

Aktenzeichen: 4 AZR 634/98
Bundesarbeitsgericht 4. Senat

Urteil vom 5. Oktober 1999
- 4 AZR 634/98 -

I. Arbeitsgericht
München

Urteil vom 3. Dezember 1996
- 34a Ca 6797/96 -

II. Landesarbeitsgericht
München

Urteil vom 26. August 1997
- 8 Sa 81/97 -

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

Entscheidungsstichwort:

Bezahlung von Fahrscheineinkauf und geteilter Schicht im Omnibus-
linienverkehr

Gesetz:

TVG § 1 Tarifverträge: Verkehrsgewerbe; Manteltarifvertrag Nr. 5 für alle
arbeiterrentenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer des privaten Omni-
busgewerbes in Bayern vom 6. Juni 1991 § 6; Lohntarifvertrag Nr. 17 für
alle gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in
Bayern vom 7. Februar 1994 § 3; Lohntarifvertrag Nr. 18 für alle gewerb-
lichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom
6. Juni 1995 § 3; Zusatzvereinbarung Nr. 21 für den Omnibuszubringer-
liniendienst vom 11. April 1994 §§ 2, 3; Zusatzvereinbarung Nr. 22 für
den Omnibuszubringerliniendienst vom 6. Juni 1995 §§ 2, 3

Leitsätze:

1. Die Einmannzulage im Omnibus- (Zubringer-) Liniendienst schließt
den Anspruch auf Bezahlung für während der Freizeit durchgeführte
Fahrscheinabrechnungen (Fahrschein"einkäufe") nach § 6 Abs. I
Nr. 4 e (Fußnote) des Manteltarifvertrages Nr. 5 für alle arbeiterren-
tenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer des privaten Omnibusge-
werbes in Bayern vom 6. Juni 1991 nicht aus.
2. Im Omnibus- (Zubringer-) Liniendienst sind schichtplanmäßige Ar-
beitsunterbrechungen bis zu zwei Stunden zwischen zwei Teil-
schichten ohne Pausenabzug zu bezahlen (arg.: § 6 Abs. IV Nr. 1 c
des Manteltarifvertrages Nr. 5 für alle arbeiterrentenversicherungs-
pflichtigen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern
vom 6. Juni 1991).



BUNDESARBEITSGERICHT



4 AZR 634/98
8 Sa 81/97
Landesarbeitsgericht
München

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
5. Oktober 1999

URTEIL

Freitag, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

pp.

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 5. Oktober 1999 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Schliemann, die Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Friedrich und Dr. Wolter sowie die ehrenamtlichen Richter Seifner und Ratayczak für Recht erkannt:

1. Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts München vom 26. August 1997 - 8 Sa 81/97 - wird zurückgewiesen.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

2. Die Beklagte hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Der Kläger verlangt von der Beklagten für 1995 Vergütung pauschaler Stunden für den Einkauf von Fahrscheinen und Bezahlung für schichtplanbedingte Arbeitsunterbrechungen.

Der am 16. September 1937 geborene Kläger ist bei der Beklagten seit Oktober 1985 als Omnibusfahrer beschäftigt, im Jahre 1995 als Einmannfahrer im Omnibuszubringerliniendienst (OZL). Auf das Arbeitsverhältnis kommen der Manteltarifvertrag Nr. 5 für alle arbeiterrentenversicherungspflichtigen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 6. Juni 1991 (MTV), die Lohntarifverträge Nr. 17 vom 7. Februar 1994 bzw. Nr. 18 vom 6. Juni 1995 für alle gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern (LTV) und die Zusatzvereinbarungen (ZV) Nr. 21 vom 11. April 1994 bzw. Nr. 22 vom 6. Juni 1995 für den Omnibuszubringerliniendienst zur Anwendung.

Der Kläger war verpflichtet, die Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten bei der Beklagten einzuzahlen. In Würdigung der gesamten Feststellungen des Landesarbeitsgerichts ergibt sich, daß das regelmäßig durch den Kauf neuer Fahrscheine bei der Beklagten erfolgte. Ein solcher Einkauf von Fahrscheinen hat in allen Monaten des Jahres 1995 mit Ausnahme der Monate Juni, Oktober und November stattgefunden. Eine Vergütung dafür hat die Beklagte nicht gezahlt.

Hinsichtlich der Vergütung pauschaler Stunden für den Einkauf von Fahrscheinen berufen sich die Parteien insbesondere auf die nachfolgenden tariflichen Bestimmungen:

„Manteltarifvertrag Nr. 5
§ 6 Arbeitszeitregelung
I. Arbeitszeit, Schichtzeit

...

