

### Information aus dem GDL-Bezirk Süd-West

Datum/Ort: 18.04.2024/Mannheim

### **Die GDL hat mal wieder Tarifgeschichte geschrieben**

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

nach 299 Stunden Arbeitskampf bei DB Cargo und 287 Stunden Arbeitskampf bei DB InfraGO, DB Regio, DB Fernverkehr und weiteren Tochterunternehmen der DB AG haben wir erneut Tarifgeschichte geschrieben. Gegen den Willen des Arbeitgebers, gegen den Druck aus der Politik, gegen den Unmut der Öffentlichkeit und sogar gegen die Anfeindungen von anderen vermeintlichen „Gewerkschaften“ ist es uns gelungen die 35-Stunden-Woche für Schichtarbeiter im Eisenbahnbetrieb durchzusetzen.

Es ist ausschließlich der GDL zu verdanken, dass der Abwärtsspirale und der Entwertung unserer Berufe ein Riegel vorgeschoben wurde.

- 2002: GDL verhindert kämpferisch die Regio-Ergänzungstarifverträge
- 2014: GDL erkämpft Arbeitszeitabsenkung auf 38h/Woche (ohne dieses Volumen gäbe es kein Urlaubswahlmodell)
- 2015: GDL erkämpft bundeseinheitliche Rahmenbedingungen für das Zugpersonal
- 2021: GDL sichert erfolgreich die Betriebsrenten der Eisenbahner
- 2024: GDL erkämpft die 35-Stunden-Woche für Schichtarbeiter

Leider konnten wir uns in dieser Tarifrunde noch nicht mit der Forderung GDL-Tarifverträge für InfraGO und Regio-Netz Infrastruktur GmbH durchsetzen. Wir können sehr gut nachvollziehen, dass dies für Euch sehr enttäuschend ist. Aber auch hier wiederholt sich leider die Geschichte. Als die GDL im Jahr 2002 die Regio-Ergänzungstarifverträge erfolgreich verhindert hat, wurden immer mehr Zugbegleiter und Lokrangierführer Mitglied in der GDL. Diese Kolleginnen und Kollegen mussten 12 Jahre warten, bis sie von den tariflichen Regelungen der GDL profitieren konnten.

Was die Arbeitgeberseite schon damals und heute mit dieser Verweigerungshaltung verfolgte - ist klar. Die Stellung der Hausgewerkschaft muss unbedingt und bis zum Schluss verteidigt werden!

Der Organisationsgrad im Bereich InfraGo und Regio-Netz Infrastruktur GmbH im GDL-Bezirk Süd-West ist gut. Über 35 verschiedene Betriebsstellen haben sich am zurückliegenden Arbeitskampf beteiligt. Dies gilt es für die Zukunft über unseren GDL-Bezirk Süd-West hinaus noch mehr auszubauen. Unser gemeinsames Ziel muss es sein, flächendeckend, von Nord nach Süd und West nach Ost, noch besser organisiert zu sein. Diesmalige Gegenmaßnahmen des Arbeitgebers, Stellwerke nachzubesetzen oder den Stellbereich einfach durchzuschalten, müssen immer mehr und mehr zum Scheitern verurteilt sein. Die Auswirkungen und Euer nachhaltiger Wille müssen am Verhandlungstisch in Berlin auf der gegnerischen Seite Druck erzeugen. Nur so können am Ende, wie bei den Zugbegleitern und den Lokrangierführern, die guten tariflichen Regelungen der GDL – nicht nur durch Abschreiben – bei Euch ankommen.

Wir bedanken uns bei allen Kolleginnen und Kollegen, welche sich am zurückliegenden Arbeitskampf beteiligt haben. Das Ziel, GDL-Tarifverträge für InfraGo und Regio-Netz Infrastruktur GmbH, wird von der GDL weiterverfolgt und wird erneut eine Forderung in der nächsten Tarifrunde.

