

Aktenzeichen: 10 AZR 439/91

Bundesarbeitsgericht 10. Senat

Urteil vom 24. März 1993

- 10 AZR 439/91 -

I. Arbeitsgericht
Frankfurt am Main

Urteil vom 01. März 1990

- 10 Ca 199/89 -

II. Landesarbeitsgericht
Frankfurt am Main

Urteil vom 24. April 1991

- 2 Sa 687/90 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse : Nein

Für das Bundesarchiv : Nein

Entscheidungsstichwort:

Tarifliche Querumschulungszulage

Gesetz:

BGB § 611; Manteltarifvertrag Nr. 3 a für das Bordpersonal
der Deutschen Lufthansa; Vergütungstarifvertrag Nr. 24 für
das Bordpersonal der Deutschen Lufthansa

Leitsätze:

K e i n e



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

10 AZR 439/91

2 Sa 687/90 Frankfurt am Main

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
24. März 1993

Urteil

Höhmnn,

In Sachen

Regierungsobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

pp.

hat der Zehnte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 24. März 1993 durch den Vorsitzenden Richter Matthes, die Richter Dr. Freitag und Hauck sowie die ehrenamtlichen Richter Stabenow und Grimm für Recht erkannt:



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil des
Landesarbeitsgerichts Frankfurt am Main vom
24. April 1991 - 2 Sa 687/90 - aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des
Arbeitsgerichts Frankfurt am Main vom 1. März
1990 - 10 Ca 199/89 - wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten der Berufung und
der Revision.

V o n R e c h t s w e g e n !

T a t b e s t a n d :

Die Parteien streiten über die Zahlung einer tariflichen
Querumschulungszulage.

Der Kläger ist seit Jahren als Flugkapitän bei der Beklagten
beschäftigt. Auf das Arbeitsverhältnis findet kraft beiderseiti-
ger Tarifgebundenheit das Tarifvertragswerk der Beklagten für das
Bordpersonal Anwendung, u.a. der Manteltarifvertrag Nr. 3 a für
das Bordpersonal der Deutschen Lufthansa (im folgenden: MTV) und
der Vergütungstarifvertrag Nr. 24 für das Bordpersonal der Deut-
schen Lufthansa (im folgenden: VTV Nr. 24).

Bis zum Dezember 1988 war der Kläger als Flugkapitän auf der
Boing B 747-200 tätig. Danach nahm er bis zum 3. Juni 1989 an
einer Umschulung auf die Boing B 747-400 teil. Im Anschluß an die
erfolgreiche Umschulung wurde der Kläger auf diesem neu in Dienst
gestellten Flugzeug eingesetzt.



Zwischen den Flugzeugversionen B 747-200 und B 747-400 bestehen technische Unterschiede. U.a. hatte die Boing B 747-200 ein sog. 3-Mann-Cockpit, während das Cockpit der Boing B 747-400 nur mit 2 Flugzeugführern besetzt ist, die die Funktionen des Flugingenieurs mit wahrnehmen. Außerdem ist für die Boing B 747-400 im Verhältnis zur Boing B 747-200 eine eigene Musterberechtigung erforderlich. Bei der Beklagten gehören die beiden Flugzeugversionen zwei verschiedenen Flotten mit unterschiedlichen Flottenchefs an.

Der Kläger verlangt von der Beklagten die Zahlung der in der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 vorgesehenen Querumschulungszulage in der Höhe des monatlichen Steigerungsbetrags nach der maßgeblichen Tabelle zuzüglich der Schichtzulage.

Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 hat folgenden Wortlaut:

"Nach erfolgreicher Umschulung eines Angehörigen des Cockpitpersonals von einem Flugzeugmuster auf ein gleichbewertetes Flugzeugmuster (Querumschulung) wird eine Zulage in Höhe eines Steigerungsbetrages der jeweiligen Tabelle gewährt. Sie wird bei der Berechnung der Schichtzulage berücksichtigt (§ 3 (1)). Bei einer nachfolgenden erfolgreichen Umschulung auf ein höherbewertetes Flugzeugmuster entfällt diese Zulage."