4. Folgende Zeiten sind als Arbeitszeit zu werten



- a) die Zeit der Vor- und Abschlußarbeiten sowie die Herstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit (pauschal arbeitstäglich eine halbe Stunde, es sei denn, es wird in einer tariflichen Zusatzvereinbarung etwas anderes bestimmt)
 - b) die Lenkzeit
 - c) die Zeit des Be- und Entladens
 - d) die Selbstausübung oder Mithilfe von/bei Reparatur, Wartungs- oder Pflegearbeiten
 - e) der Fahrscheinverkauf, die Fahrscheinkontrolle und Fahrscheinabrechnung*)
- *) Für die Abrechnung und Einzahlung von Fahrgeleinnahmen werden - soweit die Einzahlung in der Freizeit zu erfolgen hat - monatlich pauschal zwei Stunden gutgeschrieben.

...“

„Lohntarifvertrag Nr. 17

§ 3 Zulagen und Zuschläge

1. Omnibusfahrer im Einmannfahrdienst des Orts- und Stadtverkehrs nach § 42 PBefG bzw. Omnibusfahrer im Fahrdienst mit Gelenkombussen erhalten je Einsatzstunde für die zusätzlichen Tätigkeiten, die sich durch den Fahrscheinverkauf, Fahrscheinkontrollen, Schülerwochen- und -monatskarten ergeben, eine Einmannfahrerzulage zu ihrem tariflichen Monatsgrundlohn in Höhe von 10 % des tariflichen Grundstundenlohnes nach Lohngruppe 2, ab 1. Mai 1994 1,78 DM, bzw. Lohngruppe 3 A, ab 1. Mai 1994 1,79 DM.“

Im LTV Nr. 18 hat sich die Zulage von 10 % entsprechend der Erhöhung des tariflichen Grundgehalts erhöht.

„Zusatzvereinbarung Nr. 21

§ 2 Allgemeine Bestimmungen

1. Die Omnibusfahrer, die im OZL-Dienst im Großraum München eingesetzt sind, erhalten ab 1. April 1994 für jede OZL-Einsatzstunde einschließlich der tatsächlich anfallenden Vor- und Abschlußarbeiten den unter § 3 Buchstabe F aufgeführten Gesamtstundenlohn.



2. Mit dem Gesamtstundenlohn nach § 3 Buchstabe F sind die Zuschläge nach § 8 des Manteltarifvertrages für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes in Bayern abgegolten.

§ 3 Lohntabelle

Der Stundenlohn eines Omnibusfahrers im OZL-Dienst setzt sich wie folgt zusammen:

A = Grundstundenlohn

*) B = Schicht- und Linienzulage

C = Pauschale für Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge

D = Einmannfahrerzulage

E = Mankogeld

F = Gesamtstundenlohn.

*) Mit der Schicht- und Linienzulage nach Buchstabe B in Höhe von 17 % sind die unregelmäßigen Einsatz- bzw. Ablösezeiten sowie sonstige Wegezeiten abgegolten.

Die prozentualen Zuschläge nach Buchstabe B und C errechnen sich aus dem jeweiligen Grundstundenlohn.

Lohntabelle ab 1. April 1994

A	B	C	D	E	F
	17 %	12 %			
18,57 DM	3,16 DM	2,23 DM	2,00 DM	0,11 DM	26,07 DM
...					

In der ZV Nr. 22 ist die Regelung in § 2 identisch, während sich in der Lohntabelle in § 3 der Grundstundenlohn und dementsprechend auch die Positionen B, C und F erhöht haben.

Der Arbeitseinsatz auch des Klägers erfolgte auf der Grundlage eines allgemeinen Dienstplans, für den hier relevanten Zeitraum in 1995 die Dienstpläne vom 14. November 1994 und vom 28. Mai 1995, in dem die verschiedenen Dienste mit



Nummern und noch nicht mit Mitarbeitern gekennzeichnet waren. In den jeweiligen Monatsplänen waren für die Mitarbeiter die Nummern seiner Dienste eingetragen. Die danach geleisteten Einsatzzeiten wurden in Stundennachweisen zusammengestellt und abgerechnet.

Entsprechend dieser Einsatzplanung hat der Kläger im Jahre 1995 wiederholt geteilte Dienste absolviert, wobei die Dauer der Unterbrechung zwischen 19 und 105 Minuten lag. Im Jahr 1995 sind insgesamt Unterbrechungszeiten in dem folgenden Umfang angefallen:

Februar 1995	7 Stunden	41 Minuten
Mai 1995	11 Stunden	19 Minuten
Juni 1995	2 Stunden	47 Minuten
August 1995	3 Stunden	30 Minuten
September 1995	10 Stunden	
Dezember 1995	8 Stunden	15 Minuten

Die Beklagte hat diese Unterbrechungszeiten nicht vergütet.

Zur Bezahlung schichtplanbedingter Arbeitsunterbrechungen beziehen sich die Parteien insbesondere auf die nachfolgenden Regelungen im MTV:

„§ 6 Arbeitszeitregelung

II. Schichtarbeit

...

