

L 3 R 950/10

Land

Berlin-Brandenburg

Sozialgericht

LSG Berlin-Brandenburg

Sachgebiet

Rentenversicherung

Abteilung

3

1. Instanz

SG Potsdam (BRB)

Aktenzeichen

S 32 R 327/07

Datum

15.07.2010

2. Instanz

LSG Berlin-Brandenburg

Aktenzeichen

L 3 R 950/10

Datum

15.12.2011

3. Instanz

Bundessozialgericht

Aktenzeichen

-

Datum

-

Kategorie

Urteil

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Sozialgerichts Potsdam vom 15. Juli 2010 wird zurückgewiesen. Kosten sind auch für das Berufungsverfahren nicht zu erstatten. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der 1942 geborene Kläger begehrt von der Beklagten als Versorgungsträger für das Zusatzversorgungssystem der Anlage 1 Nr. 1 zum Anspruchs- und Anwartschaftsüberführungsgesetz (AAÜG) die Feststellung von Zeiten der Zugehörigkeit zur Altersversorgung der technischen Intelligenz (AVItech) sowie die Feststellung der entsprechenden Arbeitsverdienste für seine Beschäftigungszeiten vom 01. September 1967 bis zum 30. Juni 1990 beim VEB Kraftverkehr Luckenwalde.

Der Kläger, der zunächst den Beruf des Kfz-Schlossers erlernt hatte, war nach Absolvierung eines Fachschulstudiums in der Fachrichtung "Kraftfahrzeug-Instandhaltung" ausweislich der Urkunde der Ingenieurschule für Maschinenbau und Elektrotechnik Zwickau vom 14. Juli 1967 berechtigt, die Berufsbezeichnung "Ingenieur" zu führen. Mit Urkunde des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik (DDR), Ministerium für Verkehrswesen, wurde dem Kläger im November 1983 die Ehrenbezeichnung "Oberingenieur" verliehen. Im Zeitraum vom 01. September 1967 bis zum 30. Juni 1990 arbeitete der Kläger beim VEB Kraftverkehr Luckenwalde, Kombinatbetrieb des VE Verkehrskombinat Potsdam - seinerseits laut Statut vom 21. Dezember 1981 mit Wirkung vom 01. Januar 1982 Rechtsnachfolger des VEB Kombinat Kraftverkehr Potsdam - zunächst als Assistent für Technik, dann als technischer Direktor und ab 1971 als Direktor Instandhaltung bzw. Betriebsdirektor.

Die Beklagte lehnte den Antrag des Klägers auf Feststellung von Zeiten der Zugehörigkeit zur AVItech mit Bescheid vom 06. Juli 2006 ab, da das AAÜG auf den Kläger nicht anwendbar sei. Die betrieblichen Voraussetzungen seien nicht erfüllt, weil der VEB Kraftverkehr Luckenwalde kein volkseigener Produktionsbetrieb und auch kein gleichgestellter Betrieb gewesen sei.

Den Widerspruch des Klägers wies die Beklagte mit Widerspruchsbescheid vom 26. September 2006 zurück.

Mit seiner hiergegen vor dem Sozialgericht Potsdam (SG) erhobenen Klage hat der Kläger vorgetragen, der VEB Kraftverkehr Luckenwalde, dessen übergeordnetes Organ das Ministerium für Verkehrswesen gewesen sei, sei kein bloßer Reparatur- oder Instandsetzungsbetrieb, sondern ein Produktionsbetrieb im Bereich der Industrie gewesen. Wie frühere Beschäftigte bestätigen könnten, sei im VEB die Entwicklung und massenhafte - zum Teil sogar republikweite - Produktion vor allem von Drehkränen für Anhänger (ca. 500 Stück/Jahr) erfolgt, wobei diese mit einem eigenen Prüfstempel versehen worden seien, dem eine Prüfzertifizierung des Amtes für Standardisierungs-, Material- und Warenprüfung (ASMW) vorausgegangen sei. Des Weiteren seien Einspritz- und Förderpumpen, Lichtmaschinen, Anlasser, Federspeicher, Bremszylinder, Vorderachsen für LKW, Fahrerhäuser für den LKW W 50, Hydraulikbaugruppen und Geschwindigkeitsbegrenzer für LKW und Kraftomnibusse (KOM) hergestellt worden, wobei diese Produktion wirtschaftlich im Vordergrund gestanden habe. Allein hierfür seien in seiner Abteilung mehr als 200 Beschäftigte tätig gewesen. Zudem seien im VEB Kühlfahrzeuge, Sattelaufleger, Spezialsattel für den Kalk-Sandstein-Transport, Möbelanhänger und ferngelenkte Nachläuferzüge für den Transport von überlangen Betonelementen produziert worden. Insgesamt seien in dieser, den Aufgaben- und Tätigkeitsbereich des VEB Kraftverkehr Luckenwalde prägenden Produktion jährlich ca. 2 Millionen Ersatzteile und Baugruppen für die Herstellung von Fahrzeugen gefertigt worden. Die Drehkräne für Anhänger und die Geschwindigkeitsbegrenzer seien im Betrieb entwickelt und für den DDR-weiten Einsatz jahrelang produziert worden. Daneben habe sich der Betrieb mit der Instandsetzung von Fahrtensschreibern und Motoren unterschiedlicher LKW und KOM beschäftigt, zusätzlich seien auch Technologien zur Regenerierung von Federspeichern für Nutzfahrzeuge erstellt und Software für die Materialwirtschaft von Instandsetzungsbetrieben entwickelt worden. Die Aufträge hätten überwiegend das Ministerium für Verkehrs- und Bauwesen und das

Innenministerium erteilt. Jedenfalls aber sei der VEB Kraftverkehr Luckenwalde ein gleichgestellter Betrieb i. S. der 2. Durchführungsbestimmung (2. DB) vom 24. Mai 1951 gewesen. Soweit in diesem Katalog Forschungsinstitute und Konstruktionsbüros aufgezählt seien, sei der streitgegenständliche Betrieb damit vergleichbar, weil unter seiner Federführung zahlreiche Technologien erfolgreich entwickelt worden seien. Es stelle einen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz dar, wenn andere technische Ingenieure in anderen Produktionsbetrieben (z. B. Stahl- und Walzwerk Brandenburg/Hennigsdorf/Riesa, Büromaschinenwerk Sömmerda, Karl Zeiss Jena Optikerwerke), die ausschließlich in den dortigen Werkfuhrparks tätig geworden seien, sich also nur mit der Beförderung von Personen (Berufsverkehr) und dem Transport von Gütern beschäftigt hätten, in die Zusatzversorgung einbezogen worden seien. Diese Werkfuhrparks hätten eigenständig, losgelöst von der Produktion gewirkt und die dort tätigen technischen Ingenieure hätten sich gerade nicht mit der Produktion von Ersatzteilen oder Konsumgütern befasst. Es sei daher kein hinreichender Grund erkennbar, weswegen für diese technischen Ingenieure bei gleichem beruflichen Qualifikationsprofil und gleichem beruflichen Tätigkeitsfeld Pflichtbeitragszeiten nach dem AAÜG festzustellen sein sollten und für ihn selbst nicht, obwohl diejenigen Merkmale, nach denen die Beklagte unterscheide, weder von ihm noch von den in Werkfuhrparks tätigen technischen Ingenieure hätten beeinflusst werden können.

