

Bundesarbeitsgericht
Zehnter Senat

Urteil vom 9. Dezember 2015
- 10 AZR 488/14 -
ECLI:DE:BAG:2015:091215.U.10AZR488.14.0

I. Arbeitsgericht Köln

Urteil vom 11. Juni 2013
- 16 Ca 350/13 -

II. Landesarbeitsgericht Köln

Urteil vom 6. Februar 2014
- 7 Sa 727/13 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Entscheidungsstichwort:

Berücksichtigung von Flugsimulatorstunden bei der Berechnung einer tarifvertraglichen Mehrflugstundenvergütung

Bestimmung:

Manteltarifvertrag Nr. 3a für das Cockpitpersonal bei Germanwings vom 9. November 2011 (MTV)

Hinweis des Senats:

Führende Entscheidung zu weiteren (weitgehenden) Parallelsachen

BUNDESARBEITSGERICHT



10 AZR 488/14
7 Sa 727/13
Landesarbeitsgericht
Köln

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
9. Dezember 2015

URTEIL

Jatz, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Beklagte, Berufungsklägerin und Revisionsklägerin,

pp.

Kläger, Berufungsbeklagter und Revisionsbeklagter,

hat der Zehnte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 9. Dezember 2015 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Linck, die Richter am Bundesarbeitsgericht Reinfelder und Dr. Schlünder sowie die ehrenamtlichen Richter Großmann und Dr. Klein für Recht erkannt:

1. Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Landesarbeitsgerichts Köln vom 6. Februar 2014 - 7 Sa 727/13 - wird zurückgewiesen.
2. Die Beklagte hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Die Parteien streiten über eine vom Kläger geltend gemachte tarifvertragliche Mehrflugstundenvergütung. 1

Der Kläger arbeitet bei dem beklagten Luftfahrtunternehmen als Flugzeugführer. Auf das Arbeitsverhältnis der Parteien findet kraft arbeitsvertraglicher Bezugnahme der Manteltarifvertrag Nr. 3a für das Cockpitpersonal bei Germanwings, abgeschlossen zwischen der Beklagten und der Vereinigung Cockpit e. V., vom 9. November 2011, gültig ab 1. Juli 2011 (künftig MTV), Anwendung. Der MTV hat, soweit hier von Interesse, folgenden Wortlaut: 2

„II. Einsatz und Freizeit

...

§ 10 Arbeitszeit

- 1) Die Arbeitszeit ist die Zeit, in welcher der Mitarbeiter auf Anordnung der GWI [Beklagte] Dienst leistet.

...

- 2) Zur Arbeitszeit zählen:
 - a) die Flugdienstzeit (§ 11)
 - b) die Beförderungszeit (§ 14)
 - c) die Bereitschaftszeit gemäß § 15 dieses Tarifvertrages; ...
 - d) die notwendige Zeit für vorgeschriebene, und von der GWI angeordnete fliegerärztliche/tropenmedizinische Untersuchungen und Impfungen

- e) die Zeit zur Wahrnehmung der Verpflichtungen als Personalvertreter im Rahmen der Erforderlichkeit gem. § 38 Tarifvertrag Personalvertretung, sowie die Zeit zur Teilnahme an Personalversammlungen.
 - f) die notwendige Zeit für Tarifverhandlungen und Tarifkommissionssitzungen.
 - g) sonstige von der GWI angeordnete Dienstleistungen und Tätigkeiten (z. B. Schulungen, PR).
- 3) Für die Arbeitszeit gelten folgende Beschränkungen:
- a) 2000 Stunden im Kalenderjahr
 - b) 210 Stunden im Kalendermonat
 - c) 70 Stunden in 7 aufeinanderfolgenden Tagen

§ 11 Flugdienstzeit

- 1) Zur Flugdienstzeit zählen:
- a) die Flugzeit
 - b) die Zeit für Flugvorbereitungsarbeiten (mindestens 60 Minuten)
 - c) die Zeit für Abschlussarbeiten (mindestens 30 Minuten)
 - d) die Bodenzeit bei Zwischenaufenthalten, soweit nicht Ruhezeit (§ 13)
 - e) Arbeitszeit, die vor Antritt eines Flugdienstes geleistet wird, wenn zwischen Arbeitszeit und Flugdienstzeit keine Ruhezeit nach § 13 gewährt wird
 - f) die auf Anordnung im Flugübungsgerät verbrachte Zeit einschließlich der Zeiten für Vor- und Abschlussarbeiten nach den Buchstaben b) und c).

