



FOTOS (2): JÜRGEN SEIDEL

# Kein Schuften ohne Aussicht

## ver.di führt den Kampf um eine menschenwürdige Altersrente

800 Gepäckstücke bewegt jemand wie Chris im Schnitt pro Schicht. Da können locker eineinhalb Tonnen Gewicht zusammenkommen. Guinnessbuch? Vergiss es, das ist bei Ladem im Bodenverkehrsdienst auf dem Frankfurter Flughafen ganz normal. Freilich spüren sie die Lasten abends im Rücken. Manchen drückt schon morgens Nervosität auf den Magen und fast allen sitzt tagsüber der Zeitdruck im Nacken. Das Schlimmste aber: Wenn einer wie Chris zum Feierabend zusammenrechnet, was er heute verdient hat, kommt meist nicht mal ein Hunderter zusammen. Für eine solche nur durch Warten unterbrochene Schufterei! Acciona, der zweite große Bodendienstleister auf dem Frankfurter Flughafen, zahlt Ladem nach zwei Jahren 11,65 Euro pro Stunde. Da landet mit Zuschlägen

trotz 40-Stunden-Woche am Monatsende mal gerade soviel auf dem Konto, dass Chris damit auskommt, ohne sich zwingend noch einen Zweitjob suchen zu müssen. Es ist immer noch mehr als bei seiner Freundin Jule, die jetzt in die gleiche Firma gewechselt ist und vor ein paar Wochen am Check-In für 9,82 Euro angefangen hat. Große Sprünge können beide nicht machen. Schon gar nicht sparen oder zusätzlich was für die Altersvorsorge abknapsen. Wenn es soweit ist, wird Chris kriegen, was ihm die Rentenversicherung ausrechnet. Keinen Cent mehr. Ob er diesen Job bis 67 durchhalten kann, ist ohnehin fraglich. Wenn nicht, drohen Abschlüsse. Zu seinem regulären Rentenbeginn 2038 hätte er zwar 45 Beitragsjahre, bekäme aber kaum mehr als 800 Euro Rente. Jule, mit ihren Beitragslücken,

wird die 45 Jahre nicht voll bekommen. Wenn sich an ihrem Verdienst nichts ändert, landet sie als Rentnerin bestenfalls auf Hartz-IV-Niveau.

Zugegeben. Unsere Beispiele sind fiktiv. Doch die Fakten sind real. Im bundesdeutschen Schnitt beliefen sich die Altersbezüge 2014 auf knapp 800 Euro. „Neurentner“, die 2014 in Rente gingen, erreichten durchschnittlich nur 750 Euro. Sofern diese Senioren in 22 Jahren, wenn „Chris“ in Rente geht, noch leben, hätten ihre Renten bei einer durchschnittlichen Teuerungsrate von 2 Prozent noch eine Kaufkraft von unter 500 Euro. Gut, so einfach ist das alles nicht. Inflationsraten oder Rentensteigerungen lassen sich so wenig prognostizieren wie eventuelle Tarifierhöhungen bei Jule und Chris. Fest steht aber zum Beispiel, dass sich die Zahl der „Armutsrentner“, also derer, die neben ihrer Rente

noch Leistungen der Grundsicherung beziehen müssen, in den vergangenen zehn Jahren fast verdoppelt hat. Wurden 2005 bundesweit 343.000 solche Senioren gezählt, waren es 2015 schon 512.000. Sozialverbände gehen davon aus, dass die Zahl der Armutsrentner eigentlich noch höher ist, weil viele gar keine Anträge stellen oder ihre schmale Rente durch weitere Erwerbstätigkeit aufbessern. Über eine Million Rentner tun das, oft aus reiner Not. Und Studien des DGB rechnen vor, dass die Zahl der Neurentner, die auf Grundsicherung angewiesen sind, in den nächsten 15 Jahren auf 30 Prozent steigen könnte...

Alles keine guten Aussichten für Jule und Chris. Sie haben sich auf den legendär gewordenen Norbert-Blüm-Satz „Die Rente ist sicher“ verlassen. Lange Zeit galt das deutsche Rentensystem auch international als vorbildlich. Doch mittlerweile wird es immer mehr ausgehöhlt.