Der Kläger hat einen Beschäftigungsnachweis vom 05. Juni 1992, Arbeitsverträge vom 19. September 1967 und 02. April 1990 und eine Urkunde betreffend die Verleihung der Ehrenbezeichnung "Oberingenieur" vom 01. November 1983 vorgelegt.

Die Beklagte hat Auszüge aus dem Register der volkseigenen Wirtschaft des Bezirkes Potsdam betreffend den VE Verkehrskombinat Potsdam (Reg.-Nr.: 110/04/1112) und betreffend das VEB Kombinat Kraftverkehr Potsdam (Reg.-Nr.: 110/04/602) sowie das Statut des VE Verkehrskombinat Potsdam vom 21. Dezember 1981 in Kopie zur Akte gereicht.

Das SG Potsdam hat vom Amtsgericht Potsdam, Abteilung Registersachen, den Handelsregistrauszug betreffend die Luckenwalder Speditions- und Reise-Gesellschaft mbH (Reg.-Nr.: HRB 836 P), deren Geschäftsführer der Kläger bis Anfang 1994 war, sowie einen Auszug aus dem Register der volkseigenen Wirtschaft betreffend den VEB Kraftverkehr Luckenwalde (Reg.-Nr.: 110/09/619) beigezogen.

Mit Urteil vom 15. Juli 2010 hat das SG Potsdam die Klage abgewiesen und im Wesentlichen ausgeführt, dass es sich bei dem VEB Kraftverkehr Luckenwalde nicht um einen Produktionsbetrieb i. S. der Verordnung über die zusätzliche Altersversorgung der technischen Intelligenz in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben vom 17. August 1950 (VO-AVitech) gehandelt habe. Unmittelbar übergeordnetes Organ und zuständiges leitendes Staatsorgan sei nicht, wie vom Kläger vorgetragen, das Ministerium für Verkehrswesen gewesen, sondern nach dem Register der volkseigenen Wirtschaft des Bezirkes Potsdam (Reg.-Nr.: 110/04/619) und des Statutes des VE Verkehrskombinat Potsdam vom 21. Dezember 1981 der Rat des Bezirkes Potsdam, Abteilung Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft. Ausweislich des Statutes hätten dem VEB Kraftverkehr Luckenwalde als juristisch und ökonomisch selbständigem Kombinatbetrieb (§ 2 Abs. 2 des Statutes) insbesondere Aufgaben und Funktionen im Rahmen von Beförderungs- und Transportleistungen, in der Ausbildung von Kraftfahrzeugführern, in der Kraftfahrzeuginstandsetzung und Durchführung von Dienstleistungen auf dem Gebiet des Kfz-Hilfsdienstes und -Services oblegen (§ 6 des Statutes). Im Rahmen der wirtschaftlichen Tätigkeit sei der Kombinatbetrieb insbesondere für die Ausarbeitung von Jahresplänen, der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zur Intensivierung des Reproduktionsprozesses und Erreichung einer hohen volkswirtschaftlichen Effektivität durch Rationalisierung aller Produktions-, Leitungs- und Verwaltungsprozesse zur Organisation der Berufsaus- und Weiterbildung der Werk-tätigen zuständig gewesen. Aus diesem Aufgabenbereich lasse sich die Auffassung des Klägers, dass Hauptzweck des Betriebes die Entwicklung und massenhafte industrielle Produktion von Gegenständen und Produkten zum Einsatz im Kraftverkehrswesen gewesen sei, nicht entnehmen. Sämtliche im Statut genannten Aufgaben und Befugnisse stellten schon sprachlich keine Produktion dar, die industrielle Fertigung von Produkten sei auch nicht unter den zahlreichen, enumerativ aufgeführten Aufgabenbereichen enthalten. Der Kläger trage zwar vor, dass im VEB Kraftverkehr Luckenwalde die genannten Produkte nicht nur für den Eigenbedarf des Betriebes im Rahmen der Kraftfahrzeuginstandsetzung des umfangreichen Fuhrparks hergestellt und weiterentwickelt, sondern auch für den DDR-weiten Einsatz verwendet worden seien. Gleichwohl sei nicht zu erkennen, dass die industrielle Produktion dem VEB das maßgebliche Gepräge gegeben habe und dass abweichend vom Statut vom 21. Dezember 1981 mit klar umrissener Aufgabenzuweisung, z.B. aufgrund eines erheblichen Ausbaus des Produktionsbereiches, sich das Aufgabenprofil des VEB bis zum 30. Juni 1990 tatsächlich derart gravierend gewandelt haben sollte, dass die industrielle Fertigung, Herstellung, Anfertigung, Fabrikation bzw. Produktion von Sachgütern den ursprünglichen Hauptzweck des Betriebes in den Hintergrund gedrängt hätte. Schließlich habe auch der Nachfolgebetrieb, die Luckenwalder Speditions- und Reise-Gesellschaft mbH, einen nahezu identischen Unternehmensgegenstand gehabt, nämlich die Durchführung von Transportleistungen im Güter- und Personenverkehr, die Instandhaltungsleistungen an den Fahrzeugen der Gesellschaft und Instandhaltungs- und Serviceleistungen für Dritte. Zudem habe die Gesellschaft alle ihrem Hauptzweck dienlichen Geschäfte betreiben dürfen, insbesondere im expeditionellen und im Handelsbereich. Damit habe die Luckenwalder Speditions- und Reise-Gesellschaft das Kerngeschäft des VEB Kraftverkehr Luckenwalde fortgeführt, während - nach Angaben des Klägers in der mündlichen Verhandlung - offenbar eine Firma B aus Treuenbrietzen den wohl untergeordneten Produktionsteil übernommen habe. Soweit neuere Tendenzen in der Rechtsprechung offenbar auf das Gepräge des Gesamtkombinates und nicht des einzelnen Kombinatbetriebes abstellen wollten, ändere dies vorliegend an der Einordnung als Betrieb, der nicht der industriellen Produktion zuzuordnen sei, nichts. Denn auch aus den Aufgaben des Kombinates selbst (§ 3 des Statutes) folge nicht, dass in dem VE Kraftverkehr Potsdam insgesamt die industrielle Produktion überwiegend vorherrschend gewesen sei. Der VEB Kraftverkehr Luckenwalde sei auch nicht den volkseigenen Produktionsbetrieben gleichgestellt gewesen, denn in der in § 1 Abs. 2 der 2. DB VO-AVitech enthaltenen Aufzählung seien Betriebe, die Kraftverkehr, städtischen Nahverkehr und Kraftfahrzeuginstandsetzung zum Gegenstand hätten, nicht enthalten und damit auch nicht den Produktionsbetrieben gleichgestellt. Die Einvernahme von Zeugen sei nicht erforderlich gewesen, da sich der Hauptzweck des Betriebes bereits aus dem eindeutigen Inhalt des Statutes des VE Verkehrskombinat Potsdam einschließlich dessen Kombinatbetriebes Kraftverkehr Luckenwalde ergeben habe.

