
S 5 AL 673/97

Sozialgerichtsbarkeit Bundesrepublik Deutschland

Land	Bundesrepublik Deutschland
Sozialgericht	Bundessozialgericht
Sachgebiet	Arbeitslosenversicherung
Abteilung	11
Kategorie	Urteil
Bemerkung	-
Rechtskraft	-
Deskriptoren	-
Leitsätze	-
Normenkette	-

1. Instanz

Aktenzeichen	S 5 AL 673/97
Datum	27.10.1998

2. Instanz

Aktenzeichen	L 10 AL 392/98
Datum	25.07.2000

3. Instanz

Datum	29.04.2004
-------	------------

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Bayerischen Landessozialgerichts vom 25. Juli 2000 [L 10 AL 392/98](#) aufgehoben und der Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landessozialgericht zurückverwiesen.

Gründe:

I

Die Kläger sind türkische Staatsangehörige, wohnen in der Türkei und sind als Kraftfahrer im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig. Sie sind angestellt bei dem türkischen Unternehmen "B. Ltd Sti" (B. Ltd), einem "Zweigbetrieb" der in S. ansässigen deutschen B. GmbH. Die B. Ltd bzw die B. GmbH importieren Obst und Gemüse nach Deutschland. Die Ware wird mittels Lastkraftwagen (LKW), die auf die B. GmbH in Deutschland zugelassen sind und (ua) von den Klägern gefahren werden, von der Türkei nach Deutschland transportiert.

Die Beklagte, die den Klägern jeweils bis einschließlich 30. September 1996

befristete Arbeitserlaubnisse erteilt hatte, lehnte für die Zeit danach die Erteilung von Arbeitserlaubnissen ab (Bescheide vom 30. Oktober 1996, Widerspruchsbescheide vom 17. Juli 1997). Auf die dagegen erhobenen Klagen hin hat das Sozialgericht jeweils festgestellt, dass die Kläger, die auf den LKW der B. GmbH im grenzüberschreitenden GÄterverkehr tätig sind, keiner Arbeitserlaubnis bedürfen (Urteile vom 27. Oktober 1998).

Das Landessozialgericht (LSG) hat die Verfahren miteinander verbunden und die Berufungen der Beklagten zurückgewiesen (Urteil vom 25. Juli 2000). Das LSG hat ua ausgeführt: Die Kläger benötigten (auch) zukünftig keine Arbeitserlaubnis bei ihrer Tätigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr für die in Deutschland zurückgelegten Strecken. Dies folge aus der Stillhalteklausele des Art 13 des Beschlusses Nr 1/80 des Assoziationsrates über die Entwicklung der Assoziation zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Türkei vom 19. September 1980 (ARB Nr 1/80). Die Stillhalteklausele erfasse auch die streitrelevante Beschäftigung türkischer Fahrer. Der Schutz des inländischen Arbeitsmarktes, der in Fällen wie dem vorliegenden nur marginal berührt werde, erlaube keine restriktive Interpretation. Die auf die deutschen Teilstrecken entfallenden Beschäftigungen der Kläger seien ursprünglich ordnungsgemäß iS des Art 13 ARB Nr 1/80 gewesen; denn sie hätten nach § 9 Nr 2 der Arbeitserlaubnisverordnung (ArbErlaubV) in der ursprünglichen und auch in der ab 1. September 1993 geltenden Fassung als fahrendes Personal im grenzüberschreitenden Personen- und GÄterverkehr keiner Arbeitserlaubnis bedurft. Mit der Neufassung des § 9 Nr 2 ArbErlaubV zum 10. Oktober 1996 und mit der ab 25. September 1998 geltenden inhaltsgleichen Regelung des § 9 Nr 3a der Arbeitsgenehmigungsverordnung (ArGV) sei unter Verstoß gegen Art 13 ARB Nr 1/80 eine wesentliche Beschränkung des Zugangs der in Rede stehenden türkischen Kraftfahrer zum deutschen Arbeitsmarkt eingetreten.

Die Beklagte hat die vom LSG zugelassene Revision eingelegt. Der Senat hat das Verfahren zunächst ausgesetzt und dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) mit Beschluss vom 20. Juni 2001 Fragen zur Auslegung des Art 13 ARB Nr 1/80 und des Art 41 des Zusatzprotokolls vom 23. November 1970 zu dem Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Türkei vorgelegt. Nach dem Urteil des EuGH vom 21. Oktober 2003 ([C-317/01](#) sowie [C-369/01](#)) ist das Verfahren fortgeführt worden.

