

Altersgrenzen – mal so, mal so, Ende offen?

Der *EuGH* hat in dem schwedischen Fall „Hörnfeldt“ vom 5. 7. 2012 (NZA 2012, 785 [in diesem Heft]) im Grundsatz eine gesetzliche Altersgrenze 67 bestätigt. Der *Gerichtshof* führt damit seine Linie fort, allgemeine Altersgrenzen anzuerkennen. Die automatische Beendigung der Arbeitsverhältnisse von Beschäftigten, die das Rentenalter erreichen, so die Luxemburger Richter, ist in den Beziehungen des Arbeitslebens zahlreicher Mitgliedstaaten weithin üblich. Das ist eher ein politisches, als ein juristisches Argument.

Der *EuGH* betont jetzt sogar, dass die Wirksamkeit der Altersgrenze nicht von der zu erwartenden Höhe der Altersrente des jeweils Betroffenen abhängt. Eine andere Tendenz sprach noch aus dem Fall „Palacios“ (NZA 2007, 1219). Auch Arbeitnehmer mit einer unauskömmlichen Altersrente wegen unsteter Erwerbsbiografie müssen damit via Altersgrenze „automatisch“ ausscheiden. Im Falle „Hörnfeldt“ würdigt der *Gerichtshof* das unbedingte Recht, bis zum 67. Lebensjahr arbeiten zu dürfen, dann aber erst mal ausscheiden zu müssen. Freiwillig indes könne das Arbeitsverhältnis befristet beliebig verlängert werden. Wie sich diese Aussage zum Fall „Mangold“ (NZA 2005, 1345) verhält, ist unklar.

Im Kontrast hierzu steht, dass alle anderen Altersgrenzen in erheblichem Maße rechtfertigungsbedürftig sind. „Legitim“ i. S. von Art. 6 I Unterabs. 1 Richtlinie 2000/78/EG und damit als verhältnismäßig werden ausschließlich „sozialpolitische Ziele“ wie solche etwa aus den Bereichen Beschäftigungspolitik oder Arbeitsmarkt anerkannt. Die Folge ist, dass nicht einmal das Ziel der Flugsicherheit als legitim erachtet wurde und die vorgezogenen tariflichen Altersgrenzen für Piloten verworfen wurden (*EuGH*, NZA 2011, 1039 – Prigge, s. dazu *Schramm*, NZA-Editorial H. 14/2011, S. III). Das hat Konsequenzen. Das *BVerwG* fühlte sich in Ansehung der altersgrenzenfreundlichen Rechtsprechung des *BVerfG* auf der sicheren Seite und erklärte die Altersgrenze „71“ für einen öffentlich vereidigten Sachverständigen „aus Gründen der Sicherheit des öffentlichen Rechtsverkehrs“ für wirksam (*BVerwG*, NZA-RR 2011, 569). Auf eine Verfassungsbeschwerde verwarf das *BVerfG* diese Entscheidung wegen fehlender Vorlage (Art. 101 GG) an den *EuGH* (*BVerfG*, NZA 2012, 202). Spätestens seit der Entscheidung „Prigge“ sei klar gewesen, dass Altersgrenzen nur noch aus sozialpolitischen Zielen heraus zu rechtfertigen seien. Dazu gehöre das Ziel der Sicherheit des öffentlichen Rechtsverkehrs ebenso wenig wie die Sicherheit des Flugverkehrs. Das *BVerwG* zuckte erschrocken, legte die Sache dem *EuGH* wiederum nicht vor, und entschied die Sache kurz darauf mit umgekehrtem Ergebnis (*BVerwG*, NJW 2012, 1018). Das hat so beeindruckt, dass der 1. *Zivilsenat* des *KG* (Urt. v. 29. 3. 2012 – 1 U 3/12, BeckRS 2012, 10048) jetzt die Altersgrenze von 70 Jahren für Berufstrabrennfahrer verworfen hat. Was lehrt uns das?

Der Pilot darf so lange fliegen, bis er vom Himmel fällt und der Jockey reitet, bis er aus dem Sattel kippt. Nur Beschäftigte mit Minirenten fallen durch die Altersgrenzen ins Bodenlose. Irgendwie komisch. Das Thema Altersgrenzen ist wohl noch nicht zu Ende gedacht.



Professor Dr. Ulrich Preis, Köln