

TE OGH 2007/8/8 9ObA83/06f

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 08.08.2007

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen durch den Vizepräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Spenling und Dr. Hradil sowie die fachkundigen Laienrichter Dr. Michael Umfahrer und Dr. Klaus Mayr als weitere Richter in der Arbeitsrechtssache der klagenden Partei Betriebsrat der ÖBB-Traktion GmbH, Fahrbetrieb West 1, Unionstraße 26, 4020 Linz, gegen die beklagte Partei ÖBB-Traktion GmbH, Langaugergasse 1, 1150 Wien, vertreten durch Kunz Schima Wallentin Rechtsanwälte KEG in Wien, wegen Feststellung (Streitwert EUR 21.800), über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht in Arbeits- und Sozialrechtssachen vom 27. April 2006, GZ 11 Ra 30/06w-14, mit dem das Urteil des Landesgerichts Linz als Arbeits- und Sozialgericht vom 13. Dezember 2005, GZ 61 Cga 6/05t-6, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei hat die Kosten ihrer erfolglosen Revision selbst zu tragen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 12. 12. 2004 ist der „Kollektivvertrag zur Regelung der Arbeitszeit für Mitarbeiter der ÖBB“ (in der Folge: Arbeitszeit-KollV) in Kraft getreten. Dieser KollV ist auf die Dienstverhältnisse der Triebfahrzeugführer der Beklagten anzuwenden.

Gegenstand des Verfahrens ist, ob die Triebfahrzeugführer der Beklagten auch nach dem Inkrafttreten dieses KV weiterhin Anspruch auf die Reisegebührenpauschale für (nunmehr gemäß § 6 Z 2 des Arbeitszeit-KV) zu entlohnende Ruhepausen haben. Gegenstand des Verfahrens ist, ob die Triebfahrzeugführer der Beklagten auch nach dem Inkrafttreten dieses KV weiterhin Anspruch auf die Reisegebührenpauschale für (nunmehr gemäß Paragraph 6, Ziffer 2, des Arbeitszeit-KV) zu entlohnende Ruhepausen haben.

Die früher geltende „Dienstauervorschrift für das Personal der österreichischen Bundesbahnen (P 10)“ enthielt ua folgende für diese Ansprüche relevante Regelungen:

„§ 2 Arbeitszeit:

.....

2.) Als Arbeitszeit ist anzurechnen:

a.) die wirkliche Arbeitszeit;

b.) Der als Arbeitszeit zu bewertende Teil der auf Dienstbereitschaft, auf die Wendezeiten im Fahrdienst und auf Fahrgastfahrten entfallende Zeitabschnitt

.....

§ 5 Pausen Paragraph 5, Pausen

Pausen sind Arbeitsunterbrechungen, während der sich das Personal von der Dienst- oder Arbeitsstätte entfernen darf und die nicht das in § 10 festgesetzte Mindestausmaß für Ruhezeiten erreichen ...Pausen sind Arbeitsunterbrechungen, während der sich das Personal von der Dienst- oder Arbeitsstätte entfernen darf und die nicht das in Paragraph 10, festgesetzte Mindestausmaß für Ruhezeiten erreichen ...

§ 6 Wendezeiten im Fahrdienst Paragraph 6, Wendezeiten im Fahrdienst

1.) Als Wendezeit im Fahrdienst gelten die unter dem Begriff „Pausen“ bzw. „kürzere Ruhezeiten“ fallenden, somit nicht das Ausmaß der in § 10 Pkt. 1.) bzw. 6.) festgesetzten Ruhezeiten erreichenden Zeitabschnitte zwischen einzelnen Dienstleistungen.1.) Als Wendezeit im Fahrdienst gelten die unter dem Begriff „Pausen“ bzw. „kürzere Ruhezeiten“ fallenden, somit nicht das Ausmaß der in Paragraph 10, Pkt. 1.) bzw. 6.) festgesetzten Ruhezeiten erreichenden Zeitabschnitte zwischen einzelnen Dienstleistungen.

