

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

59

Gesetz: BGB §§ 119, 611 Abs. 1; StVO § 1; StVZO §§ 15 a, 35 e
Abs. 5; BMT-G II § 9 Abs. 1 und 2; Sondervereinbarung
zu § 2 Buchst. a BMT-G § 17; ZPO § 256

Leitsätze:

1. Eine Feststellungsklage, daß keine arbeitsvertragliche Verpflichtung zur Dienstleistung als sog. Einmannfahrer besteht, beinhaltet nicht gleichzeitig die Geltendmachung eines Leistungsverweigerungsrechts des Arbeitnehmers wegen Nichteinhaltung von Arbeitszeitvorschriften.
2. Eine arbeitsvertragliche Verpflichtung, "gegebenenfalls bei Bedarf" als Einmannfahrer tätig zu werden, kann nicht mit der Begründung wegen Irrtums angefochten werden, zur Zeit der Abgabe der Verpflichtungserklärung seien nur Freiwillige als Einmannfahrer herangezogen worden.
3. Die arbeitsvertragliche Verpflichtung zum Dienst als Einmannfahrer verstößt weder gegen gesetzliche noch gegen einschlägige tarifliche Vorschriften.

Aktenzeichen: 5 AZR 42/67

Urteil des BAG vom 8. Juni 1967

LAG Hamm



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



5 AZR 42/67

3 Sa 674/66 Hamm

Verkündet
am 8. Juni 1967

gez. Henkelmann,
Regierungsobersekretärin
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

hat der Fünfte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 8. Juni 1967 durch den Senatspräsidenten Professor Dr. Dr. Boldt, die Bundesrichter Dr. Auffarth und Siara sowie die Bundesarbeitsrichterin Kempe und den Bundesarbeitsrichter Dr. Toeche-Mittler für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Hamm vom 20. Dezember 1966 - 3 Sa 674/66 - wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tragen.

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 trat am 15. Januar 1952 in die Dienste der Beklagten und zwar zunächst als Schaffner. Ab 6. März 1954 wurde er ohne Abschluß eines neuen Arbeitsvertrages als Straßenbahnfahrer eingesetzt. Mit Schreiben vom 14. August 1962 bat er um Ausbildung als Omnibusfahrer. Diese Bewerbung nahm die Beklagte mit Schreiben vom 19. September 1962 an und teilte dem Kläger dabei u.a. folgendes mit:

"Auf Grund Ihrer Bewerbung nehmen Sie an einem Lehrgang zum Erwerb des Ausweises für Kraftfahrzeugführer im Personenverkehr teil..... Nach bestandener Prüfung ist vorgesehen, Sie voraussichtlich im Betriebshof E als Omnibusfahrer, ggfs. bei Bedarf auch als Einmannfahrer, zu beschäftigen... Wir bitten Sie, das in der Anlage beigefügte Schreiben mit Ihrer Unterschrift als Anerkennung der o.g. Bedingungen an uns zurückzusenden bzw. es spätestens mit Antritt des Lehrgangs in der Fahrschule abzugeben."

Am 26. September 1962 erklärte sich der Kläger mit den genannten Bedingungen schriftlich einverstanden. Nach Abschluß des Lehrgangs, der vom 19. September bis zum 31. Oktober 1962 dauerte, und Ablegung der Prüfung verrichtete der Kläger ab 27. November 1962 Dienst als Omnibusfahrer.

Am 4. September 1963 wurde zwischen der Beklagten und ihrem Betriebsrat folgende am 10. September 1963 schriftlich niedergelegte und unterschriebene Vereinbarung getroffen, die die Beklagte mit Schreiben vom 11. August 1966 widerrufen hat:

"Der weitere Bedarf an Einmannfahrern soll mit Hilfe der Kraftfahrer gedeckt werden, die eine Schaffnerausbildung erhalten haben.

Zwischen dem Betriebsrat und der Verwaltung besteht Einigung, daß diese Kraftfahrer nach Möglichkeit freiwillig angeworben werden sollen.

Sollte durch die zusätzliche Ausbildung von Einmannfahrern die Möglichkeit bestehen, andere Kraftfahrer aus dem Einmannplan zu entlassen, so soll hiervon auf Antrag Gebrauch gemacht werden."

