

Bundesarbeitsgericht
Erster Senat

Urteil vom 15. Mai 2018
- 1 AZR 37/17 -
ECLI:DE:BAG:2018:150518.U.1AZR37.17.0

I. Arbeitsgericht Nürnberg

Urteil vom 2. März 2016
- 4 Ca 5054/15 -

II. Landesarbeitsgericht Nürnberg

Urteil vom 15. November 2016
- 6 Sa 184/16 -

Entscheidungsstichworte:

Auslegung einer Sozialplanbestimmung - Fahrtkostenentschädigung

BUNDESARBEITSGERICHT



1 AZR 37/17

6 Sa 184/16
Landesarbeitsgericht
Nürnberg

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
15. Mai 2018

URTEIL

Radtke, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revisionsklägerin,

pp.

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

hat der Erste Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 15. Mai 2018 durch die Präsidentin des Bundesarbeitsgerichts Schmidt, die Richterin am Bundesarbeitsgericht K. Schmidt und den Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Treber sowie die ehrenamtliche Richterin Schwitzer und den ehrenamtlichen Richter Dr. Hann für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Nürnberg vom 15. November 2016 - 6 Sa 184/16 - wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

- Die Parteien streiten über die Höhe einer Fahrkostenentschädigung. 1
- Die in G wohnhafte Klägerin ist bei der D AG beurlaubte Beamtin und bei der Beklagten als Fernmeldehauptsekretärin beschäftigt. Nach dem für die Beklagte einschlägigen Entgelttarifvertrag, welcher aufgrund einzelvertraglicher Bezugnahme auf das Arbeitsverhältnis Anwendung findet, ist sie in der Entgeltgruppe 7 eingruppiert. 2
- Aus betrieblichen Gründen wurde sie mit Wirkung ab dem 29. Juni 2015 von ihrer Regelarbeitsstelle in W nach N versetzt. Die Maßnahme unterfällt der „Gesamtbetriebsvereinbarung ... über den Interessenausgleich und Sozialplan nach §§ 111, 112 BetrVG zur Umsetzung des Standortkonzeptes VSD GK“ (GBV), deren § 9 Abs. 2 auszugsweise lautet: 3
- „Für tarifliche Mitarbeiter der Entgeltgruppen 1-10 (...) ... richten sich die Grundleistungen nach Anlage 5 zum TV Rationalisierungsschutz und Beschäftigungssicherung (TV Ratio). Die Höhe der Fahrkostenzuschüsse und Ausgleichs des zeitlichen Mehraufwands richten sich abweichend nach Anlage 5 dieser Vereinbarung.“
- Die Anlage 5 zur GBV weist in Form einer tabellarischen Aufstellung - unter den Überschriften „Entfernungskilometer (einfache Entfernung)“, „Summe Fahrmehrkosten und Ausgleich zeitlicher Mehraufwand“, „Fahrmehrkosten“, „Ausgleich zeitl. Mehraufwand“, „Erstattungsbetrag 3jährigem Zeitraum“ und „VSD-GK (+50% aus Spalte 5) + Herbeiführung KBV AT“ - in der letzten Spalte Nominalbeträge einer Fahrkostenentschädigung aus. Diese ist in der Höhe gestaffelt nach „Entfernungskilometer (einfache Entfernung)“ ab 6 km, ab 4

11 km, ab 16 km, ab 21 km, ab 26 km, ab 31 km, ab 41 km, ab 51 km, ab 61 km, ab 71 km (ab diesem Wert sind in der Tabelle keine Anteile von „Fahrtehrkosten“ und „Ausgleich zeitl. Mehraufwand“ mehr ausgewiesen), ab 81 km, ab 91 km, ab 101 km, ab 111 km und ab 121 km. Ab 91 Entfernungskilometern beträgt die Fahrkostenentschädigung 13.509,00 Euro und ab 101 Entfernungskilometern 14.286,00 Euro. Die in § 9 Abs. 2 GBV genannte „Anlage 5 zum TV Rationalisierungsschutz und Beschäftigungssicherung (TV Ratio)“ lautet auszugsweise:

„§ 4 Erstattungsbeitrag zum Ausgleich von Fahrtehrkosten und eines zeitlichen Mehraufwandes

...