2.) Wendezeiten sind mit dem in § 7 (B-E) festgesetzten Teil und Ausmaß auf die Arbeitszeit anzurechnen.2.) Wendezeiten sind mit dem in Paragraph 7, (B-E) festgesetzten Teil und Ausmaß auf die Arbeitszeit anzurechnen.

3.) Fahrgastfahrten und Dienstbereitschaften gelten als Dienstleistungen im Sinne des Pkt 1.). .."

Daneben bestand eine Richtlinie für die Fahrgebühren für das Triebfahrzeugpersonal, die unter anderem folgende Regelungen enthält:

„II Norm:

1.) Gemäß § 40 AVB gebühren den ÖBB-Angestellten des Triebfahrzeugfahrdienstes nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen für den bei Dienstfahrten (einschließlich der damit zusammenhängenden Nebenleistungen) entstehenden Mehraufwand und den mit dieser Tätigkeit verbundenen Belastungen Fahrgebühren...1.) Gemäß Paragraph 40, AVB gebühren den ÖBB-Angestellten des Triebfahrzeugfahrdienstes nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen für den bei Dienstfahrten (einschließlich der damit zusammenhängenden Nebenleistungen) entstehenden Mehraufwand und den mit dieser Tätigkeit verbundenen Belastungen Fahrgebühren...

.....

9.) Das Reisgebührenpauschale gebührt für jede im Triebfahrzeugfahrdienst geleistete Arbeitsstunde und beträgt pro Stunde EUR 2,15."

Gemäß Art 7 Abs 4 Z 1 des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, BGBl I 138/2003, gilt diese Richtlinie ab 1. 1. 2004 als Betriebsvereinbarung gemäß § 29 ArbVG. Darin ist in der aktuellen Textierung ua festgelegt: Gemäß Artikel 7, Absatz 4, Ziffer eins, des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, Bundesgesetzblatt Teil eins, 138 aus 2003, „gilt diese Richtlinie ab 1. 1. 2004 als Betriebsvereinbarung gemäß Paragraph 29, ArbVG. Darin ist in der aktuellen Textierung ua festgelegt:

„1. Den ÖBB-Angestellten des Triebfahrzeugfahrdienstes gebührt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen für den bei Dienstfahrten (einschließlich der damit zusammenhängenden Nebenleistungen) entstehenden Mehraufwand ein Reisegebührenpauschale...

8. Das Reisegebührenpauschale gebührt für jede im Triebfahrzeugdienst geleistete Arbeitsstunde und beträgt pro Stunde EUR 2,15. ... Kein Anspruch auf das Reisegebührenpauschale besteht für die Dauer des Erholungsurlaubes, bei sonstiger Abwesenheit sowie für die Dauer einer anderen Verwendung. Ebenso ist der Nachtzeitzuschlag nicht zu berücksichtigen."

Der am 12. 12. 2004 in Kraft getretene Arbeitszeit-KollV enthält ua folgende Regelung:

§ 6 ("Ruhepausen") regelt in seinen Ziffern 1 bis 3, unter welchen Voraussetzungen bzw in welchem Umfang Pausen zu „bezahlen“ sind. Paragraph 6, ("Ruhepausen") regelt in seinen Ziffern 1 bis 3, unter welchen Voraussetzungen bzw in welchem Umfang Pausen zu „bezahlen“ sind.

§ 6 Z 2 lautet: Paragraph 6, Ziffer 2, lautet:

„Triebfahrzeugdienst: Sofern die Tagesarbeitszeit mindestens 6 Stunden beträgt, ist bei über 6 Stunden Tagesarbeitszeit eine ungeteilte Ruhepause von 30 Minuten, bei über 8 Stunden Tagesarbeitszeit eine ungeteilte

Ruhepause von 45 Minuten zu gewähren. Im Triebfahrzeug sind alle Ruhepausen innerhalb einer Dienstschicht zu addieren. Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 6 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 30 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausen ist zu 100 % zu bezahlen. Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 8 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 45 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausen ist zu 100 % zu bezahlen.