Mit der Revision rügt die Beklagte die Verletzung des § 9 Nr 2 ArbErlaubV bzw des [§ 9 Nr 3a ArGV](#). Es fehle schon an einer Beschränkung für die Freiheit der Dienstleistungserbringung, die durch das deutsche Arbeitsgenehmigungsrecht verursacht sein könnte, denn die Fahrer benötigten im grenzüberschreitenden GÄterverkehr weiterhin keine Genehmigung soweit sie sich im Rahmen der allgemein gültigen Rechte und Gesetze bewegten. In den vorgenommenen Änderungen des Arbeitsgenehmigungsrechts liege jedenfalls keine neue Beschränkung für die Dienstleistungserbringung durch Unternehmen mit Sitz in der Türkei. Die Änderungen des Arbeitsgenehmigungsrechts stellten lediglich eine Anpassung an die ohnehin geltenden Regelungen des Verkehrsrechts dar. Der grenzüberschreitende GÄterverkehr sei generell nicht uneingeschränkt

mÄnglich. Er hÄnge vielmehr von den bestehenden Transportgenehmigungen ab, wonach nur im Staat der Niederlassung des Unternehmens zugelassene Fahrzeuge eingesetzt wÄrden. Die Änderung des Arbeitsgenehmigungsrechts verfolge lediglich eine Anpassung des Arbeitsgenehmigungsrechts an andere Rechtsbereiche (Verkehrsrecht) und damit die Wahrung der Rechtseinheit. Durch die Änderung der ArGV sei kein neuer Regelungsinhalt geschaffen worden, sondern lediglich die Gesetzssystematik und die Regelungstechnik geÄndert worden. Neben den verkehrsrechtlichen AusfÄhrungen sei auch eine Äberlassung der Lastkraftwagen durch ein deutsches Unternehmen an einen tÄrkischen Arbeitgeber im Wege der Vermietung unzulÄssig. Die "Fahrzeug-Vermietung" stelle in Verbindung mit der BeschÄftigung von tÄrkischen Arbeitnehmern ArbeitnehmerÄberlassung dar. Bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Zusatzabkommens im Jahr 1971 sei diese Dienstleistung grenzÄberschreitend nicht zulÄssig gewesen. Damit kÄnne weder von einer rechtmÄÄig erbrachten Dienstleistung noch von einer ordnungsgemÄÄen BeschÄftigung die Rede sein.

Die Beklagte beantragt,
das Urteil des Bayerischen Landessozialgerichts vom 25. Juli 2000 â L 10 AL 392/98 â sowie die Urteile des Sozialgerichts NÄrnberg vom 27. Oktober 1998 â S 5 AL 673/97 -, â S 5 AL 683/97 -, â S 5 AL 684/97 â und â S 5 AL 693/97 â aufzuheben und die Klagen abzuweisen.

Die KlÄger beantragen,
die Revision mit der MaÄgabe zurÄckzuweisen, dass die KlÄger kÄnftig berechtigt sind, als von der B. Ltd. Sti, M. /TÄrkei, beschÄftigte Kraftfahrer auf in Deutschland zugelassenen Lastkraftwagen des GÄterkraftverkehrsunternehmens B. GmbH, S. , im grenzÄberschreitenden GÄterverkehr in Deutschland ohne Arbeitsgenehmigung tÄtig zu werden.

Sie tragen vor, die Änderungen der ArbErlaubV bzw der ArGV stellten eine unzulÄssige neue BeschrÄnkung iS des Art 41 des Zusatzprotokolls dar. Bei der grenzÄberschreitenden TÄtigkeit der KlÄger handle es sich auch nicht um unerlaubte ArbeitnehmerÄberlassung.

II

Die Revision der Beklagten ist im Sinne der ZurÄckverweisung begrÄndet. Der Senat kann auf Grund der vom LSG getroffenen Feststellungen nicht abschlieÄend entscheiden.

