
-

Sozialgerichtsbarkeit Bundesrepublik Deutschland

Land	Bundesrepublik Deutschland
Sozialgericht	Bundessozialgericht
Sachgebiet	Rentenversicherung
Abteilung	5
Kategorie	Urteil
Bemerkung	-
Rechtskraft	-
Deskriptoren	-
Leitsätze	-
Normenkette	-

1. Instanz

Aktenzeichen	-
Datum	25.02.1999

2. Instanz

Aktenzeichen	-
Datum	06.06.2000

3. Instanz

Datum	16.05.2001
-------	------------

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Juni 2000 wird zur^{1/4}ckgewiesen. Die Beteiligten haben einander au^{1/4}ßergerichtliche Kosten nicht zu erstatten.

Gr^{1/4}nde:

I

Die Beteiligten streiten im Revisionsverfahren noch dar^{1/4}ber, ob vom Kläger bis 31. Dezember 1990 auf den F^{1/4}hrschiffen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) zur^{1/4}ckgelegte Seefahrtszeiten von der Beklagten anzurechnen sind, um damit die Wartezeit f^{1/4}r ein ^{1/4}berbr^{1/4}ckungsgeld zu erf^{1/4}llen.

Der im Januar 1947 geborene Kläger war nach seiner Lehre als Maschinenbauer und seiner Ausbildung zum Schiffsingenieur seit 1971 in der DDR in der Seefahrt t^{1/4}rtig. Ab 29. November 1974 war er auf einem F^{1/4}hrschiff der DR besch^{1/4}ftigt. Ab 1. April 1993 wurden die F^{1/4}hrschiffe der DR und der Deutschen Bundesbahn (DB) in die Deutsche F^{1/4}hrsgesellschaft Ostsee (DFO) ^{1/4}berf^{1/4}hrt. Seitdem ist der Kläger bei der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) unfallversichert. Auf sein im

April 1995 gestelltes Ersuchen um Auskunft über das Überbrückungsgeld erteilte die Beklagte den Bescheid vom 14. August 1996 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. April 1997, in welchem sie es ablehnte, die Fahrtzeiten auf den Fährschiffen der DR auf die Wartezeit für ein Überbrückungsgeld anzurechnen; dafür seien nach ihrer Satzung (SSmK) bei dem Kläger bis zum 31. Dezember 1994 insgesamt nur 52 Monate anzurechnen.

Die Klage ist in erster Instanz (Urteil des SG Stralsund vom 25. Februar 1999) erfolgreich gewesen. Auf die Berufung der Beklagten hat das LSG das Urteil des SG aufgehoben und die Klage abgewiesen (Urteil vom 6. Juni 2000). Zur Begründung hat es im wesentlichen ausgeführt: Das von der Beklagten gezahlte Überbrückungsgeld sei keine Rente der gesetzlichen Rentenversicherung iS des SGB VI. Deshalb könne entgegen der Auffassung des SG für die Lösung der vorliegenden Problematik die allgemeine Entscheidung des Gesetzgebers, alle Leistungen in der DDR wegen Alters, verminderter Erwerbsfähigkeit und Tod und die entsprechenden Anwartschaften in die gesetzliche Rentenversicherung zu überführen, nicht herangezogen werden. Es komme vielmehr allein auf die SSmK und deren ggf verfassungskonforme Auslegung an. Hiernach sei entscheidend, ob eine tatsächliche oder fiktive Zugehörigkeit zur See-BG bestanden habe. Das sei für die Zeit vom 1. Januar 1992 bis zum 31. März 1993 schon von vornherein ausgeschlossen. Denn nach dem Inkrafttreten des [§ 891a RVO](#) und der Satzung der Beklagten im Beitrittsgebiet sei der Kläger in dieser Zeit nicht bei der See-BG, sondern bei der Bundesbahn-Ausführungsbehörde (BUVB) unfallversichert gewesen. Die Zeiten vor 1992 seien auch keine entsprechenden Zeiten iS des § 24a SSmK. Diese Übergangsvorschrift erfasse lediglich Zeiten im Beitrittsgebiet, in denen mangels Geltung des Bundesrechts keine Versicherung bei der Beklagten habe bestehen können, nicht aber Zeiten, die auch im Bundesgebiet keine Seemannskassenzeiten gewesen wären. Unter der Fiktion, daß die RVO schon in der Zeit ab 1974 im Beitrittsgebiet gegolten hätte, komme ein Vergleich der Beschäftigten der DR mit denjenigen der DB den Gegebenheiten am nächsten; der Hinweis des Klägers, bei den Fährschiffen der DR habe es sich um Handelsschiffe gehandelt, sei nicht nachvollziehbar. Darauf, daß er als Seemann beschäftigt und wie die Seeleute der Deutschen Seereederei (DSR) in der Staatlichen Versicherung sozialversichert gewesen sei, komme es nicht an. Im Sozialversicherungsrecht der DDR habe es keine Besonderheiten für Seeleute gegeben, die es indizieren würden, alle Seeleute im Sinne der Übergangsregelung der See-BG zuzuordnen. Statt dessen habe es verschiedene Besonderheiten im Sozialversicherungsrecht für Eisenbahner gegeben, die auch für das Fährpersonal der DR und mithin auch für den Kläger gegolten hätten, da die Seeleute der DR insoweit "echte" Angestellte der DR mit den für diese geltenden tarifrechtlichen und sonstigen Besonderheiten gewesen seien. Für die fiktive Zuordnung zur Unfallversicherung der Beschäftigten der DB spreche auch die Gleichstellung von DR und DB nach Wirksamwerden des Beitritts der DDR zur Bundesrepublik und unabhängig davon der Umstand, daß die DR im Gefüge der DDR mit den vom Deutschen Reich übernommenen Strukturen als echtes Staatsunternehmen weitestgehend der DB vergleichbar gewesen sei. Daß nicht alle Seeleute auf Fährschiffen der DR fiktiv als der See-BG zugehörig behandelt werden könnten, zeige auch die von der Beklagten