§ 6 Z 4 hat folgenden Wortlaut: Paragraph 6, Ziffer 4, hat folgenden Wortlaut:

„Bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile sind bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der ggf. damit in Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen, gelten jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und sind daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen.“

§ 6 Z 5 lautet: Paragraph 6, Ziffer 5, lautet:

„... Betriebsbedingte Ruhepausen, Kurzpausen, Ruhepausen oder Ruhepausenanteile, deren zeitliche Lage nicht festgelegt werden kann - z.B. je nach Arbeitsaufkommen verschiebbare Ruhepausen oder Ruhepausen im Zug - oder solche, die dem Regenerationsgedanken nicht Rechnung tragen, dürfen nicht als Ruhepausen bewertet werden und gelten als Arbeitszeit.“

Der Arbeitszeit-KollV löste die „Dienstauervorschrift für das Personal der österreichischen Bundesbahnen (P 10)“ ab und diente der Umsetzung des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und des Arbeitsruhegesetzes (ARG) bei den ÖBB.

Sämtliche im Fahrbetrieb West 1 beschäftigten Triebfahrzeugführer erhielten in der Zeit vom 1. 4. 2002 bis 11. 12. 2004 für alle Arbeitsstunden, die als bezahlte Arbeitszeit galten und worunter auch bezahlte Pausen fielen, die Reisegebührenpauschale von EUR 2,15 ausbezahlt, seit Inkrafttreten des Arbeitszeit-KollV hat die Beklagte die Bezahlung der Reisegebührenpauschale für bezahlte Pausen eingestellt, was bei ca 900 betroffenen Triebfahrzeugführern des Fahrbetriebs West 1 zu monatlichen Einbußen zwischen EUR 40 und EUR 70 netto führt.

Der Kläger begehrt zusammengefasst die Feststellung, dass die Beklagte den Triebfahrzeugführern auch weiterhin für die bezahlten Arbeitspausen die Reisegebührenpauschale zu bezahlen hat. Der Inhalt der nunmehr geltenden Betriebsvereinbarungen gebe die vormaligen Richtlinien inhaltlich unverändert wieder. Auch führe jahrelange Übung dazu, dass die Bezahlung der einem konkreten Mehraufwand dienende Pauschale zum Inhalt der Einzelverträge geworden sei. Die Beklagte beantragte, das Klagebegehren abzuweisen. Die Betriebsvereinbarung über ein Reisegebührenpauschale für das Triebfahrzeugpersonal sehe vor, dass eine derartige Zulage für jede im Triebfahrzeug geleistete Arbeitsstunde zu gewähren sei. Sie stehe also nur dann zu, wenn ein Mitarbeiter eine Arbeitsleistung erbringe, nicht jedoch für bezahlte oder unbezahlte Pausen. Mit Inkrafttreten des Kollektivvertrages zur Regelung der Arbeitszeit der Mitarbeiter der ÖBB sei es zu einer Neudefinition des Begriffes „Arbeitszeit“ gekommen. Aufgrund der nunmehr geltenden Bestimmungen stünden den Triebfahrzeugführern die Reisegebührenpauschalbeträge für Pausenzeiträume nicht zu. Zu einer betrieblichen Übung könne es schon deshalb nicht gekommen sein, weil das Reisegebührenpauschale aufgrund der früher geltenden Vorschriften gezahlt worden sei, welche aufgrund der mit den einzelnen Angestellten vereinbarten „Jeweils-Klauseln“ auch einseitig abänderbar bzw. durch Betriebsvereinbarung und KollV überholt seien.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es vertrat die Rechtsauffassung, dass insbesondere der nunmehr geltende Wortlaut des § 6 Z 4 KollV keinen Zweifel daran lasse, dass bezahlte Ruhepausen nicht mehr als geleistete Arbeitsstunden iSd Betriebsvereinbarung gelten können. Schon wegen des einseitigen Gestaltungsrechts („Jeweils-Klausel“) der Arbeitgeberin habe auch eine Betriebsübung mit Anspruch auf die Pauschale für bezahlte Pausen nicht entstehen können. Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es vertrat die Rechtsauffassung, dass insbesondere der nunmehr geltende Wortlaut des Paragraph 6, Ziffer 4, KollV keinen Zweifel daran lasse, dass bezahlte Ruhepausen nicht mehr als geleistete Arbeitsstunden iSd Betriebsvereinbarung gelten können. Schon wegen des einseitigen Gestaltungsrechts („Jeweils-Klausel“) der Arbeitgeberin habe auch eine Betriebsübung mit Anspruch auf die Pauschale für bezahlte Pausen nicht entstehen können.