Der darin in Bezug genommene § 3 Abs. 1 VTV Nr. 24 lautet auszugsweise:

"Die Höhe der Grundvergütung richtet sich nach den nachfolgenden Absätzen 4 und 6; die Höhe der Typenzulage bzw. Purserzulage - soweit sie zu zahlen ist - nach Abs. 5. Die Angehörigen des Bordpersonals erhalten bei ihrer Einstellung eine



Grundvergütung der Stufe 1 ihrer Beschäftigungsgruppe gemäß der Tabelle in Abs. 4; Stewardessen/Stewards erhalten bei ihrer Einstellung eine Grundvergütung der Stufe 0, nach Ablauf der Probezeit (§ 22 Abs. 1 Satz 1 und 2 MTV Bord) der Stufe 1 der Tabelle für Stewardessen/Stewards in Abs. 4; II. Offiziere und II. Flugingenieure erhalten eine Grundvergütung gemäß Abs. 6.

Die Höhe der Schichtzulage beträgt 16,3 vom Hundert der Grundvergütung; sofern eine Typenzulage bzw. eine Purserzulage bzw. eine Zusatzvergütung gemäß § 5 Abs. (1) Buchst. h MTV Bord zu zahlen ist, beträgt die Schichtzulage 16,3 vom Hundert der Summe aus Grundvergütung, Typenzulage bzw. Purserzulage und Zusatzvergütung."

In § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 ist die Typenzulage für die Mitglieder des Cockpitpersonals näher geregelt. Bei den dort genannten Flugzeugen, für die die Typenzulage gezahlt wird, ist die Boeing B 747 ohne weiteren Zusatz erwähnt.

Der Kläger hat geltend gemacht, das Flugzeugmuster B 747-400 sei gegenüber der B 747-200 ein ganz anderes Flugzeug. Es sei nicht nur eine eigene, nur durch eine Umschulung zu erlangende Musterberechtigung erforderlich; das Flugzeugmuster B 747-400 gehöre einer technisch ganz neuen Generation an. In der Regel werde der mit einer Umschulung verbundene besondere Arbeitsaufwand anschließend durch die Zuweisung auf ein höherbewertetes Flugzeugmuster entschädigt. Bei Verbleib auf einem gleichbewerteten Flugzeugmuster sehe der VTV als Ausgleich in der Protokollnotiz 2 Buchst. a die Querumschulungszulage vor. Dem Kläger stehe diese Querumschulungszulage ab Juni 1989 zuzüglich der 16,3 %igen Schichtzulage in Höhe von jeweils 479,16 DM monatlich zu, weil es sich bei den beiden Flugzeugversionen B 747-200 und B 747-400 um gleichbewertete Flugzeugmuster handele.



Der Kläger hat beantragt,

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn
3.354,12 DM brutto nebst 4 % Zinsen aus dem
Nettobetrag seit Rechtshängigkeit zu zahlen;
2. die Beklagte zu verurteilen, an ihn mit Wir-
kung vom 1. Januar 1990 für die Dauer der
Geltung des Tarifvertrags Nr. 24 für das Bord-
personal jeweils bis zum 27. eines Monats die
Querumschulungszulage in Höhe von 479,16 DM
brutto zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie ist der Ansicht, für die Klageforderung fehle es an einer Anspruchsgrundlage, weil die Querumschulungszulage nur für die in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 genannten Flugzeugmuster gezahlt werde. Dort sei nur das Muster B 747 erwähnt, nicht aber die neue Version B 747-400. Bei den beiden Flugzeugmustern B 747-200 und B 747-400 handele es sich trotz der gesonderten Musterberechtigung um ein und dasselbe Flugzeug. Der Begriff "Flugzeugmuster" sei mit dem der "Typenzulage" unmittelbar verknüpft; Flugzeugmuster im Sinne der Protokollnotiz könnten daher nur die in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 aufgeführten Muster sein. Bei Abschluß des VTV Nr. 24 sei das neue Flugzeugmuster B 747-400 nicht aufgenommen worden, da es zu diesem Zeitpunkt weder eingesetzt noch sein Einsatz fest eingeplant gewesen sei. Auch betriebliche oder einzelvertragliche Zusagen gebe es nicht. Nach der Vergütungsstruktur bei der Beklagten sei für den Kläger eine Stufensteigerung im VTV auch nicht mehr vorgesehen, da er bereits vor der Umschulung auf dem höchstbezahlten Flugzeugmuster B 747 eingesetzt und in der Vergütungsendstufe 11 gewesen sei.