Mit seiner hiergegen gerichteten Berufung hat der Kläger sein bisheriges Vorbringen vertieft und nochmals darauf hingewiesen, es sei bereits aus der Vielzahl der hergestellten Produkte ersichtlich, dass die hauptsächliche, betriebliche Tätigkeit des VEB Kraftverkehr Luckenwalde nicht in der Erbringung von Transportdienstleistungen bzw. der bloßen Instandhaltung von Fahrzeugen, sondern vielmehr in der Produktion von wesentlichen Teilen für Kraftfahrzeuge gelegen habe. Das SG habe auch unberücksichtigt gelassen, dass der VEB nicht in seiner Gesamtheit in die Luckenwalder Speditions- und Reisegesellschaft mbH übergeleitet worden sei, sondern ausschließlich der untergeordnete Teil, welcher tatsächlich Transportdienstleistungen erbracht habe. Der gesamte Produktionsbereich sei hingegen in eine in Treuenbrietzen ansässige Firma überführt worden.

Der Kläger hat schriftsätzlich beantragt,

das Urteil des Sozialgerichts Potsdam vom 15. Juli 2010 aufzuheben und die Beklagte unter Aufhebung des Bescheides vom 06. Juli 2006 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 26. September 2006 zu verpflichten, für ihn Zeiten der Zugehörigkeit zur Altersversorgung der technischen Intelligenz im Zeitraum vom 01. September 1967 bis zum 30. Juni 1990 anzuerkennen sowie die in diesem Zeitraum erzielten Arbeitsentgelte festzustellen.

Die Beklagte hat beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie hält diese unter Bezugnahme auf das Urteil des SG Potsdam nicht für begründet. Bei der Beförderung von Personen und Gütern sowie der Kraftfahrzeuginstandsetzung handele es sich um typische Dienstleistungen, nicht aber um die Produktion von Sachgütern im Bereich der Industrie oder des Bauwesens (vgl. Sächsisches Landessozialgericht, Urteil vom 09. Oktober 2002, [L 4 RA 170/02](#)). Die über diese Aufgaben hinausgehende Produktion von Ersatzteilen bzw. Konsumgütern hätten dem Betrieb nicht das Gepräge gegeben (vgl. hierzu Bundessozialgerichts [BSG], Urteil vom 06. Mai 2004, [B 4 RA 44/03 R](#)). Zudem sei der strittige Betrieb nach der Wirtschaftsgruppenzuordnung der DDR kein Betrieb, der zum Zwecke der industriellen Massenproduktion von Sachgütern oder zur Erbringung von Bauleistungen (Errichtung von Bauwerken) gegründet worden sei. Bei dem VEB Kraftverkehr Luckenwalde handele es sich auch nicht um eine i. S. d. 2. DB gleichgestellte Einrichtung, denn er sei in der dortigen vollständigen Auflistung nicht genannt. Das BSG habe in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass bei der Anwendung des AAÜG ausschließlich an die relevanten Fakten, die Texte der Verordnungen und Durchführungsbestimmungen anzuknüpfen und eine Auslegung dieser Texte, nicht Normen, unzulässig sei (vgl. BSG, Urteil vom 26. Oktober 2004, [B 4 RA 23/04 R](#)). Andernfalls ergäbe sich im Wege analoger Anwendung von § 1 Abs. 2 der 2. DB ein unbegrenzter Kreis einzubeziehender Betriebe und Einrichtungen, was der stark selektiven Auswahl der genannten Betriebe und Einrichtungen widersprechen würde. Aus dem Umstand, dass Betriebe der Eisenbahn und der Schifffahrt einbezogen seien, ergebe sich im Umkehrschluss, dass nicht sämtliche volkseigenen Betriebe des Verkehrswesens gleichgestellt werden könnten. Vielmehr sei ausdrücklich nur eine Gleichstellung für die Bereiche der Eisenbahn und der Schifffahrt erfolgt (BSG, Urteil vom 09. April 2002, [B 4 RA 41/01 R](#)).

Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung ([§ 124 Abs. 2 Sozialgerichtsgesetz \[SGG\]](#)) einverstanden erklärt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf den Inhalt der Gerichtsakten sowie der beigezogenen Verwaltungsakten der Beklagten, die bei der Entscheidungsfindung vorgelegen haben.

Entscheidungsgründe:

Der Senat konnte mit Zustimmung der Beteiligten gemäß [§ 124 Abs. 2 SGG](#) ohne mündliche Verhandlung entscheiden.

Die Berufung ist unbegründet. Das SG hat die Klage zu Recht abgewiesen. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Feststellung von Zeiten der Zugehörigkeit zur Altersversorgung der technischen Intelligenz im Zeitraum vom 01. September 1967 bis zum 30. Juni 1990 sowie auf Feststellung der in diesem Zeitraum erzielten Arbeitsentgelte (§ 8 Abs. 1, 2 und 3 S. 1 AAÜG).