### **Jetzt heißt es Farbe bekennen.**

### **Wer vom Spielfeldrand aus zuschaut, schießt am Ende keine Tore!**

Im Übrigen werden viele Kolleginnen und Kollegen, welche bereits durch die Tarifverträge der GDL erfasst sind, davon nicht partizipieren. Durch die tendenziöse Anwendung bei der Deutschen Bahn AG von §4a Tarifvertragsgesetz (TVG) – im Volksmund Tarifeinheitsgesetz (TEG) genannt – werden nämlich die Tarifverträge der GDL verdrängt und kommen nicht zur Anwendung. Trotz dieses Wissens haben sich dennoch viele Mitglieder der GDL in den Arbeitskampf begeben. Die GDL'er haben aufgezeigt, dass weder Staatskonzern noch Gesetzgeber in der Lage sind, gut organisierte Gewerkschaften mundtot und zahm zu machen. Sie haben aufgezeigt, dass der Entzug der tariflichen Regelungen nicht dazu führt, seine Ideale und Überzeugung über Bord zu werfen und vielleicht noch im Sinne des Arbeitgebers die Gewerkschaft zu wechseln. Seit über zwei Jahren klagt die GDL gegen die falsche Anwendung des Gesetzes – im Moment immer noch ohne Urteil!

## Tarifabschluss DB AG zusammengefasst

Es folgt eine Zusammenfassung der getroffenen Vereinbarungen. Das Ergebnisprotokoll aus den Tarifverhandlungen hat 106 Seiten.

- **Entgelt und Zulagen**

- zu den Erhöhungszeitpunkten 1.8.24 und 1.4.25 werden die Entgelte um jeweils 210,00 Euro und die dynamisierten Zulagen um je 4 Prozent erhöht
- Inflationsausgleichsprämie 2850 Euro wird im Mai 2024 ausgezahlt (bereits bezahlte IAP wird selbstverständlich angerechnet)

- **Besondere Teilzeit im Alter**

- Eintrittsalter

2024	59,0 Jahre
2025	59,5 Jahre
2026	60,0 Jahre

- **Arbeitszeit**

- stufenweise Absenkung der Referenzarbeitszeit beginnend am 1.1.2026

1.1.2026	37,0h (1932h)
1.1.2027	36,0h (1879h)
1.1.2028	35,5h (1853h)
1.1.2029	35,0h (1827h)

Die Absenkung der Arbeitszeit erfolgt **ohne** Anpassung des Entgeltes. Es besteht ein Wahlrecht, die Arbeitszeit individuell zwischen 35h/Woche und 40h/Woche zu vereinbaren. 100 Prozent des Entgeltes wird immer der aktuellen Referenzarbeitszeit zu Grunde gelegt. Ist die individuell gewählte und vereinbarte Arbeitszeit größer als die aktuelle Referenzarbeitszeit ist dies entsprechend mehr zu vergüten.

- 5-Tage-Woche
  - Arbeitsphase 120h (5 Tage) und angerechneter Arbeitszeit mehr als 40 Stunden, folgt zwingend eine 48h/Ruhe
  - Arbeitsphase 120h dürfen max. zwei 36h/Ruhe folgen danach folgt zwingend eine 48h/Ruhe
  - **keine** Öffnungsklausel für Betriebsräte
  
- **KonzernJob-Ticket-Tarifvertrag**
  - zu den bereits bestehenden Regelungen zusätzlich vereinbart:
    - Bezuschussung Deutschlandticket 12,25 Euro/Monat
  - 100 Euro/Jahr Mobilitätspauschale bei keiner Inanspruchnahme von Leistungen aus dem Job-Ticket-TV
  
- **Laufzeit**
  - bis 31.12.25 für Arbeitsentgelt, Ruhetagsregelungen nach BuRa und der echten 5-Tage-Woche
  - bis 31.12.28 für Arbeitszeit-, Planungs- und Urlaubsregelungen
  
- **Folgende Gegenforderungen konnten verhindert werden**
  - NICHT UMGESSETZ: Arbeitszyklen bei DB Cargo
  - NICHT UMGESSETZ: Multifunktionales Transportpersonal bei DB Cargo (Lrf sollten Aufgaben der Wagenmeister übernehmen)
  - NICHT UMGESSETZ: Flexibilisierung der Wochenendruhen (Wochenende sollte erst 2:00 Uhr am Samstag beginnen)
  - NICHT UMGESSETZ: Erhöhung Dispoanteil von 20 auf 40 Prozent
  - NICHT UMGESSETZ: Anpassung JaSchiRa (Jahres-Schicht-Rasterplan)
  - NICHT UMGESSETZ: Verrechnung von Minder- und Überstunden
  - NICHT UMGESSETZ: „Strukturierter“ Abfluss von Stunden aus dem Ausgleichskonto
  