Mit dem angefochtenen Urteil änderte das Berufungsgericht diese Entscheidung dahin ab, dass es dem Klagebegehren stattgab, und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei.

Für die Prüfung des Anspruchs der Triebfahrzeugführer auf Reisegebührenpauschale sei in erster Linie maßgeblich, wie die Bestimmung der Ziffer 8 der Betriebsvereinbarung, wonach das Reisegebührenpauschale für jede im Triebfahrzeugdienst geleistete Arbeitsstunde gebührt, auszulegen sei.

Der normative Teil von Betriebsvereinbarungen - wie jener von Kollektivverträgen - sei nach den für die Interpretation von Gesetzen geltenden Regeln (§§ 6, 7 ABGB) auszulegen. In erster Linie sei der Wortsinn - auch im Zusammenhang mit den übrigen Regelungen - zu erforschen und die sich aus dem Text der Betriebsvereinbarung ergebende Ansicht der Betriebsparteien zu berücksichtigen (RIS-Justiz RS0010089). Eine aus dem Text nicht hervorgehende subjektive Absicht der Betriebsparteien sei daher unbeachtlich (RS0010088). Diese Auslegungsregeln seien auch für die hier in Rede stehende Betriebsvereinbarung anzuwenden, die kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung in Artikel 7 Abs 4 Z 1 des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, BGBl I 138/2003, als Betriebsvereinbarungen gemäß § 29 ArbVG gilt, inhaltlich aber gegenüber den bisher geltenden Richtlinien keine Änderung gebracht habe. Der normative Teil von Betriebsvereinbarungen - wie jener von Kollektivverträgen - sei nach den für die Interpretation von Gesetzen geltenden Regeln (Paragraphen 6,, 7 ABGB) auszulegen. In erster Linie sei der Wortsinn - auch im Zusammenhang mit den übrigen Regelungen - zu erforschen und die sich aus dem Text der Betriebsvereinbarung ergebende Ansicht der Betriebsparteien zu berücksichtigen (RIS-Justiz RS0010089). Eine aus dem Text nicht hervorgehende subjektive Absicht der Betriebsparteien sei daher unbeachtlich (RS0010088). Diese Auslegungsregeln seien auch für die hier in Rede stehende Betriebsvereinbarung anzuwenden, die kraft ausdrücklicher gesetzlicher Anordnung in Artikel 7 Absatz 4, Ziffer eins, des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003, Bundesgesetzblatt Teil eins, 138 aus 2003,, als Betriebsvereinbarungen gemäß Paragraph 29, ArbVG gilt, inhaltlich aber gegenüber den bisher geltenden Richtlinien keine Änderung gebracht habe.

Ein späterer Kollektivvertrag dringe gegenüber einer günstigeren Betriebsvereinbarung nicht durch. Hier sei aber gar kein Günstigkeitsvergleich anzustellen, weil der Arbeitszeit-KollV nicht regle, ob und in welcher Höhe Triebfahrzeugführern ein Reisegebührenpauschale zustehe, und daher mit der Betriebsvereinbarung gar nicht konkurriere.