2. Schichtarbeit liegt vor:

- a) wenn im Fahrdienst oder im Werkstättenbereich mindestens zwei Arbeitsschichten notwendig werden und sich mindestens zwei Arbeitnehmer gemäß Dienstplan abwechselnd in aufeinanderfolgenden Schichten ablösen;
- b) wenn ein Arbeitnehmer nach einem täglichen Schichtplan arbeiten muß, der eine Teilung der Arbeitszeit vorsieht (2 Teilschichten). Bei Teilung der Arbeitszeit gilt die Zeit zwischen Ende der ersten Teilschicht und Wiederbeginn der zweiten Teilschicht als Freizeit, sofern die Unterbrechung am Wohnort des Arbeitnehmers oder am Betriebssitz erfolgt und mehr als zwei Stunden dauert und der Arbeitnehmer von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist.



Eine Teilung der täglichen Arbeitsschicht ist nur einmal möglich.

III. Pausen

Pausen sind unbezahlte Arbeitsunterbrechungen, in denen der Arbeitnehmer von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist.

1. Die Gesamtpausen dürfen in einer Arbeitsschicht

bis zu	8 Stunden maximal	30 Minuten
über	8 Stunden maximal	1 Stunde
über	10 Stunden maximal	1 ½ Stunden
über	12 Stunden maximal	2 Stunden

betragen.

2. Bei Teilschichten darf kein Pausenabzug erfolgen.

IV. Warte-, Steh- und Wendezeiten

1. Linienverkehr

- a) Alle anfallenden Warte-, Steh- und Wendezeiten bis zu zwei Stunden zusammenhängend gelten abzüglich der unbezahlten Pausen gemäß III. Ziffer 1 als Arbeitsbereitschaft und sind voll zu bezahlen.

Dies gilt auch bei geteilter Arbeitsschicht (2 Teilschichten).

- b) Zusammenhängende Warte-, Steh- und Wendezeiten außerhalb des Wohnortes des Arbeitnehmers bzw. außerhalb des Betriebssitzes von längerer Dauer als zwei Stunden werden von der dritten Stunde an mit 50 % des tariflichen Stundenlohnes und etwaiger Zeitzuschläge bezahlt. Eine Reduzierung auf 50 % des tariflichen Stundenlohnes ist nur dann zulässig, wenn der Arbeitnehmer ab diesem Zeitpunkt von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist.

- c) Zusammenhängende Arbeitsunterbrechungen zwischen zwei Teilschichten am Wohnort des Arbeitnehmers bzw. am Betriebssitz von längerer Dauer als zwei Stunden, gelten als Freizeit und werden von der ersten Stunde an nicht bezahlt.

...



Der Kläger hat in verschiedenen Schreiben an die Beklagte seine Ansprüche wegen der Stunden für den Fahrscheineinkauf und wegen der Unterbrechungszeiten geltend gemacht. Mit der am 26. April 1996 eingegangenen Klage verfolgt er diese Ansprüche weiter.

Er ist der Meinung, daß sich sein Anspruch auf die Bezahlung von pauschal zwei Stunden pro Monat für den Fahrscheineinkauf aus § 6 I Ziff. 4 e (Fußnote) MTV ergebe. Diese tarifvertragliche Regelung sei durch die spätere Einführung der Einmannfahrerzulage in § 3 Abs. 1 LTV nicht ersetzt worden. Auch aus § 3 der Zusatzvereinbarung Nr. 21 bzw. Nr. 22 könne nicht abgeleitet werden, daß die Regelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV abgelöst worden sei, weil darin nur die Gehaltszusammensetzung und die Anrechenbarkeit bestimmter Zulagen geregelt sei. Das Nebeneinander der Arbeitszeitgutschrift einerseits und Einmannfahrerzulage andererseits werde dadurch keineswegs ausgeschlossen.

Auch sein Anspruch auf die Bezahlung der Zeiten der Arbeitsunterbrechungen zwischen den Teilschichten sei begründet. Nach § 6 II 2 b MTV lägen Teilschichten vor, wenn in dem Schichtplan eine Teilung der Arbeitszeit vorgesehen sei. Nach § 6 II 2 b MTV gelte diese Arbeitsunterbrechung als Freizeit, wenn sie mehr als zwei Stunden dauere. Wenn die Arbeitsunterbrechung weniger als zwei Stunden betrage, sei das ein Fall des § 6 IV 1 c MTV. Es gebe keine Grundlage dafür, Teilschichten mit einer Unterbrechung von weniger als zwei Stunden als eine Schicht anzusehen, die durch eine Pause im Sinne von § 6 III 1 MTV unterbrochen sei.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 1.647,55 DM brutto nebst 4 % Zinsen hieraus seit dem 17. Mai 1996 zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie ist der Meinung, daß die Vergütung für die Zeitgutschrift von pauschalen Stunden nach § 6 I 4 e (Fußnote) MTV nicht kumulativ zu der Einmannfahrerzulage nach § 3 Abs. 1 und 3 LTV gewährt werden könne. § 6 I 4 e (Fußnote) MTV enthalte nur die Aussage, welche Zeiten als Arbeitszeiten zu werten seien, aber keinerlei Vergütungsregelung. Vergütungsregelungen seien in dem LTV enthalten, und zwar in § 3 Abs. 1 LTV, der für den mit dem Fahrscheineinkauf und den Fahrscheinkontrollen verbundenen zeitlichen Mehraufwand eine eigene Vergütungsregelung getroffen habe. Dadurch sei die Regelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV nicht nur ergänzt, sondern ersetzt worden. Inhaltlich gehe die Rege-