1. Die KlÄger begehren die Feststellung, dass sie kÄnftig berechtigt sind, als BeschÄftigte der tÄrkischen B. Ltd auf in Deutschland zugelassenen LKW eines bestimmten deutschen GÄterkraftverkehrsunternehmers â nÄmlich der B. GmbH â im grenzÄberschreitenden GÄterverkehr arbeitsgenehmigungsfrei tÄtig werden zu kÄnnen. Die Feststellungsklagen sind zulÄssig (vgl [BSGE 74, 90, 91 f](#) = [SozR 3-4210 Â§ 9 Nr 1](#)). Etwaigen Bedenken hinsichtlich des Feststellungsinteresses angesichts der weiteren Fassung der FeststellungsantrÄge in den Vorinstanzen haben die KlÄger dadurch Rechnung getragen, dass sie ihr

Feststellungsbegehren auf die tatsächlich ausgeübte Tätigkeit beschränkt haben. Insoweit handelt es sich nicht um eine im Revisionsverfahren nach [Â§ 168 Satz 1](#) Sozialgerichtsgesetz unzulässige Klageänderung, sondern um eine Klarstellung dessen, was die Kläger bereits in den Vorinstanzen begehrt haben (s dazu BSG 3-1500 Â§ 55 Nr 34; vgl auch [BSGE 88, 231, 233](#) = [SozR 3-4210 Â§ 9 Nr 2](#)).

2. Die Begründetheit des Feststellungsbegehrens der Kläger hängt davon ab, ob hinsichtlich der beabsichtigten Beschäftigung Arbeitsgenehmigungsfreiheit besteht. Nach dem anzuwendenden deutschen Recht sind die Kläger als Arbeitnehmer eines türkischen Arbeitgebers nicht berechtigt, im grenzüberschreitenden GÃ¼terverkehr auf in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen in Deutschland arbeitsgenehmigungsfrei tätig zu werden. Die von den Klägern begehrte Arbeitsgenehmigungsfreiheit folgt jedoch aus einer Anwendung des Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls vom 23. November 1970 (ABl 1972 L 293 S 1; [BGBl II 1972 S 385](#)).

a) Abzustellen ist jeweils auf die Rechtslage, die das im Streit befindliche Rechtsverhältnis erfasst ([BSGE 2, 188, 192; 3, 95, 103; 74, 90, 92](#) = [SozR 3-4210 Â§ 9 Nr 1](#)), also die derzeit geltenden Bestimmungen. Nach [Â§ 9 Nr 3a ArGV](#) erlassen auf Grund des [Â§ 288 Abs 1](#) Drittes Buch Sozialgesetzbuch bedarf keiner Arbeitsgenehmigung das fahrende Personal im grenzüberschreitenden GÃ¼terverkehr bei Arbeitgebern mit Sitz im Ausland, wenn das Fahrzeug im Sitzstaat des Arbeitgebers zugelassen ist. Nach den Ausführungen im Urteil des LSG sind die Kläger bei der Baqir Ltd, einem türkischen Unternehmen, angestellt. Zu Gunsten der Kläger kommt deshalb in Betracht, dass sie derzeit bzw in Zukunft als Fernfahrer für einen Arbeitgeber mit Sitz im Ausland tätig werden wollen. Es fehlt aber jedenfalls an der für die Arbeitserlaubnisfreiheit gemÃ¤Ã§ [Â§ 9 Nr 3a ArGV](#) weiter erforderlichen Voraussetzung der Zulassung des jeweiligen Fahrzeugs im Sitzstaat des Arbeitgebers; denn die von den Klägern gelenkten bzw in Zukunft zu lenkenden Fahrzeuge sind in Deutschland, nicht in der Türkei zugelassen.

b) Die Kläger können sich nicht darauf berufen, die Änderung der ArbErlaubV vom 10. Oktober 1996 sei eine nach Art 13 ARB 1/80 unzulässige neue Beschränkung des Zugangs zum Arbeitsmarkt. Diese Vorschrift ist nicht auf Arbeitnehmer anzuwenden, die bei einem Unternehmen mit Sitz in der Türkei beschäftigt sind, von diesem entlohnt werden und nur wegen ihrer Tätigkeit als Kraftfahrer im grenzüberschreitenden GÃ¼terverkehr immer wieder kurzfristig in Deutschland arbeiten, wie der EuGH in dem auf Vorabentscheidungsersuchen des Bundessozialgerichts ergangenen Urteil vom 21. Oktober 2003 [C-317/01](#) und [C-369/01](#) entschieden hat (aaO RdNr 87 Rn 91). Die Situation der Kläger bei der im Feststellungsantrag umschriebenen Tätigkeit entspricht der vom EuGH zu Grunde gelegten Situation.

