

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

4. JUNI 1969

Gesetz: BMT-G II §§ 16, 26; BMT-G II Anlage 1
§§ 2, 3, 4

- Leitsätze:
1. Dem Begriff der Wendezeit eines Omnibus-Kraftfahrers ist es – sofern der Tarifvertrag oder eine betriebliche Regelung nichts Gegenteiliges ergibt – eigentümlich, daß eine irgendwie geartete Beanspruchung des Fahrers bestehen bleibt.
 2. Im Geltungsbereich des BMT-G II und der Sondervereinbarung Anlage 1 darf die Dienstschicht eines Fahrers auch dann eine unbezahlte Pause umfassen, wenn diese die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestzeiten überschreitet und ihre Dauer durch betrieblich bedingte Arbeitsunterbrechungen bestimmt ist.
 3. Eine Kraftverkehrsgesellschaft kann die Dienstpläne für ihre im Fahrdienst tätigen Arbeitnehmer nur gemeinsam mit dem Betriebsrat aufstellen. Die Verletzung des Mitbestimmungsrechtes führt aber nicht dazu, daß ein Fahrer für Zeiten der Unterbrechung, in denen er nicht gearbeitet hat, Bezahlung fordern könnte.

Aktenzeichen: 3 AZR 180/68

Urteil des BAG vom 4. Juni 1969 LAG Düsseldorf



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Verkündet am
4. Juni 1969

gez. Kistner,

Angestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

hat der Dritte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 4. Juni 1969 durch die Bundesrichterin Professorin Dr. Hilger, die Bundesrichter Dr. Gröninger und Dr. Thomas sowie die Bundesarbeitsrichter Handrack und Dr. Farthmann für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf vom 7. Februar 1968 - 9 Sa 893/67 - wird zurückgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten der Revision.

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

Tatbestand:

Der Kläger ist bei der Beklagten, die ein öffentliches Verkehrsunternehmen betreibt, als Omnibus-Kraftfahrer tätig. Auf das Arbeitsverhältnis finden der Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe (BMT-G II) und die Sondervereinbarung gemäß § 2 Buchst. a) BMT-G für Arbeiter im Betriebs- und Verkehrsdienst von Nahverkehrsbetrieben (Sondervereinbarung Anlage 1) Anwendung.

Der Kläger arbeitete in der Zeit von Juli bis Oktober 1965 nach den Dienstplänen Nr. 59 und 59a. Danach begann seine Arbeit um 5.58 Uhr und wurde um 7.50 Uhr mit einer als Pause bezeichneten Zeit am Betriebshof der Beklagten in E unterbrochen. Diese "Pause" dauerte bis 11.00 Uhr (seit 1. September 1965 bis 10.30 Uhr). Der Kläger stellte in dieser Zeit den von ihm gefahrenen Omnibus auf dem Betriebshof ab. Er konnte das Betriebsgelände verlassen und brauchte der Beklagten seinen Aufenthaltsort nicht anzugeben. Wegen der räumlichen Entfernung konnte er sich jedoch nicht an seinen Wohnort begeben. Im Anschluß an diese "Pause" leistete der Kläger zunächst einen sogenannten Reservedienst und danach Fahrdienst bis zum Schichtende um 17.34 bzw. 17.04 Uhr an Freitagen.

Der Kläger begehrt die Bezahlung dieser als Pausen ausgewiesenen Zeiten mit der Begründung, es habe sich dabei um Wendezeiten im Sinne von § 4 Abs. 3 der Sondervereinbarung Anlage 1 gehandelt. Diese Vorschrift lautet:

"(3) Die sich aus dem Dienst- und Fahrplan ergebenden Wendezeiten werden in die Arbeitszeit eingerechnet. Soweit die planmäßigen Wendezeiten innerhalb der Dienstschicht insgesamt zwei Stunden - bei Kraftverkehrsbetrieben mit Land- und Überlandverkehr eine Stunde - überschreiten, gilt die darüber hinausgehende Zeit als Arbeitsbereitschaft."

Dazu bestimmt § 16 Abs. 1 BMT-G II:

"(1) Arbeitsbereitschaft wird in der Regel mit 50 v.H. als Arbeitszeit bewertet und vergütet."

Hieraus leitet der Kläger ab, daß die strittigen Zeiten zu 50 % als Arbeitszeit zu vergüten seien. Entsprechend seinem Stunden-

lohn hat er für die Zeit von Juli bis Oktober 1965 eine Forderung von 212,11 DM errechnet.