Durch das Außerkrafttreten der Dienstdauervorschrift P 10 und das Inkrafttreten des Arbeitszeit-KollV komme es entgegen der Ansicht der Beklagten auch zu keiner geänderten Auslegung der Betriebsvereinbarung. Gemäß § 6 Z 4 dieses KollV seien bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen; sie gelten jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und seien daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen. Nach dem eindeutigen Wortlaut beziehe sich der zweite Halbsatz der zitierten Bestimmung ausschließlich auf die Ermittlung der Höchstgrenzen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit. Aus der Formulierung der Ziffer 4 des § 6 ergebe sich zweifelsfrei, dass durch Pausen, die im Fahrbetrieb unvermeidlich seien, die festgelegten Höchstgrenzen der Arbeitszeit nicht überschritten werden sollen. § 6 Z 4 KollV regle daher nur den arbeitnehmerschutzrechtlichen Aspekt, wonach bezahlte Ruhepausen nicht als tatsächliche Arbeitszeit für die Ermittlung der erlaubten Beschäftigungsgrenzen gelten. Diese Bestimmung sei aber nicht so aufzufassen, dass sie auch für den Bereich der Reisegebührenpauschale festlege, dass bezahlte Arbeitspausen davon nicht mehr umfasst seien. Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten. Der Kläger beteiligte sich nicht am Revisionsverfahren. Durch das Außerkrafttreten der Dienstdauervorschrift P 10 und das Inkrafttreten des Arbeitszeit-KollV komme es entgegen der Ansicht der Beklagten auch zu keiner geänderten Auslegung der Betriebsvereinbarung. Gemäß Paragraph 6, Ziffer 4, dieses KollV seien bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen; sie gelten jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und seien daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen. Nach dem eindeutigen Wortlaut beziehe sich der zweite Halbsatz der zitierten Bestimmung ausschließlich auf die Ermittlung der Höchstgrenzen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit. Aus der Formulierung der Ziffer 4 des Paragraph 6, ergebe sich zweifelsfrei, dass durch Pausen, die im Fahrbetrieb unvermeidlich seien, die festgelegten Höchstgrenzen der Arbeitszeit nicht überschritten werden sollen. Paragraph 6, Ziffer 4, KollV regle daher nur den arbeitnehmerschutzrechtlichen Aspekt, wonach bezahlte Ruhepausen nicht als tatsächliche Arbeitszeit für die Ermittlung der erlaubten Beschäftigungsgrenzen gelten. Diese Bestimmung sei aber nicht so aufzufassen, dass sie

auch für den Bereich der Reisegebührenpauschale festlege, dass bezahlte Arbeitspausen davon nicht mehr umfasst seien. Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten. Der Kläger beteiligte sich nicht am Revisionsverfahren.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus den vom Berufungsgericht genannten Gründen zulässig; sie ist aber nicht berechtigt.

Das Berufungsgericht hat den weiterhin aufrechten Anspruch der Triebfahrzeugführer auf Zahlung der Reisegebührenpauschale zutreffend bejaht, es kann insoweit auf die Richtigkeit der eingehenden Begründung verwiesen werden (§ 510 Abs 3 ZPO). Lediglich ergänzend ist den Ausführungen der Revision entgegenzuhalten. Das Berufungsgericht hat den weiterhin aufrechten Anspruch der Triebfahrzeugführer auf Zahlung der Reisegebührenpauschale zutreffend bejaht, es kann insoweit auf die Richtigkeit der eingehenden Begründung verwiesen werden (Paragraph 510, Absatz 3, ZPO). Lediglich ergänzend ist den Ausführungen der Revision entgegenzuhalten:

Der 8. Senat hat in einem gleichgelagerten Fall, wo ein einzelner Triebfahrzeugführer die Beklagte auf Zahlung der - einseitig eingestellten - Reisegebührenpauschale für bezahlte Arbeitspausen belangte, in seinem Urteil vom 30. Juli 2007, 8 ObA 1/07s, ua ausgeführt:

„Zum Anspruch auf Reisegebührenpauschale:

