

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

394

Gesetz: Manteltarifvertrag für die Arbeiter des Bundes vom
27. Februar 1964 (MTB II) §§ 15, 19, 30; Tarifvertrag
für die Kraftfahrer des Bundes und der Bundesanstalt
für den Güterfernverkehr vom 6. April 1965 (Kraftfahrer-
tarifvertrag 1965) §§ 1, 3, 4, 7

Leitsätze:

K e i n e

Aktenzeichen: 3 AZR 334/68

Urteil des BAG vom 7. November 1969

LAG Schleswig-Holstein



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

3 AZR 334/68

3 Sa 30/68 Schleswig-Holstein

Verkündet am
7. November 1969

gez. Groll,

Regierungshauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

394

Urteil

In Sachen

hat der Dritte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 7. November 1969 durch den Senatspräsidenten Professor Dr. Stumpf, die Bundesrichter, Dr. Gröninger und Dr. Thomas sowie die Bundesarbeitsrichter Schormann und Dr. Farthmann für Recht erkannt:

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein vom 24. Mai 1968 - 3 Sa 30/68 - wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger trägt die Kosten der Revision.

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

- 2 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger ist als Kraftfahrer bei der Beklagten beschäftigt. Für sein Arbeitsverhältnis gelten der Manteltarifvertrag für die Arbeiter des Bundes vom 27. Februar 1964 (MTB II) und die diesen ergänzenden Tarifvorschriften. Zwischen der Beklagten und der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst im Christlichen Gewerkschaftsbund, der der Kläger angehört, ist am 6. April 1965 ein Tarifvertrag für die Kraftfahrer des Bundes und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (Kraftfahrertarifvertrag 1965) abgeschlossen worden. Dieser setzt für die unter seinen Geltungsbereich fallenden Fahrer gemäß § 30 Abs. 2 MTB II einen Monatslohn und zur Abgeltung der Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit einen Pauschalzuschlag (Gesamtpauschallohn) fest (§ 3 Kraftfahrertarifvertrag 1965). Über den Geltungsbereich dieses Tarifvertrages ist in seinem § 1 nebst dazugehöriger Protokollnotiz folgendes bestimmt:

" § 1

Dieser Tarifvertrag gilt für die unter den MTB II fallenden als Kraftfahrer von Personen- und Lastkraftwagen sowie von Omnibussen beschäftigten Arbeiter des Bundes und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr mit Ausnahme

1. der Kraftfahrer, die unter die Sonderregelung 2 c MTB II fallen,
2. der Kraftfahrer, die nicht oder nur gelegentlich über die regelmäßige Arbeitszeit (§ 15 Abs. 1 oder 4 MTB II) hinaus beschäftigt werden.

Protokollnotiz:

Ein Kraftfahrer ist dann nicht nur gelegentlich über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus beschäftigt, wenn er im vorangegangenen Kalenderhalbjahr in mehr als sechs Wochen Überstunden geleistet hat."

Der Kläger hat bis zum 31. Dezember 1966 mehr als fünf Jahre lang den Gesamtpauschallohn bezogen. Seit dem 1. Januar 1967 zahlte die Beklagte ihm nur Stundenlohn, weil er sowohl im zweiten Halbjahr 1966 als auch im ersten Halbjahr 1967 jeweils nur in sechs Wochen tatsächlich Überstunden geleistet hat.