vorgenommene Änderung der Befreiungsregelung in Â§ 20 Abs 5 SSmK. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen dieses Ergebnis bestÃ¼nden nicht. Wie das BSG in seinem Urteil vom 28. November 1991 ([5 RJ 16/91](#) â [SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 1](#)) und das BVerfG in seinem NichtannahmebeschluÃ vom 16. Juni 1992 ([1 BvR 550/92](#) â [SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 2](#)) bereits entschieden hÃ¤tten, sei es verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, daÃ die von den Mitgliedern der See-BG finanzierte Beklagte ihre Leistungen an die ZugehÃ¶rigkeit zur See-BG knÃ¼pfte. Deshalb kÃ¶nne eine Ungleichbehandlung von "echten" Seeleuten je nachdem, ob sie (fiktiv) der See-BG angehÃ¶rten oder nicht, nicht verfassungswidrig sein. Ohne BerÃ¼cksichtigung bleiben mÃ¼sse auch die Tatsache, daÃ der KlÃ¤ger die Voraussetzungen fÃ¼r das Ã¼berbrÃ¼ckungsgeld erst kurz vor Erreichen der Altersrente erfÃ¼llen und somit wohl nur einen sehr kurzen Zeitraum in den GenuÃ dieser Leistung kommen kÃ¶nne.

Mit der vom LSG zugelassenen Revision rÃ¼gt der KlÃ¤ger sinngemÃ die Verletzung von Â§ 7, 24a Abs 1 SSmK und [Art 3 GG](#). Bei der PrÃ¼fung, ob er eine "entsprechende Zeit" im Sinne der Satzungsvorschriften der Seemannskasse wÃ¤hrend seiner BeschÃ¤ftigung bei der DR zurÃ¼ckgelegt habe, mÃ¼sse er als Seemann fiktiv den bei der See-BG als versichert geltenden BeschÃ¤ftigten der DSR oder den BeschÃ¤ftigten der Mitropa gleichgestellt werden, die, ohne Seeleute zu sein, auf FÃ¤hren der DR tÃ¤tig gewesen seien. Sonst werde er ungerechtfertigt sowohl gegenÃ¼ber anderen Seeleuten der ehemaligen DDR, die nicht bei der DR beschÃ¤ftigt gewesen seien, als auch im Vergleich mit den auf FÃ¤hren der DB BeschÃ¤ftigten, fÃ¼r deren Sozialversicherung die MaÃstÃ¤be des Ã¶ffentlichen Dienstes gegolten hÃ¤tten, benachteiligt. Wenn das Recht der Bundesrepublik Deutschland fÃ¼r sie gegolten hÃ¤tte, wÃ¤ren FÃ¤hrschiffe der DR nicht der DB, sondern als Kauffahrteischiffe dem Verband Deutscher Reeder und damit der See-BG zugeordnet worden. Andererseits seien die auf den FÃ¤hren der DB BeschÃ¤ftigten mit entsprechenden DienstÃ¼berleitungsvertrÃ¤gen und Erhalt ihrer bisherigen Rechte der privaten Schifffahrt zugeordnet worden, so daÃ sie nicht auf diese Anrechnungszeiten nach der SSmK angewiesen seien, wÃ¤hrenddessen die Seeleute der DR fiktiv der BUVB zugeordnet wÃ¼rden und bei ihnen, obwohl sie denselben Status wie andere Seeleute in der DDR besessen hÃ¤tten, "VergÃ¤nstigungen in Bezug auf die Rente schlichtweg abgeschafft worden seien". Wegen weiterer Einzelheiten der RevisionsbegrÃ¼ndung wird auf die RevisionsbegrÃ¼ndungsschrift vom 6. Oktober 2000 (Bl 21 bis 26 dA) und den erlÃ¤uternden Schriftsatz vom 28. November 2000 (Bl 95 bis 100 dA) verwiesen.

Der KlÃ¤ger beantragt,
das Urteil des Landessozialgerichts Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Juni 2000 aufzuheben sowie das Urteil des Sozialgerichts Stralsund vom 25. Februar 1999 dahingehend abzuÃ¤ndern, die Beklagte unter AbÃ¤nderung des Bescheids vom 14. August 1996 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 30. April 1997 zu verurteilen, die Fahrzeit auf den FÃ¤hrschiffen der Deutschen Reichsbahn vom 29. November 1974 bis 31. Dezember 1990 als im Sinne des Â§ 7 der Satzung der Seemannskasse versicherungspflichtige Seefahrtzeit festzustellen.