...

§ 12 Flugzeit (Blockzeit)

- 1) Als Flugzeit gilt die Gesamtzeit von dem Zeitpunkt an, an dem ein Luftfahrzeug mit eigener oder fremder Kraft zum Start abrollt bis zu dem Zeitpunkt, zu dem es nach dem Flug zum Stillstand kommt. ...

- 2) Als Flugzeit gilt außerdem die auf Anordnung im Flugübungsgerät verbrachte Zeit.
- 3) Die Flugzeiten sind wie folgt beschränkt:
 - a) 900 Stunden während eines Kalenderjahres
 - b) 300 Stunden in 91 aufeinanderfolgenden Tagen
 - c) 100 Stunden im Kalendermonat, ...

§ 13 Ruhezeit

...

§ 14 Beförderungszeit (Dead-Head-Zeit)

- 1) Die Beförderungszeit ist eine Zeit, die ein Mitarbeiter auf Anordnung der GWI ohne eigene Dienstleistung zum Antritt bzw. nach Beendigung seines Dienstes mitfliegt oder mit anderen Transportmitteln befördert wird.

...

§ 15 Bereitschaftszeit (Stand-by und Stand-by-Reserve)

...

III. Ansprüche des Mitarbeiters

§ 19 Vergütung

- 1) Die Mitarbeiter erhalten eine monatliche Vergütung, die im Vergütungstarifvertrag für das Cockpitpersonal festgelegt ist. Die Vergütung besteht aus folgenden Bestandteilen:
 - a) Grundgehalt (gemäß des jeweils gültigen GWI VTV)
 - b) Flugzulage (gemäß des jeweils gültigen GWI VTV)
 - c) Mehrflugstundenvergütung (gemäß des jeweils gültigen GWI MTV)
- ...
- 4) Die monatliche Vergütung wird für den laufenden Monat spätestens bis zum Monatsende auf das Konto des Mitarbeiters überwiesen. Die variablen Gehaltsbestandteile gemäß Abs. 1 c) werden jeweils bis zum Monatsende des folgenden Monats überwiesen.

- 5) Die in jedem Monat erfolgten Dead-Head-Einsätze werden gesondert erfasst und ausgewiesen. Alle über 2,5 Stunden monatlich hinausgehenden Dead-Head-Stunden werden mit dem Dead-Head-Stundensatz 12,00 € für Copiloten und 18,87 € für Kapitäne zusätzlich vergütet. ...
- 6) Simulatorstunden werden monatlich gesondert erfasst und ausgewiesen. Sie werden mit dem doppelten Dead-Head-Stundensatz gemäß § 19 Abs. 5) zusätzlich vergütet.

§ 20 Mehrflugstundenvergütung

- 1) Berechnung der Mehrflugstundenvergütung¹
 - (a) Die Mitarbeiter erhalten pro bezahlungswirksamer Mehrflugstunde eine Mehrflugstundenvergütung gemäß folgender Formel:

$$\frac{\text{individuelle Grundvergütung} + \text{Flugzulage}}{79}$$

Die Mehrflugstundenvergütung beträgt ab dem 01.07.2007 pro bezahlungswirksamer Mehrflugstunde:

für die 80. bis zur 85. Flugstunde 125 %,
ab der 86. Flugstunde 140 %
dieses Mehrflugstundensatzes.