Der Kläger fällt nicht unter den persönlichen Anwendungsbereich des § 1 AAÜG. Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 S. 1 AAÜG liegen nicht vor, weil beim Kläger bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes am 01. August 1991 kein Versorgungsfall (Alter, Invalidität) eingetreten war. Zu seinen Gunsten begründet auch nicht ausnahmsweise § 1 Abs. 1 S. 2 AAÜG eine (gesetzlich) fingierte Anwartschaft ab dem 01. August 1991, weil der Kläger in der DDR nie konkret in ein Versorgungssystem einbezogen worden war und diese Rechtsposition deshalb später auch nicht wieder verlieren konnte (vgl. BSG, Urteile vom 29. Juli 2004, [B 4 RA 4/04 R](#), und vom 19. Juli 2011, [B 5 RS 7/10 R](#), beide in juris). Der Kläger hatte nach der am 30. Juni 1990 gegebenen Sachlage aus der Sicht des am 01. August 1991 gültigen Bundesrechts auch keinen Anspruch auf Erteilung einer Versorgungszusage im Sinne der vom BSG vorgenommenen erweiternden verfassungskonformen Auslegung des § 1 Abs. 1 S. 1 AAÜG. Diese Rechtsprechung des 4. Senats des BSG zum Stichtag 30. Juni 1990 und zur sog. erweiternden Auslegung hat der 5. Senat des BSG fortgeführt (vgl. BSG, Urteil vom 19. Juli 2011, [a. a. O.](#)).

Ausgangspunkt für die Beurteilung der Frage einer fiktiven Zugehörigkeit zum System der VO-AVItech am Stichtag 30. Juni 1990 sind hiernach die "Regelungen" für die Versorgungssysteme, die mit dem Beitritt am 03. Oktober 1990 zu - sekundärem - Bundesrecht geworden sind (vgl. Anl. II Kap. VIII Sachgebiet H Abschn. III Nr. 9 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990, [BGBl. II, S. 889](#) [EV]). Dies sind insbesondere die VO-AVItech vom 17. August 1950 (GBl. I Nr. 93 S. 844) und die 2. DB zu dieser Verordnung vom 24. Mai 1951 (GBl. Nr. 62 S. 487), soweit sie nicht gegen vorrangiges originäres Bundesrecht oder höherrangiges Recht verstoßen.

Nach § 1 VO-AVItech und der 2. DB hängt das Bestehen einer fingierten Versorgungsanwartschaft von folgenden drei Voraussetzungen ab, die kumulativ vorliegen müssen (vgl. BSG [SozR 3-8570 § 1 Nr. 2](#) S. 14, Nr. 5 S. 33, Nr. 6 S. 40 f, Nr. 7 S. 60; [SozR 4-8570 § 1 Nr. 9](#) S. 48): 1. von der Berechtigung, eine bestimmte Berufsbezeichnung zu führen (persönliche Voraussetzung), 2. von der Ausübung einer entsprechenden Tätigkeit (sachliche Voraussetzung), 3. in einem volkseigenen Produktionsbetrieb im Bereich der Industrie oder des Bauwesens (§ 1 Abs. 1 2. DB) oder in einem durch § 1 Abs. 2 2. DB gleichgestellten Betrieb (betriebliche Voraussetzung).

Es werden also generell nur volkseigene Produktionsbetriebe erfasst. Wie der 5. Senat des BSG in Fortführung der Rechtsprechung des früher zuständigen 4. Senats ausgeführt hat (vgl. BSG, Urteil vom 19. Juli 2011, [a. a. O.](#)), zeige sich die Beschränkung auf volkseigene Produktionsbetriebe auch am Wortlaut der - ausnahmsweisen - Gleichstellungsregelung in § 1 Abs. 2 2. DB, der die dort einzeln aufgeführten wissenschaftlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Betriebe und wirtschaftsleitenden Organe versorgungsrechtlich einbeziehe. Ein positives Bestimmungsmerkmal für die Annahme eines volkseigenen Produktionsbetriebes folge zunächst aus dem sachlichen Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Industrie, auf dessen Einvernehmen es nach § 5 der VO-AVItech für den Erlass von Durchführungsbestimmungen durch das Ministerium der Finanzen u. a. angekommen sei. Die Beteiligung gerade dieses, damals für Herstellungsvorgänge in den industriellen Fertigungsbetrieben verantwortlichen Ministeriums (so auch in der Präambel der 1. DB zur VO-

AVItech vom 26. September 1950, GBl. II Nr. 111 S. 1043) gebe zu erkennen, dass versorgungsrechtlich nur die diesem Kriterium genügenden VEB erfasst sein sollten. Die herausragende Bedeutung der Industrie, die auch in der DDR im Sinne der Herstellung von Erzeugnissen auf der Basis industrieller Massenproduktion verstanden worden sei (vgl. Abelshauser, Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945, 2004, 370 ff), sei unabhängig davon, ob hierfür der (Wort-)Begriff "fordistisches Produktionsmodell" gebraucht werde. Hiervon werde - ungeachtet ihrer ursprünglichen formellen Zuordnung zum Ministerium für Aufbau - der Sache nach bereits ursprünglich auch die Bauindustrie erfasst. Diese sei in der DDR in der Folgezeit durchgehend zusammen mit der Industrie den beiden führenden Produktionsbereichen zugeordnet und gemeinsam gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen abgegrenzt worden. Dies gelte jeweils auch und gerade noch nach dem Sprachgebrauch der am 30. Juni 1990 maßgeblichen Verordnung über die volkseigenen Kombinate, Kombinatbetriebe und volkseigenen Betriebe vom 08. November 1979 (GBl. I Nr. 38 S. 355 [Kombinats-VO]).

Der 5. Senat des BSG hat - weiterhin in Fortführung der bisherigen Rechtsprechung des 4. Senats - ausgeführt, dass der verfolgte Hauptzweck des VEB in der industriellen (serienmäßig wiederkehrenden) Fertigung, Herstellung, Anfertigung, Fabrikation bzw. Produktion (fordistisches Produktionsmodell) von Sachgütern oder in der Errichtung (Massenproduktion) von baulichen Anlagen, die dem Betrieb das Gepräge geben, bestehen müsse. Der Hauptzweck werde dabei nicht durch die Art der Hilfsgeschäfte und -tätigkeiten geändert oder beeinflusst, die zu seiner Verwirklichung zwangsläufig mit ausgeführt oder daneben verrichtet worden seien. Bestehe das Produkt nach dem Hauptzweck (Schwerpunkt) des Betriebs in einer Dienstleistung, so würden auch produkttechnische Aufgaben, die zwangsläufig, aber allenfalls nach- bzw. nebengeordnet anfielen, nicht dazu führen, dass ein Produktionsbetrieb vorliege (vgl. BSG, Urteil vom 19. Juli 2011 [a. a. O.](#); so bereits auch BSG, Urteile vom 18. Dezember 2003, [B 4 RA 14/03 R](#), vom 06. Mai 2004, [B 4 RA 44/03 R](#), vom 27. Juli 2004, [B 4 RA 11/04 R](#), alle in juris). Nicht erfasst würden hiernach VEB im Dienstleistungsbereich einschließlich des Verkehrswesens und des Güterkraftverkehrs (BSG, Urteil vom 09. April 2002, [B 4 RA 41/01 R](#), in juris).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze erfüllt der Kläger zwar unstreitig die persönliche und sachliche Voraussetzung für eine fiktive Einbeziehung in die VO-AVItech, denn er ist berechtigt, die Berufsbezeichnung "Ingenieur" zu führen und ist am Stichtag entsprechend seiner Qualifikation tätig gewesen.