Die Beklagte beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

Sie hält das angefochtene Urteil für zutreffend und f  hrt ergänzend aus: Die Einbeziehung der Seeleute der ehemaligen DDR in das besondere Sicherungssystem der Seemannskasse sei eine freiwillige Entscheidung der Selbstverwaltung gewesen und nicht durch h  herrrangiges Recht geboten. Bei der Kodifizierung sei auf die Bedingungen der Seefahrt in der Bundesrepublik Deutschland abgestellt worden; die besonderen Bedingungen in der Seefahrt der DDR seien unberücksichtigt geblieben. Deshalb könne bei der Auslegung des Begriffs "entsprechend" in    24a SSmK auch nur ein Vergleich und eine Eingliederung zu den Bedingungen erfolgen, die für die Zeiten der Seefahrt in der DDR gegolten hätten, wenn diese iS der Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegt worden wären. Deshalb sei vor allem entscheidend, ob die seemännische Beschäftigung auf Seeschiffen bei der Unfallversicherung der See-BG versichert gewesen wäre, wenn die Schiffe unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland gefahren wären. Jeder andere Vergleich verschiebe unzulässig Entstehungsgrundlagen, Intention und Zielvorgaben der Seemannskasse. Gemessen an den Verhältnissen in der Bundesrepublik Deutschland müßten aber die Fährschiffe der DR der DDR mit den Fährschiffen der DB verglichen werden; bei Erstreckung des räumlichen Geltungsbereichs des Rechts des öffentlichen Dienstes hätten sie iS von Anlage I Kapitel XIX Sachgebiet A Abschnitt III Nr 1 Abs 1 zum EinigVtr zur öffentlichen Verwaltung gezählt. Die Unterscheidung nach den versicherungsrechtlichen Gesamtumständen der einzugliedernden Seefahrtzeiten und insbesondere deren tatsächliche oder theoretische Einbeziehung in die Unfallversicherung bei der See-BG sei auch mit dem GG vereinbar.

II

Die Revision des Klägers ist zulässig, aber nicht begründet. Das LSG hat zu Recht das Urteil des SG Stralsund vom 25. Februar 1999 aufgehoben. Die Beklagte ist nicht verpflichtet, die vom Kläger auf Fährschiffen der DR vom 29. Januar 1974 bis 31. Dezember 1990 zurückgelegten Seefahrtzeiten für die Erfüllung der Wartezeit für ein   berbr  ckungsgeld anzurechnen. Insoweit ist der Bescheid der Beklagten vom 14. August 1996 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 30. April 1997 rechtmäßig.

Offenbleiben kann, ob die vom Kläger begehrte Feststellung im Wege einer Zusicherung iS des [   34 SGB X](#) erfolgen könnte, wie sie die Beklagte nach den Ausführungen im Widerspruchsbescheid vom 30. April 1997 für die Seefahrtzeiten des Klägers von Juli 1971 bis Januar 1974 und von April 1993 bis Dezember 1994 erteilt hat, oder darüber nicht nach    17 SSmK (idF des 22. Nachtrags vom 28. August 1991, HANSA 1991, 1252), wonach die Vorschriften der gesetzlichen Rentenversicherung entsprechende Anwendung finden, soweit nicht in dieser Satzung etwas anderes bestimmt ist, nur ein Vormerkungsbescheid entsprechend [   149 Abs 5 SGB VI](#) in Betracht käme. Soweit die Rechtsform der Zusicherung entgegen dem Wortlaut von [   34 Abs 1 Satz 1 SGB X](#) unter dem Recht der RVO nicht nur für den Erlaß oder das Unterlassen eines späteren

Verwaltungsakts, sondern auch für die Vorabklärung der Voraussetzungen eines Rentenanspruchs diskutiert wurde (vgl. Steinwedel, Vormerkung und Zusicherung in DAngVers 1985, 247), sind nach Auffassung des Senats die dafür maßgeblichen Überlegungen für den Rentenversicherungsträger durch [Â§ 149 SGB VI](#) überholt. Inwieweit dessen Anwendung im Rahmen ihrer Satzung auch für die Beklagte verpflichtend ist und dem Rechtscharakter der Leistung entspricht, bedarf hier allerdings keiner abschließenden Entscheidung. Denn auch [Â§ 149 Abs 5 SGB VI](#) läßt nur die Vormerkung solcher Daten zu, die $\frac{1}{2}$ ausgehend von der im Zeitpunkt der Entscheidung maßgeblichen Rechtslage (BSG Urteil vom 24. Oktober 1996 – [4 RA 108/95](#) – [SozR 3-2600 Â§ 58 Nr 9](#), S 50) – für die Feststellung der Rentenanwartschaft bedeutsam sind (Â§ 149 Abs 5 iVm Abs 1 Satz 1 und Abs 3), dh bei entsprechender Anwendung, hier im Fall der Gewährung von Überbrückungsgeld, für die Wartezeit zu berücksichtigen wären. Das ist aber hinsichtlich der streitigen Zeiten nicht der Fall.