Die auf Zahlung dieses Betrages gerichtete Klage hat das Arbeitsgericht abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt er sein Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

Dem Kläger steht ein Anspruch auf Vergütung für die strittigen, in den Dienstplänen der Beklagten als Pausen bezeichneten Zeiten nicht zu, weil es sich nicht um Wendezeiten im Sinne der Sondervereinbarung handelt.

1. Der Begriff der Wendezeit ist weder im BMT-G II noch in der Sondervereinbarung Anlage 1 erläutert. § 2 Abs. 1 Satz 1 der Sondervereinbarung stellt die Wendezeit als Teil der Dienstschrift neben die Pausen und die reine Arbeitszeit. § 4 Abs. 4 der Sondervereinbarung läßt die Abgeltung der nach der Arbeitszeitordnung oder nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu gewährenden Pausen durch Arbeitsunterbrechungen (z.B. Wendezeiten) zu. Aus diesen Vorschriften läßt sich nichts darüber entnehmen, was der Tarifvertrag unter Wendezeiten versteht.

Der Begriff der Wendezeit kann deshalb nur nach der Verkehrsanschauung bestimmt werden. Danach sind Wendezeiten solche Zeiten, die der im Fahrdienst tätige Arbeitnehmer an dem Wendepunkt einer Fahrtstrecke verbringt. Zweck der Wendezeit ist es, das Fahrzeug für die Weiterfahrt vorzubereiten und etwaige Verspätungen aufzufangen, damit der Fahrplan pünktlich eingehalten werden kann. Nach diesem Zweck der Wendezeit ist es zwar unerheblich, ob der Fahrer mit dem hingeführten oder einem zu übernehmenden Fahrzeug weiterfährt oder ob sich ein anderer Dienst oder gar eine Freizeit an die Wendezeit anschließt. Sofern der Tarifvertrag oder eine betriebliche Regelung nichts Gegenteiliges ergibt, ist es dem Begriff der Wendezeit aber eigentümlich, daß eine irgendwie



geartete Beanspruchung des Arbeitnehmers bestehen bleibt. Diese wird in der Regel darin liegen, daß der Fahrer sich am Fahrzeug aufzuhalten und Vorbereitungen für die Weiterfahrt (Schilderwechsel u.ä.) zu treffen hat.

Diese Voraussetzung ist hier nicht erfüllt. Nach den Feststellungen des Landesarbeitsgerichts konnte der Kläger frei darüber entscheiden, wo und wie er die Unterbrechungszeiten verbringen wollte. Er hätte sich - wenn die örtlichen Verhältnisse nicht entgegengestanden hätten - auch zu Hause aufhalten können. Dienstlich war er nicht beansprucht. Dann sind aber die strittigen Zeiten zwischen dem ersten Fahrdienst und dem Reservendienst von 7.50 Uhr bis 10.30 Uhr bzw. 11.00 Uhr Zeiten einer Dienstunterbrechung oder Pausen, für die der Tarifvertrag keine Vergütung vorsieht.

2. Diesem Ergebnis steht nicht entgegen, daß nach dem Tarifvertrag die in der Arbeitszeitordnung oder der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgeschriebenen Pausen durch Wendezeiten abgegolten werden dürfen (§ 4 Abs. 4 der Sondervereinbarung Anlage 1). Diese Vorschrift besagt nur, daß die Tarifpartner es auf Grund des § 15 a Abs. 3 Satz 3 StVZO wegen der nur geringfügigen Beanspruchung des Fahrers während der Wendezeit gestatten, diese als Erholungszeit zu nutzen. Hieraus kann aber nicht gefolgert werden, daß umgekehrt jede über die vorgeschriebenen Erholungspausen hinausgehende betriebsbedingte Unterbrechung der Schicht als Wendezeit zu vergüten ist, auch dann, wenn der Fahrer in dieser Zeit überhaupt nicht beansprucht wird.

3. Es muß dem Kläger zugegeben werden, daß er nach den Dienstplänen gezwungen war, die Unterbrechung seiner Schicht hinzunehmen, die mit mehr als drei Stunden (seit 1. September 1965 mit mehr als 2 1/2 Stunden) die Dauer der in § 15 a Abs. 3 StVZO vorgeschriebenen Ruhepausen erheblich überschritt, und daß er mit dieser Freizeit wegen der Entfernung von seinem Wohnort nicht viel anfangen konnte.