lung in § 3 Abs. 1 LTV durch die Gewährung einer 10 %igen Einmannfahrerzulage auch weiter. Da der Fahrscheinverkauf und die Fahrscheinabrechnung notwendigerweise den Fahrscheineinkauf voraussetze, sei die Zeit hierfür durch die Einmannfahrerzulage abgegolten und für die Anwendung von § 6 I 4 e (Fußnote) MTV sei im Hinblick auf die Berechnung der Höhe der Vergütung kein Raum mehr. Bei der Bejahung der kumulativen Anwendbarkeit beider Tarifnormen hätten die jeweiligen Fahrer einen Anspruch auf Doppelvergütung für ein und dieselbe Tätigkeit. Bei verständiger Würdigung und richtigem Durchdenken hätten die Tarifvertragsparteien eine andere Regelung getroffen, um eine Doppelvergütung zu vermeiden. Wenn beide Tarifnormen nebeneinander anwendbar wären, handele es sich um eine den Tarifvertragsparteien bisher nicht bekannte Lücke im Tarifvertrag, die einer ergänzenden Auslegung durch das Revisionsgericht zugänglich sei.

Auch die Vergütungsansprüche für die Arbeitsunterbrechungszeiten seien nicht berechtigt. Der Kläger gehe von einem unrichtigen Verständnis der Begriffe Teilschichten und Pausen aus. Teilschichten lägen nur dann vor, wenn der Omnibusfahrer im Rahmen seiner täglichen Arbeitszeit zwei Arbeitsschichten fahre und für die Dauer von mindestens zwei Stunden nach der ersten Teilschicht von jeder Arbeitsleistung befreit sei. Eine Unterbrechung der Arbeitszeit von unter zwei Stunden könne nicht zu der Annahme von Teilschichten führen. Es handele sich deshalb bei diesen Unterbrechungen um Pausen im Sinne von § 6 III 1 MTV, für die abhängig von der Dauer der Arbeitsschicht ein Pausenabzug erfolgen könnte. Wenn die Dauer der Arbeitsunterbrechung unterhalb der Grenzen des zulässigen Pausenabzugs liege, bliebe sie unbezahlt. Dem stehe § 6 III 2 MTV nicht entgegen, weil dieser lediglich bedeute, daß bei einer Arbeitsunterbrechung von über zwei Stunden die möglichen Pausen innerhalb der beiden Teilschichten voll zu bezahlen seien.

Das Arbeitsgericht hat der Klage im Umfang von 1.561,09 DM stattgegeben, weil es einen Teil der Ansprüche als verwirkt angesehen hat. Das Landesarbeitsgericht hat die dagegen von der Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen und die Revision nicht zugelassen. Das Bundesarbeitsgericht hat die Revision zugelassen (*Beschluß vom 24. Juni 1998 - 3 AZN 224/98 -*).



Entscheidungsgründe

Die Revision ist nicht begründet. Das Landesarbeitsgericht hat zu Recht die Ansprüche des Klägers auf Bezahlung der pauschalen Stunden für den Fahrscheineinkauf und der Zeiten für die schichtbedingten Arbeitsunterbrechungen bejaht.

I. Dem Kläger steht die Vergütung der pauschalen Stunden für den Fahrscheineinkauf zu. Die Auslegung von § 6 I 4 e (Fußnote) MTV ergibt auch unter Berücksichtigung der sonstigen tarifvertraglichen Regelungen, daß der Kläger in den Monaten, in denen er die Fahrgeldeinnahmen durch den Einkauf neuer Fahrkarten bei der Beklagten eingezahlt hat, pauschal zwei Stunden vergütet bekommt.

