

der Klägerin als unbegründet zurückzuweisen und damit der Beschluß der Kreisbeschwerdekommission vom 29. Oktober 1962 wiederherzustellen, der die Klägerin verpflichtet, an die Verklagte den bei der erneuten Überprüfung festgestellten Differenzbetrag von 3,30 MDN je Monat für die Zeit vom 1. März 1953 bis 30. April 1962 in Höhe von insgesamt 363 MDN nachzahlen. Da eine weitere Sachverhaltsaufklärung nicht erforderlich war, konnte der Senat hierüber gem. § 9 Abs. 2 AGO selbst entscheiden.

§§ 39 ff. GBA.

1. Der Betriebsleiter hat mit der BGL besondere Dienst- bzw. Schichtpläne für die Kraftfahrer zu vereinbaren, in die zum Zwecke der Senkung von Überstunden ein unregelmäßiger Schichtbeginn aufzunehmen ist.

2. Zur Bezahlung von Überstunden und Gewährung von Schichtprämien an Kraftfahrer.

BG Potsdam, Urt. vom 17. Juni 1964 - BA 55/63.

Die Verklagten (Einspruchsgegner) sind seit Jahren Pkw-Fahrer beim Kläger (Einspruchserheber). Sie fordern gem. Abschn. II Ziff. 1.2 und 2.6 des 2. Nachtrags vom 30. Juni 1961 zum Rahmenkollektivvertrag für die örtlichen und zentralgeleiteten Baubetriebe (RKV) vom Betrieb die Zahlung einer Schichtprämie in Höhe von monatlich 26 MDN. Der Betrieb hat dieser Forderung widersprochen, jedoch bei der Konfliktkommission und beim Kreisgericht kein Gehör gefunden. Er hat gegen das Urteil des Kreisgerichts Einspruch (Berufung) eingelegt, diesen aber zurückgenommen.

Der Senat hat die Rücknahme des Einspruchs nicht bestätigt, die Entscheidungen des Kreisgerichts und der Konfliktkommission aufgehoben und die Verklagten mit ihren Forderungen abgewiesen.

Aus den G r ü n d e n :

Ein Hauptanliegen der am 1. Mai 1960 in Kraft getretenen lohnerhöhenden Maßnahmen für Kraftfahrer bestand darin, eine neue, straffe Ordnung über die Arbeitszeit der Kraftfahrer zu schaffen und bei gleichbleibender oder gesteigerter Leistung die Überstunden systematisch zu senken, insbesondere auch mit dem Ziel, die Freizeit der Kraftfahrer zu erhöhen. Hierzu dienten vor allem exakte, einheitliche Festlegungen über die Dauer und Verteilung der Arbeitszeit der Kraftfahrer entsprechend ihren spezifischen Bedingungen, über die Ausarbeitung und Gestaltung von Dienst- bzw. Schichtplänen, über die Zusammensetzung und Messung der Dienstsichten, über den Umfang und die Verteilung der Ruhetage sowie über den Überstundenbegriff. In unmittelbarem Zusammenhang damit wurden neben den erhöhten Lohnsätzen die Lohnbedingungen für die Kraftfahrer nach einheitlichen Gesichtspunkten zusammenfassend neu geregelt. In diesen Komplex gehört auch die Schichtprämie wegen überwiegend unregelmäßigen Schichtbeginns für Kraftfahrer, die im Rahmen und als untrennbarer Bestandteil des Gesamtsystems der genannten Maßnahmen insbesondere einen materiellen Anreiz für den Übergang zu einem planmäßig gestalteten unregelmäßigen Schichtbeginn darstellt und damit die Durchsetzung der gesamten neuen Arbeitszeitregelung für Kraftfahrer unterstützt sowie die Verminderung der Überstunden fördert. Zugleich enthält sie einen materiellen Ausgleich für diejenigen Fälle, in denen durch das Absinken der Überstunden infolge des geplanten unregelmäßigen Schichtbeginns zwar eine Erhöhung der Freizeit, andererseits aber eine effektive, auch durch die Lohn-erhöhung nicht aufgewogene Verdienstminderung für die Kraftfahrer eintreten würde.