Hierzu wird im Schrifttum die Ansicht vertreten, eine Verlängerung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen sei nur aus wohl erwogenen sozialen Gründen gestattet; die Anpassung an betriebliche Abläufe rechtfertige die Verlängerung nicht. Wenn



eine betriebliche Arbeitsunterbrechung eintrete, könne in diese Spanne zwar die Ruhepause gelegt werden, jedoch nur in dem sich vom Pausenbegriff her ergebenden Umfange (Herschel, Betrieb 1965, 553 f.; wohl auch Farthmann, AR-Blattei, Arbeitszeit IV, B II. 1). Verlängere der Arbeitgeber die Pause nur um eines einseitigen Betriebsinteresses willen, werde man die privatrechtliche Rechtmäßigkeit einer solchen Verlängerung verneinen müssen. Der Arbeitgeber sei dann unter Umständen vertraglich zum Schadenersatz verpflichtet. Der Ersatz des Schadens bestehe in der Bezahlung der Pause, soweit sie ungerechtfertigt lang sei (Zmarzlik, Arbeitszeitordnung, § 12 Bem. 34).

Der Senat teilt diese Ansicht nicht. Er hält vielmehr - wenigstens für den Geltungsbereich des BMT-G II und der Sondervereinbarung Anlage 1 - im Anschluß an die vom Vierten Senat (BAG 10, 191 [195 f.] = AP Nr. 6 zu § 12 AZO) und vom Zweiten Senat (BAG 18, 223 [248 f.] = AP Nr. 2 zu § 13 AZO) vertretene Auffassung daran fest, daß die Dienstschicht des Fahrers auch dann eine unbezahlte Pause umfassen darf, wenn diese die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestzeiten überschreitet und ihre Dauer durch betrieblich bedingte Arbeitsunterbrechungen bestimmt ist. Solche Unterbrechungszeiten sind dann zwar nicht mehr Erholungs- oder Ruhepausen, soweit sie länger sind als die für die Erholung notwendige und angemessene Zeit. Insoweit handelt es sich vielmehr um betriebsbedingte Unterbrechungen, wie sie besonders in Nahverkehrsbetrieben wegen der Stoßzeiten des Verkehrs häufig vorkommen.

Die Tarifvertragsparteien des BMT-G II haben diese Gegebenheiten in Nahverkehrsbetrieben erkannt und ihnen Rechnung getragen. In § 3 Abs. 1 der Sondervereinbarung Anlage 1 heißt es, daß möglichst ungeteilte Dienste eingerichtet werden sollen, wenn die Betriebsverhältnisse es zulassen. Anderenfalls soll die Dienstschicht nur einmal geteilt werden. Daraus folgt, daß eine einmalige Unterbrechung der Dienstschicht aus betrieblichen Gründen zwar nicht erwünscht, aber nach dem Tarifvertrag zulässig ist.



Ferner haben die Tarifvertragsparteien in § 2 Abs. 1 Sätze 1 und 2 der Sondervereinbarung Anlage 1 bestimmt, daß die Dienstschicht, die die reine Arbeitszeit, die Pausen und die Wendezeiten umfaßt, innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Stunden liegen soll; damit sind die Unterbrechungen der Schicht zugleich begrenzt. Da die Schicht des Klägers nach den Dienstplänen diese Höchstgrenze nicht überschritten hat, ist sie nach dem Tarifvertrag nicht zu beanstanden.

Den lohnrechtlichen Ausgleich für die Erschwernis, die in der berufsbedingten Verlängerung der Arbeitsschicht liegt, können nur die Tarifvertragsparteien schaffen. Das Gericht kann nicht entgegen dem Grundsatz, daß Lohn nur für geleistete Arbeit gezahlt wird (§ 26 Abs. 1 BMT-G II), für derartige Unterbrechungszeiten eine Vergütung festsetzen. Der Arbeitgeber handelt auch nicht schon dadurch vertragswidrig, daß er in den tariflich erlaubten Grenzen Dienstschichten mit unbezahlten Unterbrechungen in seinem Betrieb einführt; wer in Nahverkehrsbetrieben als Fahrer arbeitet, muß mit einer Arbeitszeit rechnen, die über die reine Fahrdienstzeit hinausgeht. Eine Schadenersatzpflicht scheidet also entgegen Zmarzlik aaO aus.