c) Die Kläger können sich jedoch darauf berufen, dass die bereits genannte Änderung der ArbErlaubV zum 10. Oktober 1996 zu einer unzulässigen Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs iS des Art 41 Abs 1 des

Zusatzprotokolls vom 23. November 1970 (ABI 1972 L 293 S 1; [BGBl II 1972 S 385](#)) gefÄ¼hrt hat. In dieser Vorschrift verpflichten sich die Vertragsparteien, untereinander keine neuen BeschrÄ¼nkungen der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs einzufÄ¼hren. Der Dienstleistungsverkehr in diesem Sinne umfasst auch den Einsatz von ArbeitskrÄ¼ften des Dienstleisters (EuGH, Urteil vom 21. Oktober 2003 RdNr 111). Auf die Inanspruchnahme dieser Bestimmung kÄ¼nnen sich nicht nur das Unternehmen in der TÄ¼rkei, das rechtmÄ¼Ä¼ig Dienstleistungen in einem Mitgliedstaat erbringt, sondern auch tÄ¼rkische Fernfahrer, die von einem derartigen Unternehmen mit Sitz in der TÄ¼rkei beschÄ¼ftigt werden, berufen (EuGH aaO RdNr 105 und 106).

d) Der EuGH hat unter Hinweis auf seine Rechtsprechung zur Dienstleistungsfreiheit nach Art 59 EG-Vertrag (Art 49 EG-Vertrag neu) dargelegt, dass eine BeschrÄ¼nkung des freien Dienstleistungsverkehrs iS von Art 41 Abs 1 Zusatzprotokoll darin liegt, dass eine nationale Regelung die Erbringung von Dienstleistungen durch ein in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenes Unternehmen im Inland von der behÄ¼rdlichen Erlaubnis wie einer Arbeitserlaubnis abhÄ¼ngig macht (EuGH Urteil vom 21. Oktober 2003 RdNr 111). Im Hinblick darauf ist es nicht zweifelhaft, dass es sich bei der EinfÄ¼hrung einer Arbeitserlaubnispflicht fÄ¼r den grenzÄ¼berschreitenden Verkehr bei Zulassung des Fahrzeuges im Inland um eine EinschrÄ¼nkung des freien Dienstleistungsverkehrs handelt (vgl. EuGH aaO RdNr 112 â¼ 115).

Es handelt sich auch gegenÄ¼ber dem Rechtszustand beim Inkrafttreten des Zusatzprotokolls am 1. Januar 1973 um eine neue BeschrÄ¼nkung des Dienstleistungsverkehrs.

Im Jahre 1973 war das fahrende Personal im grenzÄ¼berschreitenden GÄ¼terverkehr allgemein und ohne weitere ausdrÄ¼ckliche EinschrÄ¼nkung arbeitserlaubnisfrei (Ä¼ 9 Nr 2 ArbErlaubV idF vom 2. MÄ¼rz 1971, [BGBl I 152](#)). Mit der durch Verordnung vom 1. September 1993 ([BGBl I 1527](#)) fÄ¼r die Zeit ab September 1993 vorgenommenen Ä¼nderung des Ä¼ 9 Nr 2 ArbErlaubV (EinfÄ¼gung der Worte "bei Arbeitgebern mit Sitz im Ausland") war eine Verschlechterung der Position in der TÄ¼rkei beschÄ¼ftigter Arbeitnehmer noch nicht verbunden. Die spÄ¼ter in Kraft gesetzten Regelungen des Ä¼ 9 Nr 2 ArbErlaubV in der ab 10. Oktober 1996 geltenden Fassung (Verordnung vom 30. September 1996, [BGBl I 1491](#)) sowie des [Ä¼ 9 Nr 3a ArGV](#), die Arbeitsgenehmigungsfreiheit nur noch fÄ¼r das fahrende Personal bei auslÄ¼ndischen Arbeitgebern vorsehen, "sofern das Fahrzeug im Sitzstaat des Arbeitgebers zugelassen ist", sind jedoch im Vergleich zu den davor geltenden Regelungen fÄ¼r die betroffenen tÄ¼rkischen StaatsangehÄ¼rigen "weniger gÄ¼nstig".