Mit Schreiben vom 26. August 1966 teilte die Beklagte dem Kläger mit, sie sei gezwungen, ihn im Einvernehmen mit dem Betriebsrat als Einmannfahrer auszubilden. Der Kläger



lehnte die Aufforderung, seinen Dienst als Einmannfahrer anzutreten, mit der Begründung ab, die Verkehrssicherheit sei bei dieser Betriebsart nicht gewährleistet. Nachdem ihm daraufhin die fristlose Entlassung angedroht worden war, erklärte er sich mit Schreiben seines Prozeßbevollmächtigten vom 13. September 1966 unter Protest gegen eine rechtliche Verpflichtung zum Einsatz als Einmannfahrer bereit.

Am 7. Oktober 1966 beantragte der Kläger, der Beklagten im Wege der einstweiligen Verfügung aufzugeben, seinen Einsatz als Einmannfahrer zu unterlassen. Dieser Antrag ist durch Urteil des Arbeitsgerichts Bochum vom 11. Oktober 1966 und die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung durch Urteil des Landesarbeitsgerichts Hamm vom 15. Dezember 1966 zurückgewiesen worden.

Der Kläger wird seit dem 24. Oktober 1966 nicht ständig, aber überwiegend als Einmannfahrer auf neun verschiedenen Buslinien eingesetzt und zwar abwechselnd im Früh-, Übergangs- und Spätdienst. Dabei hat er auf zwei Linien 16,5 m lange Gelenkzüge zu lenken. Die vom Kläger in der Zeit vom 24. Oktober bis zum 24. November 1966 im einzelnen verrichteten Dienste ergeben sich aus einer Aufstellung der Beklagten, in der seine Arbeitszeit nach Gesamtzeit, Lenkungszeit, anrechnungsfähigen und nicht anrechnungsfähigen Pausen, Reserven und Wegezeit aufgeschlüsselt ist. Die arbeitstäglichen Fahrpreiscinnahmen schwankten in dieser Zeit zwischen DM 2,- und DM 261,90, die Zahl der verkauften Fahrscheine je Arbeitstag zwischen fünf und 455. Insgesamt beliefen sich die vom Kläger in diesem Zeitraum erzielten Einnahmen auf DM 2.495,40. Die von der Beklagten im Einmannbetrieb eingesetzten Fahrzeuge sind überwiegend mit automatischem Getriebe, teilweise auch mit Funkanlagen, Haltestellenbremsen und Hydrolenkung ausgestattet. Nach dem Stand vom 21. November 1966 beschäftigte die Beklagte von insgesamt 590 Omnibusfahrern 537 (= 91 %) als Einmannfahrer.

Auf das Arbeitsverhältnis der tarifgebundenen Parteien



finden die Bestimmungen des Bundesrahmentarifvertrages für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe vom 31. Januar 1962 (BMT-G II), der Bundeslohntarifvertrag Nr. 13 vom 1. Juli 1966 sowie die auf Grund des BMT-G II abgeschlossenen Bezirkstarifverträge und bezirklichen Lohn tafeln Anwendung. In § 9 Abs. 1 und 2 des BMT-G II heißt es:

- "(1) Der Arbeiter hat die ihm übertragenen Arbeiten gewissenhaft und ordnungsmäßig auszuführen.
- (2) Diese Arbeiten haben sich ihrer Art nach grundsätzlich in dem Rahmen zu halten, der bei Abschluß des Arbeitsvertrages ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart worden ist. Sofern es ihm billigerweise zugemutet werden kann und sein allgemeiner Lohnstand dadurch nicht verschlechtert wird, hat der Arbeiter auch jede andere, seinen Kräften und Fähigkeiten entsprechende Arbeit auszuführen. In Notfällen sowie aus dringenden Gründen des Gemeinwohls hat er vorübergehend jede ihm übertragene Arbeit zu verrichten, auch wenn sie nicht in sein Arbeitsgebiet fällt."