Im übrigen sei der VTV Nr. 24 mit Wirkung vom 1. Januar 1990 durch einen Änderungstarifvertrag vom 6. September 1989 geändert worden. Ab Januar 1990 könne der Kläger die Querumschulungszulage keinesfalls mehr beanspruchen, da diesem Änderungstarifvertrag ein sog. "Umschulungsmodell Kapitäne" zugrundeliege, das die gesamte Vergütungsstruktur für die Flugkapitäne umgestaltet habe und insbesondere eine Verrechnung der bisher nach der Protokollnotiz gewährten Querumschulungszulage vorsehe. Die neue Vergütungsstruktur für Kapitäne sei auch in den ab 1. April 1990 geltenden VTV Nr. 25 eingearbeitet worden.

Das Arbeitsgericht hat der Klage stattgegeben. Das Landesarbeitsgericht hat das Ersturteil geändert und die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Zahlungsanspruch weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Die Revision des Klägers ist begründet. Sie führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Wiederherstellung des klagestattgebenden Ersturteils. Dem Kläger steht die mit der Klage begehrte Querumschulungszulage nach den tariflichen Vorschriften bis zum 31. März 1990, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des VTV Nr. 25, in der geltend gemachten Höhe zu.

I. Das Landesarbeitsgericht hat die Klageabweisung darauf gestützt, daß der Zahlungsanspruch des Klägers bei sachgerechter Interpretation der einschlägigen Tarifbestimmungen nicht gerechtfertigt sei. Dabei müsse bei der Auslegung der Protokollnotiz



Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 insbesondere auch die Vergütungsstruktur des VTV mitberücksichtigt werden. Dies führe für den vorliegenden Fall dazu, daß die stattgefundene und behördlich vorgeschriebene Umschulung des Klägers auf das Flugzeugmuster B 747-400 nicht als "Querumschulung" im Sinne des Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 anzusehen sei. Zwischen den Begriffen "Flugzeugmuster" und "Flugzeugtyp" bestehe Identität. Durch die Erwähnung des höchstbezahlten Flugzeugmusters in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV lediglich als "B 747" und nicht verschiedener Versionen dieses Flugzeugs komme zum Ausdruck, daß das Flugzeugmuster B 747 - ungeachtet der technischen Unterschiede zwischen einer älteren und einer neueren Version - als einheitliches Flugzeugmuster gelten solle. Entscheidend sei somit die Interpretation, wonach der Anspruch auf die Querumschulungszulage im Sinne des Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 nur entstehen könne, wenn die Querumschulung auf ein in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 ausdrücklich erwähntes Flugzeugmuster erfolge. Ein Anspruch des Klägers auf die Querumschulungszulage sei somit nicht entstanden. In der Ausschreibung der Beklagten für die behördlich vorgeschriebene Umschulung auf B 747-400 sei daher der sonst übliche Hinweis auf eine entsprechende Gehaltsanhebung nach erfolgreicher Umschulung gerade nicht enthalten gewesen. Für dieses Auslegungsergebnis spreche auch, daß der Kläger bereits auf dem höchstbezahlten Flugzeugmuster im Dienst der Beklagten eingesetzt gewesen sei.

Mit dieser Begründung kann der Anspruch des Klägers auf die Querumschulungszulage nicht verneint werden.



II. Der Kläger kann die Zahlung der Querumschulungszulage nach Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 in Verb. mit dem VTV Nr. 24 bis zum 31. März 1990 beanspruchen.