1. Die Auslegung des normativen Teils eines Tarifvertrages folgt nach ständiger Rechtsprechung den für die Auslegung von Gesetzen geltenden Regeln. Danach ist zunächst vom Tarifwortlaut auszugehen, wobei der maßgebliche Sinn der Erklärung zu erforschen ist, ohne am Buchstaben zu haften. Beim nicht eindeutigen Tarifwortlaut ist der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien mit zu berücksichtigen, soweit er in den tariflichen Normen seinen Niederschlag gefunden hat. Abzustellen ist stets auf den tariflichen Gesamtzusammenhang, weil dieser Anhaltspunkte für den wirklichen Willen der Tarifvertragsparteien liefert und nur so Sinn und Zweck der Tarifnorm zutreffend ermittelt werden können. Läßt dies zweifelsfreie Auslegungsergebnisse nicht zu, dann können die Gerichte für Arbeitssachen ohne Bindung an eine Reihenfolge weitere Kriterien wie die Entstehungsgeschichte des Tarifvertrages, ggf. auch die praktische Tarifübung ergänzend hinzuziehen. Auch die Praktikabilität denkbarer Auslegungsergebnisse ist zu berücksichtigen; im Zweifel gebührt derjenigen Tarifauslegung der Vorzug, die zu einer vernünftigen, sachgerechten, zweckorientierten und praktisch brauchbaren Regelung führt (*Senatsurteil vom 14. April 1999 - 4 AZR 189/98 - zur Veröffentlichung vorgesehen, zu 5 b dd (1) der Gründe*).

a) Der Wortlaut des § 6 I 4 e (Fußnote) MTV spricht eindeutig für den Anspruch des Klägers auf Vergütung von pauschal zwei Stunden pro Monat für die Abrechnung und Einzahlung von Fahrgeldeinnahmen. Der Einwand der Beklagten, daß § 6 I 4 e (Fußnote) MTV keine Vergütungsregelung enthalte, ist nur insoweit richtig, als dort über die Höhe der Vergütung keine Regelung getroffen ist. Daß aber die pauschal gutgeschriebenen Stunden überhaupt zu vergüten sind, ergibt sich unmittelbar aus der Regelung einer Zeitgutschrift.



b) Das Landesarbeitsgericht hat entgegen der Auffassung der Beklagten zu Recht verneint, daß durch die Regelungen über die Einmannfahrerzulage in § 3 Abs. 1 LTV bzw. in den Zusatzvereinbarungen Nr. 21 und 22 die Grundlage für die Anwendung des § 6 I 4 e (Fußnote) MTV entfallen sei. § 3 Abs. 1 LTV beinhaltet eine Zulage für den Einmannfahrer im Orts- und Stadtverkehr nach § 42 PBefG in Höhe von 10 % des tariflichen Grundstundenlohns, und zwar nach dem Wortlaut der Regelung ausdrücklich für die zusätzlichen Tätigkeiten, die sich durch den Fahrscheinverkauf, Fahrscheinkontrollen, Schülerwochen- und -monatskarten ergeben. Diese Zulage wird also entgegen der Auffassung der Beklagten nicht für den zeitlichen Mehraufwand zur Erfüllung dieser zusätzlichen Aufgaben gewährt. Aus der Regelung, daß diese Zulage je Einsatzstunde für die zusätzlichen Tätigkeiten gewährt wird, ergibt sich vielmehr eindeutig, daß durch die Zulage die Arbeitsverdichtung honoriert werden soll, die durch die Erfüllung der zusätzlichen Aufgaben während der Arbeitszeit entsteht. In § 3 Abs. 1 LTV handelt es sich um eine Regelung der Höhe der Vergütung. Sie kann schon deshalb die Arbeitszeitregelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV nicht ändern oder ersetzen. Dies wird dadurch bestätigt, daß hinsichtlich der zusätzlichen Aufgaben, für die die Zulage gewährt wird, in § 3 Abs. 1 LTV ua. der Fahrscheinverkauf und die Fahrscheinkontrolle genannt werden, nicht aber die Abrechnung bzw. die Einzahlung der Fahrgeldeinnahmen, die Gegenstand der Regelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV sind.

Eine Ablösung der Regelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV ist auch nicht durch § 2 bzw. § 3 der Zusatzvereinbarungen Nr. 21 bzw. 22 erfolgt, die als Spezialregelung für die Fahrer im Omnibuszubringerliniendienst im Großraum München ein Gesamtstundenlohn vorsieht. Die in dem Gesamtstundenlohn enthaltene und gegenüber der Regelung im LTV erhöhte Einmannfahrerzulage von 2,00 DM pro Einsatzstunde ersetzt die Regelung über die pauschale Gutschrift von Stunden in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV nicht. Auch die in dem Gesamtstundenlohn enthaltene Schicht- und Linienzulage tangiert die Arbeitszeitregelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV nicht; diese Schicht- und Linienzulage soll nach der ausdrücklichen Erläuterung in dem Tarifvertrag nur die unregelmäßigen Einsatz- bzw. Ablösezeiten sowie die sonstigen Wegezeiten abgelden.