- (b) Berechnung Flugstunden²

Bei der Berechnung der Flugstunden im Sinne der Ziffer III. werden die anfallenden Blockzeiten gemäß Protokollnotiz V zugrunde gelegt.
- 2) Entstehen des Anspruches
Mehrflugstundenvergütung wird nach mehr als 79 Flugstunden pro Kalendermonat gezahlt.
- 3) Anrechnung von Flugzeiten
Für vom Arbeitgeber angeordnete Schulungen werden pro Tag 4,00 Flugstunden angerechnet. Dabei wird ein Arbeitstag mit 7,5 Stunden veranschlagt. Für Arbeitszeiten von weniger als 3,75 Stunden werden 2,00 Stunden angerechnet.

¹Gültig ab dem 01.07.2007

²Gültig spätestens zum 01.01.2012“

Die in § 20 Abs. 1 Buchst. b MTV angesprochene Protokollnotiz (Nr.) V trägt die Überschrift „BLZ 68-Regelung“ und sieht vor, dass bei der Berechnung der bezahlungswirksamen Flugstunden bei bestimmten Flugzeugtypen grundsätzlich nicht die tatsächlich geflogene Blockzeit, sondern die planmäßige Blockzeit eines 68 %-Quantils nach näherer Maßgabe zugrunde zu legen ist. 3

Die Flugzeugführer der Beklagten sind verpflichtet, zwei Mal im Jahr an jeweils zwei Tagen zu je vier Stunden ein Trainings- und Prüfprogramm in einem Flugsimulator zu absolvieren. Es handelt sich dabei um die originalgetreue Nachbildung eines Flugzeugcockpits, in welchem sowohl die Bewegungen als auch die Sichtverhältnisse eines Fluges nachgeahmt werden. In dem Simulatortraining geht es insbesondere darum, irreguläre Flugsituationen zu bewältigen, wie sie beispielsweise aufgrund technischer Defekte am Flugzeug auftreten können. Eine der beiden jährlichen Simulatortrainingseinheiten wird betriebsintern durchgeführt. Wenn ein Flugzeugführer diese Prüfung nicht besteht, finden Nachschulungen statt. Die andere der beiden jährlichen Simulatortrainingseinheiten führt das Luftfahrtbundesamt durch. Falls diese Prüfung vom Flugzeugführer nicht bestanden wird, was selten der Fall ist, kann dies seine sofortige Suspendierung vom Flugbetrieb zur Folge haben. 4

Im Monat Oktober 2012 wurden dem Kläger Flugstunden im Umfang von 78 Stunden und 41 Minuten angerechnet. Die Beklagte zahlte an ihn keine Mehrflugstundenvergütung, da der Schwellenwert des § 20 Abs. 2 MTV von 79 Flugstunden nicht erreicht sei. Ferner absolvierte der Kläger in diesem Monat acht von der Beklagten angeordnete Simulatorstunden, die diese nicht bei der Berechnung einer Mehrflugstundenvergütung berücksichtigte. Wäre eine entsprechende Anrechnung erfolgt, hätte dem Kläger eine Mehrflugstundenvergütung in rechnerisch unstreitiger Höhe von 774,83 Euro brutto zugestanden. 5

Mit seiner Klage begehrt der Kläger Zahlung von Mehrflugstundenvergütung für den Monat Oktober 2012. Die in diesem Monat absolvierten acht Si- 6

mulatorstunden seien bei der Berechnung zu berücksichtigen. Dies ergebe sich aus einer Auslegung der tarifvertraglichen Bestimmungen.

Der Kläger hat beantragt, 7
die Beklagte zu verurteilen, an ihn 774,83 Euro brutto
nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem
jeweiligen Basiszinssatz ab dem 1. Dezember 2012 zu
zahlen.

Die Beklagte, die Klagabweisung beantragt hat, meint, eine Auslegung 8
des Tarifvertrags ergebe, dass der vom Kläger geltend gemachte Anspruch
nicht bestehe. Simulatorstunden seien keine „bezahlungswirksamen Mehrflug-
stunden“ im Sinne von § 20 MTV.

