


Rente mit 67: Arme Alte

Von MICHAELA BÖHM

A photograph showing two elderly railway workers in high-visibility orange and blue work clothes. One worker is kneeling on the tracks, while the other stands next to him, using a long-handled tool. They are surrounded by railway equipment and gravel. The background shows more tracks and greenery.

Jeder fährt oft oder gelegentlich Bus, U-Bahn oder Straßenbahn. Einen öffentlichen Nahverkehr gibt es in jeder Stadt. Damit der Verkehr rollt, braucht es nicht nur Fahrer, sondern auch Männer am Gleisbau, Menschen in der Verwaltung, in den Betriebsleitstellen und Werkstätten. Zum Beispiel die Verkehrsgesellschaft Frankfurt, kurz VGF. Hier ist es wie in anderen Betrieben: Über 60-Jährige gibt es nur wenige, wer kann, steigt vorher aus. Warum bleibt kaum einer länger? Und was sagen die heute 40-Jährigen zum Beschluss der großen Koalition, dass ihr Arbeitsleben erst mit 67 enden darf?

Es ist 3.50 Uhr. Noch neun Minuten bis zur Abfahrt. Draußen laufen die Motoren der Busse warm, drinnen läuft süßer Kaffee in braune Plastikbecher. Dieter Freytag schaut abwechselnd von der Wanduhr auf seine Armbanduhr, nimmt einen letzten Schluck und geht nach draußen, um den Bus zu inspizieren, er öffnet die hintere Tür, funktioniert, testet Blinker und Lichter, alles okay.

Müde Männer sprechen wenig. In den Gesichtern hat sich eine Müdigkeit eingegraben, der auch Schlaf nichts mehr anhaben kann. Rente mit 67? Jetzt lachen sie. Es ist kein fröhliches Lachen. Wie man eben lacht über Ahnungslose.

Dieter Freytag, 56, ist seit mehr als einer Stunde wach. Sein Dienst beginnt seit Jahren jeden Tag zwischen kurz vor 4 und kurz vor 6 Uhr. Selbst an freien Tagen weckt ihn seine innere Uhr mitten in der Nacht. Wäre der Schlaf ein lebendiges Wesen, der von Freytag wäre ein Kauz, launisch und unerträglich. Kaum im Bett schläft der Busfahrer zwar sofort ein, doch oft ist er nach einer Stunde wieder wach, wälzt sich im Bett, döst ein und wacht noch vor dem Wecker auf. Nach der Arbeit ist er müde, aber am Mittag ziert sich der Schlaf. Schon kleine Geräusche im Treppenhaus oder auf der Straße verscheuchen ihn. Freytag weiß, was Arbeitswissenschaftler Nachtarbeitern wie ihm empfehlen: Zwischen 21 und 22 Uhr ins Bett gehen, auch an freien Tagen und am Wochenende, Hauptsache regelmäßig und zeitig. Das gelingt aber nicht immer, weil Freytag dann keinen Fernsehfilm bis zum Schluss sehen kann. Der Schlaf vor Mitternacht ist wichtig für die Erholung. Sieben Stunden braucht ein Erwachsener, Freytag schafft manchmal nur vier.

3.59 Uhr, Abfahrt. Nachts sind die Straßen genauso leer wie der Bus. Nachts ist die Welt leise und friedlich. Keine Schulkinder greifen in die Notverriegelung und ziehen die Tür per Hand auf, so dass er anhalten, aufstehen, um den Bus laufen und die Tür wieder einhängen muss. Nachts ist Dieter Freytag mit sich und der Zeit im Reinen.

Wenige Stunden später ist es vorbei mit der Ruhe. Ab 7.30 Uhr fährt Freytag dem Fahrplan hinterher, das Display des Fahrscheindruckers zeigt seine Verspätung auf die Minute genau an. Die Ursachen kann Freytag nicht beeinflussen: geschlossene Bahnschranken, falsch geparkte Autos, dichter Verkehr. Das macht Stress: Die Fahrgäste murren, weil sie ihren Anschluss verpassen. Um die Zeit wieder einzuholen, kehrt der Fahrer an der Endhaltestelle direkt um und lässt seine Pause wieder sausen. Manchmal fehlt sogar die Zeit zum Pinkeln.



