

Aktenzeichen: 10 AZR 89/04
Bundesarbeitsgericht 10. Senat

Urteil vom 29. September 2004
- 10 AZR 89/04 -

I. Arbeitsgericht
Halle

Urteil vom 8. Januar 2003
- 5 Ca 1746/02 -

II. Landesarbeitsgericht
Sachsen-Anhalt

Urteil vom 16. Oktober 2003
- 9 Sa 214/03 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Entscheidungsstichwort:

Verpflegungspauschale - Fahrentschädigung - Lokrangierführer

Gesetz:

Zulagentarifvertrag für die Arbeitnehmer der DB AG (ZTV) §§ 19, 21

Leitsätze:

keine



BUNDESARBEITSGERICHT



10 AZR 89/04
9 Sa 214/03
Landesarbeitsgericht
Sachsen-Anhalt

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
29. September 2004

URTEIL

Gaßmann, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Kläger, Berufungsbeklagter und Revisionskläger,

pp.

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

hat der Zehnte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 29. September 2004 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Freitag, den Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Fischermeier, die Richterin am Bundesarbeitsgericht Marquardt sowie die ehrenamtliche Richterin Tirre und den ehrenamtlichen Richter Frese für Recht erkannt:



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Sachsen-Anhalt vom 16. Oktober 2003 - 9 Sa 214/03 - wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Die Parteien streiten über eine Pauschale für Verpflegungs-Mehraufwand und über eine Fahrentschädigung für Lokomotivführer für jede geleistete Schicht mit Zugfahrt jeweils für den Zeitraum vom 1. August 2001 bis zum 30. September 2002.

Der 1966 geborene Kläger ist seit dem Jahre 1984 bei der Beklagten und deren Rechtsvorgängerinnen beschäftigt. Nachdem er bis 1999 als Rangierleiter bzw. Rangierarbeiter tätig war, wurde er zum Lokrangierführer Baureihe 298 fortgebildet und seit dem 1. August 1999 entsprechend dieser Qualifikation als Lokrangierführer in der Entgeltgruppe E 7 beschäftigt. Gemäß Änderungsvertrag vom 31. August 1999 wurde der Kläger als „Triebfahrzeugführer“ bezeichnet. Mit weiterem Änderungsvertrag vom 10. Oktober 2000 wurde als Tätigkeit, die sich inhaltlich nicht geändert hatte, „Lokrangierführer“ aufgeführt.

Die Beklagte ist die Cargo-Niederlassung H. Diese umfasst neben den Cargo-Bahnhöfen H, E, D und Z auch diejenigen in M, in dem der Kläger beschäftigt ist. Die Beklagte hat einen dazugehörigen Knotenbereich eingerichtet, der sich in der Nord-Süd-Richtung von S bis EI (ca. 150 km) und in der West-Ost-Richtung von W bis G (ca. 50 km) erstreckt. Der Kläger bildet und löst sog. CB-Fahrten auf, dies sind Bedienungsfahrten im Cargo-Verkehr innerhalb eines Knotenbereichs. Er bedient weiterhin Güterverkehrsstellen und führt Rangierfahrten im Knotenbereich des Cargo-Bahnhofs M durch.

Auf das Arbeitsverhältnis der Parteien sind sowohl kraft arbeitsvertraglicher Inbezugnahme als auch kraft beiderseitiger Tarifbindung der Verweisungstarifvertrag für die Arbeitnehmer und Auszubildenden der DB Cargo AG, der Rechtsvorgängerin der Beklagten, der ab dem 1. Juni 1999 gültig ist, und die diesen ergänzenden, ändernden oder ersetzenden Tarifverträge anwendbar. Im Änderungsvertrag vom



10. Oktober 2000 heißt es weiter, dass die für die Arbeitnehmer der DB Cargo AG geltenden sonstigen Tarifverträge Anwendung finden. Hierzu gehört der am 1. Juli 1995 in Kraft getretene Zulagentarifvertrag für die Arbeitnehmerin/den Arbeitnehmer der DB AG (im Folgenden: ZTV), für die Zeit ab dem 1. August 2002 idF des Änderungstarifvertrags vom 1. August 2002.

In dessen § 5 ist unter der Überschrift „Leistungszulagen für Lokomotivführer“ eine Fahrleistungszulage für „Streckenlokomotivführer der Entgeltgruppe E 8 ...“, der im Quartal mindestens 27 Schichten mit Zugfahrten leistet“, geregelt. Zu diesen gehören gemäß einer Ausführungsbestimmung auch Fahrten zum Erwerb bzw. zum Erhalt der Streckenkenntnis. Darüber hinaus sieht § 5 ZTV eine Fahrzeitzulage für Zugfahrten in eigener Verantwortung vor.

Weiter heißt es, soweit hier von Bedeutung:

„Abschnitt VI Auslösungen

§ 19 Fahrtätigkeit

- (1) Der Arbeitnehmer mit Fahrtätigkeit (z. B. Lokomotivführer, Zugbegleiter) erhält eine Verpflegungspauschale.
- (2) Für die Höhe der Verpflegungspauschale ist allein die Dauer der beruflich bedingten Abwesenheit von der Wohnung am jeweiligen Kalendertag maßgebend.