Das Arbeitsgericht und das Landesarbeitsgericht haben der Klage 9
stattgegeben. Mit der vom Landesarbeitsgericht zugelassenen Revision erstrebt
die Beklagte weiterhin eine Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Revision ist unbegründet. Der Kläger hat gegen die Be- 10
klagte einen Anspruch auf die von ihm begehrte Zahlung, da die von ihm absol-
vierten Simulatorstunden Flugstunden iSv. § 20 Abs. 2 MTV sind, wie das Lan-
desarbeitsgericht zutreffend angenommen hat.

I. Dem Kläger steht der geltend gemachte Anspruch auf Zahlung einer 11
Mehrflugstundenvergütung gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 Buchst. c, § 20 Abs. 1,
Abs. 2 MTV zu. Dies ergibt sich aus einer Auslegung der tarifvertraglichen Be-
stimmungen.

1. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (*vgl. BAG* 12
28. August 2013 - 10 AZR 701/12 - Rn. 13 mwN) folgt die Auslegung des nor-
mativen Teils eines Tarifvertrags den für die Auslegung von Gesetzen gelten-

den Regeln. Danach ist zunächst vom Tarifwortlaut auszugehen, wobei der maßgebliche Sinn der Erklärung zu erforschen ist, ohne am Buchstaben zu haften. Über den reinen Wortlaut hinaus ist der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien und der damit von ihnen beabsichtigte Sinn und Zweck der Tarifnorm mitzuberücksichtigen, sofern und soweit er in den tariflichen Regelungen und ihrem systematischen Zusammenhang Niederschlag gefunden hat (*BAG 8. März 1995 - 10 AZR 27/95 - zu II 2 a der Gründe*). 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, können die Gerichte für Arbeitssachen ohne Bindung an eine Reihenfolge weitere Kriterien wie die Entstehungsgeschichte des Tarifvertrags, gegebenenfalls 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 (*vgl. BAG 11. Juli 2012 - 10 AZR 488/11 - Rn. 13, BAGE 142, 284*).

2. In Anwendung dieser Grundsätze handelt es sich bei der vom Kläger auf Anordnung der Beklagten im Flugübungsgerät (Simulator) verbrachten Zeit um Flugstunden im Sinne von § 20 Abs. 2 MTV. 13
- a) Bereits der Wortlaut des Tarifvertrags, von dem bei der Auslegung vorrangig auszugehen ist (*st. Rspr., zB BAG 12. Februar 2015 - 10 AZR 72/14 - Rn. 20 mwN*), spricht für dieses Verständnis, auch wenn in § 12 MTV „Flugzeiten“ und nicht „Flugstunden“ definiert werden. 14
- aa) Ein Anspruch auf Mehrflugstundenvergütung entsteht nach § 20 Abs. 2 MTV, wenn mehr als 79 Flugstunden pro Kalendermonat geleistet werden. Gemäß § 12 Abs. 2 MTV gilt als Flugzeit auch die auf Anordnung im Flugübungsgerät verbrachte Zeit. Damit gelten Simulatorstunden als Flugstunden im Sinne des MTV, denn der in § 20 Abs. 2 MTV verwendete Begriff der „Flugstunde“ hat 15

keine andere Bedeutung als der in § 12 Abs. 2 MTV benutzte Ausdruck „Flugzeit“.