Foto: Dieter Freytag, seit Jahren morgens sehr früh auf den Beinen

Aufs Klo zu gehen, wenn man muss, ist für Bus- und Straßenbahnfahrer nicht selbstverständlich. Weil häufig keine Toilette an der Endhaltestelle steht. Oder die Zeit zu knapp ist, um den Bus abzustellen, die Geldtasche unter den Arm zu klemmen, den Fahrscheindrucker mit den Tageseinnahmen abzusperren, die Fahrgäste um Geduld zu bitten und schnell zum Bahnhofsklo zu laufen. Manche Fahrer trinken während der 8,5-Stunden-Schicht nur einen halben Liter Wasser, um nicht pinkeln zu müssen.

Im Juli 2009 hat Freytag seinen letzten Arbeitstag, dann ist er 58 und die passive Phase seiner Altersteilzeit beginnt. **Warum wollen Sie schon aufhören?** »Ich kann nicht mehr.« Der einstige Chemiefacharbeiter ist mehr als sein halbes Leben lang gefahren, Schwertransporter, Müllfahrzeuge, Busse. Das viele Sitzen hat bei ihm Spuren hinterlassen: Bandscheibenprobleme, ein schmerzender Ischiasnerv, dauernde Kopfschmerzen

Ausnahmen

Für alle, die vor 1955 geboren wurden und vor dem 1. Januar 2007 verbindlich Altersteilzeit vereinbart haben, ändert sich nichts.

■ Versicherte, die 45 Jahre Pflichtbeiträge gezahlt haben, können weiterhin mit 65 Jahren ohne Abzüge in Rente gehen. Dazu zählen auch Zeiten der Erziehung von Kindern bis zu deren zehnten Lebensjahr. Nicht berücksichtigt werden Zeiten der Arbeitslosigkeit.

■ Wer 35 Versicherungsjahre beisammen hat, kann mit 63 Jahren in Rente gehen. Für jeden Monat vor dem 67. Lebensjahr gibt es aber einen Abschlag von 0,3 Prozent – jedoch höchstens 14,4 Prozent.

■ Für Schwerbehinderte steigt das Rentenalter ab Jahrgang 1952 stufenweise von 63 auf 65 Jahre. Sie können ab 62 in Rente gehen, müssen aber Abzüge von 0,3 Prozent pro Monat in Kauf nehmen – höchstens also 10,8 Prozent. Versicherte, die vor dem 17. November 1950 geboren sind und spätestens am 16. November 2000 anerkannt schwerbehindert waren, können weiterhin mit 60 Jahren ohne Abzüge in Rente gehen.

durch steife Halswirbel. »Bis 67 Jahre Bus zu fahren, würde ich nicht durchhalten.« Die Krankenquote der Frankfurter Busfahrer ist dreimal so hoch wie der bundesweite Durchschnitt aller Beschäftigten.

Die 51 Bus-, sieben U-Bahn- und neun Straßenbahnlinien von Frankfurt werden rund um die Uhr von der Betriebsleitstelle überwacht. Hier sitzt Heinrich Coring, 64, vor sich sieben Bildschirme und vier weitere Monitore. Der Fahrdienstleiter regelt den Verkehr zweier U-Bahnlinien. Vom Büro aus steuert er die Signaltechnik, gibt einer schon verspäteten U-Bahn per Signal Vorfahrt, weist einer abgekoppelten Bahn eine Ausweichstrecke zu, informiert die Fahrer über eine liegengeliebene Bahn im Tunnel. Mal passiert gar nichts und Coring streckt sich auf dem Drehstuhl aus, mal klingelt, piepst und gongt es wie in einer Spielhalle. Coring ist einer, der selbst dann nicht nervös wird, wenn ein Fahrer Rauch im Wagen meldet. Falsche oder späte Entscheidungen darf es nicht geben.