Führt der Arbeitnehmer an einem Kalendertag mehrere Fahrten durch, sind die Abwesenheitszeiten an diesem Kalendertag zusammenzurechnen.

Sofern die Fahrtätigkeit nach 16.00 Uhr begonnen und vor 8.00 Uhr des nachfolgenden Kalendertages beendet wird, ohne dass eine Übernachtung stattfindet, wird die Tätigkeit mit der gesamten Abwesenheitsdauer dem Kalendertag der überwiegenden Abwesenheit zugerechnet.

- (3) Die Pauschale für Verpflegungsmehraufwand beträgt für jeden Kalendertag
 - a) bei einer Abwesenheit von weniger als 14 Stunden, aber mindestens 8 Stunden: 10,00 DM,



- b) bei einer Abwesenheit von weniger als 24 Stunden, aber mindestens 14 Stunden: 16,00 DM,
- c) bei einer Abwesenheit von 24 Stunden: 25,00 DM.

§ 20 Einsatzwechseltätigkeit

...

§ 21 Fahrenschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter

- (1) Der Lokomotivführer sowie der Zugbegleiter und der Arbeitnehmer, der für eine dieser Tätigkeiten ausgebildet ist, erhält für jede geleistete Schicht mit Zugfahrt eine Fahrenschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter in Höhe von 13,00 DM.
- (2) Die Fahrenschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter wird quartalsweise berechnet und am Zahltag des nächsten Monats gezahlt.“

Bis zum 5. März 2001 zahlte die Beklagte an den Kläger Leistungen gem. § 5 Abs. 1 und 2 ZTV und die Verpflegungspauschale gem. § 19 ZTV.

Seitdem gewährt sie dem Kläger Leistungen entsprechend der Vorschrift über Aufwandsvergütungen und Güteprämien im Rangierdienst (im Folgenden: VAR), gültig seit dem 1. Februar 1971. Hierin heißt es:

„§ 1 Aufwandsvergütung

...

- (2) Die im Rangierdienst tätigen, in Abs. 3 näher bezeichneten Mitarbeiter, erhalten als Ausgleich für die bei dieser Dienstaussübung entstehenden Mehraufwendungen eine Aufwandsvergütung nach dieser Vorschrift.
- (3) a) Die Aufwandsvergütung erhalten



...

- 5. Kleinlokomotivbediener,
- 6. Triebfahrzeugpersonal im örtlichen Rangierdienst am Heimatbahnhof,

...

(4) ...

- c) Für Zeiten, die nach der VAF oder VAZ vergütungsfähig sind, wird keine Vergütung nach dieser Vorschrift gezahlt.

- (5) a) Die Aufwandsvergütung beträgt 0,33 DM für jede Stunde einer vergütungsfähigen Dienstaussübung. Bei 5 und mehr Stunden (vgl. Buchst. c) je Schicht geleistetem Rangierdienst beträgt die Aufwandsvergütung 0,38 DM für jede Stunde.
- b) Bei Dienstposten, auf denen die Tätigkeit im Sinne des Abs. 3 im Durchschnitt einer normalen Arbeitswoche 80 v. H. oder mehr der gesamten Arbeitszeit in Anspruch nimmt, gilt die Gesamtzeit als vergütungsfähig. ...

...

(7) ...

- c) Vergütungsfähig sind auch Zeiten, in denen Mitarbeiter des Rangierdienstes bei Fahrten nach Zechen, Anschlüssen und dergleichen sowie nahe gelegenen Bahnhöfen zum Zugbegleitdienst herangezogen werden, soweit hierfür keine Aufwandsvergütung nach der VAF oder der VAZ zu zahlen ist (vgl. jedoch Abs. 8).

- (8) a) Die Mitarbeiter des Rangierdienstes und die Kleinlokomotivbediener, die zur Dienstleistung bei Übergabezügen, Arbeitszügen, Fahrten nach Zechen, Anschlüssen und dergleichen sowie nahe gelegenen Bahnhöfen herangezogen werden und sich dabei mindestens 2 km vom Heimatbahnhof entfernen, erhalten für die Ausbleibezeit einschließlich Vorbereitungs- und Abschlußdienst eine Aufwandsvergütung bei einer Ausbleibezeit

bis zu 4 Stunden = 0,88 DM je Stunde,



von 5 Stunden und mehr = 1,00 DM je Stunde.

mindestens jedoch die Gesamtvergütung (Aufwandsvergütung und Güteprämie), die auf dem Heimatbahnhof gewährt würde.

...

- (9) a) Die Ausbleibzeit nach Abs. 8 wird nach dem planmäßigen Dienstverlauf bemessen, dazwischenliegende Anwesenheitszeiten auf dem Heimatbahnhof von im einzelnen mehr als 90 Minuten sind abzuziehen. Verlängert sich die Ausbleibzeit durch zusätzliche vergütungsfähige Zugfahrten oder zusätzlichen auswärtigen Rangierdienst oder verringert sie sich durch Wegfall von planmäßigen Leistungen, so werden diese Abweichungen vom planmäßigen Dienstverlauf in vollem Umfange bei der Berechnung der Ausbleibzeit berücksichtigt.

