

Für das Nachschlagewerk! Ja
Für die Sammlung! Nein
Für die Fachpresse! Ja

Gesetz:

Rahmentarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. 7. 49, §§ 2, 3; Lohn tariffvertrag zwischen dem Arbeitgeberverband für das Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbe in Westfalen-Niederrhein, Sitz Bochum, dem Arbeitgeberverband für das Verkehrs- und Transportgewerbe im Bergischen Land e.V., Wuppertal-Elberfeld, dem Verband für das Verkehrsgewerbe in der Nordrhein-Provinz e.V., Düsseldorf und der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Bezirksleitung 1 und 2 Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf und Bochum, § 2.

Leitsätze:

Die sogen. Kabinenzeit des Fernkraftfahrers ist nach dem Rahmentarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. 7. 1949 als Arbeitszeit zu vergüten.

Aktenzeichen: 2 AZR 403/55

Urteil des BAG vom 20. September 1956

LAG Hamm



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

2. AZR 403/55
4 Sa 181/55 (Hamm)

Im Namen des Volkes!

Verkündet
am 20. September 1956
gez. Weirrich,
Regierungssekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Urteil

In Sachen

hat der Zweite Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung am 20. September 1956 durch den Senatspräsidenten Dr. Müller und die Bundesrichter Dr. Berger und Professor Dr. Dr. Boldt sowie die Bundesarbeitsrichter Hense und Dr. Krebsbach für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers werden die Urteile des Arbeitsgerichts Hagen vom 28. Februar 1955 - 1 Ca 119/55 - und der 4. Kammer des Landesarbeitsgerichtes Hamm (Westf.) vom 9. Juli 1955 - 4 Sa 181/55 - aufgehoben. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger den Betrag von 156,60 DM zu zahlen. Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Beklagte.

V o n R e c h t s w e g e n !



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Der Kläger war von September bis Weihnachten 1954 bei der Beklagten als Kraftfahrer im Güterfernverkehr beschäftigt. Er hat während seinen Fahrten 90 Stunden in der Kabine des Lastkraftwagens, eines modernen Magirus-Deutz-Lastkraftwagens mit Fernfahrerhaus - Bauart S 6500 - zugebracht; er hatte dann keinen Fahrdienst und wurde auch nicht zu sonstigen Diensten herangezogen, vielmehr tat der andere Fahrer Dienst. Mit der Begründung, daß diese Zeit als Arbeitsbereitschaft und insofern als Arbeitszeit angesehen werden müsse, verlangt der Kläger gemäß den Bestimmungen des zwischen den Parteien geltenden Rahmentarifvertrages für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbes des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. Juli 1949 und dem dazugehörenden Lohntarifvertrag vom 8. Dezember 1952 die Zahlung eines Betrages in der rechnerisch unstreitigen Höhe von 156,60 DM.

Das Arbeitsgericht und das Landesarbeitsgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seine Ansprüche weiter, während die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, daß die vom Kläger in der Kabine zugebrachte Zeit nicht als Arbeitsbereitschaft und damit nicht als Arbeitszeit anzusehen sei, sondern als Ruhezeit im echten Sinne, für die der Kläger keinen Anspruch auf Entgelt habe. Da es sich bei dem fraglichen Fahrzeug um ein modern eingerichtetes Fahrzeug mit modernem Führerhaus handle, sei im weitestem Umfange für die Möglichkeit des Ausruhens vom Fahrdienst gesorgt. Der abgelöste Fahrer habe die Möglichkeit, sich hinzulegen und zu schlafen. Er habe ferner, wenn er das nicht wolle, die Möglichkeit, auf einem bequemen, geradezu sesselartigen Sitz sich an einem Klapptisch mit Literatur und mit Schreiben oder sonstwie zu beschäftigen und sich von seinem Fahrdienst



zu entspannen. Er habe Radioeinrichtung im Wagen, so daß für seine Erholung im weitesten Umfang Sorge getragen sei. Die Tatsache allein, daß er die Kabine praktisch nicht verlassen könne, da das Fahrzeug natürlich in Bewegung sei, ändere an der Beurteilung nichts.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Das Landesarbeitsgericht stellt nämlich seine Erwägungen offensichtlich entscheidend darauf ab, ob die Kabinenzeit als Ruhezeit im Sinne der Arbeitszeitordnung (AZO) anzusehen ist oder nicht, ebenso wie auch die Revision ihre Ausführungen anfänglich in erster Linie darauf gestützt hat, das Berufungsgericht habe gegen § 7 AZO verstoßen. Da der Kläger die Bezahlung der sogenannten Kabinenzeit verlangt, handelt es sich aber in Wahrheit nicht um ein eigentlich arbeitszeitrechtliches, sondern vielmehr um ein lohnrechtliches Problem. Es entscheidet sich nach Lage der Dinge gemäß den hier in Frage kommenden Tarifverträgen.

