

Aktenzeichen: 4 AZR 132/85

Bundesarbeitsgericht 4. Senat Urteil vom 9. April 1986
- 4 AZR 132/85 -

I. Arbeitsgericht Urteil vom 26. Oktober 1983
Wiesbaden - 3 Ca 3375/83 -

II. Landesarbeitsgericht Urteil vom 18. Oktober 1984
Frankfurt am Main - 9 Sa 1723/83 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein
Für die Fachpresse: Ja
Für das Bundesarchiv: Ja



Entscheidungsstichwort:

Eingruppierung von Autobusfahrer bei all. Streitkräften

Gesetz: TVAL II § 51; Lohngr. 6 (Fahrer von Autobus mit 82 Sitzen und Überlänge)

Leitsatz:

Der Fahrer eines Autobusses mit 82 Sitzen und Überlänge hat keinen Anspruch auf Lohn nach Lohngr. 7 TVAL II, der nur Fahrern von Gelenkbussen zusteht. Die Lohngruppeneinteilung für Kraftfahrer von Autobussen ist im TVAL II abschließend geregelt.

Hinweise des Senats:

Ein Kraftfahrer eines überlangen Omnibusses kann nicht nach Lohngr. 7 TVAL II als Fahrer eines überschweren Fahrzeuges i. S. v. § 32 Abs. 1 StVZO entlohnt werden.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

4 AZR 132/85

9 Sa 1723/83 Frankfurt am Main

Verkündet am
9. April 1986

Haust,
Amtsinspektorin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



JLaw – Gesetze und Urteile

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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 9. April 1986 durch den Vizepräsidenten Dr. Neumann, die Richter Dr. Etzel und Dr. Freitag sowie die ehrenamtlichen Richter Hamm und Dr. Kiefer für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Frankfurt am Main vom 18. Oktober 1984 - 9 Sa 1723/83 - wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

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

T a t b e s t a n d :

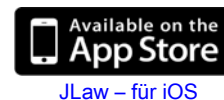
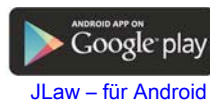
Der Kläger, der der Gewerkschaft ÖTV angehört, ist bei den amerikanischen Stationierungstreitkräften als Kraftfahrer beschäftigt. Er erhält Lohn nach Lohngr. 6 der Lohngruppeneinteilung für Kraftfahrer der Sonderbestimmungen F II des Tarifvertrages für die Arbeitnehmer bei den Stationierungstreitkräften im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (TVAL II).

Der Kläger fährt überwiegend einen Schulbus, der 82 Sitzplätze hat und 12,16 m lang ist. Der Kläger vertritt die Auffassung, daß ihm Lohn nach Lohngr. 7 zustehe. Er erfülle die Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 7 (3), da er seit mindestens 10 Jahren ein überschweres Fahrzeug, das die nach § 32 Abs. 1 StVZO zulässige Länge von 12 m überschreite, führe.

Der Kläger hat beantragt



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



festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist,
ihm ab dem 1. Dezember 1982 Lohn nach Lohngr. 7
TVAL II zu bezahlen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie vertritt die
Auffassung, daß der Kläger tarifgerecht entlohnt werde. Die
Lohngruppeneinteilung F enthalte für Kraftfahrer von Autobussen
eine spezielle, abgeschlossene Regelung. Der Kläger erfülle als
Kraftfahrer eines Autobusses mit mehr als 24 Fahrgastsitzen die
Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 6 (2). Lohn nach Lohngr. 7 (1)
stehe nur Kraftfahrern von Gelenkbussen zu.

Das Arbeitsgericht hat der Klage stattgegeben. Das Landes-
arbeitsgericht hat das erstinstanzliche Urteil abgeändert und die
Klage abgewiesen. Mit der Revision begehrt der Kläger die Wie-
derherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte bean-
tragt die Zurückweisung der Revision.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Die Revision ist unbegründet. Das Landesarbeitsgericht hat
die Klage zu Recht abgewiesen, denn der Kläger wird tarifgerecht
nach Lohngr. 6 entlohnt.

Auf das Arbeitsverhältnis findet kraft beiderseitiger Ta-
rifbindung der Tarifvertrag für die Arbeitnehmer bei den Sta-
tionierungsstreitkräften im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland
(TVAL II) unmittelbar und zwingend Anwendung (§ 3 Abs. 1, § 4



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Abs. 1 Satz 1 TVG). Nach § 51 TVAL II bestimmt sich die Eingruppierung nach der überwiegenden Tätigkeit. Damit richtet sich die Eingruppierung des Klägers, der überwiegend als Kraftfahrer eingesetzt wird, nach der Lohngruppeneinteilung für Kraftfahrer der Sonderbestimmungen F II. Danach sind zu vergüten:

nach Lohngr. 4

- (1) Kraftfahrer von Pkw und sonstigen leichten Kraftwagen,
- (2) Kraftfahrer von Lkw bis zu 3,5 t Nutzlast,
- (3) Kraftfahrer von Kleinbussen,
- (4) Kraftfahrer von Krankentransportfahrzeugen,

nach Lohngr. 5

Kraftfahrer von Lkw mit mehr als 3,5 t Nutzlast,
Kraftfahrer von Autobussen mit mehr als 8 bis zu 24 Fahrgastsitzen,

nach Lohngr. 6

- (1) Kraftfahrer von Großtankwagen auf Flugplätzen oder von Großtankwagen mit mehr als 10 t Nutzlast,
- (2) Kraftfahrer von Autobussen mit mehr als 24 Fahrgastsitzen,
- (3) Kraftfahrer von schweren Traktoren und Sattel-schleppern,
- (4) Kraftfahrer von schweren Spezialfahrzeugen,

nach Lohngr. 7

- (1) Kraftfahrer von Gelenkbussen
- (2) Kraftfahrer von Fahrzeugen und Zügen mit mehr als 38 t zulässigem Gesamtgewicht



- (3) Kraftfahrer von überschweren Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen in Breite, Höhe oder Länge über die im § 32 Abs. (1) StVZO (BGBI. I 1974, S. 3221) genannten Maße hinausgehen.