Der Kläger erfüllt jedoch nicht die betriebliche Voraussetzung. Denn bei dem VEB Kraftverkehr Luckenwalde hat es sich bei Würdigung der bekannt gewordenen Umstände nicht um einen volkseigenen Produktionsbetrieb im Bereich der Industrie oder des Bauwesens im oben dargestellten Sinn gehandelt. Der Senat nimmt zur Begründung und zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst Bezug auf die zutreffenden Ausführungen in dem Urteil vom 15. Juli 2010 des SG Potsdam, der er sich nach eigener Prüfung anschließt ([§ 153 Abs. 2 SGG](#)).

In Ergänzung und Vertiefung ist auszuführen, dass bereits der Name des Beschäftigungsbetriebs des Klägers ausschließlich den "Kraftverkehr" beinhaltet, nicht aber einen Namenszusatz, der auf die Herstellung von Wirtschaftsgütern schließen lassen könnte. Der VEB Kraftverkehr Luckenwalde als juristisch und ökonomisch selbständiger Betrieb des VE Verkehrskombinates Potsdam (vgl. § 2 Abs. 1 des Statutes) war auch keinem der bestehenden Industrieministerien zugeordnet. Übergeordnetes Organ war vielmehr der Rat des Bezirkes Potsdam, Abteilung Energie, Verkehr und Nachrichtenwesen. Zwar genügt allein die fehlende Zuordnung zu einem Industrieministerium nicht, einen Produktionsbetrieb der Industrie oder des Bauwesens abzulehnen. Jedoch kann die organisatorische Zuordnung durchaus als bestätigendes Hilfskriterium herangezogen werden (vgl. BSG, Urteil vom 19. Juli 2011, [a. a. O.](#)).

Vor allem kann zur Bestimmung von Struktur und Geschäftszweck des Betriebs das Statut des VE Verkehrskombinat Potsdam, dem Rechtsnachfolger des ehemaligen VEB Kombinat Kraftverkehr Potsdam, herangezogen werden. Zwar existiert direkt für den VEB Kraftverkehr Luckenwalde kein eigenes Statut, jedoch gehört er als Kombinatbetrieb dem VE Verkehrskombinat Potsdam an (§ 2 Abs. 2 des Statutes). Das Statut regelt auch ausdrücklich die Aufgaben und Befugnisse der Kombinatbetriebe (§ 6 des Statutes). Nach § 3 des Statutes umfasst die wirtschaftliche Tätigkeit des Kombinates die einheitliche Leitung, Planung, Bilanzierung und Abrechnung der Entwicklung und die Durchführung der Prozesse im öffentlichen Straßenpersonenverkehr und im öffentlichen Straßengütertransport sowie in der Kraftfahrzeuginstandhaltung bei Sicherung eines effektiven Einsatzes aller Produktionskapazitäten. Nach § 5 des Statutes hatte das Kombinat die Aufgabe, den Transportbedarf des Straßengütertransportes zu sichern, den Bedarf mit den Kapazitäten des öffentlichen Kraft- und Werkverkehrs abzustimmen, die Transportkapazitäten der Betriebe mit Werkverkehr für Zwecke des öffentlichen Straßengütertransportes einzubeziehen, Aufträge an die Betriebe des privaten öffentlichen Kraftverkehrs zu erteilen, Maßnahmen zur Reduzierung des Transportaufwandes zu ergreifen und Rationalisierungsmaßnahmen zu planen und durchzuführen. § 6 des Statutes schließlich weist den Kombinatbetrieben, und damit auch dem VEB Kraftverkehr Luckenwalde, folgende spezielle Aufgaben und Befugnisse zu:

1. Der Kraftverkehr

a) Die Beförderung von Personen im öffentlichen Linienverkehr und im vertragsgebundenen Berufs-, Schüler und im Gelegenheitsverkehr mit KOM und Taxen und durch Pkw-Selbstfahrvermietung,

b) der Transport von Gütern im öffentlichen Gütertransport und im Stückgutverkehr sowie der damit verbundenen speziellen Leistungen sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden und Transitverkehr,

c) die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern in Fahrschulen,

d) die Wahrnehmung der dem Kombinat gem. § 5 übertragenen staatlichen Funktionen in den territorialen Einheiten.

2. Der städtische Nahverkehr

a) die Beförderung von Personen im städtischen Verkehr,

b) die Beförderung von Personen in der Fahrgastschifffahrt.

3. Die Kraftfahrzeuginstandsetzung

a) die Ausführung von Kraftfahrzeuginstandhaltungsleistungen,

b) die Durchführung von Dienstleistungen auf dem Gebiet

- des Kfz-Hilfsdienstes - des Bergungs- und Abschleppdienstes, - des Kfz-Services.

Im Rahmen der wirtschaftlichen Tätigkeit sind die Kombinatbetriebe insbesondere verantwortlich für:

- die Ausarbeitung von Jahresplänen auf der Grundlage der ihnen vom Kombinat übergebenen Plankennziffern,

- die Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zur Intensivierung des Reproduktionsprozesses und Erreichung einer hohen volkswirtschaftlichen Effektivität,

- die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für eine hohe Grundfondsökonomie durch rationelle Ausnutzung, Instandhaltung, Aussonderung sowie Erneuerung und Erweiterung der Grundfonds in ihrer Komplexität,

- die Sicherung einer hohen Materialökonomie auf der Grundlage der vom Kombinat vorgegebenen Normen, Normative, Kennziffern und Limite,

- die Entwicklung einer leistungsfähigen Rationalisierungsmittelfertigung und Rationalisierung aller Produktions-, Leitungs- und Verwaltungsprozesse,

- die zielstrebige Leitung und planmäßige Neuererbewegung,

- die Organisation und Ausführung der Berufsaus- und Weiterbildung der Werktätigen,

- die ständige Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen.