...

- (10) Die Aufwandsvergütung ist gemäß § 4 Abs. 1 und 2 der Lohnsteuerdurchführungsverordnung steuerfrei.“

Der Kläger hat die Verpflegungspauschale nach § 19 ZTV sowie die Fahrentschädigung nach § 21 ZTV sowie die noch erstinstanzlich verfolgte Fahrleistungs- und Fahrzeitzulage gem. § 5 ZTV mit Schreiben vom 7. Februar 2002 erfolglos geltend gemacht.

Der Kläger meint, auch er sei ein Lokomotivführer iSd. §§ 19 und 21 ZTV. § 19 ZTV sei nicht lohnsteuerrechtlich zu verstehen. Im Übrigen sei er auch beruflich typischerweise auf einem Fahrzeug, auch bei dessen Stillstand tätig, was § 4 Abs. 5 Ziff. 5 EStG entspreche. Ein so großes Gebiet wie der Knotenbereich M könne nicht als einheitliche ständige Arbeitsstätte angesehen werden. Er führe auch Zugfahrten iSd. § 21 ZTV durch, da er außerhalb der Bahnhöfe auf der freien Strecke fahre, für die er Streckenkenntnisse benötige und die auch von fahrplanmäßig verkehrenden Reise- und Güterzügen befahren würden. Die von ihm geführten Lokomotiven erreichten 60 - 80 km/h. Er sei nicht etwa nur als Rangierlokführer tätig, der ausschließlich innerhalb



der Bahnhöfe rangiere, sondern als Lokrangierführer, der auf freien Strecken wie ein Streckenlokomotivführer fahre.

Der Kläger hat zuletzt beantragt,

die Beklagte zu verurteilen,

1. an ihn 29,35 Euro brutto für den Zeitraum 1. August 2001 bis 28. Februar 2002 nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 5. Juni 2002 zu zahlen,
2. an ihn 580,90 Euro brutto für den Zeitraum 1. März 2002 bis 31. Juli 2002 nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 6. September 2002 zu zahlen,
3. an ihn 270,77 Euro brutto für den Zeitraum August 2002 und September 2002 nebst 5 % Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 30. Dezember 2002 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie ist der Ansicht, ausschließlich die VAR seien auf die Tätigkeit des Klägers anzuwenden und nicht durch § 19 ZTV abgelöst worden. Diese Vorschrift habe lediglich die zuvor geltende Aufwandsentschädigung für das Fahrpersonal des Zugverkehrs (VAF) ablösen wollen, während die VAR als Spezialregelung für den Rangierdienst unverändert habe fortgelten sollen. Im Übrigen habe der Kläger keine Fahrtätigkeit iSd. § 19 ZTV ausgeführt. Es handele sich hier um einen steuerrechtlichen Begriff, der auch nach steuerrechtlichen Kriterien auszulegen sei, so wie es der langjährig geübten Tarifpraxis der Beklagten entspreche. Im Ergebnisprotokoll der tarifschließenden Parteien vom 9. Juli 2002 sei gesondert erwähnt, dass die Tarifvertragsparteien darin übereinstimmten, dass der lohnsteuerrechtliche Begriff „Reisekosten“ die Fahrtätigkeit nach § 19 ZTV umfasse. Der Kläger sei auch allein im Knotenbereich M, also ortsgebunden tätig gewesen, so dass er keinesfalls „typischerweise Fahrtätigkeit“ im steuerlichen oder reisekostenrechtlichen Sinne geleistet habe.

Der Kläger habe auch keinen Anspruch auf Fahrentschädigungen nach § 21 ZTV, denn er habe keine Zugfahrten iSd. § 21 ZTV ausgeführt, sondern Lokrangierfahrten. Dies folge ua. aus dem Ergebnisprotokoll der Tarifverhandlung vom 5. September 1997, in dem das Einvernehmen der Tarifvertragsparteien ausgedrückt worden sei, die Tarifierung der bislang übertariflich gezahlten Fahrentschädigung unter den Prämissen „unveränderter Empfängerkreis sowie bisheriger Höhe“ vorzunehmen. Anspruchsberechtigte seien allein die Streckenlokomotivführer. Die Bedienungsfahrten



erforderten eine geringere Qualifikation und Streckenkenntnis und seien vergleichsweise kurz. Der Kundenkreis befinde sich nur innerhalb des Bahnhofsknotens, daher sei die Tätigkeit des Lokrangierführers, von der des Streckenlokomotivführers klar abgrenzbar. Die durch § 21 ZTV auszugleichenden Belastungen seien daher beim Kläger nicht gegeben.

Das Arbeitsgericht hat den Anträgen stattgegeben. Das Landesarbeitsgericht hat sie abgewiesen. Mit seiner Revision verfolgt der Kläger seine Klageanträge weiter, während die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist unbegründet.

I. Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, der Kläger habe keinen Anspruch auf die Verpflegungspauschale aus § 19 ZTV, da er keine „Fahrtätigkeit“ in diesem Sinne ausgeführt habe. Der Begriff sei im Sinne des lohnsteuerrechtlichen Begriffs der Reisekosten zu verstehen, wie auch aus dem Ergebnisprotokoll vom 9. Juli 2002 der Tarifvertragsparteien hervorgehe. Der Wortlaut und der Aufbau des § 19 Abs. 3 ZTV sei angelehnt an § 4 Abs. 5 Nr. 5 EStG. Reisekosten seien solche Aufwendungen, die dem Arbeitnehmer aus Dienstreisen erwachsen (§ 9 EStG). Dazu gehöre der Verpflegungsmehraufwand. Gem. § 4 Abs. 5 Nr. 5 EStG seien Verpflegungspauschalen steuerfrei, wenn der Arbeitnehmer während der aufgeführten Zeiten beruflich bedingt von seiner Wohnung abwesend sei und dabei ua. auf einem Fahrzeug tätig sei. Das Gesetz knüpfe an die Regelung der Lohnsteuerrichtlinien an. Dazu sei die nach wie vor geltende Rechtsprechung entwickelt worden, dass der konkrete Einsatz im Rahmen des Direktionsrechts entscheidend sei, da auf die „individuelle“ berufliche Tätigkeit abgestellt sei. Der Arbeitnehmer müsse „typischerweise“ nur auf dem Fahrzeug tätig sein, dh. zu mindestens 80 % der Gesamtarbeitszeit. Dies sei beim Kläger nicht der Fall. Der Kläger sei auch nicht außerhalb des Betriebes der Beklagten, der im gesamten Knotenbereich M zu sehen sei, tätig gewesen. Es handele sich um eine einheitliche, wenn auch weiträumige Arbeitsstätte. Anwendbar seien die VAR für den Rangierdienst, nach denen der Kläger steuerfreie Aufwendungsvergütungen erhalten habe.



Ein Anspruch auf Fahrentschädigung nach § 21 Abs. 1 ZTV bestehe ebenfalls nicht, da der Kläger nicht Lokomotivführer in diesem Sinne sei. Der Kreis der Anspruchsberechtigten sei derselbe, wie derjenige, der nach den zuvor geltenden FAE-Richtlinien Fahrentschädigung erhalten hätte. Dies seien die im Triebfahrzeug und Zugbegleitedienst eingesetzten Angestellten und Arbeiter für die Dauer ihrer Tätigkeit. Lokführer und Zugbegleiter bildeten „ein Gespann“. Der Zweck der Zulage bestehe im Ausgleich der Belastungen, die für Zugbegleiter und Lokführer bei der Durchführung von Zugfahrten während des Einsatzes im Streckendienst entstünden. Lokrangierführer hätten diese Belastungen nicht und gehörten daher nicht zum Kreis der Anspruchsberechtigten. Auch dies gehe aus einem Ergebnisprotokoll der Tarifvertragsparteien vom 5. September 1997 hervor, wonach die bisher übertariflich gezahlte Fahrentschädigung für Lokführer und Zugbegleiter unter Beibehaltung des bisherigen Empfängerkreises und in der bisherigen Höhe habe tarifiert werden sollen.

II. Dem folgt der Senat im Ergebnis und teilweise in der Begründung.

1. Zu Recht ist das Arbeitsgericht davon ausgegangen, dass der ZTV auf das Arbeitsverhältnis der Parteien anwendbar ist. Der Kläger unterfällt gemäß § 1 ZTV dessen persönlichem Geltungsbereich, weil er unter den räumlichen, persönlichen und fachlichen Geltungsbereich des Manteltarifvertrags für die Arbeitnehmer der DB AG bzw. ab 1. August 2002 unter denjenigen des Manteltarifvertrags für die Arbeitnehmer von Schienenverkehrs- und Infrastrukturunternehmen (MTV-Schiene) fällt. Dies folgt sowohl aus dem Verweisungstarifvertrag der DB Cargo AG als auch aus dem Änderungsvertrag der Parteien vom 31. August 1999. Das Arbeitsverhältnis des Klägers ist nach § 613a Abs. 1 BGB auf die Beklagte und ihre Vorgängerinnen übergegangen. Auch die VAR vom 1. Februar 1971 sind grundsätzlich auf das Arbeitsverhältnis anwendbar, soweit sie nicht durch den ZTV abgelöst worden sind. Im Anhang zum ZTV haben die Tarifvertragsparteien nämlich die folgende Vereinbarung getroffen:

„Es besteht Einvernehmen, daß die bei der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn geltenden Regelungen über Zulagen und Zuschläge zum Entgelt für die Arbeitnehmer der DB AG nach Art. 2 § 14 Abs. 3 E-NeuOG fortgelten, soweit nicht ablösende Vereinbarungen bestehen. Zur Klarstellung und zum weiteren Vorgehen wird folgendes vereinbart:



1. Unter den geltenden Regelungen über Zulagen und Zuschläge zum Entgelt sind die einschlägigen tariflichen, übertariflichen und außertariflichen Festlegungen zu verstehen.