§ 4 Abs. 4 der Sondervereinbarung gem. § 2 Buchst. a BMT-G für Arbeiter im Betriebs- und Verkehrsdienst von Nahverkehrsbetrieben lautet wie folgt:

"Die nach der AZO oder nach der STVZO zu gewährende Pause kann durch Arbeitsunterbrechung (z.B. Wendezeiten) abgegolten werden, wenn deren Gesamtdauer mindestens 1/6 der durchschnittlich im Dienst- und Fahrplan vorgesehenen reinen Fahrzeit (Lenkungs- oder Kurbelzeit) beträgt. Arbeitsunterbrechungen unter acht Minuten werden bei der Ermittlung der Pausen nicht berücksichtigt."

Mit den Besonderheiten des Einmannfahrers befassen sich folgende tarifliche Vorschriften:

§ 17 der Sondervereinbarung nach § 2 Buchst. a BMT-G:

"Ist für den Fahrer mit der gleichzeitigen Ausübung der Schaffneraufgaben (Einmannbetrieb) eine Mehrbelastung gegenüber der sonst üblichen Belastung eines Fahrers durch die Fahrertätigkeit verbunden, wird hierfür bezirklich ein Zuschlag vereinbart (Einmannzuschlag)."

Nr. 4 der gemäß § 7 des Bundeslohntarifvertrages Nr. 13 vom 1. Juli 1966 erstellten bezirklichen Lohn tafeln



sieht folgendes vor:

"Fahrer von Einmannwagen erhalten für entsprechenden Arbeitseinsatz einen Lohnzuschlag von DM 0,50 für jede Arbeitsstunde."

Auf Grund des § 25 Abs. 2 BMT-G II ist für die Arbeitnehmer der Beklagten der Einmannfahrerzuschlag je Dienstschicht auf z.Zt. 3,60 DM pauschaliert worden.

Der Kläger bringt zur Begründung seines Antrages auf Feststellung des Nichtbestehens einer Verpflichtung zum Einsatz als Einmannfahrer vor, die im § 15a III StVZO festgelegten Anforderungen an einen Busfahrer würden überschritten, wenn er neben der Lenkung noch Schaffnerdienste zu verrichten habe. Durch die Mehrbelastung sei es ihm nicht mehr möglich, der Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr (§ 1 StVO) gerecht zu werden. Auf § 9 Abs. 2 BMT-G II könne sich die Beklagte nicht berufen, denn das Direktionsrecht werde durch die Bedürfnisse des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit begrenzt. Omnibus- und Straßenbahnfahrer seien infolge Überforderung weit häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt als andere Verkehrsteilnehmer. Der Kläger hat beantragt festzustellen, daß er nicht verpflichtet sei, bei der Beklagten als Einmannwagenfahrer Dienst zu tun, hilfsweise, festzustellen, daß er nicht verpflichtet sei, in den Tageszeiten von 5 bis 9 Uhr und von 15 bis 20 Uhr bei der Beklagten als Einmannwagenfahrer Dienst zu tun.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie weist darauf hin, daß der Kläger sich durch seine Erklärung vom 26. September 1962 ausdrücklich zum Einsatz als Einmannfahrer verpflichtet habe und vertritt die Ansicht, daß sich aus § 35 e Abs. 5 StVZO eindeutig die gesetzliche Zulässigkeit des Einmannbetriebes ergebe.

Das Arbeitsgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, die vom Kläger am 26. September 1962 eingegangene Verpflichtung verstoße nicht gegen gesetzliche Bestimmungen; ihre Wirksamkeit werde durch die tariflichen Regelungen bestätigt.