Coring ist eine Ausnahme. Er ist 64 Jahre alt und hat trotzdem Arbeit. Mehr als die Hälfte der über 55-Jährigen ist nicht mehr erwerbstätig. Auch bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt gibt es nur wenige in Corings Alter, nicht mal zwei Prozent der 2176 Beschäftigten sind 63 Jahre und älter. Coring (Foto) wird in we-



nigen Monaten direkt aus der sozialversicherungspflichtigen Arbeit mit 65 Jahren in den regulären Ruhestand wechseln, das gelingt nur neun Prozent der Männer im Westen. So wenige? Lässt man all die Menschen aus den Berechnungen heraus, die früher einmal in die Rentenkasse eingezahlt haben, sich dann selbstständig gemacht haben, verbeamtet wurden oder wegen Kindererziehung aus dem Erwerbsleben ausgestiegen sind, ist die Zahl höher: Mehr als jeder Dritte wechselt

aus sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung, auch Altersteilzeit, in Altersrente. Die anderen sind arbeitslos, krank oder Minijobber. Vier von zehn Beschäftigten gehen heute mit Einbußen vorzeitig in Rente. **Wieso arbeiten Sie noch?** »Die Arbeit ist okay, ich bin fit und kann es mir außerdem nicht leisten, vorher aufzuhören.«

Wer früher aussteigt, bezahlt dies auch heute schon mit Abschlägen. Jeder vorgezogene Monat kostet 0,3 Prozentpunkte der Rente. Weil Corings jüngste Tochter noch zur Schule geht und die Große gerade ihr Studium begonnen hat, ist er auf die volle Rente angewiesen. Also arbeitet er weiter. Bis das halbe Jahrhundert voll ist. Er hat dann 50,5 Arbeitsjahre hinter sich – erst im Bergbau, später als U-Bahnfahrer, jetzt in der Betriebsleitstelle, davon 43 Jahre im Schichtdienst.

Die neue Rentenregelung lässt keinen unberührt. Auch wer nicht betroffen ist, schüttelt den Kopf über die Zumutung für die Jungen. »40 Arbeitsjahre reichen«, findet ein Kollege, 43. Zumal im Schichtdienst, wenn die innere Uhr so oft überdreht wurde, dass nur noch Kaffee gegen die Müdigkeit hilft und Tabletten gegen die Magenschmerzen. »Wieso sollen die Alten jahrzehntelang schufteten und Junge kriegen keine Arbeit?«, fragt ein anderer. Wieso muss einer Abschlüsse hinnehmen, obwohl er kaputt ist und krank und nicht mehr weiterarbeiten kann? Und was tun die Unternehmen, um Arbeitsbedingungen so zu verändern, dass einer auch länger durchhalten kann?

Tausende von Demonstranten haben gegen den Beschluss der großen Koalition protestiert. »Eine Entscheidung gegen die Mehrheit der Menschen in diesem Land«, nannte IG Metall-Vorsitzender Jürgen Peters die Abstimmung im Bundestag. 408 Abgeordnete votierten am 9. März dafür, dass ein Arbeitsleben erst mit 67 Jahren enden darf, 169 dagegen.

Uwe Pflüger, 40, wird zu denen gehören, die bis 67 arbeiten müssen – oder bis 65, wenn er die 45 Beitragsjahre beisammen hat. Der Elektroinstallateur der Frankfurter Verkehrsgesellschaft überwacht sämtliche technische Anlagen von A wie Aufzüge bis W



wie Weichenheizung, hauptsächlich im unterirdischen Bereich. Pflüger (Foto oben) ist der Störungsordinator. Jede Störung wird auf seinen Bildschirmen gemeldet, er behebt sie oder schickt Techniker los, die Störungen zu beseitigen, etwa der mutwillig zerstörte Sicherheitsschalter an einem Rollgitter. Oder die Reparatur einer Weiche. Wenn ein Techniker im Tunnel arbeitet, rollt der U-Bahn-Verkehr trotzdem weiter. Pflüger muss das Tunnellicht einschalten, die Fahrer informieren, dass einer an den Gleisen arbeitet, und immer im Blick haben, wo sich der Techniker gerade befindet. Dafür hat er sieben Telefone. Manchmal klingeln alle gleichzeitig.

