

gesenkt werden kann oder gar noch steigt, so z. B. dann, wenn die Überstunden innerhalb desselben Arbeitstages vor und nach der allgemeinen betrieblichen Arbeitszeit bzw. in einem solchen Umfang anfallen, daß sie allein durch eine zeitliche Verschiebung der Schicht nicht abgefangen werden können. (Im Falle des Klägers ist das z. B. bei den Fahrten zu auswärtigen Baustellen denkbar.)

Die vorgenannten Grundsätze und Gesichtspunkte haben auch im I. Abschnitt des 2. Nachtrages zum RKV der Bauindustrie ihren Niederschlag gefunden. Im Betrieb des Klägers ist von den betreffenden Bestimmungen jedoch kein Gebrauch gemacht worden. Sie konnten daher auch nicht ökonomisch und freizeitmäßig wirksam werden. Folglich war auch die Gewährung von Schichtprämien nicht zulässig bzw. konnten keine dahingehenden Lohnansprüche der betreffenden Kraftfahrer entstehen. Die dem Kreisgericht vorgelegten zahlreichen Aufstellungen enthalten nur Angaben über einen relativ häufigen vorzeitigen Arbeitsbeginn und z. T. auch über die spätere Beendigung der Arbeit. Rückschlüsse auf eine dem 2. Nachtrag zum RKV entsprechende Schichtplangestaltung lassen sich daraus allein nicht ziehen. Zunächst ist damit allenfalls ein entsprechend hoher Anfall von Überstunden erwiesen. Da diese jedoch unstreitig ordnungsgemäß entlohnt wurden, wird mit jenen Unterlagen letztlich nur bestätigt, daß die Gewährung von Schichtprämien an die Einspruchsgegner ökonomisch und juristisch nicht gerechtfertigt war.

Dem Senat konnten ebenfalls weder Dienst- bzw. Schichtpläne im Sinne des 2. Nachtrags zum RKV mit Festlegungen über einen unregelmäßigen Schichtbeginn vorgelegt noch sonstige, ökonomisch vergleichbare Maßnahmen nachgewiesen werden.

Die Verklagten können deshalb jetzt auch nicht nachträglich lohnrechtlich so gestellt werden, als wenn die mit den lohnerhöhenden Maßnahmen erstrebte Wirksamkeit erzielt worden wäre. Das liefe in Anbetracht der auch für die Verklagten wirksam gewordenen Lohnerhöhung und insbesondere der unveränderten Überstundenpraxis beim Kläger tatsächlich auf eine Art Doppelentlohnung hinaus und widerspräche den Grundsätzen des sozialistischen Lohnrechts (§§ 39 ff. GBA). Es wäre ferner mit den Grundsätzen der Planwirtschaft unvereinbar, weil die Schichtprämien und ihre Höhe nebst allen anderen lohnerhöhenden Maßnahmen für Kraftfahrer im Verhältnis zur gleichzeitigen Senkung der Überstunden geplant sind (§ 1 GBA).

Infolge Nichtbeachtung bzw. Verkennung dieses Ausgangspunktes hat das Kreisgericht bei seiner rechtlichen Würdigung im einzelnen eine Reihe weiterer Fehler begangen. Dazu sei hier insbesondere noch folgendes festgestellt:

1. Zu Unrecht hat das Kreisgericht hinsichtlich des Umfangs der Abweichung des Schichtbeginns der Kraftfahrer vom allgemeinen Arbeitszeitbeginn des Betriebes zwischen Lkw- und Pkw-Fahrern differenziert und die Festlegung „mehr als 1 Std. Abweichung vom Schichtbeginn laut Dienst- bzw. Schichtplan“ zur Erläuterung des Begriffes „unregelmäßiger Schichtbeginn“ in Abschn. II Ziff. 2.1 des 2. Nachtrages zum RKV nur auf die Lkw-Fahrer bezogen. Zuzugeben ist, daß es für den Bereich der Bauindustrie (wie übrigens in den meisten anderen Wirtschaftszweigen ebenfalls) keine entsprechende ausdrückliche Festlegung für Pkw-Fahrer gibt. Um so näher lag jedoch, diese einzige derartige Bestimmung im 2. Nachtrag auch für Pkw-Fahrer anzuwenden, zumal insoweit keine ökonomischen, arbeitsorganisatorischen oder sonstigen Gesichtspunkte für eine unterschiedliche arbeitszeitrechtliche Behandlung der Lkw- und Pkw-Fahrer ersichtlich sind.