c) Unzutreffend ist auch die Argumentation der Beklagten, die wegen der doppelten Vergütung für die gleiche Tätigkeit von einer unbewußten Lücke in den Tarifverträgen ausgeht, die durch eine Auslegung im Sinne der Auffassung der Beklagten geschlossen werden müsse. Bereits die Grundannahme dieser Argumentation, daß nach der von dem Landesarbeitsgericht vertretenen Auslegung dieselbe Tätigkeit doppelt



vergütet werde, ist nicht zutreffend. Denn von einer Doppelvergütung kann nicht gesprochen werden, wenn zum einen entsprechend § 6 I 4 e (Fußnote) MTV eine Zeitzuschusschrift von pauschal 2 Stunden monatlich gewährt wird für Tätigkeiten, die jedenfalls zT außerhalb der Arbeitszeit liegen müssen, und wenn zum anderen für die Übertragung zusätzlicher Aufgaben innerhalb der Arbeitszeit die Einmannfahrerzulage gewährt wird. Im übrigen könnte selbst bei einer Doppelvergütung nicht von einer Tarifrücke gesprochen werden.

d) Der Anwendbarkeit der Regelung in § 6 I 4 e (Fußnote) MTV steht auch nicht der Umstand entgegen, daß es in dem fraglichen Zeitraum keine Abrechnung und Einzahlung der Fahrgeldeinnahmen im ursprünglichen Sinne mehr gab, dh. daß die Fahrer keine Aufstellungen über die von ihnen verkauften Fahrscheine erstellten und die sich daraus ergebenden Einnahmen einzahlten, sondern daß der Rückfluß des durch den Fahrscheinverkauf eingenommenen Geldes ausschließlich dadurch erfolgte, daß die Fahrer sich im notwendigen Umfang neue Fahrscheine „kauften“. Hinsichtlich des Zeitaufwandes ist durch dieses modifizierte Verfahren sicher eine Verkürzung eingetreten.

Gleichwohl ist entsprechend der stillschweigenden Auffassung der Parteien und der Vorinstanzen im Rahmen der revisionsrechtlichen Überprüfung davon auszugehen, daß der Fahrschein„einkauf“ als Abrechnung und Einzahlung im Sinne des Tarifvertrages anzusehen ist. Dafür spricht insbesondere, daß die Funktion der Vorgänge sich trotz der Veränderungen in den Abläufen nicht geändert hat, weil es auch bei der neuen Handhabung darum geht, daß die Fahrer den gesamten aus dem Verkauf der Fahrscheine erzielten Erlös an die Beklagte abführen. Somit sind auch die Elemente der Abrechnung und Einzahlung in ihrer Funktion erhalten geblieben. Die Veränderungen hinsichtlich der Handhabung und der dafür benötigten Zeit rechtfertigen es nicht, das neue Verfahren als aliud im Verhältnis zu dem alten Verfahren anzusehen mit der Folge, daß es nicht mehr unter die tarifvertragliche Regelung subsumiert werden kann. Es ist Aufgabe der Tarifvertragsparteien, den veränderten Umständen ggf. durch eine Änderung der einschlägigen Bestimmungen Rechnung zu tragen.

e) Auch das zusätzliche Erfordernis, daß diese Einzahlung in der Freizeit erfolgen muß, ist nach den Feststellungen des Landesarbeitsgerichts, die für das Revisionsgericht bindend sind (§ 561 ZPO), gegeben. Da der Tarifvertrag zwar die pauschalen Stunden für die Abrechnung und Einzahlung gewährt, aber nur hinsichtlich der Einzahlung die Voraussetzung aufstellt, daß sie in der Freizeit erfolgen muß, ergeben sich



für die Anwendung der tarifvertraglichen Regelung keine Bedenken daraus, daß eine gesonderte Abrechnung nicht mehr, jedenfalls nicht in der Freizeit, durchgeführt wird. Angesichts der Pauschalierung der Zeitgutschrift ist rechtlich auch unerheblich, in welchem zeitlichen Umfang der Kläger für den Fahrscheineinkauf in seiner Freizeit tätig war.

II. Das Landesarbeitsgericht hat im Ergebnis auch zu Recht entschieden, daß die in Rede stehenden Zeiten der Arbeitsunterbrechungen zu vergüten sind, und zwar ohne Pausenabzug.

1. Die Grundlage für den Vergütungsanspruch für die Zeiten der schichtplanbedingten Arbeitsunterbrechung ist § 6 IV 1 c MTV und nicht der weitgehend inhaltsgleiche § 6 II 2 MTV, weil § 6 IV 1 c MTV eine spezielle Regelung für den vorliegend infrage stehenden Linienverkehr beinhaltet. Zwar betreffen die Regelungen in § 6 IV MTV nach ihrer Überschrift die Warte-, Steh- und Wendezeiten; allerdings ist abweichend davon in § 6 IV 1 c MTV inhaltlich die Arbeitsunterbrechung zwischen zwei Teilschichten geregelt. Der Vergütungsanspruch ergibt sich dabei aus dem Umkehrschluß der Regelung. Die Regelung in § 6 IV 1 c MTV, daß zusammenhängende Arbeitsunterbrechungen zwischen zwei Teilschichten als Freizeit gelten und von der ersten Stunde an nicht bezahlt werden, wenn sie am Wohnort des Arbeitnehmers bzw. am Betriebssitz liegen und länger als zwei Stunden dauern, beinhaltet gleichzeitig, daß Arbeitsunterbrechungen zwischen zwei Teilschichten, bei denen diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, grundsätzlich als Arbeitszeit zu vergüten sind.