Pflüger zweifelt, ob er die Arbeit in der Betriebsüberwachung in 25 Jahren noch genauso leisten kann. Er befürchtet, dass sich Fehler einschleichen, er im Alter langsamer reagiert oder bei Alarmstufe rot nervös wird und falsch entscheidet. »Ich will keinen Kollegen auf dem Gewissen haben.« **Wie lange möchten Sie arbeiten?** »Ich würde gern mit 57 oder 58 aufhören.« Mit Altersteilzeit, so wie viele andere Kollegen bei der VGF.

Inzwischen hat fast jeder vierte VGF-Beschäftigte einen Altersteilzeitvertrag. Das ist so gewollt, sagt Betriebsratsvorsitzender Wolfgang Müller. Damit möglichst viele ausscheiden, stockt die VGF den Einkommensverlust großzügig auf, teilweise auf 90 Prozent des Nettoehaltes. Vielen Beschäf-

tigten kommt das entgegen: Sie wollen raus, weil sie nicht mehr können oder wollen, oder weil die Altersteilzeit die letzte Chance ist, nicht bis zum regulären Ruhestand arbeiten zu müssen. Und für die VGF ist es das ideale Instrument, um Personal abzubauen. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, heißt es.

Jürgen Burdack, Jahrgang 1950, Geschäftsbereichsleiter Finanzen, hat ein geräumiges Büro und eine Sekretärin, die Telefonate annimmt und Kaffee bringt. Sein Arbeitstag beginnt nicht vor acht Uhr. Trotzdem hat er sich für Altersteilzeit entschieden, in zwei Jahren hat er seinen letzten Arbeitstag bei der VGF. **Schaffen Sie die Arbeit nicht mehr?** Er lacht. »Nein, ich bin weder ausgelaugt noch fehlt mir die Freude an der Arbeit. Aber es wäre wirtschaftlich unsinnig, ein solch lukratives Angebot auszuschlagen.« Er möchte sein Leben genießen, so lange er noch geistig und körperlich fit sei. Reisen möchte er und den Segelschein machen. »Ich habe noch viel vor.«

Mit den lukrativen Angeboten ist bald Schluss. Die Altersteilzeit läuft 2009 aus, noch denken aus der Koalition nur einige Sozialdemokraten darüber nach, ob es auch danach einen gleitenden Übergang in die Rente geben wird.

Für die sehr jungen Beschäftigten ist die Rente weit weg. Jemand wie Falk Nentwich, 34,

Ausnahmen

■ Bei den Erwerbsminderungsrenten steigt das Rentenalter ohne Abzüge von 63 auf 65 Jahre. Wer aus gesundheitlichen Gründen früher aus dem Arbeitsleben ausscheidet, muss in der Regel Abzüge in Kauf nehmen – bis höchstens 10,8 Prozent. Ausnahmen gibt es für Versicherte mit 35 (ab 2024 mit 40) Pflichtbeitragsjahren. Für sie gilt weiterhin die Altersgrenze 63.