Diese Beschreibung der Aufgaben, Befugnisse und staatlichen Funktionen (§§ 3, 5, 6 des Statutes) lässt erkennen, dass die Hauptaufgabe des Betriebes in der Aufrechterhaltung, Organisation und Durchführung des öffentlichen Nahverkehrs im Kreis Luckenwalde in Form der Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Serviceleistungen bestanden, die sich insgesamt als "Kraftfahrzeug-Dienstleistungen" darstellten und dem VEB die Qualität eines Verkehrsunternehmens gaben.

Der Kläger behauptet zwar, dass sein Beschäftigungsbetrieb nicht tatsächlich im Sinne dieser durch das Statut vorgegebenen Zweckbestimmung tätig und sein Zweck maßgeblich durch die Produktion von Fahrzeug-Zubehör und -teilen wie z. B. Drehkränze für Anhänger und Geschwindigkeitsbegrenzer für LKW und KOM bestimmt gewesen sei. Damit wird aber nicht bestätigt, dass der VEB Kraftverkehr Luckenwalde insgesamt vom Massenausstoß industriell gefertigter, standardisierter Produkte geprägt worden wäre. Der Klagevortrag beschäftigt sich vorwiegend mit der Aufzählung der - unstreitig - im Betrieb auch produzierten Fahrzeug-Bestandteile, die - schon zur Ausnutzung des Maschinen- und Arbeitseinsatzes - nicht nur für die eigenen Fahrzeuge, sondern auch für einen Einsatz außerhalb hergestellt wurden, lässt aber die eigentlichen, im Statut geregelten Aufgaben, insbesondere die Beförderung von Personen, den Transport von Gütern und die Aufrechterhaltung des städtischen Nahverkehrs und die Kraftfahrzeuginstandsetzung, die sämtlich nicht zur Produktion gehören, sondern die Qualität des gesamten VEB als denjenigen eines Betriebes des Verkehrswesens belegen, völlig außer acht.

Auch bestand eine der technischen Hauptaufgaben des VEB in der Überholung, Reparatur und Instandsetzung von Autoteilen. Trotz - unterstellter - industrieller Ablaufprozesse handelte es sich hierbei nicht um eine erstmalige Neufertigung von Sachgütern, sondern gerade um die dem Statutzweck entsprechende Instandsetzung. Soweit dabei Ersatzteile aufgrund der besonderen Verhältnisse in der damaligen DDR auch selbst gefertigt und - selbst republikweit - vertrieben wurden, ändert dies den Charakter des Betriebes nicht. Dem Senat ist aus zahlreichen anderen Verfahren bekannt, dass fast jeder Betrieb der damaligen DDR eigene Produktionsabteilungen hatte, um der allgemeinen herrschenden Mangelsituation Rechnung zu tragen und weiter effektiv arbeiten zu können. Dies prägt aber noch nicht den Charakter des Betriebes. Wie bereits oben dargestellt, verändern oder beeinflussen Hilfsgeschäfte und Tätigkeiten, die zur Verwirklichung des Betriebszwecks zwangsläufig mit ausgeführt werden müssen oder daneben verrichtet werden, den Hauptzweck des Betriebes nicht. Besteht das Produkt in einer Dienstleistung, wie es bei einem Transport-, Beförderungs- sowie Reparatur- und Instandsetzungsbetrieb mit daneben weitreichenden Organisationstätigkeiten typischerweise der Fall ist, so führen auch produkttechnische Aufgaben, die zwangsläufig anfallen, nicht dazu, den Betrieb zu einem Produktionsbetrieb zu qualifizieren. Darüber hinaus würde selbst ein annähernd gleicher Anteil von Produktion und Dienstleistung nicht ausreichen, von einem überwiegenden Produktionsbetrieb auszugehen. Auf die Verhältnisse in einer einzelnen Abteilung, wie etwa in der vom Kläger erwähnte Abteilung mit über 200 Beschäftigten, in der Geschwindigkeitsbegrenzer hergestellt wurden, kommt es nicht an, entscheidend sind die Verhältnisse im VEB selbst (vgl. BSG [SozR 3-8570 § 1 Nr. 5](#)). Hier lässt sich aber nicht feststellen, dass die Lieferung von Einzelteilen für LKW und KOM, die in eigener Regie durch den Betrieb angefertigt wurden, Hauptaufgabe des Betriebes gewesen sein sollte. In diesem Zusammenhang kommt es auch nicht auf die Auslegung der Versorgungsordnung durch die Staatsorgane und deren Verwaltungspraxis und auch nicht auf den allgemeinen Sprachgebrauch in der DDR an, auch wenn diese nicht nur Produktionsbetriebe im Sinne der Herstellung von Sachgütern, sondern auch einen Teil der Dienstleistungsbetriebe, soweit nicht die Herstellung immaterieller Güter eindeutig im Vordergrund stand, als Wirtschaftseinheiten der "materiellen Produktion" verstanden haben sollten. Entscheidend bleibt bei der Prüfung der Zugehörigkeit zu einer zusätzlichen Altersversorgung der Wortlaut der Versorgungsordnungen, nicht aber eine Praxis oder eine diese Praxis steuernde Richtlinie der ehemaligen DDR (vgl. BSG, Urteil vom 09. April 2002, [a. a. O.](#)). Der Senat sieht daher auch keine Veranlassung, der Anregung des Klägers, weiter Beweis zu erheben, zu folgen. Weder seinem Vorbringen selbst noch den in das angebliche Wissen der früheren Arbeitskollegen gestellten tatsächlichen Umständen noch den vorliegenden Unterlagen lässt sich entnehmen, dass der VEB Kraftverkehr Luckenwalde insgesamt vom Massenausstoß standardisierter Produkte geprägt gewesen und damit ein Produktionsbetrieb im oben dargestellten Sinn gewesen sein könnte.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Tätigkeit des Rechtsnachfolgers des Kombinatbetriebes, die Luckenwalder Speditions- und

Reise GmbH, keine Produktion umfasst. Gegenstand des Geschäftsbetriebs dieser GmbH ist ausweislich des vorliegenden Handelsregistersauszuges "die Durchführung von Transportleistungen und die damit in Zusammenhang stehenden Instandhaltungsleistungen an Fahrzeugen der Gesellschaft". Dem Geschäftszweck des Rechtsnachfolgebetriebes kommt durchaus indizielle Bedeutung bei der Bewertung des maßgeblichen Geschäftszweckes des VEB Kraftverkehr Luckenwalde. Soweit der Kläger vorträgt, die Produktion sei von einem Betrieb in Treuenbrietzen übernommen worden, ist darauf hinzuweisen, dass in Treuenbrietzen der Kombinatbetrieb ansässig war, dem schon nach seiner Bezeichnung Produktionsaufgaben zugewiesen waren, nämlich der VEB Spezialanhängerbau und Multicar-Instandsetzung.