2. Soweit die Revision die Auffassung vertritt, daß bei einer Arbeitsunterbrechung, die weniger als zwei Stunden dauere und deshalb nicht als Freizeit gelte, nicht von zwei Teilschichten gesprochen werden könne, sondern von einer einzigen Schicht mit der Folge, daß von der Arbeitsunterbrechung ein Pausenabzug nach § 6 III 1 MTV vorgenommen werden müsse, kann dem nicht gefolgt werden.

Aus § 6 II 2 b MTV ergibt sich vielmehr, daß Teilschichten iSd. MTV immer dann vorliegen, wenn der Schichtplan eine Teilung der Arbeitszeit vorsieht, und zwar unabhängig von der Dauer der Arbeitsunterbrechung. Wenn der Tarifvertrag nach der beschreibenden Formulierung in § 6 II 2 b Satz 1 MTV in Klammern den Begriff „2 Teilschichten“ einfügt, so kann das nur als eine für die Auslegung des Tarifvertrages verbindliche Definition verstanden werden. Dem steht nicht entgegen, daß in dem nachfolgenden Satz eine Regelung über die Bewertung dieser Unterbrechung als Freizeit



oder Arbeitszeit enthalten ist. Dadurch wird die vorhergehende Begriffsbestimmung nicht ergänzt bzw. geändert. Im übrigen würde die Auffassung der Beklagten, daß von Teilschichten nur gesprochen werden könne, wenn die Arbeitsunterbrechung nicht als Freizeit gewertet werde, dazu führen, daß der auf Arbeitszeitregelungen bezogene Begriff der Teilschicht nicht nur von der schichtplanbedingten Unterbrechung der Arbeitszeit abhinge, sondern zusätzlich von drei weiteren Kriterien. Denn nach § 6 II 2 b MTV kann die schichtplanbedingte Unterbrechung nur als Freizeit gelten, wenn sie am Wohnort des Arbeitnehmers oder dem Betriebssitz erfolgt, mehr als zwei Stunden dauert und der Arbeitnehmer von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist. Nach der Auffassung der Beklagten müßte das Fehlen einer dieser Voraussetzungen, also nicht nur eine Unterbrechung von weniger als zwei Stunden, dazu führen, daß nicht mehr von Teilschichten im Sinne des Tarifvertrages gesprochen werden könnte.

Im übrigen spricht der Tarifvertrag auch in § 6 IV 1 c von Teilschichten, macht aber die Bewertung der dadurch bedingten Arbeitsunterbrechung als unbezahlte Freizeit ausdrücklich nur von zwei Voraussetzungen, dh. der Lage am Wohnsitz bzw. Betriebssitz und der Dauer von mehr als zwei Stunden, abhängig. Auch dadurch wird bestätigt, daß der MTV von einem einheitlichen Begriff der Teilschicht ausgeht, der in § 6 II 2 b 1. Satz MTV definiert wird und der in den einschlägigen Regelungen in § 6 II 2 b 2. Satz, § 6 IV 1 a 2. Satz und § 6 IV 1 c MTV zugrunde gelegt wird.

3. Von diesen freien Zeiten zwischen den zwei Teilschichten, die ausgehend von der Regelung in § 6 IV 1 c MTV nicht als Freizeit gelten, sondern zu vergüten sind, ist entgegen der Ansicht der Beklagten kein Pausenabzug vorzunehmen.

a) Eine Grundlage für einen Pausenabzug ergibt sich nicht aus § 6 III MTV. Dort ist die Pause definiert als unbezahlte Arbeitsunterbrechung, in der der Arbeitnehmer von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist, und in Ziff. 1 ist die Gesamtdauer der Pausen je nach der Dauer der Arbeitsschichten zeitlich begrenzt mit der Folge, daß darüber hinausgehende Pausen als Arbeitszeit vergütet werden müssen. Es gibt keine ausdrückliche Regelung und auch keine Anhaltspunkte dafür, daß die freie Zeit zwischen den Teilschichten in diese Pausenregelung einbezogen werden kann. Deshalb kommt es auch nicht darauf an, ob § 6 III Ziff. 2 mit der Regelung, daß bei Teilschichten kein Pausenabzug erfolgen darf, insoweit eine Klarstellung enthält oder ob dadurch, weitergehend oder, wie die Beklagte meint, ausschließlich der Pausenabzug innerhalb der Teilschichten ausgeschlossen werden soll. Entgegen der Auffassung der Beklagten sind die schichtplanbedingten Arbeitsunterbrechungen des Klägers als Teilschichten