- **Urlaubswahlmodell**
  - Urlaubswahlmodell 6 Tage bleibt erhalten
  - Urlaubswahlmodell 12 Tage fällt ab 1.1.2026 weg
    - Begründung:

Die stufenweise Absenkung der Arbeitszeit beginnt am 1.1.2026 um eine Stunde pro Woche. Durch diese Arbeitszeitabsenkung ergeben sich rechnerisch  $\approx 6, x$  zusätzliche Tage Ruhe pro Jahr. Zum 1.1.29, also wenn die 35-Stunden-Woche erreicht ist, ergeben sich rechnerisch  $\approx 21, x$  zusätzliche Tage Ruhe pro Jahr. Im Gegensatz zu dem 12 Tage Wahlmodell Urlaub ist die Absenkung der Arbeitszeit arbeitgeberfinanziert. Somit erhöhen sich nicht nur die zusätzlichen freien Tage, sondern auch das Entgelt.

### **Tarifabschlüsse Wettbewerbsbahnen**

Neben den monetären Verbesserungen (Entgelt, Zulagen, ...) haben wir bei aktuell 36 Wettbewerbsbahnen die Absenkung der Arbeitszeit, oftmals sogar ohne Arbeitskampf, vereinbaren können. Im Grunde ähneln sich die Abschlüsse, wobei der eine Erhöhungsschritt des Entgelts bzw. der Zulagen etwas früher oder später kommt bzw. etwas höher oder niedriger ausfällt.

Im GDL-Bezirk Süd-West betrifft das folgende Unternehmen

- Netinera mit der vlexx GmbH (Abschluss **ohne Streik** am 13.12.2023)
- GoAhead (Abschluss **ohne Streik** am 5.1.2024)
- Personaldienstleister MEV (Abschluss am 17.1.24)
- AVG - Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (Abschluss **ohne Streik** am 18.3.2024)
- SBS - SWEG Bahn Stuttgart (Abschluss **ohne Streik** am 16.4.2024)

Man kann also erkennen, dass die GDL bereit ist Kompromisse am Verhandlungstisch einzugehen. Massive Arbeitskämpfe sind in der Vergangenheit fast ausschließlich beim Staatskonzern DB-Konzern erforderlich gewesen. Ein Staatskonzern, der seit Jahren in trauter Zweisamkeit mit den politischen Verantwortlichen das Eisenbahnnetz in Deutschland verrotten lässt. Ein Staatskonzern, der auf der ganzen Welt vermeintliches Spielgeld – unsere Steuergelder – mehr schlecht als recht investiert und die Eisenbahn in Deutschland als schönste Nebensache betrachtet. Ein Staatskonzern der seine wichtigste Ressource – nämlich die Mitarbeiter – kaum wertschätzt (außer mit Badelatschen), denen immer mehr abverlangt und es seit Jahren bewusst „nicht schafft“ im direkten Bereich ausreichend Personal an Bord zu holen. Ein Staatskonzern der lieber ab- anstatt entwickelt.

Wir werden diesen, sich noch im Aufbau befindlichen, Verteiler zukünftig bei unseren Veröffentlichungen mitberücksichtigen. Sollten keine Informationen mehr von uns kommen, dann liegt das mit Sicherheit nicht an uns und wird anderweitig unterbunden.

Deshalb empfehlen wir zusätzlich und für die Zwischenzeit:

- Internetauftritt GDL
  - [www.gdl.de](http://www.gdl.de)
- Internetauftritt GDL-Bezirk Süd-West
  - [www.gdl-sw.de](http://www.gdl-sw.de)
- Whats-App Kanal GDL-Bezirk Süd-West
  - [whatsapp.com/channel/0029VaCXj5wG8l5GYVpdol0v](https://whatsapp.com/channel/0029VaCXj5wG8l5GYVpdol0v)



Solltet Ihr Fragen an uns haben, stehen wir Euch selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Euer GDL-Bezirk Süd-West

Mail: [info@gdl-sw.de](mailto:info@gdl-sw.de)

Telefon: 0621 97607760

Anschrift: Kaiserring 14-16, 68161 Mannheim