Voraussetzung für die Eingruppierung in diese Lohngruppe ist außerdem eine mindestens zehnjährige Berufserfahrung als Kraftfahrer in Tätigkeiten gemäß Lohngruppe 6.

Das Landesarbeitsgericht hat angenommen, daß die Lohngruppeneinteilung eine abschließende Regelung für Busfahrer enthalte, die sich an der zu befördernden Personenzahl orientiere, so daß die tariflichen Tätigkeitsmerkmale für Kraftfahrer sonstiger Fahrzeuge nicht angewendet werden können.

Dieser Auslegung der Lohngruppeneinteilung F für Kraftfahrer ist zuzustimmen. Die Tarifauslegung hat zunächst von dem Wortlaut auszugehen. Dabei ist jedoch über den reinen Tarifwortlaut hinaus der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien und der damit von ihnen beabsichtigte Sinn und Zweck der Tarifnormen mitzuberücksichtigen, sofern und soweit sie in den tariflichen Normen ihren Niederschlag gefunden haben. Hierzu ist auch auf den tariflichen Gesamtzusammenhang abzustellen, der häufig schon deswegen mitberücksichtigt werden muß, weil nur daraus und nicht aus der einzelnen Tarifnorm auf den wirklichen Willen der Tarifvertragsparteien geschlossen und so nur bei Mitberücksichtigung des tariflichen Gesamtzusammenhanges der Sinn und Zweck der Tarifnormen zutreffend ermittelt werden kann (BAG 46, 308, 313 = AP Nr. 135 zu § 1 TVG Auslegung).

Unter Zugrundelegung dieser Grundsätze kann der Kläger als Kraftfahrer eines Autobusses mit mehr als 24 Fahrgastsitzen, der



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



kein Gelenkbus ist, keinen Lohn nach Lohngr. 7 beanspruchen. Zwar überschreitet der vom Kläger überwiegend gefahrene Schulbus die nach § 32 Abs. 1 Nr. 3 a StVZO für ein Einzelfahrzeug zulässige Länge von 12 m und könnte der Kläger damit, sofern es sich um ein "überschweres" Fahrzeug handelte, die Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 7 (3) nach ihrem Wortlaut erfüllen. Jedoch ergibt sich aus dem tariflichen Gesamtzusammenhang, daß die Lohngruppeneinteilung F für Kraftfahrer, die mit der Personenbeförderung mit Kraftomnibussen beschäftigt sind, eine abschließende Regelung enthält. Diese sieht die Lohngr. 4 für Kraftfahrer von Kleinbussen, die Lohngr. 5 für Kraftfahrer von Autobussen mit mehr als 8 bis zu 24 Fahrgastsitzen, die Lohngr. 6 für Kraftfahrer von Autobussen mit mehr als 24 Fahrgastsitzen und die Lohngr. 7 für Kraftfahrer von Gelenkbussen vor.

Demgegenüber knüpfen die tariflichen Tätigkeitsmerkmale für Kraftfahrer auf anderen Fahrzeugen als Autobussen in den Lohngruppen 4 bis 7 an unterschiedliche Kriterien an: Bei Lastkraftwagen wird auf die Nutzlast, in Lohngruppe 7 (2) auf das zulässige Gesamtgewicht abgestellt, bei Krankentransportfahrzeugen, Großtankwagen, Traktoren und Sattelschleppern kommt es auf die Nutzungs- oder Bauart des Fahrzeugs an. Damit bringen die Tarifvertragsparteien erkennbar zum Ausdruck, daß sich die Eingruppierung der Kraftfahrer von Autobussen nach anderen Kriterien richtet als die Eingruppierung der Kraftfahrer von anderen Fahrzeugen. Die Eingruppierung der Kraftfahrer von Autobussen ist auch durchgehend und abschließend geregelt, denn Autobusse mit 82



Fahrgastsitzen werden von Lohngr. 6 ("Kraftfahrer von Autobussen mit mehr als 24 Fahrgastsitzen") mit erfaßt, sofern es sich nicht um Gelenkbusse handelt. Nach dem Grundsatz der Spezialität, der die Anwendung allgemeiner Tätigkeitsmerkmale verbietet, sofern für eine Tätigkeit spezielle Tätigkeitsmerkmale bestehen (vgl. BAG AP Nr. 5 zu § 21 MTB II; BAG AP Nr. 62, 88, 92 und 98 zu §§ 22, 23 BAT 1975) folgt daraus, daß für den Kläger als Fahrer eines Autobusses mit mehr als 24 Fahrgastsitzen nur die Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 6 (2) in Betracht kommen, unabhängig davon, ob es sich um ein Überschweres Fahrzeug i. S. der Tätigkeitsmerkmale der Lohngr. 7 (3) handelt. Kraftfahrer eines Gelenkbusses ist der Kläger unstreitig nicht.

Die Revision war damit mit der Kostenfolge nach § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

110

Dr. Neumann

Hamm

Dr. Etzel

Dr. Kiefer

Dr. Freitag



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

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)