1. Er erfüllt die Voraussetzungen, unter denen nach Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 die Querumschulungszulage zu gewähren ist.

a) Der Kläger hat als Angehöriger des Cockpitpersonals eine Umschulung von der Boing B 747-200 auf die Boing B 747-400 erfolgreich absolviert; er hat die Musterberechtigung für die Boing B 747-400 erhalten. Diese Umschulung ist als Querumschulung im Sinne des Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 anzusehen, da der Kläger von einem Flugzeugmuster auf ein anderes, gleichbewertetes Flugzeugmuster umgeschult worden ist.

b) Daß die Boing B 747-200 und die Boing B 747-400 verschiedene Flugzeugmuster sind, folgt aus der Auslegung der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 in Verb. mit dem VTV Nr. 24.

Bei der Tarifauslegung ist - entsprechend den Grundsätzen der Gesetzesauslegung - zunächst von dem Tarifwortlaut auszugehen. Zu erforschen ist der maßgebliche Sinn der Erklärung, ohne am Buchstaben zu haften (§ 133 BGB). Dabei ist jedoch über den reinen Tarifwortlaut hinaus der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien und der damit von ihnen beabsichtigte Sinn und Zweck der Tarifnormen mitzuberücksichtigen, sofern und soweit sie in den tariflichen Normen ihren Niederschlag gefunden haben. Hierzu ist auch auf den tariflichen Gesamtzusammenhang abzustel-



len, der häufig schon deswegen mitberücksichtigt werden muß, weil nur daraus und nicht aus der einzelnen Tarifnorm auf den wirklichen Willen der Tarifvertragsparteien geschlossen und so nur bei Mitberücksichtigung des tariflichen Gesamtzusammenhangs der Sinn und Zweck der Tarifnormen zutreffend ermittelt werden kann. Verbleiben bei entsprechender Auswertung des Tarifwortlauts und des tariflichen Gesamtzusammenhangs als den stets und in erster Linie heranzuziehenden Auslegungskriterien im Einzelfall noch Zweifel, so kann zur Ermittlung des wirklichen Willens der Tarifvertragsparteien auch auf weitere Kriterien wie die Tarifgeschichte, praktische Tarifübung und die Entstehungsgeschichte des jeweiligen Tarifvertrags zurückgegriffen werden, wobei es für die Gerichte eine Bindung an eine bestimmte Reihenfolge bei der Heranziehung dieser weiteren Auslegungskriterien nicht gibt (BAGE 46, 308, 313 f. = AP Nr. 135 zu § 1 TVG Auslegung). Auch die Praktikabilität denkbarer Auslegungsergebnisse ist zu berücksichtigen; dabei gebührt im Zweifel derjenigen Tarifauslegung der Vorzug, die zu einer vernünftigen, sachgerechten, zweckorientierten und praktisch brauchbaren Lösung führt (BAGE 60, 219, 224 = AP Nr. 127 zu § 611 BGB Gratifikation, zu II 1 a der Gründe, m.w.N.).

Nach diesen Grundsätzen ergibt sich, daß die Boing B 747-200 und die Boing B 747-400 unterschiedliche Flugzeugmuster im Sinne der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 darstellen.

Der Begriff "Flugzeugmuster" ist im Tarifwerk der Beklagten an keiner Stelle definiert. Zunächst ist davon auszugehen, daß die Tarifvertragsparteien den Begriff "Flugzeugmuster" in dem in



dem konkreten Geschäftszweig gebräuchlichen Sinne gemeint haben. Danach spricht insbesondere der Umstand ganz wesentlich für das Vorliegen verschiedener Flugzeugmuster bei der B 747-200 und der B 747-400, daß für die beiden Flugzeuge gesonderte Musterberechnungen erforderlich sind. Außerdem bestehen Unterschiede in der Technik insbesondere dadurch, daß die B 747-200 ein 3-Mann-Cockpit und die B 747-400 ein 2-Mann-Cockpit hat; dies rechtfertigt es, das Vorliegen verschiedener Flugzeugmuster anzunehmen. Auch das Schreiben des für die Umschulung zuständigen Abteilungsleiters A. F. der Beklagten vom 10. Mai 1989 an die Lehrgangsteilnehmer kann als Indiz herangezogen werden, in dem es heißt:

"Der B 747-4 Ground-Kurs Nr. 6 ist ein Lehrgang für Querschüler von der B 747-200."