Zur Begründung seiner Berufung hat der Kläger ausgeführt, er habe sich mit seiner Erklärung vom 26. September 1962 nicht mit dem Einsatz als Einmannfahrer einverstanden erklärt, sondern sei bei der Unterzeichnung der Bedingungen der Beklagten davon ausgegangen, daß der Einsatz von Einmannfahrern entsprechend der damaligen Übung nur auf freiwilliger Basis erfolgen würde, wie ein Vorstandsmitglied der Beklagten 1958 ausdrücklich versichert habe. Aus diesem Grunde und angesichts der Formulierung "gegebenenfalls" im Schreiben der Beklagten vom 19. September 1962 habe er angenommen, nicht gegen seinen Willen später als Einmannfahrer eingesetzt zu werden. Der Kläger beruft sich darauf, er habe die Erklärung vom 26. September 1962 mit Schriftsatz vom 2. November 1966 in dem Verfahren auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung gem. §§ 119, 123 BGB vorsorglich angefochten. Er trägt weiter vor, die im § 15 a Abs. 3 Satz 1 StVZO vorgesehenen zusammenhängenden Ruhepausen von mindestens einer halben Stunde würden ihm bei seinem Einsatz nicht gewährt. Die Wendepausen seien im übrigen effektiv keine Ruhepausen, weil er in dieser Zeit den Fahrbericht ausfüllen, die gefahrene Strecke eintragen und zudem noch weitere Nebenarbeiten verrichten müsse. Erstmals in der mündlichen Berufungsverhandlung hat der Kläger mit Nichtwissen bestritten, daß der gesamte Omnibusfahrplan der Beklagten so gestaltet sei, daß die Arbeitsunterbrechungen insgesamt mindestens 1/6 der jeweiligen Lenkungszeiten in den einzelnen Schichten erreichten. Der Kläger hat in der Berufungsverhandlung beantragt, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils

1. festzustellen, daß der Kläger im Rahmen eines Arbeitsvertrages bei der Beklagten nicht verpflichtet ist, gegen seinen Willen als Einmannwagenfahrer Dienst zu tun;
2. hilfsweise, festzustellen, daß der Kläger im Rahmen seines Arbeitsvertrages bei der Beklagten in den Tageszeiten von 5 bis 9 Uhr und von 15 bis 20 Uhr nicht verpflichtet ist, gegen seinen Willen als Einmannwagenfahrer Dienst zu tun;
3. weiter hilfsweise, festzustellen, daß der Kläger im Rahmen seines Arbeitsvertrages bei der Beklagten nicht verpflichtet ist, gegen seinen Willen als Einmannwagenfahrer Dienst auf einem 16,5 m langen Gelenkombibus Dienst zu tun;



4. weiter hilfsweise, festzustellen, daß der Kläger im Rahmen seines Arbeitsvertrages bei der Beklagten in den Tageszeiten von 5 bis 9 Uhr und von 15 bis 20 Uhr nicht verpflichtet ist, gegen seinen Willen als Einmannwagenfahrer auf einem 16,5 m langen Gelenkombibus Dienst zu tun.

Die Beklagte tritt den Ausführungen des Klägers entgegen.

Das Landesarbeitsgericht hat durch Urteil vom 20. Dezember 1966 die Berufung mit der Begründung zurückgewiesen, die Anfechtung der Verpflichtungserklärung vom 26. September 1962 greife nicht durch. Die Annahme des Klägers, die Heranziehung als Einmannfahrer werde nur auf freiwilliger Grundlage erfolgen, beruhe auf einem unerheblichen Irrtum im Beweggrund. Für eine arglistige Täuschung oder Drohung (§ 123 BGB) sei nichts vorgetragen. Dem Einmannbetrieb stünden weder gesetzliche noch tarifliche noch betriebliche Vorschriften entgegen. Der Kläger habe deshalb auch kein allgemeines Leistungsverweigerungsrecht. Besondere, in seiner Person liegende Unzumutbarkeitsgründe habe er nicht vorgetragen. Die erst in der Berufungsverhandlung abgegebene Erklärung des Klägers, er bestreite mit Nichtwissen, daß der Omnibusfahrplan den Arbeitszeitbestimmungen des § 15 a StVZO entspreche, sei verspätet und unsubstantiiert.

Mit der zugelassenen Revision verfolgt der Kläger sein Klageziel weiter. Er rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben. Denn der Kläger ist auf Grund der wirksamen Verpflichtungserklärung vom 26. September 1962 grundsätzlich gehalten, als Einmannfahrer Dienst zu tun. Das hat die Zurückweisung seines Feststellungsbegehrens, es bestehe keine vertragliche Verpflichtung zur Leistung von Diensten als Einmannfahrer, zur Folge.