Es ist zwischen den Parteien nicht strittig, dass Triebfahrzeugführer nach den früher geltenden Richtlinien bzw nach den sie ersetzenden (wortidenten) Betriebsvereinbarungen (- Anmerkung: in diesem Verfahren ging es auch um einen weiteren Anspruch auf Nachtdienstzulage -) Anspruch auf Nachtdienstzulage und auf das Reisegebührenpauschale auch für die bezahlten Pausen hatten. Ebenso wenig ist strittig, dass die Rechtsquellen, aus denen der Anspruch auf Nachtdienstzulage und auf das Reisegebührenpauschale abgeleitet wird, in ihrem Wortlaut keine Änderung erfahren haben. Die Beklagte geht aber - zusammengefasst - davon aus, dass die für die genannten Nebengebühren maßgebenden Betriebsvereinbarungen bzw die dort verwendeten Termini durch das Außerkrafttreten der Dienstauervorschrift P 10 und das Inkrafttreten des Arbeitszeit-KV - insbesondere durch dessen § 6 Z 4 - einen Bedeutungswandel erfahren hätten, der dazu führe, dass den Triebfahrzeugführern nunmehr für bezahlte Pausen die genannten Nebengebühren nicht mehr zustünden. Unabhängig von allen anderen vom Kläger gegen diesen Standpunkt der Beklagten vorgebrachten Einwänden kann er von vornherein nur zutreffen, wenn die maßgebenden Bestimmungen des Arbeitszeit-KV tatsächlich so auszulegen wären, dass sie mit der bisherigen Auslegung der beiden Betriebsvereinbarungen (bzw der vor diesen geltenden Richtlinien) in Widerspruch stehen. Dies wurde aber vom Berufungsgericht mit zutreffender Begründung verneint. Die dagegen vorgebrachten Argumente der Revisionswerberin sind nicht geeignet, die Richtigkeit dieser Rechtsauffassung des Berufungsgerichtes in Frage zu stellen: Es ist zwischen den Parteien nicht strittig, dass Triebfahrzeugführer nach den früher geltenden Richtlinien bzw nach den sie ersetzenden (wortidenten) Betriebsvereinbarungen (- Anmerkung: in diesem Verfahren ging es auch um einen weiteren Anspruch auf Nachtdienstzulage -) Anspruch auf Nachtdienstzulage und auf das Reisegebührenpauschale auch für die bezahlten Pausen hatten. Ebenso wenig ist strittig, dass die Rechtsquellen, aus denen der Anspruch auf Nachtdienstzulage und auf das Reisegebührenpauschale abgeleitet wird, in ihrem Wortlaut keine Änderung erfahren haben. Die Beklagte geht aber - zusammengefasst - davon aus, dass die für die genannten Nebengebühren maßgebenden Betriebsvereinbarungen bzw die dort verwendeten Termini durch das Außerkrafttreten der Dienstauervorschrift P 10 und das Inkrafttreten des Arbeitszeit-KV - insbesondere durch dessen Paragraph 6, Ziffer 4, - einen Bedeutungswandel erfahren hätten, der dazu führe, dass den Triebfahrzeugführern nunmehr für bezahlte Pausen die genannten Nebengebühren nicht mehr zustünden. Unabhängig von allen anderen vom Kläger gegen diesen Standpunkt der Beklagten vorgebrachten Einwänden kann er von vornherein nur zutreffen, wenn die maßgebenden Bestimmungen des Arbeitszeit-KV tatsächlich so auszulegen wären, dass sie mit der bisherigen Auslegung der beiden Betriebsvereinbarungen (bzw der vor diesen geltenden Richtlinien) in Widerspruch stehen. Dies wurde aber vom Berufungsgericht mit zutreffender Begründung verneint. Die dagegen vorgebrachten Argumente der Revisionswerberin sind nicht geeignet, die Richtigkeit dieser Rechtsauffassung des Berufungsgerichtes in Frage zu stellen:

Die Beklagte beruft sich auf § 6 Z 4 des KV, nach dessen klarem Wortlaut bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile nicht als tatsächliche Arbeitszeit zu werten seien, und der damit klarstelle, dass von einer