- 3 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Mit der vorliegenden Klage hat der Kläger für die Zeit vom 1. Januar 1967 bis 31. Juli 1967 den Unterschiedsbetrag zwischen dem Stundenlohn und dem Gesamtpauschalloon der Pauschalloongruppe I verlangt. Außerdem hat er die Feststellung begehrt, daß die Beklagte ihm auch ab 1. August 1967 und über den 31. Dezember 1967 hinaus den Gesamtpauschalloon der Gruppe I zu gewähren habe.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, ein Kraftfahrer, der einmal die Voraussetzungen für die Zahlung des Pauschallohns erfüllt habe, behalte diesen Anspruch, solange er weiter als Kraftfahrer beschäftigt werde. Auch habe er im zweiten Halbjahr 1966 und im ersten Halbjahr 1967 in mehr als sechs Wochen Überstunden erbracht (§ 1 Kraftfahrertarifvertrag 1965, so daß sein Arbeitsverhältnis im jeweils folgenden Kalenderhalbjahr dem Geltungsbereich des Tarifvertrages unterstanden habe. Als Überstunden seien nicht nur die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden anzusehen, sondern auch die Stunden, die ihm für die an Krankheits-, Urlaubs- und Wochenfeiertagen ausgefallene Arbeitszeit gemäß § 4 Abs. 2 Kraftfahrertarifvertrag 1965 anzurechnen gewesen seien. Jedenfalls stehe Fahrern, die wie er mehr als fünf Jahre lang ununterbrochen einen Gesamtpauschalloon bezogen haben, der Gesamtpauschalloon in entsprechender Anwendung von § 7 des Kraftfahrertarifvertrages 1965 als Besitzstand zu.

Die Klage ist in den Vorinstanzen erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Klageziel weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Der Kläger kann für die Zeit ab 1. Januar 1967 keinen Gesamtpauschalloon nach §§ 3, 4 Kraftfahrertarifvertrag 1965 beanspruchen, weil sein Arbeitsverhältnis von dem genannten Zeitpunkt an nicht mehr dem Geltungsbereich dieses Tarifvertrages unterlag. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

1. Für Arbeitnehmer, die als Kraftfahrer tätig sind, ist es typisch, daß in erheblichem Umfang Zeiten der Arbeitsbe-



reitschaft anfallen und daß sie häufig über die regelmäßige Arbeitszeit (hier im Sinne des § 15 Abs. 1 und 4 MTB II) hinaus arbeiten müssen. Zweck des Kraftfahrertarifvertrages 1965 ist es, die sich daraus für die Lohnberechnung ergebenden Schwierigkeiten dadurch zu vermeiden, daß den Kraftfahrern ein monatlicher Gesamtpauschalloon gewährt wird. Für dessen Höhe kommt es lediglich auf den Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit an. Sonstige für die Lohnermittlung wesentliche Umstände wie Arbeitsbereitschaft, Überstunden u.ä. brauchen nicht aufgezeichnet zu werden; sie sind nach Erfahrungssätzen berücksichtigt. Damit wird die Lohnberechnung erheblich vereinfacht. Außerdem sollen die unter den Geltungsbereich des Tarifvertrages fallenden Fahrer wenigstens für ein halbes Jahr mit einem gleichbleibenden Monatslohn rechnen können. Deshalb wird halbjährlich der Pauschalloon entsprechend der Arbeitszeit im abgelaufenen Halbjahr festgesetzt und bleibt bis zur Neufestsetzung für sechs Monate verbindlich (vgl. das Urteil des Senats - 3 AZR 57/69 - vom 6. Oktober 1969, [demnächst] AP Nr. 2 zu § 19 MTB II [zu 1 der Gründe] für den gleichlautenden, von der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr abgeschlossenen Tarifvertrag vom 5. April 1965).

2. Diesem Zweck entsprechend ist der Geltungsbereich des Tarifvertrages geregelt. Er findet keine Anwendung auf Fahrer, die nicht oder nur gelegentlich über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus beschäftigt werden (§ 1 Nr. 2). In einer Protokollnotiz ist festgelegt, daß ein Kraftfahrer dann nicht nur gelegentlich über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus beschäftigt ist, wenn er im vorangegangenen Kalenderhalbjahr in mehr als sechs Wochen Überstunden geleistet hat. Aus dieser Regelung ergibt sich zweierlei:

a) Es ist nach Ablauf jedes Kalenderhalbjahres erneut zu prüfen, ob ein Fahrer weiter unter den Geltungsbereich des Tarifvertrages fällt. Die Ansicht des Klägers, es genüge für die weitere Anwendung des Tarifvertrages, daß einmal in einem Kalenderhalbjahr in mehr als sechs Wochen Überstunden geleistet wurden, findet im Wortlaut des § 1 Kraftfahrer-



tarifvertrag 1965 keine Stütze. Sie widerspricht auch dem Zweck des Tarifvertrages, eine vereinfachte Abrechnung geleisteter Überstunden zu ermöglichen. Bei den Kraftfahrern, die keine oder nur wenige Überstunden erbracht haben, besteht kein Bedürfnis für eine pauschale Abrechnung solcher Zeiten. Darüber hinaus ist es von der Sache her nicht gerechtfertigt, Fahrern, bei denen keine Überstunden angefallen sind, den gleichen Lohn zu gewähren wie den Kollegen, die entsprechende Mehrarbeit geleistet haben.