4. Die Beklagte konnte allerdings die Dienstpläne rechtswirksam nur gemeinsam mit dem Betriebsrat aufstellen. Da mit dem Dienstplan für die im Fahrdienst tätigen Arbeitnehmer der Beklagten zugleich Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit und der Pausen festgelegt werden, hat der Betriebsrat dabei gemäß § 56 Abs. 1 Buchst. a BetrVG mitzubestimmen.

Ob die Mitbestimmung gewahrt wurde, läßt sich dem angefochtenen Urteil nicht mit Sicherheit entnehmen. Nach dem Vortrag des Klägers in der Klageschrift spricht viel für die Annahme, daß der Betriebsrat den Dienstplänen an sich zugestimmt hat und nur die Frage einer Vergütung der Pausen als Wendezeiten, wie sie die Fahrer erstrebten, offen geblieben ist. Es kann jedoch unterstellt werden, daß der Betriebsrat den Dienstplänen nicht zugestimmt hat. Auch dann stünde dem Kläger die verlangte Bezahlung nicht zu.

Ohne Zustimmung des Betriebsrates wäre der Dienstplan zwar nicht rechtswirksam eingeführt; Maßnahmen, die dem Mitbestim-



mungsrecht des Betriebsrats unterliegen, sind unwirksam, wenn sie ohne Zustimmung des Betriebsrats getroffen werden und ein Spruch der Einigungsstelle nicht vorliegt (BAG 10, 262 = AP Nr. 22 zu § 56 BetrVG; AP Nr. 3 zu § 56 BetrVG Entlohnung [zu 6 der Gründe]; AP Nr. 4 aaO [zu 5 der Gründe]). Die etwaige Verletzung des Mitbestimmungsrechts könnte sich aber hier nicht auswirken, denn der Kläger hat den Dienstplan eingehalten. Der Verstoß gegen § 56 Abs. 1 Buchst. a BetrVG könnte nicht dazu führen, daß der Kläger für die Zeiten der Unterbrechung, in denen er nicht gearbeitet hat, Bezahlung fordern könnte.

Die Revision beruft sich auf § 2 Abs. 1 Satz 1 der Sondervereinbarung Anlage 1, wonach die Dienstschrift außer der reinen Arbeitszeit nur Pausen und Wendezeiten umfaßt. Sie meint, da es sich nicht um Arbeitszeit handle und da Pausen rechtswirksam nur mit Zustimmung des Betriebsrates eingeführt werden könnten, blieben nur Wendezeiten übrig. Deshalb müßten die fraglichen Zeiten als Wendezeiten gewertet und dementsprechend vergütet werden. Diese Auffassung ist jedoch nicht richtig. Wenn der Dienstplan nicht wirksam ist, so ist er nicht verbindlich. Wurde aber nach dem Dienstplan verfahren und wurden Arbeitszeit, Wendezeiten und Pausen dienstplanmäßig eingehalten, so muß sich auch die Bezahlung danach richten. Auch die gesetzwidrig ohne Zustimmung des Betriebsrats angeordnete Pause ist eine Pause.

Die etwaige Verletzung des Mitbestimmungsrechts wäre dennoch nicht ohne Folgen. Wenn der Betriebsrat bei der Aufstellung der Dienstpläne für den hier streitigen Zeitraum übergangen wurde, so konnte er jederzeit von der Beklagten verlangen, daß ein neuer Dienstplan mit seiner Zustimmung aufgestellt werde. Ging die Beklagte darauf nicht ein, konnte er nach § 56 Abs. 2 BetrVG die Einigungsstelle anrufen. Der für die Durchsetzung des Mitbestimmungsrechts gegebene Weg war das Regelungsverfahren nach § 56 Abs. 1 und 2 BetrVG.

Es kann dahinstehen, wie die Rechtslage für den Kläger dann wäre, wenn die Pausenregelung früherer Dienstpläne als der jetzt beurteilten für den Kläger günstiger gewesen wäre



und er gegenüber der Beklagten auf der Einhaltung dieser günstigeren Regelung bestanden hätte. In dieser Richtung hat der Kläger weder in den Vorinstanzen noch im Zusammenhang mit den Prozeßrügen, die sich auf die fehlende Aufklärung über die Mitwirkung des Betriebsrats beziehen, etwas vorgetragen.

5. Nach alledem ist die Klageforderung nicht begründet, so daß die Revision des Klägers zurückzuweisen war. Es kommt dann nicht mehr darauf an, ob der Kläger die Ausschlußfrist nach § 63 BMT-G II gewahrt hat.

gez. Hilger

Dr. Gröninger

Dr. Thomas

Hermann Handrack

Dr. Farthmann