„geleisteten Arbeitsstunde“ bzw einer „Dienstleistung innerhalb eines Nachtzeitraumes“ iSd beiden Betriebsvereinbarungen nur in dem Umfang die Rede sein könne, in dem der Dienstnehmer tatsächlich eine Arbeitsleistung (iS eines aktiven Tuns) erbringe. Dem hat schon das Berufungsgericht völlig zutreffend den Gesamtzusammenhang der maßgebenden Regelungen des Arbeitszeit-KV entgegen gehalten: Der erste Halbsatz des § 6 Z 4 des KV enthält die klare Anordnung, dass bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen sind; nach dem zweiten Halbsatz der zitierten Bestimmung gelten sie jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und sind daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen. Daraus hat das Berufungsgericht überzeugend geschlossen, dass sich der zweite Halbsatz der zitierten Bestimmung ausschließlich auf die Ermittlung der Höchstgrenzen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit bezieht und bewirken soll, dass durch Pausen, die im Fahrbetrieb unvermeidlich sind, die festgelegten Höchstgrenzen der Arbeitszeit nicht überschritten werden. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass die Bestimmung bezweckt, die Abgeltung der bezahlten Ruhepausen in irgendeiner Art und Weise zu schmälern, was um so mehr gelten muss, als ja im ersten Halbsatz der Norm ausdrücklich normiert wird, dass die bezahlten Ruhepausen bzw bezahlten Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen sind. Die Beklagte beruft sich auf Paragraph 6, Ziffer 4, des KV, nach dessen klarem Wortlaut bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile nicht als tatsächliche Arbeitszeit zu werten seien, und der damit klarstelle, dass von einer „geleisteten Arbeitsstunde“ bzw einer „Dienstleistung innerhalb eines Nachtzeitraumes“ iSd beiden Betriebsvereinbarungen nur in dem Umfang die Rede sein könne, in dem der Dienstnehmer tatsächlich eine Arbeitsleistung (iS eines aktiven Tuns) erbringe. Dem hat schon das Berufungsgericht völlig zutreffend den Gesamtzusammenhang der maßgebenden Regelungen des Arbeitszeit-KV entgegen gehalten: Der erste Halbsatz des Paragraph 6, Ziffer 4, des KV enthält die klare Anordnung, dass bezahlte Ruhepausen bzw bezahlte Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen sind; nach dem zweiten Halbsatz der zitierten Bestimmung gelten sie jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und sind daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen. Daraus hat das Berufungsgericht überzeugend geschlossen, dass sich der zweite Halbsatz der zitierten Bestimmung ausschließlich auf die Ermittlung der Höchstgrenzen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit bezieht und bewirken soll, dass durch Pausen, die im Fahrbetrieb unvermeidlich sind, die festgelegten Höchstgrenzen der Arbeitszeit nicht überschritten werden. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass die Bestimmung bezweckt, die Abgeltung der bezahlten Ruhepausen in irgendeiner Art und Weise zu schmälern, was um so mehr gelten muss, als ja im ersten Halbsatz der Norm ausdrücklich normiert wird, dass die bezahlten Ruhepausen bzw bezahlten Ruhepausenanteile bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der gegebenenfalls damit im Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen sind.