...“

2. Die Vorschriften der VAR und des ZTV schließen einander nicht unbedingt aus. In § 1 Abs. 4 VAR ist zB vorgesehen, dass es durchaus Überschneidungen der VAF, die im ZTV aufgegangen sind, mit den VAR geben kann. Jedenfalls sind die Regelungen der VAR nicht abgelöst worden, soweit der Kläger Verpflegungspauschalen geltend macht, denn darauf hat er nach dem ZTV keinen Anspruch. Er übt keine Fahrtätigkeit iSd. § 19 ZTV aus. Dies ergibt die Auslegung der Tarifnorm.

a) Die Auslegung des normativen Teils eines Tarifvertrags folgt nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts den für die Auslegung von Gesetzen geltenden Regeln. Auszugehen ist zunächst vom Tarifwortlaut. Zu erforschen ist der maßgebliche Sinn der Erklärung, ohne am Buchstaben zu haften (§ 133 BGB). Der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien und damit der von ihnen beabsichtigte Sinn und Zweck der Tarifnorm sind mit zu berücksichtigen, soweit sie in den tariflichen Normen ihren Niederschlag gefunden haben. Auch auf den tariflichen Gesamtzusammenhang ist abzustellen. Verbleiben noch Zweifel, können weitere Kriterien wie Tarifgeschichte, praktische Tarifübung und Entstehungsgeschichte des jeweiligen Tarifvertrags ohne Bindung an eine bestimmte Reihenfolge berücksichtigt werden. Im Zweifel ist die Tarifauslegung zu wählen, die zu einer vernünftigen, sachgerechten, zweckorientierten und praktisch brauchbaren Lösung führt (*BAG 20. April 1994 - 10 AZR 276/93 - AP BAT §§ 22, 23 Zulagen Nr. 11 mwN*).

b) Nach dem Wortlaut der Tarifnorm und dem allgemeinen Sprachgebrauch kann sie auf die Tätigkeit des Klägers anwendbar sein. Auch wenn der Kläger Rangierlokomotiven bewegt, kann er „Fahrtätigkeit“ ausüben, weil er sie und die daran hängenden Wagen mithilfe eines Fahrzeugs von einem Ort zum anderen bewegt. Er kann grundsätzlich auch unter das in der Klammer erwähnte Beispiel des Lokomotivführers fallen, denn als Lokrangierführer führt er auch Lokomotiven. Der allgemeine Sprachgebrauch wird aber verdrängt, wenn die Tarifvertragsparteien eine eigenständige Definition der von ihnen verwendeten Rechtsbegriffe gegeben haben. Zwar definiert der Tarifvertrag den Begriff der Fahrtätigkeit nicht selbst, verwendet aber einen Fachbegriff, so dass



anzunehmen ist, dass dieser auch für die Anwendung des Tarifvertrags in seiner allgemeinen fachlichen Bedeutung gelten soll (*BAG 30. März 2000 - 6 AZR 636/98 - ZTR 2001, 73; 29. Mai 1991 - 4 AZR 539/90 - AP TVG § 1 Tarifverträge: Maler Nr. 5*).

c) Der Begriff der Fahrtätigkeit im Zusammenhang mit Auslösungen ist ein solcher des Steuerrechts. Die Tarifvertragsparteien wollten die Verpflegungspauschale gem. § 19 ZTV für Fahrtätigkeit steuerfrei dann gewähren, wenn dies steuerrechtlich möglich ist. Dies folgt aus dem tariflichen Zusammenhang und der Tarifgeschichte.

aa) Die Vorschrift befindet sich im Abschn. VI „Auslösungen“. Dies sind Zahlungen des Arbeitgebers an private Arbeitnehmer zur Abgeltung deren beruflicher Mehraufwendungen für Auswärtstätigkeit (*Schmidt EStG 23. Aufl. § 3 ABC Stichwort: Auslösungen*). Nach § 3 Nr. 16 EStG gehören solche Auslösungen zu den steuerfreien Einnahmen. Dort sind insbesondere die Reisekosten erwähnt, wobei nur Pauschbeträge durch Verpflegungsmehraufwendungen steuerfrei sein sollen, die innerhalb der Grenzen des § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 5 EStG bleiben. In dieser Vorschrift heißt es in Satz 3: „Wird der Steuerpflichtige bei seiner individuellen betrieblichen Tätigkeit typischerweise nur an ständig wechselnden Tätigkeitsstätten oder auf einem Fahrzeug tätig, gilt Satz 2 entsprechend“. In Satz 2 der Vorschrift ist geregelt: „Wird der Steuerpflichtige vorübergehend von seiner Wohnung und dem Mittelpunkt seiner dauerhaft angelegten betrieblichen Tätigkeit entfernt betrieblich tätig, ist für jeden Kalendertag, an dem der Steuerpflichtige wegen dieser vorübergehenden Tätigkeit von seiner Wohnung und seinem Tätigkeitsmittelpunkt a) 24 Stunden abwesend ist, ein Pauschbetrag von 46,00 DM (24,00 Euro), b) weniger als 24 Stunden aber mindestens 14 Stunden abwesend ist, ein Pauschbetrag von 20,00 DM (12,00 Euro), c) weniger als 14 Stunden, aber mindestens 8 Stunden abwesend ist, ein Pauschbetrag von 10,00 DM (6,00 Euro) abziehen; eine Tätigkeit, die nach 16 Uhr begonnen und vor 8 Uhr des nachfolgenden Kalendertags beendet wird, ohne dass eine Übernachtung stattfindet, ist mit der gesamten Abwesenheitsdauer dem Kalendertag der überwiegenden Abwesenheit zuzurechnen.“