(1) „Flugzeit“ ist eine allgemeine Bezeichnung des Tatbestandsmerkmals, ohne eine Quantifizierung nach den Einheiten Sekunde, Minute, Stunde oder Tag. Eine „Flugstunde“ ist ein auf einen bestimmten Umfang bezogener Fall der „Flugzeit“, wie § 12 Abs. 3 MTV zeigt, der die Flugzeit nach Stunden in bestimmten größeren Zeitabschnitten (Kalenderjahr, 91 aufeinanderfolgende Tage, Kalendermonat) begrenzt. 16

(2) Die Begriffe werden von den Tarifvertragsparteien zum Teil synonym verwendet. Bei der Berechnung der Flugstunden nach § 20 Abs. 1 Buchst. b MTV ist auf bestimmte Blockzeiten abzustellen. Aus der Überschrift zu § 12 MTV ist dabei abzulesen, dass „Blockzeit“ nur ein anderer Ausdruck für „Flugzeit“ ist. Die in einem Luftfahrzeug bei einem regulären Flug absolvierten Flugstunden werden in § 12 Abs. 1 MTV als „Flugzeit“ bezeichnet. § 20 Abs. 3 MTV trägt die Überschrift „Anrechnung von Flugzeiten“, wobei im nachfolgenden Text von „Flugstunden“ bzw. nur von „Stunden“ die Rede ist, die angerechnet werden. Die Protokollnotiz Nr. V verwendet sowohl den Begriff der Flugstunde als auch den der Blockzeit, welche wiederum minutengenau abzurechnen ist. 17

(3) Auch im üblichen Sprachgebrauch ist „Stunde“ eine präzisierende Bezeichnung des allgemeinen Begriffs „Zeit“ mit zum Teil synonyme Bedeutung. Aufeinanderfolgende Minuten, Stunden, Tage oder Wochen sind die Abschnitte und Einheiten, die mit dem Begriff „Zeit“ zusammengefasst werden. 18

(4) Die wechselnde Verwendung der Begriffe „Flugzeit“ und „Flugstunde“ im MTV ist entgegen der Auffassung der Revision nicht geeignet, hieraus einen von den Tarifvertragsparteien gewollten Bedeutungsunterschied abzuleiten. Vorliegend verbietet es sich umso mehr bei der Auslegung am Buchstaben zu haften, als der MTV erkennbar begriffliche Ungenauigkeiten aufweist. So folgt beispielsweise auf den Abschnitt III „Ansprüche des Mitarbeiters“ sowohl im Inhaltsverzeichnis als auch im fortlaufenden Text des MTV - ohne dass es ei- 19

nen Abschnitt IV gäbe - unmittelbar der Abschnitt V „Beendigung des Arbeitsverhältnisses“, an welchen sich ein weiterer Abschnitt V „Schlussbestimmungen“ anschließt. Die Bestimmung zur Fortzahlung der Vergütung im Krankheitsfall in § 21 Abs. 1 MTV nimmt Bezug auf Vergütungsregelungen in § 10 MTV, womit aber offenkundig § 19 MTV gemeint ist.

bb) Soweit in § 20 Abs. 1 Buchst. a MTV von „bezahlungswirksamen“ Mehrflugstunden die Rede ist, hat dies keinen eigenen tatbestandlichen Regelungsgehalt für das Entstehen des Anspruchs, sondern setzt einen solchen voraus. § 20 Abs. 1 MTV regelt nach seiner Überschrift die Berechnung der Mehrflugstundenvergütung. Dagegen ist das Entstehen des Anspruchs Gegenstand von § 20 Abs. 2 MTV. Danach wird Mehrflugstundenvergütung nach mehr als 79 Flugstunden pro Kalendermonat gezahlt. Diese übersteigende Flugstundenanzahl ist dann nach Maßgabe der in § 20 Abs. 1 MTV angegebenen Formel „bezahlungswirksam“.

b) Die Systematik des MTV spricht für die aufgezeigte Wortlautauslegung und bestärkt diese.