Zu Recht haben die Vorinstanzen überdies auf den damit in Einklang stehenden Umstand verwiesen, dass der Arbeitszeit-KV nach seinem klaren Inhalt Ansprüche der Bediensteten auf Nebengebühren nicht regelt und dass die Kollektivvertragsparteien erkennbar keine derartige Regelungsabsicht verfolgt haben. Dieser Hinweis des Berufungsgerichtes steht auch nicht - wie die Revisionswerberin meint - in Widerspruch dazu, dass Kollektivverträge iSd §§ 6, 7 ABGB auszulegen sind. Richtig ist lediglich, dass eine aus dem Text nicht hervorgehende Absicht der vertragschließenden Parteien für die Auslegung unbeachtlich ist; dies ändert aber nichts an der Beachtlichkeit der mit dem Kollektivvertrag verfolgten Absicht der Parteien, die in erkennbarer Weise im Vertragstext ihren Niederschlag gefunden hat (siehe dazu die bereits vom Berufungsgericht zitierten Belegstellen). Diese Absicht tritt aber hier aus dem Wortlaut und dem Zusammenhang der auszulegenden Bestimmungen des KV klar hervor. Demnach strebten die Kollektivvertragsparteien eine sachgerechte Lösung der arbeitszeitrechtlichen Fragen an, nicht aber die mit keiner Silbe angesprochene Frage der Ansprüche der Bediensteten auf Nebengebühren. Zu Recht haben die Vorinstanzen überdies auf den damit in Einklang stehenden Umstand verwiesen, dass der Arbeitszeit-KV nach seinem klaren Inhalt Ansprüche der Bediensteten auf Nebengebühren nicht regelt und dass die Kollektivvertragsparteien erkennbar keine derartige Regelungsabsicht verfolgt haben. Dieser Hinweis des Berufungsgerichtes steht auch nicht - wie die Revisionswerberin meint - in Widerspruch dazu, dass Kollektivverträge iSd Paragraphen 6,, 7 ABGB auszulegen sind. Richtig ist lediglich, dass eine aus dem Text nicht hervorgehende Absicht der vertragschließenden Parteien für die Auslegung unbeachtlich ist; dies ändert aber nichts an der Beachtlichkeit der mit dem Kollektivvertrag verfolgten

Absicht der Parteien, die in erkennbarer Weise im Vertragstext ihren Niederschlag gefunden hat (siehe dazu die bereits vom Berufungsgericht zitierten Belegstellen). Diese Absicht tritt aber hier aus dem Wortlaut und dem Zusammenhang der auszulegenden Bestimmungen des KV klar hervor. Demnach strebten die Kollektivvertragsparteien eine sachgerechte Lösung der arbeitszeitrechtlichen Fragen an, nicht aber die mit keiner Silbe angesprochene Frage der Ansprüche der Bediensteten auf Nebengebühren.

Dass auch vor dem Inkrafttreten des Arbeitszeit-KV nicht der gesamte zeitliche, dem Triebfahrzeugführer entstehende Aufwand für die Ermittlung und Gewährung von Nachtdienstzulage und Reisegebührenpauschale herangezogen wurde - die Revisionswerberin verweist dazu auf Regelungen betreffend die "Fahrgastfahrten" und der Dienstbereitschaft - ist für die hier zu treffende Entscheidung völlig bedeutungslos, da überhaupt nicht strittig ist, dass die hier in Rede stehenden Nebengebühren vor dem Inkrafttreten des Arbeitszeit-KV im vom Kläger geltend gemachten Umfang gewährt wurden. Dass der KV keinen Anlass bietet, davon abzugehen, wurde bereits eingehend dargelegt.

Dass die Beklagte nunmehr meint, die beiden die Nebengebühren regelnden Betriebsvereinbarungen seien nach ihrem „klaren und eindeutigen Wortlaut“ im von ihr gewünschten Sinn auszulegen, steht ebenfalls mit dem eben hervorgehobenen und gar nicht strittigen Umstand in Widerspruch, dass diese Betriebsvereinbarungen bzw die vor ihnen geltenden (wortidenten) Richtlinien gerade nicht in diesem von der Beklagten behaupteten Sinn ausgelegt wurden.

Damit erweist sich die Entscheidung der Vorinstanzen über das Zahlungsbegehren als zutreffend, ohne dass auf die umfangreichen Revisionsausführungen zu jenen Fragen eingegangen werden müsste, die sich nur im Falle der Richtigkeit ihres eben verneinten Standpunktes stellen würden..."

Diese Erwägungen treffen auch auf den vorliegenden, gleichgelagerten Fall anderer Triebfahrzeugführer zu und werden daher vollinhaltlich übernommen.

Der Revision ist daher ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 40, 50 Abs 1 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 40,, 50 Absatz eins, ZPO.

Anmerkung

E85084 9ObA83.06f

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2007:009OBA00083.06F.0808.000

Dokumentnummer

JJT_20070808_OGH0002_009OBA00083_06F0000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2025 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at