Statt etwa Rentenansprüche von früheren DDR-Bürgern als gesamtstaatliche Aufgabe zu sehen und sie aus Steuermitteln zu finanzieren, wurden sie dem Rentensystem übergeholfen und das damit überfordert. Eine Rentenreform jagte seither die Nächste. Das Ergebnis: Das Rentenniveau, was gegenwärtig etwa bei 48 Prozent des Durchschnittseinkommens liegt, wird bis 2030 auf 43 Prozent sinken. Auch die Änderungen, die die Große Koalition auf Initiative von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles 2014 beschlossen hat, retten wenig. Die Altersgrenze für die vielbeschworene „Rente mit 63“ gilt etwa nur für vor 1953 Geborene. Damit hat sie sich schon fast erledigt. Von der „Mütterrente“ profitieren gerade besonders bedürftige Frauen nicht, weil diese Rentenpunkte voll auf die Grundsicherung angerechnet werden.

ver.di hat den Kampf für eine menschenwürdige Altersrente deshalb nun ganz oben auf die Tagsordnung gesetzt. „Die Entwicklung des Rentenniveaus ist eine der zentralen sozialpolitischen Aufgaben der nächsten Jahre“, sagt ver.di-Vorsitzender Frank Bsirke. Nachdem der Mindestlohn durchgesetzt sei, gehe es jetzt um Alterssicherung. Zwei Wege gibt es: Zum einen steuert ver.di tarifpolitisch dagegen und versucht überall, wo das durchsetzbar ist, höhere Entgelte zu vereinbaren, die auch höhere Rentenbeiträge bedeuten. Gerade in den Bodenverkehrsdiensten ist das ziemlich schwer, aber erste bundesweite Schritte zu einer Tarifkommission sind getan (siehe untenstehender Beitrag). Tariflich können außerdem Vereinbarungen zur Altersvorsorge in Betrieben und Konzernen ausgehandelt werden. Das klappt freilich nur dort, wo ver.di stark ist und Kolleginnen und Kollegen das durchfechten. Doch ver.di wird auch den Gesetzgeber nicht aus der Verantwortung lassen: Mit Druck auf Politik und Wirtschaft soll dafür gesorgt werden, dass alle Beschäftigten – also auch die im Verkehrssektor Tätigen – nach einem langen Arbeitsleben eine auskömmliche Rente bekommen. So hat es auch der ver.di-Kongress beschlossen. Und das ist Ziel der ver.di-Kampagne gegen Altersarmut. **NEH**

# Tempo vor Gesundheit und Sicherheit?

ver.di befragte Beschäftigte der Bodenverkehrsdienste – Tarifvertrag „Gesund und sicher im BVD“ geplant

2.000 Antworten auf Fragebögen waren auszuwerten: ver.di hatte im Sommer 2015 Beschäftigte von Ram-

pe, Vorfeld und Passage sowie Check-In von zehn bundesdeutschen Flughäfen befragt – egal, ob sie in

Voll- oder Teilzeit, als Stammbeschäftigter, befristet oder als Leiharbeiter tätig sind. Inzwischen liegen die Ergebnisse vor. Sie können nicht überraschen, dennoch blieben die Probleme lange Zeit eher „unsichtbar“. Nun liegen sie offen und können nur alarmieren:

So gaben 83 Prozent aller Befragten an, dass ihr „unsicheres Monatsgehalt“ für sie ein großes Problem bedeutet. Drei Viertel kritisieren immer mehr Befristungen. 84 Prozent beklagen fehlende Einarbeitung und Qualifizierung als Problem, 34 Prozent schätzen das sogar als „uner-

träglich“ ein; 72 Prozent der Befragten weisen darauf hin, dass deshalb Sicherheits- und Qualitätsvorgaben oft nicht eingehalten werden könnten. Für 71 Prozent ist auch die Fluktuation und die ständige wechselnde Belegschaft ein Kritikpunkt. Zwei Drittel aller Antwortenden weisen auf „Hetze und Zeitdruck“ hin, die sie bei ihrer Arbeit belasten. Über Rückenschmerzen klagen etwa 69 Prozent aller Befragten, viele auch über Gelenk- oder Kopfschmerzen. Dass Familie und Beruf mit ihrer Tätigkeit schlecht vereinbar sind, mahnen mehr als die Hälfte, 59 Prozent, an. Und schließlich gehen 64 Prozent aller 2.000 Befragten davon aus, dass sie ihre

jetzige Tätigkeit unter den derzeitigen Bedingungen nicht bis zur Rente werden ausüben können. Der betriebliche Gesundheitsschutz tue viel zu wenig.

Die Ergebnisse sind ein klarer Arbeitsauftrag für die ver.di-Aktiven bei den Bodenverkehrsdiensten an den deutschen Verkehrsflughäfen: Wir brauchen existenzsichernde Tarifverträge, gesundheitserhaltende Arbeitsbedingungen und klare Qualifikations- und Einarbeitungsstandards für alle. Im ersten Schritt ruft ver.di daher noch diesen Sommer alle BVD-Unternehmen auf, einen Tarifvertrag zum Thema „Gesundheit und Sicherheit“ abzuschließen. Alle Infos unter [www.verdi-airport.de](http://www.verdi-airport.de) **K.W.H.N**