1) Die Anträge des Klägers sind nach ihrem Wortlaut und dem zugrunde liegenden Sachvortrag auf die allgemeine Feststellung des Nichtbestehens einer vertraglichen Verpflichtung zur Leistung von Diensten als Einmannfahrer gerichtet. Es geht dem Kläger um die generelle Verneinung oder Begrenzung eines Dienstleistungsanspruchs der Beklagten hinsichtlich des Einsatzes als Einmannfahrer gem. § 611 Abs. 1 BGB. Mit dem Antrag und seiner Begründung begehrt der Kläger hingegen nicht die positive Feststellung eines aus dem Verhalten der Beklagten begründeten, zeitlich und dem Umfang nach begrenzten und konkreten Leistungsverweigerungsrechts. Dieses Klageziel wird durch den Vortrag des Klägers in beiden Tatsacheninstanzen verdeutlicht. Er hat sich nämlich lediglich auf das Fehlen bzw. die Nichtigkeit einer entsprechenden Verpflichtung berufen, nicht aber sich eines Leistungsverweigerungsrechts mit Rücksicht auf die konkrete Gestaltung des Einmannbetriebes durch die Beklagte berühmt. Erst nachdem das Landesarbeitsgericht in den Entscheidungsgründen auch noch das Bestehen eines Leistungsverweigerungsrechts geprüft hat, ist davon auch in der Revisionsbegründung die Rede. Der Kläger leitet aus diesem Hinweis aber auch noch in der Revisionsinstanz nicht lediglich ein Leistungsverweigerungsrecht gegenüber einer an sich bestehenden Arbeitspflicht her, das übrigens eindeutig dem Arbeitgeber gegenüber erklärt werden müsste (BAG 15, 174 [189] = AP Nr. 32 zu Art. 9 GG Arbeitskampf, Ziff. B I 3 a), sondern das völlige Fehlen eines entsprechenden Dienstleistungsanspruchs der Beklagten. Diese Abgrenzung ist für den Umfang des Streitgegenstandes entscheidend. Der Antrag auf positive Feststellung eines Leistungsverweigerungsrechts ist in dem Antrag auf Feststellung des Nichtbestehens einer vertraglichen Verpflichtung nicht als ein geringeres Begehren enthalten. Er stellt vielmehr ein anderes Ziel gegenüber der negativen Feststellungsklage dar und kann deshalb nach dem gestellten Antrag nicht



Gegenstand eines gerichtlichen Ausspruchs sein (§ 308 ZPO). Beide Begehren (positive Feststellung eines Leistungsverweigerungsrechts und negative Feststellung einer Dienstleistungspflicht) sind nicht nur in ihrer äußeren Form verschieden. Es macht vielmehr auch einen erheblichen sachlichen Unterschied, ob der Kläger schlechthin nicht verpflichtet ist, als Einmannfahrer tätig zu werden, oder ob er diesen Einsatz zeitweise mit Rücksicht auf bestimmte, von der Beklagten gesetzte und von ihr auch wieder zu beseitigende Umstände, insbesondere die Nichteinhaltung der Arbeitszeitbestimmungen, verweigern kann. Das Gericht darf bei einer leugnenden Feststellungsklage anstelle des begehrten allgemeinen Ausspruchs jedenfalls dann nicht einen engeren setzen, wenn dieser von dem weitergehenden Antrag nicht nur dem Umfang, sondern auch der Art nach abweicht (Stein-Jonas-Schönke, ZPO, 18. Aufl., § 308, Anm. I 1 b und § 256, Anm. V 1; Wieczorek, ZPO, § 308, Anm. C I a 1).

Demnach ist im vorliegenden Rechtsstreit nicht darüber zu entscheiden, ob dem Kläger etwa ein (teilweises) Leistungsverweigerungsrecht zur Seite steht. Es kommt deshalb auch nicht darauf an, ob das Bestreiten der Richtigkeit der von der Beklagten vorgelegten Dienstpläne mit Nichtwissen gem. § 138 Abs. 4 ZPO überhaupt zulässig, genügend substantiiert und nicht verspätet ist. Deshalb gehen auch die Angriffe der Revision gegen die Nichtberücksichtigung dieses Vorbringens durch das angefochtene Urteil ins Leere.