aa) Die Stellung des § 12 Abs. 2 MTV in Abschnitt II „Einsatz und Freizeit“ hindert nicht die Anwendung der dort geregelten Fiktion, dass im Flugübungsgerät auf Anordnung verbrachte Zeit als Flugzeit gilt, auf die Regelung in § 20 Abs. 2 MTV in Abschnitt III „Ansprüche des Mitarbeiters“. Begriffsdefinitionen oder angeordnete Fiktionen in einem Abschnitt eines Tarifvertrags sind auch für die anderen Abschnitte maßgeblich, soweit dort nicht ausdrücklich von einer vorangehenden Definition abgewichen wird. Es kann regelmäßig davon ausgegangen werden, dass die Tarifvertragsparteien einen Begriff im gesamten Tarifvertrag einheitlich verwenden (*vgl. ErfK/Franzen 16. Aufl. § 1 TVG Rn. 98*).

bb) Ein ausdrückliches Abweichen von der vorangehenden Definition kann nicht darin gesehen werden, dass in § 20 Abs. 1 Buchst. b MTV von „Flugstunden im Sinne der Ziffer III“ die Rede ist. Dabei mag es sein, dass die Berechnung der Blockzeiten realer Flüge bestimmter Flugzeugtypen nach der Proto-

kollnotiz Nr. V für die Vergütungsregelung in Abschnitt III des MTV von arbeitszeitrechtlichen Regelungen in Abschnitt II des MTV abweicht. Damit wird aber nicht hinreichend klar zum Ausdruck gebracht, dass die Fiktionsregelung in § 12 Abs. 2 MTV nicht für § 20 Abs. 2 MTV gelten soll.

cc) Der MTV stellt die Abschnitte II und III nicht zusammenhanglos nebeneinander. Vielmehr stehen alle Abschnitte des MTV in einer Wechselbeziehung. Abschnitt I des MTV beinhaltet nach seiner Überschrift „Allgemeine Verpflichtungen“. Abschnitt II des MTV, der insbesondere die Arbeitspflichten der Mitarbeiter hinsichtlich ihres zeitlichen Umfangs betrifft, enthält eine Reihe von immer feiner untergliederten Begriffsdefinitionen. Für das Verständnis von Abschnitt III des MTV, der die Ansprüche der Mitarbeiter regelt, ist die Heranziehung von Begriffsbestimmungen aus vorhergehenden Abschnitten erforderlich. Beispielsweise ist die Regelung der zusätzlichen Vergütung für Dead-Head-Stunden in Abschnitt III § 19 Abs. 5 MTV nur unter Hinzuziehung der Regelung in Abschnitt II § 14 MTV verständlich und anwendbar. Die Anwendung der Kündigungsfristenregelung in der Probezeit nach Abschnitt V § 34 Abs. 1 MTV bedarf eines Rückgriffs auf die Probezeitregelung in Abschnitt I § 4 MTV. Die Kündigungsfristenregelung nach der Probezeit in Abschnitt V § 34 Abs. 2 MTV ist ohne die Bestimmung der Betriebszugehörigkeit nach Abschnitt I § 3 MTV nicht anwendbar. In gleicher Weise kann § 20 Abs. 2 MTV nicht ohne § 12 Abs. 2 MTV gelesen werden.

24

dd) Dem oben unter I 2 a dargestellten Tarifverständnis steht die Protokollnotiz Nr. V zum MTV nicht entgegen. Diese sieht vor, dass nach ausdifferenzierter Maßgabe grundsätzlich die planmäßige Blockzeit und nicht die tatsächlich geflogene Blockzeit für die Berechnung der Flugstunden maßgeblich ist. Dass die Protokollnotiz Nr. V der Sache nach nur Bedeutung für in bestimmten Flugzeugen absolvierte Flugstunden hat, ist kein Argument dafür, bezüglich des Entstehens des Anspruchs im Sinne von § 20 Abs. 2 MTV nicht auch Flugzeiten (Blockzeiten) nach § 12 Abs. 2 MTV zu berücksichtigen. Einer Berechnungsvorschrift wie der Protokollnotiz Nr. V bedarf es nur für tatsächlich geflogene

25

Flugstunden, da es hier in der Praxis leicht zu Abweichungen zwischen Planung und Durchführung kommen kann. Für die Berechnung der auf Anordnung im Flugsimulator verbrachten Flugzeit ist eine solche Berechnungsvorschrift nicht nötig, da deren Umfang von vornherein feststeht und sich äußere Umstände nicht wie bei einem tatsächlichen Flug hierauf auswirken.