b) Die Anwendung des Kraftfahrertarifvertrages erfordert, daß der Fahrer im abgelaufenen Kalenderhalbjahr tatsächlich Überstunden in mehr als sechs Wochen geleistet hat. Mit Überstunden, die nach § 4 Abs. 2 Kraftfahrertarifvertrag 1965 nur als fiktiv geleistet für die Ermittlung der Monatsarbeitszeit anzusetzen sind, können die Voraussetzungen für die Geltung des Tarifvertrages nicht erfüllt werden. Die Berücksichtigung der an Krankheits-, Urlaubs- und Wochenfeiertagen ausgefallenen Arbeitszeit ist nach Wortlaut, Sinn und Stellung des § 4 Abs. 2 Kraftfahrertarifvertrag 1965 nur für die Berechnung des Gesamtpauschallohns vorgesehen. Diese Bestimmung gewinnt erst dann Bedeutung, wenn nach § 1 Kraftfahrertarifvertrag 1965 feststeht, daß der Fahrer dem Geltungsbereich des Tarifvertrages unterfällt. Hierfür kommt es auf die tatsächlich geleisteten Überstunden an, weil der Zweck des Tarifvertrages, wie dargetan, darin liegt, die Lohnabrechnung zu vereinfachen. Bei dem Fahrer, der gar nicht oder nur gelegentlich über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus beschäftigt war, besteht jedoch kein Bedürfnis, den Lohn zu pauschalisieren.

Soweit die Revision in diesem Zusammenhang rügt, das Berufungsgericht sei zur Frage des Umfangs der vom Kläger geleisteten Überstunden nicht von dem unbestrittenen Vortrag des Klägers ausgegangen, ist diese Rüge unbegründet. Das Landesarbeitsgericht hat seiner Entscheidung die Übersicht des Klägers über seine Arbeitszeit zugrunde gelegt.



- 6 -

Es hat es nur abgelehnt, die fiktiven Überstunden für die Anwendung des Tarifvertrages zu berücksichtigen. Das ist eine Frage des materiellen Rechts, die vom Landesarbeitsgericht, wie ausgeführt, zutreffend entschieden wurde.

3. Der Kläger kann seinen Anspruch auf fortdauernde Gewährung eines Gesamtpauschallohns auch nicht auf § 7 Kraftfahrertarifvertrag 1965 stützen. Diese Bestimmung sieht für einen Fahrer, der eine mindestens fünf-jährige ununterbrochene Beschäftigung als Fahrer mit einem Gesamtpauschalloon bei demselben Arbeitgeber zurückgelegt hat, eine persönliche Zulage vor, wenn er infolge eines Unfalls, den er in Ausübung oder infolge seiner Arbeit ohne Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit erlitten hat, nicht mehr als Kraftfahrer weiterbeschäftigt werden kann. Bei dieser Tarifnorm handelt es sich um eine Ausnahmeregelung, die nur solchen Kraftfahrern in gewissem Umfang einen Besitzstand gewährt, die auf Grund einer Dienstbeschädigung ihren Beruf nicht mehr ausüben können. Wegen dieser besonderen Voraussetzung ist die entsprechende Anwendung auf Fahrer, die aus dienstlichen Gründen nicht mehr mit Überstunden beschäftigt werden, nicht möglich.

II. Die Revision ist nach alledem unbegründet und war daher zurückzuweisen.

gez. Dr. Stumpf

Dr. Gröninger

Dr. Thomas

Schormann

Dr. Farthmann



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

