

23. Nov 1960

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

230

Gesetz: AZO § 12; Ausführungsverordnung zur AZO Nr. 51, 52;
Tarifvertrag für die Arbeiter der Deutschen Bundespost
vom 6.1.1955 (TVArb.), § 5 Buchst. b, § 6 Buchst. b

Leitsatz:

Überlagerzeiten der Kraftomnibusfahrer der Deutschen Bundespost, d. h. Zeiten, die an den Wendepunkten einer Fahrtstrecke zwischen der Beendigung der Hin- fahrt und dem Beginn der Rückfahrt liegen, sind Ruhepausen und daher nicht zu vergüten.

Aktenzeichen: 4 AZR 257/59
Urteil des BAG vom 23. November 1960

LAG Niedersachsen
(Hannover)



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

1. AZR 257/59

5 Sa 458/58 Niedersachsen
(Hannover)

Im Namen des Volkes! 280

Verkündet
am 23. November 1960

Gez. Mißler,

angestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Urteil

In Sachen

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund
der mündlichen Verhandlung vom 23. November 1960 durch
den Senatspräsidenten Dr. Poelmann, die Bundesrichter
Dr. Pecher und Dr. Martel sowie die Bundesarbeitsrichter
Schuchert und Dr. Krebsbach für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
Landesarbeitsgerichts Niedersachsen vom 27. April
1959 - 5 Sa 458/58 - wird auf Kosten des Klägers
zurückgewiesen.

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 -

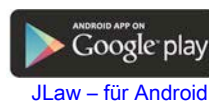
Tatbestand:

Der Kläger befährt als Kraftomnibusfahrer der Beklagten mit einem weiteren Fahrer nach Dienstplan die Kraftpostlinien Kp 364 a A - M - E und Kp 364 b A - M - G im Wechsel von je 9 Wochen. Die Fahrer bleiben in beiden Dienstplänen zusammen, wechseln aber untereinander wöchentlich die Schicht. Die Dienstpläne sehen an den Wendepunkten einer Fahrtstrecke unterschiedliche Überlagerzeiten, d.h. Zeiten vor, die zwischen der Beendigung der Hinfahrt und dem Beginn der Rückfahrt liegen. Der Kläger hat an Überlagerzeiten in der ersten Woche des Dienstplans Kp 364 a insgesamt 3 Stunden und 40 Minuten, in der zweiten Woche 8 Stunden und 40 Minuten sowie nach Dienstplanwechsel in der ersten Woche des Dienstplans Kp 364 b insgesamt 8 Stunden und 20 Minuten und in der zweiten Woche 6 Stunden und 30 Minuten. Während dieser Zeiten, die von der Beklagten nicht vergütet werden, hält sich der Kläger in M, E oder G auf, wo er nicht wohnt. Er stellt dort den Kraftomnibus ab und verschließt das eingenommene Geld in einem besonderen Wertfach des Wagens. Der Kläger darf das Fahrzeug verlassen; er hat nicht die Pflicht, es zu bewachen und braucht auch nicht mit Rücksicht auf eine etwaige Überprüfung durch Überwachungsbeamte beim Fahrzeug zu bleiben. Insbesondere braucht er sich nicht für einen etwaigen Einsatz bereit zu halten. Er kann die Überlagerzeiten nach seinem Belieben verbringen und ist lediglich verpflichtet, zu der im Fahrplan festgesetzten Zeit wieder am Fahrzeug zu sein. Soweit Postdiensträume am Ort sind, kann er sich dort aufhalten. Der Kläger erhält zur Deckung seiner Mehrausgaben bei ununterbrochener Abwesenheit vom dienstlichen Wohnsitz oder tatsächlichen Wohnort von 7 Stunden und länger eine Entschädigung von 0,55 DM, bei einer ununterbrochenen Abwesenheit von 5 - 6 Stunden eine solche von 0,45 DM je Stunde. Die Überlagerzeiten werden dabei eingerechnet. Bei Vorliegen der Voraussetzungen wird ihm auch Nachtdienstentschädigung gezahlt.

- 3 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 3 -

200

Der Kläger ist der Ansicht, die Überlagerzeiten seien zu vergüten. Er sei nämlich an den Ort des Überlagers gebunden und müsse zu Beginn der nächsten Fahrt voll einsatzbereit sein. Daher könne von einer völligen Freistellung von den dienstlichen Obliegenheiten keine Rede sein. Es liege keine Freizeit, sondern Arbeitsbereitschaft vor.

Der Kläger verlangt als Vergütung der Überlagerzeiten 50 % seines vollen Stundenlohns und macht einen Teilbetrag von 300,-- DM für die Zeit vom 1. Mai 1956 bis 30. April 1957 geltend. Er hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 300 -- DM brutto zu zahlen.