e) Dem Einwand der Beklagten, in den Ä¼nderungen des Arbeitsgenehmigungsrechts fÄ¼r die Zeit ab Oktober 1996 liege keine neue BeschrÄ¼nkung, sondern lediglich eine Anpassung an die ohnehin geltenden Regelungen des Verkehrsrechts, ist nicht zu folgen. Dem hier zu beurteilenden Einsatz von in der TÄ¼rkei in einem BeschÄ¼ftigungsverhÄ¼ltnis stehenden

Arbeitnehmern auf den LKW des deutschen G¹/₄terkraftverkehrsunternehmers, der Inhaber der Erlaubnis nach Â§ 3 G¹/₄terkraftverkehrsgesetz (G¹/₄KG) vom 22. Juni 1998 ([BGBl I 1485](#); bis zum 30. Juni 1998: Genehmigung nach Â§ 8 G¹/₄KG) ist, stehen ausdr¹/₄ckliche Vorschriften des G¹/₄KG nicht entgegen. Die Frage, ob der inl¹/₄ndische Erlaubnisinhaber seine Pflichten nach dem G¹/₄KG oder den europarechtlichen Vorschriften f¹/₄r den G¹/₄terverkehr auf LKW (vgl etwa Art 15 EWGV 3820/85 vom 20. Dezember 1985, ABI L 370 S 1 und Art 13 und 14 EWGV 3821/85 vom 20. Dezember 1985, ABI L 370 S 8) beim Einsatz der Kl¹/₄nger als Kraftfahrer auf seinen LKW verletzt, weil etwa die Baqir Ltd als Arbeitgeberin Weisungsrechte gegen¹/₄ber den Kl¹/₄ngern hat und auch wahrnimmt, ist f¹/₄r diesen Rechtsstreit unerheblich. Etwaige Pflichtverst¹/₄Ã¶e h¹/₄Ã¶tte die nach dem G¹/₄KG zust¹/₄ndige Beh¹/₄rde zu beurteilen und zu ahnden.

Bedenken der Beklagten, die ¹/₄berlassung von LKW an ein t¹/₄rkisches Unternehmen versto¹/₄Ã¶e gegen Â§ 27 Stra¹/₄enverkehrszulassungsordnung, gehen ins Leere, denn das Feststellungsbegehren der Kl¹/₄nger richtet sich nur auf den Einsatz von LKW eines deutschen G¹/₄terkraftverkehrsunternehmers.

3. Der Senat vermag auf der Grundlage der tats¹/₄chlichen Feststellungen des LSG jedoch nicht zu entscheiden, ob sich die vorliegende Vertragsgestaltung und tats¹/₄chliche Handhabung als unzul¹/₄ssige Arbeitnehmer¹/₄berlassung darstellt. Diese Frage kann ¹/₄ anders als die er¹/₄terten g¹/₄terkraftverkehrsrechtlichen Vorfragen ¹/₄ nicht unentschieden bleiben, weil sie unmittelbar die rechtliche Zul¹/₄ssigkeit der von den t¹/₄rkischen Arbeitnehmern im Inland ausge¹/₄btten T¹/₄tigkeiten betrifft und an diese ankn¹/₄pft. Insoweit steht auch die in Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls enthaltene Stillhalteklausele nicht entgegen, denn die grenz¹/₄berschreitende Arbeitnehmer¹/₄berlassung war jedenfalls auch zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Zusatzprotokolls genehmigungspflichtig (vgl zur den Fragen der grenz¹/₄berschreitenden Arbeitnehmer¹/₄berlassung im Einzelnen Feuerborn in Sch¹/₄ren, Arbeitnehmer¹/₄berlassungsgesetz (A¹/₄G), 2. Aufl 2003, Einleitung RdNr 572 ff). Im ¹/₄brigen sch¹/₄tzt Art 41 Abs 1 des Zusatzprotokolls nur diejenigen Unternehmen in der T¹/₄rkei, die rechtm¹/₄Ã¶ig Dienstleistungen im Inland erbringen.