Auch der Rahmenkollektivvertrag über die Arbeits- und Lohnbedingungen für Pkw-Fahrer in den staatlichen Verwaltungen und Einrichtungen in der Deutschen Demokratischen Republik vom 30. April 1960 enthält in Abschn. A Ziff. 4.2 eine dahingehende exakte Regelung. Dieser Rahmenkollektivvertrag ist nach der damaligen Konzeption zugleich verbindlich für alle anderen Wirtschaftsbereiche und für die Gestaltung der betreffenden Nachträge zu den Rahmenkollektivverträgen der einzelnen Wirtschaftszweige. Wörtlich übernommen hat die genannte Bestimmung für Pkw-Fahrer seinerzeit allerdings nur — soweit ersichtlich — die Deutsche Post (vgl. Ziff. 5.11 und 5.41 des 1. Nachtrags vom 16. März 1961 zu jenem RKV). Hinsichtlich dieser einheitlich für die gesamte Volkswirtschaft zu beantwortenden und auch unterschiedenen Frage gibt es im Bereich des Bauwesens keine Besonderheiten im Sinne des § 6 Abs. 2 GBA.

Im übrigen führt auch Abschn. II des 2. Nachtrages zum RKV der Bauindustrie selbst zu diesem Ergebnis: Entgegen der Unterteilung in Ziff. 1.1 und 1.2 enthält Ziff. 2 (2.0 bis 2.7) eine zusammenfassende Regelung für Lkw- und Pkw-Fahrer; insbesondere gelten die Ziff. 2.1, 2.4 und 2.7 unmittelbar auch für Pkw-Fahrer. Ziff. 2.6 berücksichtigt lediglich die arbeitsmäßig bedingte Besonderheit, daß bei Lkw-Fahrern die Schichtprämie auf einzelne Schichten bezogen ist, während für Pkw-Fahrer insoweit ein fester Monatssatz festgelegt ist. Daß diese Vorschrift nicht verselbständigt werden darf, wurde bereits an anderer Stelle dargelegt.

2. Das Kreisgericht hat den Begriff „überwiegend unregelmäßig“ nicht überzeugend geklärt, obwohl gerade dies entscheidend war. Insoweit liegt, wie bereits festgestellt, eine echte Besonderheit gegenüber den Lkw-Fahrern vor, bei denen die Eigenheiten der Transportprozesse, insbesondere die Abhängigkeit von der verladenden Wirtschaft, die Einschränkung der Überstunden und die Planung der Unregelmäßigkeit des Schichtbeginns erschweren. Hier kann daher ein wirksamer Anreiz nur hinsichtlich der einzelnen Schicht gegeben werden. Bei den Pkw-Fahrern dagegen soll der festgelegte Monatssatz der Schichtprämie in Verbindung mit dem Merkmal „überwiegend“ zu einer weitestgehenden planmäßigen Festlegung eines unregelmäßigen Schichtbeginns für möglichst viele Arbeitstage der betreffenden Lohnabrechnungsperiode anreizen. Ein beliebig häufiger bzw. nur gelegentlich unregelmäßiger Schichtbeginn mit mehr als einer Stunde Abweichung vom allgemeinen betrieblichen Arbeitszeitbeginn wäre mit dem festen Monatssatz von 26 MDN jedenfalls unvereinbar. Das ergibt sich schließlich auch aus einem Vergleich dieses Satzes mit der Höhe des Schichtsatzes für Lkw-Fahrer (2 MDN), was einer gemeinsamen Basis von 13 Schichten bzw. Arbeitstagen je Monat entspricht.

3. Der Hauptmangel der angefochtenen Entscheidung, die Schichtprämie unabhängig von der Schichtplanung und der tatsächlichen Arbeitszeit zu betrachten, zeigt sich ferner in jenem Abschnitt der Urteilsbegründung, womit die Schichtprämien — etwa nach Art der Leistungszuschläge gem. § 47 GBA — durch entsprechende „Einstufung“ festzulegen und für längere Zeiträume zu gewähren seien, sofern keine wesentlichen Veränderungen eintreten.

4. Das Gericht hat weiter Abschn. II Ziff. 2.7 des

2. Nachtrags zum RKV falsch angewendet, indem es den Anspruch auf Schichtprämie auch für Zeiten des Erholungsurlaubes und der Krankheit bejaht. Auf Grund der genannten Festlegung ist die Schichtprämie jedoch bei der Berechnung des Durchschnittsverdienstes einzubeziehen. Bereits dadurch wirkt sie sich erhöhend auf die betreffenden Ausgleichszahlungen für die genann-