Die Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten. Sie trägt vor, nach den für den Kläger geltenden Arbeitszeitbestimmungen komme weder eine Anrechnung der Überlagerzeiten als Arbeitszeit noch als Dienstbereitschaft in Betracht, weil er sie nach eigenem Entschluß frei gestalten könne. Das ergebe sich auch aus der "Dienstanweisung für das Postkraftfahrwesen", Die besonderen Erschwernisse, die dem Kläger durch die Überlagerzeiten entstünden, seien durch die Entschädigung abgegolten, die dem Kläger von der ersten Stunde seiner Abwesenheit an gezahlt werde.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Die hiergegen vom Kläger eingelegte Berufung hat das Landesarbeitsgericht durch Urteil vom 27. April 1959 zurückgewiesen.

Mit der zugelassenen Revision erstrebt der Kläger weiterhin die Verurteilung der Beklagten, während diese um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

Ohne Rechtsirrtum geht das Landesarbeitsgericht davon aus, daß der für das Arbeitsverhältnis des Klägers maßgebliche Tarifvertrag für die Arbeiter der Deutschen Bundespost vom 6. Januar 1955 (TVArb.) keine Bestimmung über die Vergütung von Überlagerzeiten trifft.

- 4 -



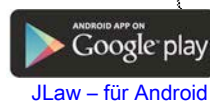
- 4 -

Eine solche Regelung ist nämlich nicht darin zu finden, daß in der für die Kraftomnibusfahrer gemäß § 18 Ziff. III c Abs. 1 TVArb. in Verbindung mit § 27 Ziff. II 1 der "Dienst-anweisung für das Postkraftfahrwesen (Abt. 1 Betriebs- und Verwaltungsvorschriften - DAKf. 1)" vorgesehenen Entschädigung auch die Überlagerzeiten eingeschlossen sind. Wie die anderen in § 18 TVArb. geregelten Zahlungen von Pauschgeld, Streckengeld, Ausbleibgeld usw. (vgl. z.B. § 18 Ziff. I Abs. 1, Abs. 5, Ziff. III a Abs. 1) soll die Abwesenheitsentschädigung gemäß Ziff. III c Abs. 1 dem Ausgleich der durch den Außendienst bedingten Mehrausgaben dienen. Sie stellt also eine Aufwandsentschädigung dar und ist mithin kein Lohn, durch den die Überlagerzeiten abgegolten würden (vgl. dazu auch Hueck-Nipperdey, Lehrbuch des Arbeitsrechts, 6. Aufl., Bd. I, § 40 III 5 b).

Auch die Überstundenregelung des § 6 Buchst. b TVArb. kommt für Überlagerzeiten nicht in Betracht, selbst wenn diese als "Arbeitsstunden, die über die dienstplanmäßig vorgesehene Arbeitszeit hinausgehen", d.h. als Überstunden im Sinne der genannten Tarifbestimmung angesehen werden müßten. Denn § 6 Buchst. b TVArb. befaßt sich nur mit der Vergütung der in Überstunden erbrachten vollen vertraglichen Arbeit, wie sich daraus ergibt, daß die entgegen Abs. 2 aaO nicht durch Freizeit abgegoltenen Überstunden nach Abs. 3 aaO mit dem Stundenlohn und einem Überstundenzuschlag zu bezahlen sind. Vollarbeit wird aber während der Überlagerzeiten vom Kläger unstreitig nicht geleistet, wie denn ja auch der Kläger nicht Zahlung des vollen Lohnes, gar noch mit Überstundenzuschlag, begehrt.

Ebensowenig läßt sich aus § 7 der Verordnung über die Arbeitszeit der Bundesbeamten (ArbZVO) vom 15. Juni 1954 (BGBl. I S. 149), die für die Arbeiter der Beklagten durch die Verweisung des § 5 Buchst. b Abs. 1 TVArb. in Bezug genommen ist, etwas darüber entnehmen, wie die Überlagerzeiten hinsichtlich der Vergütung zu behandeln sind. Denn die Anwendung des § 7 ArbZVO scheitert bereits daran, daß die dort festgelegte Verpflichtung, ohne Entschädigung über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus Dienst zu leisten, wenn

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



die dienstlichen Verhältnisse es erfordern, sich nach Sinn und Zweck dieser Vorschrift, wie aus ihrer Überschrift ersichtlich, auf Mehrarbeit in Einzelfällen beschränkt, nicht aber für Fälle einer dauernden Überschreitung der regelmäßigen Arbeitszeit gilt, die hier nach Lage der Sache allein in Betracht käme.