Da die B. Ltd nicht ¹/₄ber eine Erlaubnis nach dem A¹/₄G verf¹/₄gt, ist die Besch¹/₄ftigung der Arbeitnehmer im Inland nur dann rechtm¹/₄Ã¶ig, wenn diese nicht als dem deutschen Unternehmen B. GmbH ¹/₄berlassene Arbeitnehmer t¹/₄tig werden. Zwar hat das LSG ausgef¹/₄hrt, es liege keine unzul¹/₄ssige Arbeitnehmer¹/₄berlassung vor, ohne allerdings die nach der einschl¹/₄gigen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts (BAG) erforderlichen Feststellungen zu treffen. Der Hinweis des LSG, [Â§ 9 Nr 3b ArGV](#) spreche gegen eine unzul¹/₄ssige Arbeitnehmer¹/₄berlassung ist nicht zwingend; denn die Freistellung von der Arbeitsgenehmigungsfreiheit f¹/₄r bei ausl¹/₄ndischen Arbeitgebern besch¹/₄ftigte Fahrer im grenz¹/₄berschreitenden Linienverkehr mit Omnibussen l¹/₄sst keine Schlussfolgerungen auf die tats¹/₄chliche Gestaltung im Einzelfall zu. Zwar ist es nach der Rechtsprechung des BAG nicht ausgeschlossen, dass das t¹/₄rkische Unternehmen f¹/₄r das deutsche Unternehmen im Rahmen eines Dienst- oder Werkvertrages t¹/₄tig wird, denn auch im erlaubnispflichtigen Personen- und

GÄ¼terverkehr ist nicht jeder drittbezogene Arbeitnehmereinsatz zugleich ArbeitnehmerÄ¼berlassung iS des AÄ¼G (BAG 6. August 2003 â¼¼ [7 AZR 180/03](#) = [BB 2004, 669](#); vgl auch [BAGE 94, 144](#) = AP Nr 8 zu Â§ 14 AÄ¼G). Jedoch rechtfertigt nicht allein die ErwÄ¼gung, das tÄ¼rkische Unternehmen erbringe mit seinen Arbeitnehmern die von ihm der deutschen Auftraggeberin geschuldete Leistung, die Schlussfolgerung des LSG, hier liege ein Werkvertrag vor.

Ob ArbeitnehmerÄ¼berlassung vorliegt, beurteilt sich nach der Ausgestaltung der Vertragsbeziehungen zwischen Verleiher und Entleiher einerseits (ArbeitnehmerÄ¼berlassungsvertrag) und zwischen dem Entleiher und dem Arbeitnehmer andererseits (Leiharbeitsvertrag) sowie dem Fehlen arbeitsvertraglicher Beziehungen zwischen Arbeitnehmer und Entleiher. Hiervon ist die TÄ¼tigkeit eines Arbeitnehmers bei Dritten auf Grund eines Werk- oder Dienstvertrages zu unterscheiden, die vorliegt, wenn der Unternehmer die zur Erreichung eines wirtschaftlichen Erfolges notwendigen Handlungen nach eigenen betrieblichen Voraussetzungen organisiert und er dem Drittunternehmer fÄ¼r die ErfÄ¼llung der im Vertrag vorgesehenen Dienste oder fÄ¼r die Herstellung des geschuldeten Werks verantwortlich bleibt. Im letztgenannten Fall unterliegen die Arbeitnehmer den Weisungen des Arbeitgebers, wobei ein Weisungsrecht des Dritten im Einzelfall, wie sich auch aus [Â§ 645 Abs 1 Satz 1](#) BÄ¼rgerliches Gesetzbuch ergibt, unschÄ¼dlich sein kann (BAG Urteil vom 6. August 2003 aaO). MaÄ¼gebend fÄ¼r die Abgrenzung zwischen ArbeitnehmerÄ¼berlassung und Dienst- und WerkvertrÄ¼gen ist der tatsÄ¼chliche GeschÄ¼ftsinhalt des VertragsverhÄ¼ltnisses (BAG aaO). Zu den maÄ¼gebenden vertraglichen Beziehungen und deren Handhabung hat das LSG jedoch keine tatsÄ¼chlichen Feststellungen getroffen. Dies wird nachzuholen sein.

Das LSG wird auch Ä¼ber die Kosten des Revisionsverfahrens zu entscheiden haben.

Erstellt am: 23.08.2004

Zuletzt verÄ¼ndert am: 20.12.2024