2) Es ist demnach nur darüber zu befinden, ob eine arbeitsvertragliche Verpflichtung des Klägers zur Verwendung als Einmannfahrer grundsätzlich nicht besteht, auch wenn die Arbeitszeitvorschriften eingehalten werden. Die aus Gründen "äußerster prozessualer Sorgfalt" gestellten "Hilfsanträge", daß eine derartige Verpflichtung jedenfalls zu bestimmten Tagesstunden oder beim Führen eines 16,5 m langen Gelenkombusses entfalle, sind nicht

als echte Hilfsanträge, sondern lediglich als Einschränkung des allgemeinen Antrags anzusehen und damit als Hinweise an das Gericht, notfalls statt der allgemeinen Begrenzung der Arbeitspflicht eine engere Begrenzung festzustellen (vgl. Stein-Jonas, aaO, § 256 Anm. V 1; Wieczorek, aaO, § 256 Anm. B I c 2). Diese Begrenzung hat aber mit der Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen nichts zu tun.

a) Ohne Rechtsirrtum hat das angefochtene Urteil den Kläger schon auf Grund seiner eigenen schriftlichen Erklärung vom 26. September 1962 für verpflichtet angesehen, Dienst als Einmannfahrer zu verrichten. Die Revision rügt insoweit eine Verletzung der §§ 133, 157 BGB, da das Landesarbeitsgericht nicht berücksichtigt habe, daß nach der damaligen Lage Einmannfahrer nur auf freiwilliger Basis herangezogen wurden. Das angefochtene Urteil hat dieses Vorbringen des Klägers aber sehr wohl berücksichtigt, sieht es aber angesichts des klaren Wortlauts der Erklärung für unerheblich an. Die Verpflichtung, sich ggfls. bei Bedarf auch als Einmannfahrer zur Verfügung zu stellen, hatte nur dann einen Sinn für die Beklagte, wenn dieser Einsatz auch ohne nochmalige Zustimmungserklärung des Fahrers erfolgen konnte. Andernfalls wäre eine derartige Verpflichtungserklärung wertlos.

Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn das Landesarbeitsgericht die vom Kläger erklärte Anfechtung nicht durchgreifen läßt. Die etwaige irrtümliche Annahme des Klägers, die Verwendung als Einmannfahrer werde entsprechend der Übung z.Zt. der Abgabe der Erklärung nur auf freiwilliger Grundlage erfolgen, bezieht sich nicht auf die tatsächliche oder rechtliche Bedeutung des Inhalts der Erklärung, sondern auf die subjektive Vorstellung des Klägers über deren praktische Realisierung. Damit liegt aber in Wahrheit nicht eine irrtümliche Vorstellung über den Inhalt der abgegebenen Willensäußerung vor, sondern der Kläger ist lediglich bei der Willensbildung davon ausgegangen, er könne die an sich eindeutige und klare Verpflichtungser-

erklärung unterschreiben, weil hiervon doch kein Gebrauch gemacht werde. Diese Vorstellung stellt aber einen unbeachtlichen Irrtum im Beweggrund dar. Im übrigen fehlt auch jeder Vortrag dafür, daß die Erklärung bei verständiger Würdigung des Falles nicht abgegeben worden wäre. Insoweit sind nicht persönliche Erwägungen des Klägers maßgebend, sondern es ist ein objektiver Maßstab zugrunde zu legen. Schließlich ist die Anfechtung auch nicht unverzüglich (§ 121 Abs. 1 BGB) erfolgt. Die Beklagte hat den Kläger auf seine Erklärung vom 26. September 1962 in der Klagerwiderung vom 10. Oktober 1966 hingewiesen. Erst mit Schriftsatz vom 2. November 1966, der der Beklagten frühestens am 9. November 1966 zugegangen ist, hat der Kläger die frühere Erklärung angefochten, also rund einen Monat nach dem Zeitpunkt, zu dem er sich über die Anfechtungsbedürftigkeit hätte im klaren sein müssen.