1. Bei der Beklagten handelt es sich um eine von der See-BG unter deren Haftung geschaffene Einrichtung, deren einziger Zweck entsprechend der Ermächtigung in [Â§ 891a RVO](#) bzw. ab 1. Januar 1997 in [Â§ 143 SGB VII](#) darin besteht, Seeleuten sowie Küstenschiffern und Küstenfischern bei Ausscheiden aus der Seefahrt Überbrückungsgeld zu gewähren. Das Gesetz legt zwei Arten der Leistung von Überbrückungsgeld fest: Überbrückungsgeld nach Vollendung des 55. Lebensjahres und Überbrückungsgeld auf Zeit bei einem früheren Ausscheiden aus der Seefahrt. Das Nähere über die Voraussetzungen und den Umfang der Leistungen bestimmt die Satzung der Beklagten ([Â§ 891a Abs 1 Satz 3 RVO](#), [Â§ 143 Abs 1 Satz 3 SGB VII](#)). Die zum 1. Januar 1974 in Kraft getretene Satzung der Beklagten vom 21. Januar 1973 (HANSA 1973, 66) gilt derzeit in der Fassung ihres 35. Nachtrags vom 13. September 2000, der am 1. Oktober 2000 in Kraft getreten ist (HANSA 2000, 8).

2. Nach Â§ 9 Abs 2 Satz 1 SSmK ist die Wartezeit für das Überbrückungsgeld erfüllt, wenn der Versicherte eine nach Â§ 7 versicherungspflichtige Seefahrtzeit von 240 Kalendermonaten zurückgelegt hat. Â§ 7 SSmK legt den Kreis der bei der Beklagten versicherten Personen fest. Nach Â§ 7 Nr 1 SSmK gehören dazu Seeleute, die auf Seefahrzeugen gegen Entgelt oder zu ihrer Berufsausbildung ohne Entgelt rentenversicherungspflichtig oder nach [Â§ 2 Abs 3 SGB IV](#) rentenversichert beschäftigt und bei der See-BG unfallversichert sind. Zu diesem Personenkreis gehörte der Kläger in der fraglichen Zeit von 1974 bis 1990 nicht. Die Vorschriften des Dritten Buchs der RVO über die Träger der Versicherung galten im Beitrittsgebiet erst ab 1. Januar 1991, die Vorschriften über den versicherten Personenkreis und den Versicherungsumfang sowie [Â§ 891a RVO](#) erst ab 1. Januar 1992 (EinigVtr Anlage I Kap VIII Sachgebiet I Abschnitt III Nr 1 Buchst c Abs 9 bzw. Buchst f). Zudem bestimmt der durch den 22. Nachtrag vom 28. August 1991 (HANSA 1991, 1252) eingefügte Â§ 24a SSmK in seinem Abs 2 ausdrücklich, daß Seefahrtzeiten, die vor dem 1. Januar 1992 auf im Beitrittsgebiet beheimateten Schiffen zurückgelegt wurden, nicht versicherungspflichtige Seefahrtzeiten nach Â§ 7 SSmK sind.

3. Nach Â§ 24a Abs 1 SSmK sind allerdings Seefahrtzeiten nach Â§ 7 SSmK für die

Erfüllung der versicherungsrechtlichen Voraussetzungen in den §§ 9, 10 Abs 1 und § 11 Abs 1 SSmK mit den "entsprechenden Zeiten im Beitrittsgebiet" zusammenzurechnen, sofern eine versicherungspflichtige Seefahrtzeit nach § 7 SSmK von mindestens zwei Jahren (nach dem 27. Nachtrag vom 2. November 1994 (HANSA 1995, 78) von mindestens einem Jahr) zurückgelegt ist. Wie sich bereits aus der Bezugnahme auf die Zeiten nach § 7 SSmK ergibt, mit denen die entsprechenden Zeiten zusammenzurechnen sind, lässt sich die Regelung nur so verstehen, dass Verhältnisse vorgelegen haben müssen, die denen entsprechen, unter denen eine Einbeziehung in den nach § 7 SSmK versicherten Personenkreis erfolgen würde. Dafür kommt es bei Seeleuten (§ 7 Nr 1 SSmK) aber nicht allein auf eine Beschäftigung in der Seefahrt an. Ausschlaggebend ist vielmehr einerseits eine rentenversicherungspflichtige oder nach [§ 2 Abs 3 SGB IV](#) rentenversicherte Beschäftigung und zum anderen eine Unfallversicherung bei der See-BG. Um "entsprechende" Zeiten des § 24a Abs 1 SSmK feststellen zu können, bedarf es deshalb insbesondere einer Prüfung, ob die See-BG fiktiv in der betreffenden Zeit der für den Versicherten zuständige Unfallversicherungsträger gewesen wäre, wenn das bundesdeutsche Recht schon gegolten hätte.

a) Dieses Verständnis von § 24a Abs 1 SSmK im Sinne einer Anknüpfung an die fiktive Zuständigkeit der See-BG legt schon ein Vergleich mit jenen Übergangsregelungen nahe, die bereits seit Einführung der SSmK 1974 gelten (§ 24 Abs 1 und 2 SSmK). Dass nicht alle im Beitrittsgebiet zurückgelegten Seefahrtzeiten auf die Wartezeit anrechenbar sind, zeigt zudem, worauf das LSG bereits hingewiesen hat, die mit dem 27. Nachtrag vom 2. November 1994 (HANSA 1995, 78) vorgenommene Änderung der Befreiungsregelung in § 20 SSmK. Auf eine fiktive Zugehörigkeit zur See-BG abzustellen, entspricht aber auch Sinn und Zweck des Überbrückungsgelds und der Anbindung der Beklagten an die See-BG, wie sie sich aus [§ 891a RVO](#) (jetzt [§ 143 SGB VII](#)) ergibt.