Der VEB Kraftverkehr Luckenwalde war auch kein Betrieb, der einem volkseigenen Produktionsbetrieb der Industrie und des Bauwesens durch § 1 VO-AVltech gleichgestellt worden war. Die Festlegung, welche Betriebe gleichgestellt waren, wurde nicht in der Regierungsverordnung getroffen, sondern der Durchführungsbestimmung überantwortet (vgl. § 5 VO-AVltech). Nach § 1 Abs. 2 der 2. DB waren den volkseigenen Betrieben gleichgestellt: wissenschaftliche Institute; Forschungsinstitute; Versuchsstationen; Laboratorien; Konstruktionsbüros, technische Hochschulen; technische Schulen; Bauakademie und Bauschulen; Bergakademie und Bergbauschulen; Schulen, Institute und Betriebe der Eisenbahn, Schifffahrt sowie des Post- und Fernmeldewesens; Maschinen-Ausleih-Stationen und volkseigene Güter, Versorgungsbetriebe (Gas, Wasser, Energie); Vereinigungen volkseigener Betriebe, Hauptverwaltungen und Ministerien. Der VEB Kraftverkehr Luckenwalde kann unter keine dieser Betriebs- bzw. Einrichtungsgruppen gefasst werden. Die Vorschrift nennt zwar ausdrücklich Betriebe der Eisenbahn und Schifffahrt, bezieht aber nicht allgemein alle Arten von Betrieben des Verkehrswesens ein.

Der Beschäftigungsbetrieb des Klägers war insbesondere kein Konstruktionsbüro. Unter Konstruktion ist die Herstellung und der Betrieb von Einzelteilen oder auch ganzer Anlagen zu verstehen. Konstruktionsarbeiten betreffen mithin Fragen der technischen Herstellung (Produktion) von Einzelteilen oder auch ganzer Anlagen und haben ihren betrieblichen Einsatz (bzw. Einsetzbarkeit) zu beantworten. Nach den Definitionen im "Ökonomischen Lexikon" der DDR (3. Aufl., 1979, Stichwort: Konstruktionsbüro) waren Gegenstand von Konstruktionsarbeiten die Gestaltung der Erzeugnisse im Prozess der Vorbereitung der Produktion, die Anfertigung von Konstruktionszeichnungen, die Aufstellung von Stücklisten und die Funktionserprobung des Erzeugnisses. Konstruktionsbüros werden (jedenfalls zum Zeitpunkt der Ausgabe der 3. Auflage des Lexikons im Jahre 1979) als - unselbstständige - Abteilung oder Einrichtung eines Betriebes oder Kombinales beschrieben. Diese hätten als solche keine Arbeitgeber und damit auch keine versorgungsrechtlich gleichgestellten Betriebe i.S. des § 1 Abs. 2 der 2. DB sein können. Es erscheint auch zweifelhaft, ob es am hier maßgeblichen Stichtag überhaupt noch Konstruktionsbüros in der DDR als selbstständige Betriebe gegeben hat (vgl. hierzu die Erläuterungen im "Ökonomischen Lexikon"). Hiergegen spricht auch die Auflistung in der "Systematik der Volkswirtschaftszweige der Deutschen Demokratischen Republik" (Ausgabe 1985); diese benennt keine Konstruktionsbüros. Sollten daher in der DDR Konstruktionsbüros ab einem gewissen Zeitpunkt auch nicht mehr in Form selbstständiger Betriebe geführt worden sein, würde dies nicht dazu führen, dass dann die Gleichstellungsnorm in Bezug auf Konstruktionsbüros bereits am 30. Juni 1990 objektiv gegenstandslos gewesen und insoweit schon deshalb kein Bundesrecht geworden wäre. Dies kann indes dahinstehen, denn gemessen an der Definition war der VEB Kraftverkehr Luckenwalde kein Konstruktionsbüro, denn Betriebszweck war nach dem oben Gesagten nicht die Herstellung und der Betrieb von Teilen, Anlagenteilen oder Anlagen, wie es für ein Konstruktionsbüro typisch gewesen wäre.

Der Beschäftigungsbetrieb des Klägers war auch kein Forschungsinstitut. Bei der Auslegung des Begriffs "Forschungsinstitut" im Sinne der 2. DB sind die jeweiligen Besonderheiten in der DDR zu beachten (BSG, Urteil vom 26. Oktober 2004, [a. a. O.](#)). In Abgrenzung von der staatlichen Forschung oblag den Wirtschaftseinheiten die zweck- und betriebsbezogene Forschung und Entwicklung. Die Kombinate als grundlegende Wirtschaftseinheiten in der materiellen Produktion verfügten auch über wissenschaftlich-technische Kapazitäten (vgl. § 1 Abs. 1 der Kombinati-VO). Sie hatten die Verantwortung nicht nur für die bedarfsgerechte Produktion, sondern auch für die Entwicklung neuer Erzeugnisse mit wissenschaftlich-technischem Höchststand und waren verpflichtet, die wissenschaftlich-technische Arbeit konsequent auf die Leistungs- und Effektivitätsentwicklung der Volkswirtschaft auszurichten (vgl. §§ 2, 34 Kombinati-VO). Die Kombinate konnten die Aufgaben der Forschung und Entwicklung entweder selbst wahrnehmen oder auf Kombinatbetriebe bzw. auf Betriebsteile von Kombinatbetrieben übertragen (§§ 6 Abs. 1, 7 Abs. 1 und 2 Kombinati-VO). Forschungsinstitute i. S. des § 1 Abs. 2 der 2. DB, die durch diese Bestimmung volkseigenen Produktionsbetrieben im Bereich der Industrie oder des Bauwesens gleichgestellt waren, waren allein Betriebe, deren betrieblicher Hauptzweck die zweck- und betriebsbezogene (wissenschaftliche) Forschung (und Entwicklung) gewesen sein musste (vgl. BSG, Urteile vom 18. Dezember 2003, [B 4 RA 20/03 R](#), vom 06. Mai 2004, [B 4 RA 52/03 R](#) und vom 08. Juni 2004, [B 4 RA 57/03 R](#), alle in juris). Diese Auslegung ergibt sich auch aus der Präambel der VO-AVltech. In dieses Versorgungssystem sollten grundsätzlich nur solche Personen einbezogen werden, die für die Entwicklung der (wissenschaftlichen) Forschungsarbeit und der Technik zuständig waren, also diejenigen, die mit ihrer "technischen" Qualifikation aktiv den Produktionsprozess, sei es in der Forschung oder bei der Produktion, förderten (vgl. BSG, Urteil vom 31. März 2004, [B 4 RA 31/03 R](#), in juris). Zu den durch § 1 Abs. 2 der 2. DB als Forschungsinstitute gleichgestellten Betrieben gehörten demnach vor allem volkseigene (Kombinati-)Betriebe, die nicht Produktionsbetriebe waren, aber deren (Haupt-)Aufgabe die Forschung und Entwicklung war (vgl. Urteile des BSG vom 10. April 2002, [B 4 RA 56/01 R](#), und vom 31. Juli 2002, [B 4 RA 62/01 R](#), alle in juris). Dies kann nach dem oben dargestellten Geschäftszweck eines Verkehrsunternehmens für den Beschäftigungsbetrieb des Klägers nicht angenommen werden, zumal er ja gerade die Produktionstätigkeit des Betriebes betont hat.