b) Die Verpflichtung des Klägers als solche verstößt nach dem zutreffenden Ausführungen des angefochtenen Urteils auch nicht gegen gesetzliche, tarifliche oder betriebliche Bestimmungen. Im Gegenteil ergibt sich u.a. aus § 35 e Abs. 5 StVZO und den im Tatbestand wiedergegebenen Tarifnormen, daß das Fahren von Omnibussen im Einmannbetrieb als zulässig angesehen wird. Der grundsätzlichen Zulässigkeit des Einmannbetriebes stehen auch weder § 1 StVO noch § 15 a StVZO entgegen. Denn man kann nicht sagen, die Verpflichtung des Klägers zum Dienst als Einmannfahrer beinhalte notwendigerweise Verstöße gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs oder die Arbeitszeitbestimmungen für Kraftfahrer. Der Kläger ist vielmehr nach §§ 3 Ziff. 1 e, 48 Ziff. 4 und 55 Ziff. 1 und 2 der für ihn geltenden Dienstanweisung für den Fahrdienst der Kraftomnibusse (DF-Kraft) zunächst einmal verpflichtet, sich in vollem Umfang an die Vorschriften der StVO und StVZO zu halten. In diesem Rahmen muß er auch in den Hauptverkehrszeiten fahren, selbst wenn es sich um einen 16,5 m langen Gelenkbus handelt. Ob dem Kläger etwa ein Leistungsverweigerungsrecht zusteht, wenn und soweit im konkreten Fall die Vorschriften der StVO und der StVZO nicht



- 12 -

eingehalten sind, ist nach dem zu Ziff. 1 ausgeführten hier nicht zu entscheiden.

Die arbeitsvertragliche Verpflichtung vom 26. September 1962 wird auch nicht durch die am 10. September 1963 niedergelegte Einigung zwischen der Beklagten und ihrem Betriebsrat berührt. Es kann dahinstehen, ob es sich insoweit überhaupt um eine Betriebsvereinbarung handelt. Jedenfalls hat die Beklagte nur erklärt, daß Kraftfahrer "nach Möglichkeit" freiwillig angeworben werden sollen. Unstreitig waren aber im Sommer 1966 nicht mehr genügend Einmannfahrer auf freiwilliger Basis zu erhalten, so daß u.a. auf den Kläger zurückgegriffen werden mußte, der auch eine Schaffnerausbildung besaß. Aus diesem Personenkreis sollte gemäß der Einigung mit dem Betriebsrat der weitere Bedarf an Einmannfahrern gedeckt werden. Im übrigen hat die Beklagte mit Schreiben vom 11. August 1966, also noch vor der Heranziehung des Klägers zum Einmannbetrieb, gegenüber dem Betriebsrat die vereinbarte Handhabung widerrufen. Aus der Einigung vom 4./10. September 1963 kann der Kläger daher nichts für sich herleiten.

c) Der Senat hat schließlich noch geprüft, ob dem Kläger die Arbeitsleistung als Einmannfahrer etwa im Hinblick auf § 242 BGB unzumutbar sei. Auch diese Frage ist in Übereinstimmung mit dem Landesarbeitsgericht schon deshalb zu verneinen, weil der Kläger insoweit keinerlei besondere Umstände (etwa schlechten Gesundheitszustand) vorgetragen hat. Darauf, daß die Dienstleistung als Einmannfahrer etwa schlechthin nicht verlangt werden könne, kann sich der Kläger dagegen angesichts der entgegengesetzten gesetzlichen und tariflichen Regelungen nicht berufen. Wenn er gleichwohl glaubt, diese Dienste auch bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften nicht verrichten zu können, so müßte er seinerseits eine Vertragsänderung herbeizuführen versuchen oder das Arbeitsverhältnis kündigen.

- 13 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

- 13 -

Es sind auch keine Gesichtspunkte vom Kläger vortragen oder ersichtlich, aus denen sich ein Wegfall der Geschäftsgrundlage für die Verpflichtung vom 26. September 1962 ergeben könnte. Als Geschäftsgrundlage kommen nur gemeinsame Vorstellungen oder Erwartungen der Vertragsparteien in Betracht, nicht einseitige, der anderen Partei unbekannte Gesichtspunkte. Die Geschäftsgrundlage der Verpflichtungserklärung vom Jahre 1962 ist aber im Jahre 1966 nicht weggefallen, sondern gerade erst aktuell geworden, weil das Prinzip der Freiwilligkeit nicht mehr ausreichte, um den Bedarf an Einmannfahrern zu decken.

gez. Dr. Boldt Dr. Auffarth Siara
 Kempe Dr. Toeche-Mittler

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



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

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