aa) Nach § 24 Abs 1 und 2 SSmK werden vor dem Inkrafttreten der Satzung (1. Januar 1974) zurückgelegte Seefahrtzeiten als Arbeitnehmer auf die Wartezeit für ein Überbrückungsgeld bzw für ein Überbrückungsgeld auf Zeit bei bestimmten Versicherten angerechnet, "wenn sie nach dieser Satzung versichert gewesen wären". Für sie ist demnach zu prüfen, ob sie zu dem Zeitpunkt, die SSmK hätte in der fraglichen Zeit bereits bestanden, zum versicherten Personenkreis gehört hätten (vgl BSG Urteil vom 14. November 1984, [1 RS 4/83](#), [SozR 2200 § 891a Nr 4](#)). § 24a SSmK schränkt mit dem Wort "entsprechend" die Anrechnung im Beitrittsgebiet zurückgelegter Seefahrtzeiten in ähnlicher Weise ein wie § 24 Abs 1 und 2 SSmK. Einbezogen werden sollen Zeiten, in denen Verhältnisse vorgelegen haben, die denen entsprechen, für die eine Versicherung nach § 7 SSmK erfolgt. Dies setzt wiederum voraus, dass ein entsprechendes Unternehmen wie das, bei dem der Versicherte beschäftigt war, bei der See-BG versichert wäre (dazu Näheres unter b).

bb) Nach § 20 Abs 5 Satz 1 SSmK in der seit 1. Januar 1995 gültigen Fassung des 27. Nachtrags (HANSA 1995, 78) werden Versicherte, die das 45. Lebensjahr

vollendet haben und die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bezug eines Überbrückungsgelds nicht mehr erfüllen können, auf eigenen Antrag von der Beitragspflicht befreit, wenn sie entweder nach dem 45. Lebensjahr erstmals nach    7 versichert werden oder auf deutschen Schiffen Seefahrtszeiten zurückgelegt haben, die nicht auf die Wartezeit angerechnet werden. Die neu eingefügte zweite Alternative macht nur Sinn, wenn nicht alle auf deutschen Schiffen zurückgelegten Seefahrtszeiten anrechnungsfähig sind. Das trifft insbesondere auf im Beitrittsgebiet zurückgelegte Seefahrtszeiten zu, die nicht den Seefahrtszeiten nach    7 SSmK entsprechen.

cc) Mit der Ermächtigung in [   891a RVO](#) (jetzt [   143 SGB VII](#)) an die See-BG wurde es erstmals deren Selbstverwaltung ermöglicht, durch Schaffung von zusätzlichen Sozialleistungen außerhalb der Rentenversicherung     vom Gesetz daher auch nicht als (Seemanns-)Renten bezeichnet     einerseits der vorzeitigen Abwanderung der Seeleute entgegenzuwirken und andererseits den altersgerechten Übergang älterer Seeleute von See an Land durch wirksame Hilfen zu unterstützen (vgl. hierzu BSG Urteile vom 9. November 1983     [7 RAr 58/82](#)     [SozR 4100    118 Nr 12](#), vom 16. Februar 1984     [1 RS 5/83](#)     [SozR 2200    891a Nr 2](#) und vom 14. November 1984     [1 RS 4/83](#)     [SozR 2200    891a Nr 4](#); vgl. zur Geschichte der Seemannskasse auch Lauterbach/Watermann, Gesetzliche Unfallversicherung, 3. Aufl., [   891a RVO](#) Anm 1, Stand: September 1995; G  tttsch in Lauterbach, Unfallversicherung SGB VII, 4. Aufl, Bd 2,    143 RdNr 1 ff, Stand: Februar 1999). Hauptgrund für die Anbindung an die See-BG war die Finanzierung (Lauterbach/Watermann, aaO, Anm 2). Die See-BG haftet für die Beklagte und ist damit der Garant für die finanzielle Funktionsfähigkeit (G  tttsch aaO, RdNr 3). Die Mittel für die   berbr  ckungsgelder der Beklagten werden von den Unternehmern, die bei ihr versichert sind, oder die bei ihr Versicherte beschäftigen, im Wege der Umlage erhoben ([   891a Abs 1 Satz 2 RVO](#)). Die durch die Beklagte zu erbringende zusätzliche Sozialleistung ist daher auf den durch die Solidargemeinschaft der See-BG gesch  tzten Personenkreis beschränkt; Seeleute außerhalb der Zuständigkeit der See-BG bleiben von diesen Leistungen ausgeschlossen (Senatsurteil vom 28. November 1991     [5 RJ 16/91](#)     [SozR 3-2200    891a Nr 1](#); BSG Urteil vom 14. November 1984     [1 RS 3/83](#)     [SozR 2100    13 Nr 2](#)). Dieser Intention entspricht die in    9 Abs 2 iVm    7 Nr 1 SSmK vorgenommene Verknüpfung der Wartezeit für das   berbr  ckungsgeld mit bei der See-BG versicherten Seefahrtszeiten; die Leistungsgewährung wird damit von der Zugehörigkeit zu der Solidargemeinschaft abhängig gemacht, innerhalb der ein besonderer Schutz erfolgen soll und besondere Solidaritäts- und Verantwortlichkeitsbeziehungen bestehen (BVerfG Kammerbeschlu   vom 16. Juni 1992     [1 BvR 550/92](#)     [SozR 3-2200    891a Nr 2](#); vgl. auch BSG Urteil vom 18. April 2000     [B 2 U 13/99 R](#)     [SozR 3-8110 Kap VIII J III Nr 1 Nr 2](#)     zur Umlegung der Rentenaltlasten aus dem Beitrittsgebiet auf die Unternehmer in der gesetzlichen Unfallversicherung).