■ Ausnahmen gibt es auch für entlassene Arbeitnehmer des Bergbaus, die Anpassungsgeld oder die Knappschaftsausgleichsleistung erhalten haben.

schläft noch wie ein Stein, egal, ob er um kurz nach der Tagesschau ins Bett geht oder wenn andere zu Mittag essen. **Werden Sie es bis 67 schaffen?** Nentwich zuckt mit den Schultern. Vorstellen könne er sich das nicht. »Mir wird nichts anderes übrigbleiben.«

Carola Mook, 25, Industriekauffrau in der Personalabteilung, hat dagegen keine Angst davor, noch 42 Jahre arbeiten zu müssen. Oder länger. »Ich gehe davon aus, dass irgendwann die Rente ab 70 kommt.« Wie von Wirtschaftsminister Michael Glos (CSU) angedeutet. Fair sei das allerdings nicht. Es sei ein Unterschied, ob jemand im Büro arbeite wie sie, mit Gleitzeit und ohne Schichtdienst, oder wie ihr Vater als Rollladen- und Jalousienbauer sein Leben lang Rollläden montiert und über Kopf Markisen anbringt.

Oder im Gleisbau

wie Herbert Höhler, 60 (Foto). Der Dreher arbeitet seit seinem 13. Lebensjahr. Gern, betont er. Aber jetzt »machen die Knochen nicht mehr mit.« Wenn ihn die Bandscheibe quält, weiß er nicht, wie er seine fast 1,90 Meter wieder aufrichten soll, dann spürt er die Gefühlsstörungen bis in den Fuß. Knie, Rücken, Hüfte – verschlissen, sagt der Arzt. Kein Wunder. Die Rohlinge, aus denen ein Dreher Räder für das Schienenfahrzeug fertigt, wiegen rund 45 Kilogramm. Einmal tief Luft holen und hochrücken, so beschreibt er, wie er immer mit viel Kraft seine Arbeit bewältigt hat. Höhler ist wütend, wenn er daran denkt, was ihm an gesetzlicher Rente zusteht. **Was macht Sie so sauer?** »Inklusive Zusatzversorgung bekomme ich nach 49 Arbeitsjahren weniger Rente als ein Abgeordneter schon nach acht Jahren Bundestag.« Der bekommt 1682 Euro. »Und so einer hat entschieden, dass wir bis 67 arbeiten müssen.« Das macht ihn wütend.



Wenn Busfahrer Dieter Freytag Feierabend hat, wirft Michael Grube, 60, den Kaffeebecher in den Papierkorb und schiebt sich auf den Fahrersitz der U-Bahn. Arbeitsbeginn ist heute um 14.45 Uhr. Seine Dienste hat er sich auf einem kleinen Zettel notiert. Merken kann sich das kein Mensch. Am Sonntag ab 4 Uhr die U5, danach die Straßenbahnlinie 12 bis 12.13 Uhr, Montag frei, Dienstag ab 17.37 bis 20.46 die U5, dann noch mal von 21.30 bis 1.56. Straßenbahn- und U-Bahnfahrer können sich ihre Dienste wünschen, Grube macht Unregelmäßigkeit nichts aus.

Oder Unvorhergesehenes. Je weniger Routine, desto besser.

Das kleine Signal leuchtet rot.

Er zieht den Hebel langsam zu sich heran und stoppt die Bahn. Vor ihm ist eine Bahn liegengeblieben, jetzt soll er zwischen zwei Stationen hin- und herpendeln. Selbst als Fahrgäste wütend gegen die Scheibe klopfen und ihm

verächtlich einen Vogel zeigen, weil seine Durchsage nicht gehört wurde und sie in die falsche Richtung gefahren sind, bleibt Grube freundlich. So einer schafft das doch bis 65. Warum will er trotzdem aufhören? **Keine Lust mehr?** Das nicht. Aber Angst davor, was sich Politiker zur Rente noch so einfallen lassen. Deshalb geht auch er in Altersteilzeit. In wenigen Wochen ist für ihn nach 35 Jahren Fahrdienst Schluss. Die 7,2 Prozent Abzug kann er finanziell verkraften.

Nicht alle müssen rechnen, ob sie sich den vorzeitigen Ausstieg leisten können. Und nicht alle müssen vor dem 65. Lebensjahr aufhören. Die Aufsichtsratsvorsitzende der VGF, Petra Roth, ist 63 Jahre. Kürzlich ist sie für weitere sechs Jahre zur Oberbürgermeisterin von Frankfurt am Main gewählt worden. ◀