Der Rahmentarifvertrag vom 5. Juli 1949 und der dazugehörige Lohn tariffvertrag vom 8. Dezember 1952 enthalten keine ausdrückliche Bestimmung über die Bezahlung der Kabinenzeit. Daß sie aber wie Arbeitszeit zu behandeln ist, ergibt sich aus dem Sinn und Zweck des Rahmentarifvertrages, dessen Tragweite der Senat, da es sich insoweit um die Auslegung einer Norm handelt, selbständig festzustellen hat (RAG 14, 10; Dersch-Volkmar, ArbGG, 6. Aufl., § 73 Anm. 14; Dietz-Nikisch, ArbGG, § 73 Anm. 9).

Nach § 2 Ziffer 1 des Rahmentarifes beträgt die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit für die unter ihn fallenden Arbeitnehmer 48 Stunden ausschließlich der Pausen; sie kann aber nach Ziffer 3 a jener Regelung für die im Güterfernverkehr und Möbeltransport beschäftigten Arbeitnehmer bis zu 132 Stunden in der Doppelwoche verlängert werden. Hinsichtlich des Lohnes ist in dem sich anschließenden § 3 Ziffer 1 c bestimmt, daß Fahrer und Beifahrer im Güterfernverkehr im Hinblick auf die gegebene Arbeitsbereitschaft bis zu einschließlich 66 Stunden die dafür im Lohnabkommen zeitlich gestaffelt festgelegten Wochenlohnsätze erhalten. § 2 des Lohn tariffvertrages sieht u.a. vor, daß Erste Kraftfahrer im Güterfernverkehr in der Ortsklasse I für 48 Stun-



den 70,- DM, für die 49. - 54. Stunde 78,80 DM, für die 55. - 60. Stunde 87,60 DM und für die 61. - 66. Stunde 96,40 DM erhalten; zweiten Kraftfahrern im Güterfernverkehr stehen 95 % dieser Sätze zu, wobei Aufrundung auf volle 10 Pfennig nach oben und unten erfolgt. Jede über 66 Stunden hinausgehende Arbeitsstunde des Fahrers und Beifahrers wird nach § 3 Ziffer 1 des Rahmentarifvertrages mit 1/48 des tariflichen Wochenlohnsatzes zuzüglich 25 % vergütet. Der Rahmentarifvertrag geht also davon aus, daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit des Fernfahrers unter Einschluß der Arbeitsbereitschaft 11 Stunden betragen kann. Da der reine Dienst am Steuer mangels einer anderen tarifvertraglichen Regelung, die gemäß Ziffern 50, 53 AusführungsVO zur AZO an sich zulässig wäre, nun nach Ziffer 50 Satz 3 AusführungsVO zur AZO nicht über 8 Stunden in der Schicht ausgedehnt werden darf, können so in die regelmäßige Arbeitszeit täglich mindestens 3 Stunden Arbeitsbereitschaft fallen. Es liegt auf der Hand, daß ein solcher Zeitraum nicht ständig mit Be- und Entladen, für Wartezeiten und ähnliches, einschließlich der nach aller Erfahrung typisch doch nicht derart häufigen und umfangreichen Reparaturen, ausgenutzt werden kann. Hieraus ergibt sich, daß die Tarifparteien erkennbar auch die Kabinenzeit als Arbeitsbereitschaft im Sinne der Entlohnung angesehen wissen wollten.