b) Die Zuständigkeit des Unfallversicherungsträgers für den einzelnen Versicherten folgte und folgt nach bundesdeutschem Recht grundsätzlich der Zuständigkeit für das Unternehmen, bei dem er beschäftigt ist. Dies ist jetzt ausdrücklich in [   133 SGB VII](#) bestimmt, ergab sich aber auch unter Geltung der

RVO schon mittelbar so aus der Mitgliedschaft des Unternehmens beim Unfallversicherungsträger, für die See-BG aus [Â§ 835, 852, 870 iVm Â§ 658 und 723 RVO](#). Unter der Geltung der RVO war zwar nach [Â§ 850 Abs 1 und 2 RVO](#) allgemein die See-BG zuständiger Träger für die See-Unfallversicherung, die nach [Â§ 835 RVO](#) die der Seefahrt (Seeschifffahrt und Seefischerei) dienenden Unternehmen und die in ihnen tätigen gegen Arbeitsunfall Versicherten umfaßte. Davon waren jedoch Unternehmen ausgenommen, die für Rechnung des Bundes oder eines Landes gingen; für solche Unternehmen bestimmte [Â§ 850 Abs 3 Satz 1 RVO](#) den Bund bzw das Land zum Träger der See-Unfallversicherung. Ein entsprechendes Regel-Ausnahmeverhältnis enthält [Â§ 121 Abs 2 SGB VII](#). Danach ist die See-BG zuständig für Unternehmen der Seefahrt, soweit sich nicht aus dem Dritten Unterabschnitt eine Zuständigkeit der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand ergibt. Dabei ist der Begriff des Unternehmens weit zu verstehen; er umfaßt Betriebe, Einrichtungen und Tätigkeiten ([Â§ 852 iVm Â§ 658 Abs 2 Nr 1 RVO](#); vgl auch Graeff in Hauck, SGB VII-Komm, K Â§ 125 RdNr 8, Stand: Juni 1997).

Bei Übertragung dieser Vorschriften auf die Fährschiffe der DR ergibt sich für den Kläger keine fiktive Versicherung bei der See-BG; für die von der DR auf ihren Fährschiffen beschäftigten Seeleute wäre nach der oben erläuterten fiktiven Betrachtungsweise vielmehr der Bund zuständiger Träger der See-Unfallversicherung gewesen. Anders ausgedrückt: Hätte Bundesrecht in der DDR gegolten, wäre der Kläger unabhängig von seiner konkret ausgeübten Tätigkeit und trotz seiner Zugehörigkeit zum Kreis der Seeleute nach [Â§ 13 Abs 1 Satz 2 SGB VI](#) als "Eisenbahner" ebenso wie nach der Wende auf den Fährschiffen der DB bei der Eigenunfallversicherung des Bundes und nicht bei der See-BG unfallversichert gewesen.

aa) Die DR hatte in der DDR zwar die Rechtsform einer juristischen Person, war jedoch zugleich ein zentral vom Minister für Verkehrswesen (ab 11. Dezember 1989 von dem dem Minister unterstellten Generaldirektor der DR, vgl Bekanntgabe des Generaldirektors der DR vom 14. Dezember 1989, MBl des Ministeriums für Verkehrswesen Teil DR 1990, 3) geleitetes staatliches Verkehrsunternehmen; das von ihr verwaltete Vermögen war staatliches Eigentum ([Â§ 1 Abs 1 und 2 Anordnung über das Statut der DR vom 19. November 1960](#) [â 453 GBl II](#), [453](#) [â 155](#) und [Verordnung über das Statut des Ministeriums für Verkehrswesen vom 18. Februar 1960](#) [â 155 GBl II](#); [155](#) sowie [Â§ 1 Abs 2 Satz 2 Statut des Ministeriums für Verkehrswesen vom 14. August 1975](#) [â 621 GBl I](#), [621](#)). Setzt man an die Stelle des Staates DDR die Bundesrepublik Deutschland und an die Stelle der zentralstaatlichen Verwaltung die Bundesverwaltung, käme nur der Bund als Träger der See-Unfallversicherung für die von der DR auf ihren Fährschiffen beschäftigten Seeleute in Betracht, wie dies bei den von der DB auf ihren Fährschiffen beschäftigten Seeleuten der Fall war, solange der Bund unter diesem Namen auf der Grundlage von [Art 87 Abs 1 Satz 1 GG](#) in der bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Dezember 1993 ([BGBl I, 2089](#)) am 23. Dezember 1993 geltenden Fassung und des Bundesbahngesetzes (BBahnG) das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes verwaltete ([Â§ 1 BBahnG](#)) und dabei auch Fährschiffe betrieb.