Mit den Überlagerzeiten befaßt sich nur § 24 DAKf. 1. Nach Abs. 2 aaO ist die Überlagerzeit, die durch dienstliche Tätigkeit (Instandsetzungen usw.) ausgefüllt ist, voll als Dienstzeit anzurechnen; soweit der Kraftwagenführer, weil Dienstbereitschaft nötig ist, das Fahrzeug nicht verlassen darf, ist sie zur Hälfte als Dienstbereitschaft anzurechnen, im übrigen aber als Freizeit zu behandeln. Daß diese Bestimmung oder die DAKf. 1 im ganzen Inhalt des TVArb. geworden ist, ist jedoch nicht erkennbar. In dem Vortrag der Parteien findet sich auch kein Anhalt dafür, daß sie als Bestandteil des Arbeitsvertrags des Klägers angesehen werden müßte. Selbst wenn das aber der Fall wäre, könnte der Kläger daraus nichts für den geltend gemachten Anspruch herleiten; denn die Zeiten, für die der Kläger Vergütung verlangt, sind nach der DAKf. 1 als Freizeiten, für die keine Vergütung zu gewähren ist, zu betrachten.

Da der Kläger weiter selbst nicht behauptet, daß die von ihm verlangte Vergütung der Überlagerzeiten mit 50 % des Stundenlohns arbeitsvertraglich vereinbart worden sei, und er nach der Dauer seiner Arbeitsleistung bezahlt wird, hat das Landesarbeitsgericht mithin die Entscheidung zu Recht davon abhängig gemacht, ob die Zeiten des Überlagers lohnrechtlich als Arbeitszeit zu werten sind, die gegebenenfalls nach § 612 BGB zu vergüten sind.

Daß diese Zeiten entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts als Zeiten einer Arbeitsbereitschaft betrachtet werden müßten, kann der Revision nicht zugegeben werden. Arbeitsbereitschaft besteht mangels einer anderweitigen, für den vorliegenden Fall in Betracht kommenden Regelung etwa durch Tarif oder Betriebsvereinbarung (vgl. dazu BAG AP Nr. 3 zu § 7 AZO) nach der Rechtsprechung des Senats



- 6 -

in Zeiten, in denen vom Arbeitnehmer eine wache Achtsamkeit, wenn auch im Zustand der Entspannung, verlangt wird (vgl. BAG 8, 25 [27], 63 [71]). Davon kann aber nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils keine Rede sein. Denn der Kläger kann an den Wendepunkten der von ihm befahrenen Strecken seinen Autobus abschließen und braucht sich um ihn bis zur Fortsetzung der Fahrt nicht mehr zu bekümmern. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus § 42 Ziff. VII DAKf. 1. Danach ist zwar während des Überlagers eine Kontrolle durch Überwachungsbeamte möglich; der Kläger braucht sich aber nicht darauf einzurichten, wie sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ergibt.

Ebensowenig obliegt dem Kläger in der Zeit des Überlagers ein Bereitschaftsdienst, der der Arbeitszeit zuzurechnen wäre. Diese Form der Arbeitsleistung, die in den für den Kläger gemäß § 5 Buchst. b Abs. 1 TVArb. maßgeblichen Ausführungsbestimmungen der Beklagten zu § 4 ArbZVO geregelt ist und dort als "Dienstbereitschaft" bezeichnet wird, ist nach diesen Vorschriften gegeben, wenn der Arbeitnehmer mit weniger als 25 % der normalen Arbeitsleistung beansprucht wird oder wenn er sich zur Wahrnehmung eines Wachdienstes ohne nennenswerte Beschäftigung in den Diensträumen aufhalten muß. Der Kläger hat aber weder eine danach auch bei Bereitschaft erforderliche normale Arbeitsleistung noch einen Wachdienst in irgendeinem Umfang auszuführen. Vielmehr stellt das Landesarbeitsgericht ausdrücklich fest, daß er sein Fahrzeug verlassen darf und, ohne sich für einen etwaigen Einsatz bereit halten zu müssen, die Überlagerzeit nach seinem freien Belieben verbringen kann. Bereitschaftsdienst wäre darin im übrigen selbst dann nicht zu finden, wenn die allgemeine arbeitsrechtliche Bedeutung dieses Begriffs zu Grunde zu legen wäre. Denn dafür ist zu verlangen, daß der Arbeitnehmer sich für Zwecke des Betriebes an einer vom Arbeitgeber bestimmten Stelle innerhalb oder außerhalb des Betriebes aufzuhalten hat, um erforderlichenfalls seine volle Arbeitstätigkeit, gegebenenfalls auch außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit, unverzüglich aufnehmen zu können (vgl. BAG 8, 25 [28], 63 [71]). Zwar ist der Kläger in seiner Bewegungsfreiheit

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



insofern beschränkt, als er sich nur so weit vom Omnibus entfernen darf, daß er zu der im Fahrplan festgesetzten Zeit wieder dort sein kann. Im vorliegenden Falle ist aber allein entscheidend, daß vom Kläger in keiner Weise ein Bereitsein zur Aufnahme seiner Arbeit während des Überlagers verlangt wird, denn nach den Feststellungen des Berufungsurteils braucht er nicht damit zu rechnen, daß er selbst bei Bedarf unvorhergesehen in Anspruch genommen wird.