c) Wenn eine der Tarifvertragsparteien beabsichtigt haben sollte, Simulatorstunden nicht als Flugstunden bei der Mehrflugstundenvergütung zu berücksichtigen, da es sich nicht um „produktive“ Stunden handele, hat dies im MTV jedenfalls keinen Niederschlag gefunden. Das wäre angesichts des übrigen Regelungszusammenhangs aber erforderlich. So sieht der MTV in mehrfacher Weise eine Berücksichtigung von Zeiten als Flugstunden vor, obwohl diese nicht „produktiv“ im Sinne eines Fluges mit einem Luftfahrzeug und zahlenden Passagieren sind. Gemäß § 20 Abs. 3 Satz 1 MTV werden für die Teilnahme an vom Arbeitgeber angeordneten Schulungen (*vgl. § 10 Abs. 2 Buchst. g MTV*) pro Tag 4,00 Flugstunden angerechnet. Nach § 28 MTV werden - neben der Fortzahlung der Vergütung - 2,63 Flugstunden pro Urlaubstag berücksichtigt. Diese Regelung gilt nach § 30 Abs. 3 Buchst. e MTV auch für Mitglieder der Verhandlungskommission hinsichtlich der Teilnahme an Tarifverhandlungen und für Vorbereitungsstage. Die Protokollnotiz Nr. V zum MTV legt als „bezahlungswirksame Flugstunden“ grundsätzlich die planmäßigen Blockzeiten zugrunde, auch wenn die tatsächlich geflogene Blockzeit geringer gewesen sein sollte. 26

d) Die Beklagte beruft sich zu Unrecht darauf, dass es Sinn der Regelung in § 19 Abs. 6 MTV sei, durch die dort geregelte zusätzliche Vergütung der Simulatorstunden mit dem doppelten Dead-Head-Stundensatz einen Ausgleich dafür zu schaffen, dass diese nicht als Flugstunden im Rahmen der Mehrflugstundenvergütung berücksichtigt würden. Dies kann der tarifvertraglichen Regelung nicht entnommen werden. 27

- aa) Die zusätzliche Vergütung der Simulatorstunden mit dem doppelten Dead-Head-Stundensatz nach § 19 Abs. 6 MTV ist unabhängig davon zu zahlen, ob der Arbeitnehmer im jeweiligen Monat Anspruch auf Mehrflugstundenvergütung hat, ob ein solcher Anspruch deshalb nicht entsteht, weil die Simulatorstunden insoweit nicht mitgezählt werden oder ob auch bei Berücksichtigung der Simulatorstunden der Schwellenwert von mehr als 79 Flugstunden gemäß § 20 Abs. 2 MTV nicht erreicht wird. Es besteht keine Verknüpfung der Regelung des § 19 Abs. 6 MTV mit der Regelung in § 20 iVm. § 12 Abs. 2 MTV. 28
- bb) Die Beklagte wendet zu Unrecht ein, es widerspräche dem Sinn der tarifvertraglichen Regelung, wenn eine Simulatorstunde besser bezahlt werde, als eine tatsächliche Flugstunde. Die Tarifvertragsparteien haben vielmehr ausdrücklich eine gegenüber der tatsächlichen Flugstunde bessere Bezahlung der Simulatorstunde vorgesehen, wie die in § 19 Abs. 6 MTV angeordnete „zusätzliche“ Vergütung der Simulatorstunde zeigt. Diese „bessere“ Bezahlung erfolgt insbesondere auch dann, wenn gar keine Mehrflugstunden anfallen und folgt allein aus der Regelung in § 19 Abs. 6 MTV. Im Rahmen der Regelung einer Mehrflugstundenvergütung gemäß § 20 Abs. 2 iVm. § 12 Abs. 2 MTV werden Simulatorstunden hingegen gleichwertig mit tatsächlichen Flugstunden behandelt, aber nicht besser. Im Übrigen werden sogar Dead-Head-Stunden nach § 19 Abs. 5 MTV ab einem bestimmten Umfang besser vergütet, als tatsächliche Flugstunden, obwohl diese weder „produktiv“ noch mit einer besonderen Verantwortung verbunden sind und - anders als die Simulatorstunden nach § 11 Abs. 1 Buchst. f MTV - nicht zur Flugdienstzeit zählen. 29
- cc) § 19 Abs. 6 MTV stellt keine abschließende gesonderte Vergütungsregelung für Simulatorstunden dar. Der Umstand, dass sie mit dem doppelten Dead-Head-Stundensatz „zusätzlich“ zu vergüten sind, lässt zumindest offen, in welchem Umfang sie im Übrigen zu vergüten sind. 30
- dd) Ob eine Gleichbehandlung der Simulatorstunden mit tatsächlichen Flugstunden beim Anspruch auf Mehrflugstundenvergütung sinnvoll ist, wofür 31