anzusehen mit der Folge, daß nach § 6 III 2 MTV kein Pausenabzug erfolgen darf. Durch diese Regelung wird klargestellt, daß die Arbeitsunterbrechung zwischen den Teilschichten, auch wenn sie nach § 6 II 2 b MTV als Arbeitszeit anzusehen ist, keinem Pausenabzug nach § 6 III 1 MTV unterliegt. Diese klarstellende Regelung erklärt sich daraus, daß inhaltlich eine schichtplanbedingte Arbeitsunterbrechung als Pause angesehen werden könnte, wenn entsprechend der Begriffsbestimmung in § 6 III MTV der Arbeitnehmer von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist. Die sich daraus ergebende Unklarheit ist durch § 6 III 2 MTV beseitigt. Ob darüber hinaus durch § 6 III 2 MTV auch ein Pausenabzug innerhalb der Teilschichten ausgeschlossen wird, wie die Beklagte meint, ist vorliegend nicht zu entscheiden.

b) Der Pausenabzug kann aber auch nicht aus § 6 IV b 2. Absatz MTV abgeleitet werden, der die Warte-, Steh- und Wendezeiten im Linienverkehr betrifft. Danach gilt die Regelung von § 6 IV 1 a MTV auch bei geteilter Arbeitsschicht, dh. daß auch im Rahmen von Teilschichten alle anfallenden Warte-, Steh- und Wendezeiten bis zu zwei Stunden zusammenhängend als Arbeitsbereitschaft zu bezahlen sind, aber nur abzüglich des Pausenabzugs nach § 6 III 1 MTV. Die schichtplanbedingte Arbeitsunterbrechung ist aber keine Warte-, Steh- oder Wendezeit. Der Tarifvertrag stellt sie diesen auch nicht gleich.

4. Auch die Gesamtbetrachtung der einschlägigen Bestimmungen zu den Teilschichten läßt ein in sich stimmiges Gesamtkonzept erkennen und gibt deshalb keine Veranlassung zu einer abweichenden Auslegung. Ausgangspunkt ist die Regelung in § 6 II 2 b bzw. § 6 IV 1 c MTV. Dort sind hohe Voraussetzungen dafür aufgestellt worden, daß eine solche schichtplanbedingte Arbeitsunterbrechung als Freizeit gilt. Andernfalls soll die Arbeitsunterbrechung als Arbeitszeit gelten, womit dem Arbeitnehmer eine volle Kompensation gegeben wird für diesen Zeitraum, den er privat nicht angemessen nutzen kann, und wodurch der Arbeitgeber aus Kostengründen veranlaßt wird, entweder die Teilschichten ganz zu vermeiden oder aber sie so auszugestalten, daß die dadurch bedingte Arbeitsunterbrechung als Freizeit gilt. Die Teilschichten selbst dagegen werden nicht zusätzlich privilegiert im Vergleich mit den durchgehenden Schichten, jedenfalls nicht im Hinblick auf den Pausenabzug für Warte-, Steh- und Wendezeiten im Liniendienst gemäß § 6 IV 1 a MTV; ob auch nicht allgemein hinsichtlich des Pausenabzugs nach § 6 III 1 MTV, war vorliegend nicht zu entscheiden.



III. Die Verfahrensrüge der Revision, daß das Landesarbeitsgericht den von der Beklagten angebotenen Beweis durch die Vernehmung von Herr B als sachverständigem Zeugen nicht erhoben habe, ist nicht begründet. Der Inhalt der einschlägigen tariflichen Bestimmungen ergibt sich entsprechend den obigen Darlegungen aus der Auslegung dieser Normen. Der Anhörung von einzelnen Mitgliedern der zuständigen Tarifkommission bedarf es dazu grundsätzlich nicht, weil subjektive Vorstellungen der Tarifvertragsparteien nur dann zu berücksichtigen sind, wenn diese im Tarifwortlaut einen Niederschlag gefunden haben. Eine Verfahrensrüge wegen Nichteinholung einer Auskunft der Tarifvertragsparteien ist regelmäßig unbegründet (*BAG 23. Februar 1994 - 4 AZR 224/93 - AP TVG § 1 Tarifverträge: Kirchen Nr. 2*). Vorliegend kommt hinzu, daß die Beklagte den Beweis nur ganz allgemein für das Zustandekommen der tarifvertraglichen Regelungen, deren Auslegung und tatsächliche Anwendung durch die von den Regelungen betroffenen Parteien angeboten hat.

IV. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Schliemann

Friedrich

Wolter

Seifner

J. Ratayczak





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

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)