Nach allem hat der Kläger keinen Anspruch darauf, daß die Beklagte Überlagerzeiten lohnrechtlich als Arbeitszeit behandelt. Zwar sind sie keine Ruhezeiten im Sinne des § 12 Abs. 1 AZO bzw. der Nr. 52 der Ausführungsverordnung zur AZO, weil sie nicht zwischen dem Ende der täglichen Arbeit und deren Wiederbeginn liegen, also nicht zwei Arbeitsschichten trennen (vgl. Kaskel-Dersch, Arbeitsrecht, 5. Aufl., § 45 II), sondern nach dem unstreitigen Sachverhalt in die tägliche Arbeitsschicht fallen. Sie sind aber Ruhepausen. Denn sie stellen eine jeweils im voraus durch den Dienstplan festgelegte Zeit der Arbeitsunterbrechung dar, in denen der Kläger nach den Feststellungen des Landesarbeitsgerichts von jeglicher Arbeitspflicht befreit ist und sich auch in keiner Weise zur Arbeitsleistung bereit halten muß, sondern frei darüber entscheiden kann, wie er diese Freizeit verbringen will. Selbst wenn man davon ausgeht, daß die Beklagte aus Gründen des Verkehrs und der Rentabilität auf den in Rede stehenden Kraftpostlinien die Überlagerzeiten in den Fahrplan aufgenommen hat, können sie nicht als sog. Betriebspausen angesehen werden, so daß zu der weiteren Frage, ob diese vom Arbeitgeber zu vergüten sind, nicht Stellung genommen zu werden braucht. Denn versteht man unter Betriebspausen Arbeitsunterbrechungen aus technischen Gründen (vgl. Denecke, AZO, 4. Aufl., § 2 Anm. 12; Bobrowski, Arbeitsrecht, 1954, S. 114) und zählt man zu diesen auch die im Bereich des Kraftpostbetriebs der Beklagten liegenden Gründe des Fahrplans und der Rentabilität, so darf gleichwohl nicht übersehen werden, daß bei solchen Betriebspausen der Arbeitnehmer stets dem



Arbeitgeber zur Arbeitsleistung verpflichtet bleibt (vgl. Denecke, aaO) und nicht - wie hier der Kläger - die Zeit der Arbeitsunterbrechung nach freiem Belieben verwenden kann. Ohne Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch, daß der Kläger die Pausen normalerweise auswärts verbringen muß, daß sie länger sind als sonst allgemein üblich und daß infolgedessen der Dienst des Klägers später beendet ist. Darin liegt eine berufsbedingte Arbeiterschweren, die lohnrechtlich zu bewertende Sache der Tarifvertragsparteien ist. Daß im übrigen die Überlagerzeiten angesichts des anstrengenden und verantwortungsvollen Dienstes eines Kraftomnibusfahrers und der unstreitig wenigen und sehr kurzen sonstigen im Dienstplan vorgesehenen Pausen zumindest auch der Erholung des Klägers dienen und dienen sollen, liegt auf der Hand. Die Überlagerzeiten tragen danach alle Merkmale einer echten Ruhepause (vgl. dazu auch Denecke, aaO, § 2 Anm. 10, § 9 Anm. 7; Nikisch, ArbR, 2. Aufl., Bd. I, § 27 III 2; Maus, Handbuch des Arbeitsrechts, VII A, § 2 AZO Anm. 19; § 9 AZO Anm. 21; § 12 AZO Anm. 18, 21). Darauf, daß Lage und Dauer dieser Arbeitsunterbrechungen durch Gründe bestimmt werden, die im Kraftpostbetrieb der Beklagten liegen, kommt es dabei nicht an. Ob im übrigen diese Art der Gewährung von Ruhepausen auch den Vorschriften der Nr. 51 der Ausführungsverordnung zur AZO entspricht, bedarf im Rahmen der hier zu entscheidenden lohnrechtlichen Frage keiner Erörterung.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

gez. Dr. Poelmann Dr. Pecher Dr. Martel
Schuchert Dr. Krebsbach