- (2) Der Ausgleich der Mehraufwendungen erfolgt auf der Grundlage der Fahrtehrleistungen zwischen Wohnort und neuer Regelarbeitsstelle / ständiger Dienststelle und soweit mindestens 6 Entfernungskilometer (einfache Entfernung) zusätzlich zurückzulegen sind. Die Ermittlung der zusätzlich zurückzulegenden Entfernungskilometer erfolgt unter Zugrundelegung der kürzesten mit dem Pkw zurückzulegenden verkehrstublichen Fahrstrecke zwischen Wohnung und alter bzw. neuer Regelarbeitsstelle / ständiger Dienststelle.
- (3) ...
- (4) Der Erstattungsbeitrag wird ... in 6 Teilbeträgen halbjährlich im Voraus mit dem Monatsentgelt gezahlt.“

Die Entfernung von der Wohnung der Klägerin bis zu ihrer vormaligen Regelarbeitsstelle in W beläuft sich nach einem von der Beklagten verwendeten Routenplaner auf 43,9 Kilometer. Zur Regelarbeitsstelle in N beträgt sie bei einer Fahrt über die Bundesstraße 144,4 Kilometer und über die Autobahn 151,8 Kilometer. Die Beklagte ermittelte eine der Klägerin zu gewährende Fahrkostenentschädigung unter Zugrundelegung von 100,5 Mehrkilometern iHv. 13.509,00 Euro.

5

Mit ihrer Klage hat die Klägerin die Zahlung der Differenzen zwischen den fälligen und gezahlten Teilbeträgen der Fahrkostenentschädigung sowie den Teilbeträgen einer aus ihrer Sicht zu beanspruchenden Fahrkostenentschädigung iHv. 14.286,00 Euro geltend gemacht und im Wege der Klageerwei-

6

terung ein entsprechendes Feststellungsbegehren angebracht. Sie hat die Auffassung vertreten, die Fahrtstrecke über die Autobahn sei die kürzeste verkehrsübliche Strecke zwischen ihrem Wohnort und der Dienststelle in N. Die Strecke sei zwar 7,4 Kilometer länger als über die Bundesstraße, habe aber eine Fahrzeiterparnis von 32 Minuten. Für die Beurteilung der Verkehrsüblichkeit sei relevant, welche Strecke ein verständiger Fahrer für seine Fahrt wählen würde. Eine Zeitersparnis sei ebenso zu berücksichtigen wie ein geringerer Spritverbrauch, Umweltfreundlichkeit und Verkehrssicherheit der Strecke.

Die Klägerin hat zuletzt beantragt,

7

1. die Beklagte zu verurteilen, an sie 259,00 Euro brutto nebst Zinsen iHv. fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz aus 129,50 Euro brutto seit dem 16. Juni 2015 und aus 129,50 Euro brutto ab dem 16. Dezember 2015 zu bezahlen;
2. festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet ist, die Fahrkostenentschädigung der Klägerin gemäß § 9 Abs. 2 der Gesamtbetriebsvereinbarung über den Interessenausgleich und Sozialplan nach §§ 111, 112 BetrVG zur Umsetzung des Standortkonzepts VSD GK zwischen der TDG und dem GBR iVm. § 4 der Anlage 5 des TV Ratio iVm. Anlage 5 der Gesamtbetriebsvereinbarung auf Basis einer Entfernungskilometeranzahl (einfache Entfernung) „ab 101 km bis 110 km“ (14.286,00 Euro) zu berechnen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

8

Das Arbeitsgericht hat der Klage stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Landesarbeitsgericht die Klage abgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Klägerin die Wiederherstellung der erstinstanzlichen Entscheidung.

9

Entscheidungsgründe

Die zulässige Revision ist unbegründet. Das Landesarbeitsgericht hat zu Recht das der Klage stattgebende arbeitsgerichtliche Urteil abgeändert und die Klage abgewiesen. Die zulässigen Anträge sind unbegründet.