die Konfrontation mit einer Häufung schwieriger Flugsituationen im Simulator und die Anspannung angesichts der für die weitere Berufsausübung zu bestehenden Prüfung sprechen könnte, oder ob dies aufgrund der fehlenden Verantwortung für reale Passagiere und die fehlende konkrete Wertschöpfung weniger sinnvoll ist, war vorliegend nicht zu entscheiden. Insoweit steht den Tarifvertragsparteien ein weiter Ermessensspielraum für mögliche Regelungen zu. Da die Simulatorstunden nach § 12 Abs. 2 und Abs. 3 MTV wie reale Flugstunden gezählt werden und damit die Zahl zulässiger „echter“ Flugstunden verringern, ist es jedenfalls kein sachwidriges Auslegungsergebnis, sie auch im Rahmen der Mehrflugstundenvergütung zu berücksichtigen.

e) Bleiben nach der Auslegung einer Tarifnorm nach Wortlaut, Wortsinn und tariflichem Gesamtzusammenhang Zweifel an deren Inhalt und dem wirklichen Willen der Tarifvertragsparteien, kann auf die Entstehungsgeschichte des Tarifvertrags zurückgegriffen werden (*st. Rspr., BAG 17. Juni 2015 - 10 AZR 518/14 - Rn. 34 mwN*). Da sich bereits aus Wortlaut und Systematik des MTV klar ergibt, dass Simulatorstunden Flugstunden im Sinne von § 20 Abs. 2 iVm. § 12 Abs. 2 MTV sind, ohne dass Sinn und Zweck der Regelung einer solchen Auslegung entgegenstehen, bedarf es vorliegend keines solchen Rückgriffs auf die Tarifgeschichte. Soweit die Formulierung in § 20 Abs. 1 des Vorgängertarifvertrags des MTV, die nicht auf „bezahlungswirksame“, sondern auf „geflogene“ Mehrflugstunden abstellte, als Hinderungsgrund für eine Auslegung in der oben beschriebenen Weise gesehen werden sollte, ist dieses Hindernis im jetzt geltenden MTV jedenfalls entfallen.

32

3. Die Höhe der dem Kläger von den Vorinstanzen zugesprochenen Mehrflugstundenvergütung bei Berücksichtigung der Simulatorstunden als Flugstunden steht zwischen den Parteien nicht in Streit. Der Zinsanspruch folgt aus § 288 Abs. 1 iVm. § 286 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB. Die Fälligkeit des Mehrflugstundenvergütungsanspruchs für den Monat Oktober 2012 trat nach § 19 Abs. 4 Satz 2 MTV zum Monatsende November 2012 ein. Verzugszinsen

33

können, wie von den Vorinstanzen zugesprochen, ab 1. Dezember 2012 verlangt werden.

II. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

34

Linck

W. Reinfelder

Schlünder

Klein

Großmann