Auch eine Erweiterung des Kreises der gleichgestellten Betriebe ist nicht möglich. Zum einen ist nach dem Wortlaut von § 1 Abs. 2 der 2. DB die Aufzählung der dort genannten Betriebe abschließend. Zum anderen ist eine nachträgliche Korrektur der im Bereich der Zusatz- und Sonderversorgungssysteme am 30. Juni 1990 geltenden abstrakt-generellen Regelungen der DDR, auch soweit sie willkürlich gewesen sein sollten, durch die vollziehende und die rechtsprechende Gewalt nicht zulässig, worauf das BSG wiederholt hingewiesen hat (BSG, Urteil vom 09. April 2002, [B 4 RA 3/02 R](#), [SozR 4-8570 § 1 Nr. 7](#)). Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat die in nunmehr ständiger Rechtsprechung des BSG aufgestellten Grundsätze im Hinblick auf [Art. 3 Grundgesetz \(GG\)](#) nicht beanstandet (BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26. Oktober 2005, [1 BvR 1921/04](#), [1 BvR 203/05](#), [1 BvR 445/05](#), [1 BvR 1144/05](#), [SozR 4 8560 § 22 Nr. 1](#); Nichtannahmebeschluss vom 04. August 2004, [1 BvR 1557/01](#), [SozR 4-8570 § 5 Nr. 4](#)). Nach Auffassung des BVerfG war es zulässig, dass sich das BSG am Wortlaut der Versorgungsordnung orientiert und nicht an eine Praxis oder an eine diese Praxis möglicherweise steuernde unveröffentlichte Richtlinie der DDR angeknüpft hat.

Die Begrenzung der vom BSG vorgenommenen erweiternden verfassungskonformen Auslegung des § 1 Abs. 1 AAÜG auf den Personenkreis, der nach der am 30. Juni 1990 gegebenen Sachlage die drei Voraussetzungen der VO-AVltech erfüllte, steht im Einklang mit [Art. 3 Abs. 1](#) und 3 Grundgesetz (GG). Die Ungleichbehandlung des Klägers gegenüber denjenigen, die am 30. Juni 1990 die Voraussetzungen der

Versorgungsverordnung erfüllt, ist durch sachliche Gründe gerechtfertigt. Der Einigungsvertrag hat nur die Übernahme von vor dem 01. Juli 1990 bestehenden Versorgungsansprüchen und -anwartschaften vorgesehen und neue Einbeziehungen ab dem 01. Juli 1990 ausdrücklich verboten (vgl. Art. 9 Abs. 2 i. V. m. Anl. II Kapitel VIII Sachgebiet H Abschn. III Nr. 9 Buchst. a EV; Anl. II Kapitel VIII Sachgebiet F Abschnitt III Nr. 8 EV i. V. m. § 22 Rentenangleichungsgesetz der DDR). Der Bundesgesetzgeber hat das grundsätzliche Verbot der Neueinbeziehung für den persönlichen Anwendungsbereich dieses Gesetzes durch § 1 Abs. 1 Satz 2 AAÜG modifiziert. Um einem Wertungswiderspruch zu begegnen, hat das BSG durch eine ausdehnende verfassungskonforme Auslegung die nicht in ein Versorgungssystem Einbezogenen, die am 30. Juni 1990 nach den Regelungen der Versorgungssysteme alle Voraussetzungen für die Einbeziehung an diesem Stichtag erfüllt hatten, aber im Regelfall aus Gründen, die bundesrechtlich nicht anerkannt werden dürfen, nicht einbezogen waren, den Fällen des § 1 Abs. 1 Satz 2 des Rentenüberleitungsgesetzes (RÜG) gleichgestellt. Eine Gleichstellung weiterer Personengruppen war nicht geboten. Der Bundesgesetzgeber durfte an die im Zeitpunkt der Wiedervereinigung vorgefundene Ausgestaltung der Versorgungssysteme in der DDR sowie an die gegebene versorgungsrechtliche Lage der Betroffenen ohne Willkürverstoß anknüpfen und damit davon ausgehen, dass nur derjenige in das Zusatzversorgungssystem der AVltech einbezogen werden durfte, der am 30. Juni 1990 in einem volkseigenen Produktionsbetrieb der Industrie oder des Bauwesens oder in einem gleichgestellten Betrieb beschäftigt war. [Art. 3 Abs. 1 und 3 GG](#) gebietet nicht, von jenen zu sekundärem Bundesrecht gewordenen Regelungen der Versorgungssysteme sowie den historischen Fakten, aus denen sich etwa die hier vorliegenden Ungleichheiten ergeben, abzusehen und sie "rückwirkend" zu Lasten der heutigen Beitrags- und Steuerzahler auszugleichen (BSG, Urteil vom 18. Dezember 2003, [B 4 RA 18/03 R](#)).

Die Berufung war hiernach zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf [§ 193 SGG](#).

Gründe für die Zulassung der Revision liegen nicht vor ([§ 160 Abs. 2 Nr. 1, 2 SGG](#)).

Rechtskraft

Aus

Login

BRB

Saved

2012-03-07