über 80%, ist aber in den letzten Jahren zurückgegangen. Es wird daher schwieriger, Forderungen sozialpartnerschaftlich umzusetzen. Bei den ‚selbstständigen Tagelöhnern‘ ist die Mitgliedschaft bei der Gewerkschaft eher seltener, da viele auch andere Jobs haben und nur nebenberuflich im ÖPNV tätig sind. Auch bei den ArbeitsmigrantInnen ist der gewerkschaftliche Organisationsgrad niedriger. Auch die Prekarität der Unternehmen im Ausschreibungsprozess stellt die Gewerkschaft vor Probleme. Es ist schwierig in neu lizenzierten Unternehmen eine adäquate gewerkschaftliche Vertretung aufzubauen, da dafür oft die Erfahrungen fehlen.

Auch im ÖPNV führen die Auseinandersetzungen mit den Unternehmen zu Konflikten zwischen den Gewerkschaften.