10

- I. Die Anträge sind zulässig. Das gilt auch für das Feststellungsbegehren. 11
Wie die Klägerin im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat klargestellt hat, geht es ihr - anders als es der Antragswortlaut nahe legt - nicht um die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten, bei der Ermittlung der Fahrkostenentschädigung eine bestimmte Rechengröße zugrunde zu legen. Vielmehr will sie geklärt wissen, dass die Beklagte verpflichtet ist, ab dem 1. Januar 2016 eine - der Höhe nach näher benannte - Fahrkostenentschädigung zu zahlen. Bei einem solchen Antragsverständnis bestehen keine Zulässigkeitsbedenken. Eine Feststellungsklage kann sich auf einzelne Beziehungen oder Folgen aus einem Rechtsverhältnis, auf bestimmte Ansprüche oder Verpflichtungen oder auf den Umfang einer Leistungspflicht beschränken (*BAG 22. Oktober 2008 - 4 AZR 784/07 - Rn. 11 mwN, BAGE 128, 165*).
- II. Die Anträge sind unbegründet. Das Landesarbeitsgericht hat zutreffend 12
erkannt, dass die Klägerin keine höhere als die gewährte Fahrkostenentschädigung beanspruchen kann. Zu Recht hat es das Zahlungsbegehren ebenso abgewiesen wie den Feststellungsantrag.
1. Zugunsten der Klägerin - und mangels entsprechender Einwendungen 13
der Beklagten - kann davon ausgegangen werden, dass die Klägerin die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Fahrkostenentschädigung nach § 9 Abs. 2 GBV dem Grunde nach erfüllt.
2. Die Entschädigung steht der Klägerin aber nicht in der begehrten Höhe 14
zu. Bei den für die Ermittlung der infolge der Versetzung zusätzlich zurückzulegenden Entfernungskilometern ist nicht die von der Klägerin angegebene Fahrstrecke über die Autobahn maßgebend, sondern die - nach den Feststellungen des Landesarbeitsgerichts - kürzeste Verkehrsverbindung über die Bundesstraße. Das ergibt die Auslegung von § 9 Abs. 2 GBV iVm. § 4 Anlage 5 TV Ratio.
- a) Die Auslegung einer Betriebsvereinbarung - ebenso die eines Interes- 15
senausgleichs und Sozialplans als Betriebsvereinbarungen eigener Art - richtet sich wegen ihrer normativen Wirkung (§ 77 Abs. 4 Satz 1, § 112 Abs. 1 Satz 3

BetrVG) nach den Grundsätzen der Tarifvertrags- und Gesetzesauslegung. Ausgehend vom Wortlaut und dem durch ihn vermittelten Wortsinn kommt es auf den Gesamtzusammenhang und die Systematik der Bestimmung an. Darüber hinaus sind Sinn und Zweck der Regelung von besonderer Bedeutung. Im Zweifel gebührt derjenigen Auslegung der Vorzug, die zu einem sachgerechten, zweckorientierten, praktisch brauchbaren und gesetzeskonformen Verständnis der Regelung führt (*BAG 26. September 2017 - 1 AZR 717/15 - Rn. 24*). Das gilt auch, wenn die Betriebsparteien tarifliche Regelungen in eine Betriebsvereinbarung einbeziehen (*BAG 21. November 2017 - 1 AZR 131/17 - Rn. 15*).

b) Danach meint § 9 Abs. 2 GBV iVm. § 4 Anlage 5 TV Ratio mit der bei der Ermittlung der „zusätzlich zurückzulegenden Entfernungskilometer“ zugrunde zu legenden „kürzesten mit dem Pkw zurückzulegenden verkehrsüblichen Fahrstrecke zwischen Wohnung und alter bzw. neuer Regelarbeitsstelle / ständiger Dienststelle“ die nach Kilometern kürzeste einer für die Nutzung mit dem Pkw zugelassenen Fahrtstrecke. 16

aa) Hierfür spricht bereits der Wortlaut der Regelung. In der Verwendung des Superlativs „kürzeste“ drückt sich die Annahme aus, dass mehrere „verkehrsübliche“ Fahrtstrecken vorhanden sein können, von denen eine - die nach der Zahl der zu fahrenden Kilometer geringste - ausschlaggebend sein soll. Nähme man - wie die Klägerin - beim sprachlichen Ausdruck „verkehrsüblich“ an, es sei ausschließlich die Fahrtstrecke gemeint, die von einem verständigen Autofahrer in der Situation des Betroffenen gewählt würde, wäre der Begriff „kürzeste“ überflüssig. Er bedürfte keiner gesonderten Erwähnung, da die Streckenlänge im Rahmen der „Verkehrsüblichkeit“ - neben anderen Kriterien wie etwa Verkehrssicherheit, Fahrdauer und Stau- bzw. Unfallgeneigtheit - zu berücksichtigen wäre. Soweit die Klägerin einwendet, mit dem Abstellen auf die „kürzeste“ Fahrtstrecke sei wiederum das Kriterium der „Verkehrsüblichkeit“ bedeutungslos, überzeugt das nicht. Ohne dieses einschränkende Merkmal wäre - nach dem Wortlaut - die Heranziehung der so genannten „Luftlinie“ nicht ausgeschlossen. Mit „verkehrsüblich“ ist bekundet, dass keine nicht mit dem Pkw befahrbaren oder aufgrund von Besonderheiten nicht allgemein benutzba- 17