bb) Da die DR in der DDR anders als die DB eine juristische Person war (§ 1 Anordnung über das Statut der DR), steht der Gleichsetzung von DR und DB im Hinblick auf den fiktiv für den Kläger von 1974 bis Ende 1990 zuständigen See-Unfallversicherungsträger nicht entgegen. Denn bei der See-Unfallversicherung kam es für die Zuständigkeit des Bundes nur darauf an, ob das Unternehmen, in dem der Versicherte beschäftigt war, auf seine Rechnung ging. Eine entsprechende Differenzierung wie in der allgemeinen Unfallversicherung zwischen den Unternehmen des Bundes (§ 653 Abs 1 Nr 1 RVO) und den in selbständiger Rechtsform betriebenen Unternehmen, an denen der Bund allein oder zusammen mit einem Land oder einer Gemeinde überwiegend beteiligt ist (§ 653 Abs 1 Nr 2 RVO), kannte die RVO für die See-Unfallversicherung nicht. Soweit das SGB VII die Zuständigkeit des Bundes als Unfallversicherungsträger in § 125 SGB VII auch im Verhältnis zur See-BG jetzt einheitlich geregelt hat, hat dies für die hier zu beurteilenden Zeiten einer Beschäftigung bei der DR keine Bedeutung, nachdem bereits durch Art 6 Abs 92 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I, 2378) zum 1. Januar 1994 die Eisenbahn-Unfallkasse errichtet und deren Zuständigkeit ua für das Bundeseisenbahnvermögen in § 657a RVO (jetzt § 126 SGB VII) abschließend geregelt wurde.

cc) Diese Beurteilung der fiktiven Zuständigkeit des Bundes für die auf den Fährschiffen der DR beschäftigten Seeleute findet eine Bestätigung auch in den Festlegungen im EinigVtr. Das Sondervermögen DR der DDR (Art 26 Abs 2 StVertr) wurde danach mit Wirksamwerden des Beitritts als Sondervermögen Vermögen der Bundesrepublik Deutschland (Art 26 Abs 1 EinigVtr), und das BBahnG war auf die DR sinngemäß anzuwenden (EinigVtr Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr 3). Schließlich wurden entsprechend § 19 BBahnG, wonach die Beschäftigten der DB sämtlich Bundesbedienstete waren, die Beschäftigten der DR auf der Grundlage von Art 20 EinigVtr iVm Anlage I Kapitel XIX Sachgebiet A Abschnitt III Nr 1 in den öffentlichen Dienst des Bundes übernommen. Diese Regelungen galten bis zur Zusammenführung von DB und DR durch das ENeuOG. Die bis dahin von der BUVG wahrgenommenen Rechte und Pflichten des Bundes als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung (§ 766 RVO) gingen gleichzeitig auf die neu errichtete Eisenbahn-Unfallkasse über (Art 7 ENeuOG). Dementsprechend ist auch der Kläger in der Übergangszeit vor April 1993 bei der BUVB versichert gewesen.

4. Verfassungsmäßige Rechte des Klägers sind nicht verletzt.

a) Eine Beeinträchtigung des Eigentums in Form von durch Art 14 GG geschützten Anwartschaften auf das Überbrückungsgeld ist nicht gegeben; insoweit fehlt es schon an dem Erwerb entsprechender Anwartschaften durch den Kläger während seiner Beschäftigung bei der DR.

b) Mit der auf eine fiktive Zugehörigkeit zur See-BG abgestellten Auslegung von § 24a Abs 1 SSmK ist auch keine Art 3 Abs 1 GG widersprechende Differenzierung (BVerfG Beschluss vom 3. Juli 1985 – 1 BvR 1428/82 – BVerfGE 70, 230, 240) verbunden. Bezogen auf die Eigenart des auf der Grundlage von § 891a RVO bzw § 143 SGB VII geregelten Sachverhalts ist es vielmehr – wie oben unter 2 a)

dargelegt ist ½ sachgerecht und entspricht Sinn und Zweck und der Finanzierung des Überbrückungsgelds als einer von der Zugehörigkeit zur Solidargemeinschaft der See-BG abhängigen Leistung (vgl auch BVerfG Kammerbeschluss vom 16. Juni 1992 ist ½ [1 BvR 550/92](#) ist ½ [SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 2](#); BSG Urteil vom 28.