Die in Satz 3 genannten Bereiche werden in der Rechtsprechung und Literatur zum Steuerrecht als Fahrtätigkeit und Einsatzwechseltätigkeit bezeichnet, dies sind Begriffe, die auch in den Lohnsteuerrichtlinien verwendet worden sind (*vgl. BFH 23. Mai 2003 - V B 162/99 -; 3. April 2003 - V R 88/01 - BFHE 201, 565; 10. April 2002 - VI R 154/00 - BFHE 198, 559*).



bb) Im ZTV sind die beiden Tatbestände der Fahr- und der Einsatzwechseltätigkeit jeweils gesondert in §§ 19 und 20 geregelt worden. Eine differenzierende Regelung ist bei einem Transportunternehmen, in dem beide Tätigkeitsarten häufig vorkommen, sachgerecht. Aufbau und Zeitsprünge sind denjenigen der Vorschrift des § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 5 Satz 3 EStG nachgebildet. Bereits dies spricht für den Willen, diese Vorschriften des ZTV den steuerrechtlichen Vorschriften anzupassen. Dass die festgesetzten Pauschalen der Höhe nach nicht völlig denjenigen entsprechen, die nach den Steuervorschriften steuerfrei geleistet werden können, ändert an der grundsätzlichen Übereinstimmung der verwendeten Begriffe nichts (BAG 30. Januar 2002 - 10 AZR 441/01 -).

cc) Dem entspricht, dass die Tarifvertragsparteien im Ergebnisprotokoll der Tarifverhandlungen vom 9. Juli 2002 festgehalten haben, dass sie darin übereinstimmen, „dass der lohnsteuerrechtliche Begriff“ Reisekosten „die Fahrtätigkeit nach § 19 ZTV, die Einsatzwechseltätigkeit nach § 20 ZTV sowie die Auslösung für Montagearbeiter des GB Bahnbau nach Anlage 5 zum ZTV umfasst“. Dieses Protokoll wurde im Zusammenhang mit dem Abschluss des Tarifvertrags zur Sicherung und Anpassung von Entgeltdifferenzen (Konzern-ZÜTV) vom 1. August 2002 erstellt. Weder Zeitpunkt des Protokolls noch der Umstand, dass die Erklärung zu einem anderen Tarifvertrag als dem ZTV abgegeben wurde, widersprechen der Annahme, dass die Fahrtätigkeit im Sinne des lohnsteuerrechtlichen Begriffs der Reisekosten zu verstehen sei. Im Konzern-ZÜTV wird geregelt, wie eine „Zulage Überleitung (ZÜ)“ zu berechnen ist, die bei Einführung neuer tariflicher Entgeltstrukturen oder bei einem Betriebsübergang nach § 613a BGB zu einem Konzernunternehmen anfallen kann. Hierzu werden arbeitnehmerbezogen und individuell die bisherigen und die neuen tariflichen Leistungen auf Basis einer Jahresbetrachtung verglichen. Dabei sind näher benannte Einkommensbestandteile einzubeziehen, unter anderem „sonstige tarifliche Zulagen (ausgenommen Reisekosten bzw. diesen entsprechende Aufwandsentschädigungen)“. Die Tarifvertragsparteien haben damit die Natur der Leistung nach § 19 ZTV beschreiben wollen. Der in diesem Ergebnisprotokoll ausgedrückte Wille hatte sich zuvor auch bereits im Tarifvertragstext niedergeschlagen, indem steuerrechtliche Fachbegriffe verwendet wurden.

d) Der Kläger erfüllt nicht die Voraussetzungen der „Fahrtätigkeit“ im steuerrechtlichen Sinne und damit iSd. § 19 ZTV. Hierzu müsste er „typischerweise“ auf ei-



nem Fahrzeug tätig sein, mit dem er sich von seiner Wohnung und vom Mittelpunkt seiner dauerhaft angelegten betrieblichen Tätigkeit entfernt.

aa) Nicht ausschlaggebend ist, dass der Kläger innerhalb des Knotenbereichs M unterwegs war, den die Beklagte als einheitliche Arbeitsstätte ansieht. Ein so großräumiger Bereich ist nach der neueren Rechtsprechung der Finanzgerichte nicht mehr als einheitliche Arbeitsstätte anzusehen. Eine solche kann nur ein zusammenhängendes Gelände des Arbeitgebers sein, wie zB ein größeres Werksgelände oder ein Forstgebiet, nicht aber ein gesamter Stadtbereich oder ein Ballungsgebiet. Daher ist zB der Hamburger Hafen mit 63 km² Gesamtfläche, 43 km² Landfläche und 59 km Kaianlagen nicht als eine solche einheitliche Arbeitsstätte beurteilt worden (*BFH 7. Februar 1997 - IV R 61/96 - BFHE 182, 562*).