ren Strecken gemeint sind. Auch im allgemeinen Sprachgebrauch wird „verkehrsüblich“ in einem Kontext verwandt, welcher die Geeignetheit oder Nutzbarkeit einer Strecke für den Pkw-Verkehr unter Ausschluss ganz ungewöhnlicher Gegebenheiten ausdrückt. Anders als etwa bei den Adjektiven „verkehrsgünstig“, „vorteilhaft“ oder „verkehrssicher“ sind weitere Kriterien, wie etwa Sicherheit oder Fahrkomfort, bei dem Begriff „verkehrsüblich“ weniger deutlich impliziert.

bb) Der systematische Zusammenhang des § 9 Abs. 2 GBV einschließlich ihrer Anlage 5 iVm. § 4 Abs. 2 Anlage 5 TV Ratio stützt dieses Auslegungsergebnis ebenso wie Sinn und Zweck der Regelungen. 18

(1) Die Staffelung der Beträge der Fahrtkostenentschädigung (Anlage 5 GBV) zeigt, dass die Betriebsparteien - im Gegensatz etwa zu einer in der Festlegung einer Entschädigung für jeden gefahrenen Kilometer einer näher definierten Strecke ausgedrückten Erstattungsleistung - keinen an der tatsächlichen Wegstrecke (und sei diese die üblicherweise „am Schnellsten“ zu befahrene Route) anknüpfenden Ausgleich für Mehraufwendungen geregelt haben. Dabei erfolgt die Staffelung ab einer einfachen Entfernung von 41 Kilometern in 10-Kilometer-Abständen, wobei ab einer einfachen Entfernung von über 71 Kilometern nicht mehr nach Fahrtmehrkosten und einem Ausgleich für den zeitlichen Mehraufwand differenziert wird. Letzteres spricht dafür, dass der Kompensation eines höheren zeitlichen Aufwandes für den Weg zum Arbeitsort ohnehin ab einer bestimmten - hier für die Klägerin auch einschlägigen - Größenordnung der Entfernungskilometer kein eigenständiger Stellenwert (mehr) zukommen sollte. Ungeachtet dessen sind die als „Ausgleich zeitl. Mehraufwand“ ausgewiesenen Beträge ebenso gestaffelt und unter Einschluss der Fahrtmehrkosten für bestimmte „Bandbreiten“ zusammengefasst. Eine solche Pauschalierung fasst Sachverhalte typisierend zusammen und bestimmt ausgehend von einer durchschnittlichen Betrachtungsweise ein vereinfachtes Verfahren zur Ermittlung eines bestimmten Umstandes, hier eines Erstattungsbetrages. Auf individuelle Besonderheiten soll es gerade nicht entscheidend ankommen. Eine Berücksichtigung der Nutzungsmöglichkeit einer mit einem geringerem Zeitauf- 19

wand nutzbaren Fahrtstrecke liefe diesem in der Regelungssystematik ausgedrückten Pauschalierungsgedanken zuwider.

(2) Auch betrifft die Erstattung der Mehraufwendungen infolge einer unter die GBV fallenden Maßnahme einen mehrjährigen Zeitraum. Wären bei der Fahrtkostenentschädigung subjektive Erwägungen maßgebend, könnte es im Anspruchszeitraum wechselnden Bewertungen unterliegen, in welcher Höhe dieser besteht. Abhängig von konkreten Verkehrsverhältnissen, Unfallstatistiken und anderen Erwägungen oder äußeren Einflüssen müssten der Berechnung der Entschädigungsbeträge ggf. unterschiedliche und wechselnde Fahrtstrecken zugrunde gelegt werden. Das wiederum widerspräche dem Zweck der gewählten Pauschalierung und wäre zudem mit der in § 9 Abs. 2 GBV iVm. § 4 Abs. 4 Anlage 5 TV Ratio geregelten Vorauszahlung des Erstattungsbetrages nicht vereinbar.

20

Schmidt

Treber

K. Schmidt

Schwitzer

Hann