November 1991 ist ½ [5 RJ 16/91](#) ist ½ [SozR 3-2200 Â§ 891a Nr 1](#) zur Nichtanrechnung von â auch ebenfalls nicht bei der See-BG versicherten â Seefahrtszeiten bei der Bundesmarine auf die Wartezeit für das Überbrückungsgeld), wenn auf die Wartezeit nur solche Zeiten angerechnet werden, die bei der See-BG versichert sind oder fiktiv hätten sein können. Es bedarf deswegen keiner Klärung, inwieweit Rechte der an die DFO Überlassenen Mitarbeiter der DB oder DR durch besondere Dienst- oder Dienstleistungsüberlassungsverträge beibehalten oder nachteilig verändert wurden. Unerheblich für die Einbeziehung von Beschäftigungszeiten in den Schutzbereich der Beklagten ist auch, in welcher Weise die in der DDR von Angehörigen der DR erworbenen Rentenanwartschaften in die bundesdeutsche Rentenversicherung überführt worden sind.

c) Ebensowenig ist [Art 3 GG](#) verletzt, soweit der Kläger in Anwendung des Â§ 24a Abs 1 SSmK hinsichtlich seiner im Beitrittsgebiet zurückgelegten Seefahrtszeiten anders behandelt wird als Seeleute auf den Schiffen der DSR und auf den Fährschiffen der DR eingesetzte Beschäftigte der Mitropa. Denn insoweit bestehen Unterschiede, die eine Ungleichbehandlung rechtfertigen.

Unter dem Namen DSR (VEB-Deutschfracht/Seereederei) war 1974 in der DDR durch Zusammenschluss verschiedener für Seefahrt und Häfen zuständiger Einrichtungen und als volkseigener Betriebe (VEB) geführter See-Reedereien ein für die gesamte Seewirtschaft der DDR zuständiges Kombinat gebildet worden (vgl Herbst/Ranke/Winkler, So funktionierte die DDR, Bd 2, S 1070); eine solche Struktur gab und gibt es in der Bundesrepublik nicht, die Seewirtschaft ist und war zu der fraglichen Zeit nicht in öffentlicher Hand. Infolgedessen wurden die in dem Kombinat zusammengeführten Betriebe in der DDR ab 1990 ausgegliedert und auf der Grundlage des Treuhandgesetzes vom 17. Juni 1990 (GBl I Nr 33) sowie nach Maßgabe von Art 25 EinigVtr von der Treuhand weitergeführt, um sie wettbewerblich zu strukturieren und zu privatisieren. Bei der Mitropa handelt es sich um ein ursprünglich privates Unternehmen, das ist ½ trotz vielfältiger Versuche zur Umgestaltung und staatlicher Einflussnahme ist ½ seine private Rechtsform während der Zeit der DDR behalten hatte und keineswegs in die DR ein- oder ihr untergeordnet war (vgl Bischoff, Die Mitropa AG, S 49, Anm 136, S 229, 259 ff). Sie wäre mithin ebenfalls nicht Gegenstand bundeseigener Verwaltung gewesen; denn ihre Beschäftigten standen nicht in einem Arbeitsverhältnis zur DR. Unter den Anwendungsbereich der Eisenbahnerverordnung (EisenbahnV) vom 28. März 1973 (GBl I, 217) und der auf ihrer Grundlage erlassenen Versorgungsordnung der DR (Anlage 11 zum Rahmenkollektivvertrag für die Beschäftigten der DR vom 20. April 1960 â DRBVersO), die für alle in einem Arbeitsrechts- bzw Berufsausbildungsverhältnis zur DR stehenden Beschäftigten und mithin auch den Kläger galt, und wonach zum Teil Sonderregelungen für die Alters-, Invaliden- und Unfallversicherung bestanden (Â§Â§ 1, 11, 15 EisenbahnV iVm der DRBVersO â vgl auch Â§ 53 Abs 3 RentV-DDR vom 23. November 1979, GBl I, 401), fielen â worauf auch das LSG schon hingewiesen hat â die Beschäftigten

der DSR und der Mitropa nicht.

d) [Art 3 Abs 1 GG](#) ist auch nicht dadurch verletzt, daß der Kläger nach der dargelegten Rechtslage ohne Anrechnung der auf den Fährschiffen der DR zurückgelegten Seefahrtzeiten überbrückungsgeld frhestens im August 2010 beanspruchen und dann allenfalls noch bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres im Jahr 2012, also für eine wesentlich kürzere Zeit erhalten könnte als Versicherte, die die Wartezeit bereits mit 55 Jahren erfüllt haben. Da jeder Versicherte jeweils die maximal erreichbaren Leistungen in Anspruch nehmen kann, ist in der vom sozialen Ausgleich bestimmten Sozialversicherung zur Wahrung des Grundrechts aus [Art 3 Abs 1 GG](#) nicht geboten (vgl BSG Urteil vom 10. September 1981 – 5a/5 RKn 15/80 – BSGE 52, 93, 96 = [SozR 2600 Â§ 98a Nr 2](#)). Insoweit kommt es vielmehr in erster Linie darauf an, ob sich das versicherte Risiko, dh hier entweder aus (beim Versicherten liegenden) gesundheitlichen oder familiären Gründen oder (aus beim Reeder liegenden) wirtschaftlichen Gründen vor Erreichen des Rentenalters aus der Seefahrt ausscheiden zu lassen, überhaupt realisieren kann. Das ist beim Kläger aber grundsätzlich möglich, weshalb bei ihm ausweislich des Widerspruchsbescheids der Beklagten vom 30. April 1997 auch eine Befreiung von der Beitragspflicht nach Â§ 20 Abs 5 Satz 1 SSmK von der Beklagten bindend abgelehnt worden ist.

Die Kostenentscheidung beruht auf [Â§ 193 Abs 1 SGG](#).

Erstellt am: 28.08.2003

Zuletzt verändert am: 20.12.2024