Der Knotenbereich M ist weitaus größer als der Hamburger Hafen und stellt auch kein zusammenhängendes Gelände der Beklagten dar, sondern umfasst weitestgehend öffentlichen und privaten Raum anderer Eigentümer und Besitzer. Als abgegrenztes Werksgelände könnte allenfalls ein Bahnhofsgelände angesehen werden. Anhaltspunkte für die Abgrenzung mögen die in § 1 Abs. 8 Buchst. a und b VAR gegebenen Definitionen des Heimatbahnhofs und die eine Aufwandsvergütung auslösende Entfernung von 2 km hiervon geben.

bb) Für den Begriff des „Lokomotivführers“ iSd. Klammerbeispiels ist unerheblich, auf welchem Typ von Lokomotiven der Kläger tätig ist. Beführe der Kläger mit einem von der Beklagten nicht als Strecken-, sondern als Rangierlokomotive bezeichneten Triebfahrzeug zu mehr als 80 % seiner Tätigkeit den gesamten Knotenbereich M, führte er typischerweise Fahrtätigkeit aus. Die Beklagte selbst verweist zu Recht auf die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs zur Fahrtätigkeit, wonach dafür nicht die abstrakten Merkmale eines bestimmten Berufsbildes entscheidend sind, sondern der konkrete Einsatz des betreffenden Arbeitnehmers (*BFH 10. April 2002 - VI R 154/00 - BFHE 198, 559*). Der auszugleichende Aufwand bei der Fahrtätigkeit kann vom Typ der Lokomotive nicht abhängen.

cc) Nicht entscheidend ist deshalb auch, dass der Kläger nicht als Streckenlokomotivführer, sondern als Lokrangierführer eingruppiert ist. Einen Bezug zur Bezeichnung des Lokomotivführers oder seiner Entgeltgruppe enthält § 19 ZTV - anders als § 5 ZTV - nicht. Außerdem sind Lokomotivführer und Zugbegleiter ausdrücklich als



Beispiele aufgeführt, die es zulassen, dass auch andere Berufsgruppen mit Fahrtätigkeit denkbar sind.

dd) Ebenfalls unerheblich ist, ob die Zugfahrten des Klägers als Bedienungsfahrten bezeichnet werden, solange sie außerhalb der Bahnhöfe auf freien Strecken vorgenommen werden und der Kläger nicht rangiert.

ee) Schließlich kommt es auch nicht darauf an, ob der Kläger die formellen Voraussetzungen zum Erwerb der Streckenkenntnisse gemäß den Richtlinien 492.002 „Triebfahrzeuge führen, Fahrzeug und Streckenkenntnis erwerben und erhalten, Lotsen“ erfüllt hat oder nicht. Wenn die Beklagte ihn ohne diese Streckenkenntnisnachweise auf freien Strecken fahren lässt, die außer ihm von Reise- und anderen Zügen im Nah- und Fernverkehr befahren werden, hat dies für die steuerliche Behandlung keinerlei Bedeutung. Wenn der Kläger die Streckenkenntnisse nicht hat, heißt dies nicht, dass er sie nicht braucht. Die Frage mag allenfalls haftungsrechtliche Folgen haben.

ff) Der Kläger führt jedoch nicht „typischerweise“ Fahrtätigkeit durch. Zutreffend hat er selbst nur die von ihm als „Zugfahrten“ bezeichneten Tätigkeiten seinen Ansprüchen zugrunde gelegt und nicht die Rangier- und sonstigen Tätigkeiten. Es kann dahinstehen, ob sämtliche von ihm so bezeichneten Fahrten auch „Zugfahrten“ im tarifrechtlichen Sinne sind. Für das Merkmal „typischerweise“ ist ein prozentualer Anteil von mindestens 80 % der Gesamttätigkeit erforderlich. Diesen hat der Kläger auch nach seiner Darstellung bei weitem nicht erfüllt.

e) Die Beklagte hat daher zu Recht die auf den Rangierdienst zugeschnittenen VAR auf den Kläger angewandt, da die Voraussetzungen des § 19 ZTV auf seine Tätigkeit nicht zutreffen, so dass die VAR auch nicht durch § 19 ZTV abgelöst worden sind.

3. Dem Kläger steht auch kein Anspruch auf Fahrentschädigung aus § 21 ZTV zu, da er nicht „Lokomotivführer“ im Sinne dieser Vorschrift ist.

a) Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch ist es möglich, den Kläger als Lokomotivführer iSd. Tarifnorm anzusehen, denn er führte Triebfahrzeuge. Eine Begrenzung auf Streckenlokomotivführer mit einer bestimmten Entgeltgruppe wie in § 5 ZTV ist in § 21 ZTV nicht ausdrücklich vorgenommen. Es sind auch nicht „Reisezüge“ er-



wähnt, wie dies für die Aufwandsentschädigung für Arbeitnehmer in der Unterwegsreinigung in fahrenden Reisezügen in der FAE (Fahrentschädigung für die Lokomotivführer und Zugbegleiter bei der DR) vom 26. August 1992, also einer Vorgängerregelung des § 21 ZTV, geschehen ist.