Die Richtigkeit dieser Auffassung geht auch aus der Bestimmung des § 2 Ziffer 2 b des Rahmentarifvertrages in Verb. m. § 3 Ziffer 1 c des Rahmentarifvertrages hervor. Danach beträgt für Pförtner, Wächter und Heizer die regelmäßige Arbeitszeit einschließlich der Arbeitsbereitschaft bis zu 72 Stunden in der Woche; als zuschlagspflichtige Mehrarbeit wird im Hinblick auf die gegebene Arbeitsbereitschaft nur eine über diese Stundenzahl hinausgehende Arbeit oder Arbeitsbereitschaft angesehen. Die Zeit, in der diese Arbeitnehmer keine Arbeit im strengen Sinne des Wortes leisten, vielmehr vom Betrieb dieserhalb nicht in Anspruch genommen werden und lediglich dem Arbeitgeber für die Zwecke des Betriebes



zur Verfügung stehen, insofern also in das Betriebsgeschehen eingegliedert sind, ist erfahrungsgemäß oft recht erheblich. Die Tatsache, daß die Tarifparteien bei jenen Arbeitnehmern derartige Zeiten in die Bezahlung einbezogen haben, spricht dafür, daß sie auch die Kabinenzeit des Fernfahrers als Arbeitszeit im Sinne des Rahmentarifvertrages vergüten wollten. Es ist kein Grund einzusehen, weshalb im letzteren Falle auf einmal eine andere Regelung erfolgt sein sollte.

Ferner spricht für den Willen der Tarifparteien, die Kabinenzeit wie sonstige Arbeitszeit zu entlohnen, auch die Bestimmung des § 3 Ziffer 2 Satz 2 des Rahmentarifvertrages, wonach der Zuschlag für Nachtarbeit bei Fahrern und Beifahrern im Güterfernverkehr und im Möbeltransport entfällt. Eine solche Vorschrift wäre nicht erforderlich gewesen, wenn die Kabinenzeit, die zum mindesten weitgehend in die Nacht fällt, überhaupt nicht als Arbeitszeit im Sinne des Tarifvertrages anzusehen wäre.

Die Bezahlung der Kabinenzeit entsprach schließlich auch dem Sinn und Zweck der Reichstarifordnung für den Güterfernverkehr vom 15. Oktober 1936, die durch den vorliegenden Rahmentarifvertrag abgelöst worden ist. Zwar sagte auch die Reichstarifordnung nichts ausdrücklich über die Kabinenzeit. Der Sondertreuhänder der Arbeit für den Güterfernverkehr, Dr. Schmelter, der diese Reichstarifordnung erlassen hat, stellt aber in seinen Erläuterungen zu § 2 Abs. 3 dieser Regelung ausdrücklich fest, daß als Bereitschaftsdienst, d.h. Arbeitsbereitschaft, die Zeit anzusehen sei, in der das Belegschaftsmitglied zwar nicht arbeite, sich aber doch vom Fahrzeug oder seinem Arbeitsplatz nicht entfernen könne und jederzeit bereit sein müsse, im Bedarfsfalle positive Arbeit zu leisten, und daß diese Voraussetzung gerade auch auf den in der Schlafkabine liegenden zweiten Fahrer zutreffe. Zwar konnte diese private Stellungnahme des Sondertreuhänders nicht die Gerichte binden, sie ist aber ein wichtiges Anzeichen dafür, was der Sondertreuhänder bei Erlaß der Reichstarifordnung unter dem Begriff der Arbeitsbereitschaft im lobnrechtlichen Sinne verstanden wissen wollte. Wenn die Tarifparteien bei Abschluß des Rahmentarifvertrages unter bewußter Abkehr von der Regelung der Reichstarifordnung,



deren Aufhebung sie in § 16 des Rahmentarifvertrages vereinbarten, eine andere Regelung hinsichtlich der Bezahlung der Kabinenzeit hätten treffen wollen – was an sich zulässig gewesen wäre –, so hätten sie dies im Tarifvertrag wohl eindeutig zum Ausdruck gebracht; dies ist aber nicht geschehen.

Der Anerkennung der Kabinenzeit als lohnrechtlicher Arbeitszeit durch den Rahmentarifvertrag stehen auch keine Bedenken arbeitszeitrechtlicher Art entgegen, da die Tarifparteien gemäß Ziffer 53 AusführungsVO zur AZO in der Lage waren, grundsätzlich frei die Dauer des Dienstes am Steuer, der Arbeitsschicht, der Ruhepausen und der Ruhezeiten zu regeln.

Nach alledem können die klagabweisenden Urteile der Vorinstanzen nicht aufrechterhalten werden. Einer Zurückverweisung bedarf es nicht, da bei dem festgestellten Sachverhalt der Rechtsstreit im Sinne der Klage zur Endentscheidung reif ist.

gez. Dr. Müller

Dr. Berger

Dr. Boldt

Hense

Dr. Krebsbach



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)