Falsch war es hiernach vor allem, die Schichtprämie aus sich selbst heraus und isoliert von allen anderen

lohnpolitischen Maßnahmen für Kraftfahrer zu begreifen bzw. anzuwenden, etwa als ob es sich dabei um eine zusätzlich zu allen bisherigen Lohn- und Zuschlagszahlungen eingeführte Lohnzahlung handele, welche schematisch ohne Produktivitätswirksamkeit und ohne Erweiterung der Freizeit für die Kraftfahrer lediglich ihren bisherigen Effektivlohn erhöht. Demgemäß durften auch die arbeitsrechtlichen Bestimmungen über diese Schichtprämie nicht losgelöst von allen anderen Festlegungen des 2. Nachtrags zum RKV betrachtet und willkürlich ausgelegt werden. Vielmehr war der besonders enge Sachzusammenhang mit der gleichzeitig in Kraft getretenen neuen Arbeitszeitregelung für Kraftfahrer zu berücksichtigen. Diese Notwendigkeit ergab sich nicht zuletzt aus den in Abschn. II Ziff. 2.6 des 2. Nachtrags zum RKV selbst festgelegten Voraussetzungen für die Gewährung der Schichtprämie, die ausschließlicher Natur sind.

Diese Bestimmungen und Begriffe durften daher auch nur auf der Grundlage der genannten Maßnahmen und Festlegungen zur einheitlichen Neuregelung der Arbeitszeit für Kraftfahrer unter Beachtung ihrer politischen und ökonomischen Zielsetzungen ausgelegt und angewendet werden. Danach kommt es entscheidend darauf an, daß entsprechend den festgelegten Grundsätzen zwischen dem Betrieb und der zuständigen betrieblichen Gewerkschaftsleitung besondere Dienst- bzw. Schichtpläne für die Kraftfahrer vereinbart werden, und zwar in der Regel jeweils für den Zeitraum einer Lohnabrechnungsperiode. In diese Dienst- bzw. Schichtpläne ist — als konkrete Maßnahme zur Senkung von Überstunden — vor allem ein unregelmäßiger Arbeitszeitbeginn (Schichtbeginn) aufzunehmen. Damit wird für diese Werkstätten entsprechend ihren besonderen Arbeitsbedingungen die starre Normierung des Arbeitstages beseitigt. Das Ende ihrer täglichen Arbeitszeit (Schichtende) ergibt sich insoweit — ebenfalls abweichend vom allgemeinen betrieblichen Arbeitszeitende — ausschließlich aus der Gesamtdauer der Schicht (einschließlich Arbeitspausen), bezogen auf den festgelegten Schichtbeginn. Als Überstundenarbeit kommt dann nur noch die tatsächliche Arbeitszeit in Betracht, welche außerplanmäßig anfällt, d. h. außerhalb der bereits beweglich geplanten Arbeitszeit der Kraftfahrer vor Schichtbeginn bzw. nach Schichtende liegt.

Der Nutzen für die Gesellschaft, den Betrieb sowie den Kraftfahrer besteht z. B. darin, daß für den Werkstätten (bei Einhaltung der Schichtdauer) mit dem Schichtende die Freizeit beginnt, auch wenn die allgemeine betriebliche Arbeitszeit noch andauert. Er braucht sich also insbesondere nicht noch im Betrieb aufzuhalten bzw. sich mit unter Umständen nebensächlichen, unproduktiven, aufschiebbaren Arbeiten zu beschäftigen und kann während seiner unregelmäßig beginnenden Schichten den Anteil der Beförderungsleistungen an seiner Arbeitszeit steigern. Zum anderen braucht der Betrieb die zwischen dem Schichtbeginn des Kraftfahrers und dem allgemeinen Arbeitszeitbeginn des Betriebes liegende Zeit nicht als Überstundenarbeit und auch die zwischen dem Schichtende und dem Ende der betrieblichen Arbeitszeit liegende Zeit nicht zu entlohnen. Als materiellen Anreiz und Ausgleich hierfür erhält der Pkw-Fahrer (außer der Vergütung für die eventuell trotzdem noch anfallenden Überstunden) die Schichtprämie, sofern seine Schichten innerhalb der betreffenden Lohnabrechnungsperiode dienst- bzw. schichtplanmäßig überwiegend vor oder nach dem allgemeinen Arbeitszeitbeginn des Betriebes beginnen.

Daraus ergibt sich zugleich auch, daß eine solche bewegliche Gestaltung der Arbeitszeit und somit auch die Gewährung von Schichtprämien nicht in Betracht kommen, wenn dadurch die Zahl der Überstunden nicht