b) Aus der systematischen Stellung der Vorschrift lässt sich ebenfalls nicht zwingend folgern, dass der Kläger nicht darunter fallen könnte. § 21 befindet sich zwar ebenfalls in Abschnitt VI „Auslösungen“, dies führt aber nicht dazu, dass dem Begriff eine steuerrechtliche Bedeutung wie in §§ 19 und 20 ZTV beizumessen wäre, denn die Fahrentschädigung ist gerade kein Begriff aus dem Steuerrecht. Die Leistung wird auch nicht steuerfrei gezahlt. Sie ist vielmehr eine Erschwerniszulage, die systematisch eher unter Abschnitt III § 7 „Tätigkeitsbezogene Zulagen“ gehört. Mit ihr sollen die erheblichen physischen und psychischen Belastungen ausgeglichen werden, die mit der Durchführung von Zugfahrten verbunden sind (*BAG 5. April 2000 - 7 AZR 213/99 - AP BetrVG 1972 § 37 Nr. 131 = EzA BetrVG 1972 § 37 Nr. 141*).

c) Der Begriff des Lokomotivführers iSd. § 21 ZTV kann jedoch nicht allein nach dem Wortlaut und dem allgemeinen Sprachgebrauch ausgelegt werden. Maßgebend sind die Verhältnisse bei der Bahn. Verwenden die Tarifvertragsparteien in einer Tarifnorm einen Fachbegriff, so ist im Zweifel anzunehmen, dass dieser auch im Geltungsbereich dieses Tarifvertrags in seiner allgemeinen fachlichen Bedeutung Geltung haben soll (*BAG 13. Mai 1998 - 4 AZR 107/97 - BAGE 89, 6*). Die fachliche Bedeutung des Begriffs Lokomotivführer erschließt sich aus den tariflichen Regelungen im Konzernbereich. So sind in § 5 ZTV „Leistungszulagen für Lokomotivführer“ in der Überschrift vorgesehen. Im Text ist dann nur vom „Streckenlokomotivführer“ die Rede. Dies spricht dafür, dass die Tarifvertragsparteien mit dem Begriff Lokomotivführer Streckenlokomotivführer meinen, wenn sie daran zusätzliche Leistungen knüpfen, die an die Erschwernisse der Tätigkeit gebunden sind. Diese Auslegung wird gestützt durch die Regelungsabrede zum Konzern-Entgelttarifvertrag vom 29. November 1999. In dieser Regelungsabrede unterscheiden die Tarifvertragsparteien zwischen Lokrangierführern, Rangierlokomotivführern und Streckenlokomotivführern. Daraus folgt, dass zwischen Lokrangierführern und Streckenlokomotivführern zu unterscheiden ist und es auf die ausdrückliche im Zusammenhang mit der Eingruppierung gewählte und idR im Arbeitsvertrag niedergelegte Bezeichnung ankommt, bzw. auf die Ausbildung dazu.

Die vom Kläger arbeitsvertraglich geschuldete Tätigkeit ist diejenige eines Lokrangierführers. Nur dazu ist er ausgebildet.



§ 21 ZTV enthält auch nicht den weiter gefassten Begriff des „Transportpersonals“, unter den nach § 9 Abs. 1 und seinen Ausführungsbestimmungen im Tarifvertrag zur Regelung einer Jahresarbeitszeit für die Arbeitnehmer der DB AG vom 1. Januar 1998 ua. „das Fahrpersonal“ und „das Rangierpersonal“ fallen.

Allerdings verlangt die Vorschrift nicht, wie das Landesarbeitsgericht meint, dass Lokführer und Zugbegleiter gleichzeitig die Zugfahrt durchführen, wie dies in Reisezügen der Fall sein mag. Sie bilden also nicht notwendig „ein Gespann“. Im Nahverkehr oder auch im Güterverkehr ist es üblich, dass Züge ohne Zugbegleiter fahren, deren Lokomotivführer dennoch unter § 21 ZTV fallen können.

d) Auch die Tarifgeschichte belegt dieses Ergebnis. Grundlage der Regelung des § 21 ZTV waren die FAE Richtlinien (Richtlinien für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter der Deutschen Bundesbahn und Richtlinie für die Gewährung einer Aufwandsentschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter der Deutschen Reichsbahn und für die Beschäftigten in der Unterwegsreinigung in fahrenden Reisezügen), unter deren anspruchsberechtigten Personenkreis Rangierpersonal nicht fiel. Die Tarifvertragsparteien haben im Ergebnisprotokoll der Tarifvertragsverhandlung vom 5. September 1997 festgehalten, dass die bisher übertariflich gezahlte Fahrentschädigung für Lokomotivführer und Zugbegleiter unter Beibehaltung des bisherigen Empfängerkreises und der bisherigen Höhe in § 21 ZTV tarifiert werde. Der Wille, den Empfängerkreis auf Streckenlokomotivführer zu begrenzen, hat sich im Wortlaut des § 21 ZTV in der Weise niedergeschlagen, dass auf den arbeitsvertraglich und durch die spezifische Ausbildung definierten Begriff des „Lokomotivführers“ abgestellt wurde.

III. Die Kosten der erfolglosen Revision hat der Kläger zu tragen (§ 97 Abs. 1 ZPO).

Dr. Freitag

Fischermeier

Marquardt

Tirre

Frese



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)