c) Der tarifliche Gesamtzusammenhang bestätigt dieses Auslegungsergebnis. Entgegen der Auffassung der Beklagten und den Ausführungen des Landesarbeitsgerichts kann der Begriff "Flugzeugmuster" mit den Begriffen "Flugzeugtyp" bzw. "Typenzulage" nicht gleichgesetzt werden. In der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 ist der Begriff "Flugzeugmuster" nicht im gleichen Sinne wie in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 zu sehen, da der Begriff "Flugzeugmuster" in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 nicht gebraucht wird. Nach der Überschrift in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 "Typenzulage" sind dort Flugzeugtypen und nicht Flugzeugmuster aufgeführt. Dies zeigt sich ferner daran, daß Flugzeuge, die jeweils eine eigene Musterberechtigung erfordern, nebeneinander gestellt sind. Auch § 3 Abs. 7 VTV Nr. 24 rechtfertigt kein anderes Auslegungsergebnis, soweit dort geregelt ist, daß nach erfolgreicher Umschulung auf ein "höherbezahltes Muster" die Ty-



penzulage des neuen Musters gezahlt wird. Danach ist davon auszugehen, daß durch die Regelung der Typenzulagen in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 unabhängig vom Vorliegen gleicher oder verschiedener Flugzeugmuster bestimmt wird, welche Flugzeugtypen gleichbewertet sind oder höherbezahlt werden müssen. Dies ist Voraussetzung nicht nur für die Feststellung, ob nach § 3 Abs. 7 VTV Nr. 24 eine höhere Typenzulage zu bezahlen ist, sondern auch für die Anwendung der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 insofern, als dort die Querumschulung als Umschulung von einem Flugzeugmuster auf ein anderes, nach § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 gleichbewertetes Flugzeugmuster definiert wird. Die Regelung in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 dient somit dazu, festzustellen, ob ein "höherbezahltes" Muster im Sinne von § 3 Abs. 7 VTV Nr. 24 oder ein "gleichbewertetes" Flugzeugmuster im Sinne der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV Nr. 24 vorliegt. Entgegen der Auffassung der Beklagten und den Ausführungen des Landesarbeitsgerichts kann daraus aber nichts dafür entnommen werden, ob verschiedene Flugzeugmuster vorliegen oder nicht. Die Tarifvertragsparteien haben in § 3 Abs. 7 VTV Nr. 24 dementsprechend den Begriff "höherbezahltes Muster" anhand der bezahlten Typenzulage bestimmt.

d) Auch die Aufnahme der Bezeichnung "B 747" allein ohne Zusatz in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV führt zu keinem anderen Auslegungsergebnis. Nach dem übereinstimmenden Vortrag der Parteien gibt es ein Flugzeug nur mit der Bezeichnung "B 747" nicht; mit diesem Merkmal ist daher nichts darüber ausgesagt, ob es sich bei den beiden Versionen B 747-200 und B 747-400 um verschiedene Flugzeugmuster im Sinne der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a zum VTV



Nr. 24 handelt. Der tarifliche Gesamtzusammenhang spricht daher ebenfalls für das bereits aus dem Erfordernis jeweils einer eigenen Musterberechtigung gefundene Auslegungsergebnis, daß die Flugzeugversionen Boing B 747-200 und Boing B 747-400 verschiedene Flugzeugmuster sind. Als Indiz kann hierfür auch der Umstand herangezogen werden, daß die Beklagte die Boing B 747-200 und B 747-400 jeweils in eigenen Flotten mit einem eigenen Flottenchef führt.

e) Daß die Stellenausschreibung keine Erhöhung der Vergütung anspricht, steht diesem durch Auslegung ermittelten Tarifynhalt nicht entgegen. Ein Widerspruch gegen die Vergütungsstruktur und -systematik liegt bei dieser Auslegung nicht vor; das Ergebnis entspricht dem VTV Nr. 24.

f) Handelt es sich somit bei der Boing B 747-200 und der Boing B 747-400 um unterschiedliche Flugzeugmuster, so ist nach § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 davon auszugehen, daß diese Flugzeugmuster gleichbewertet sind. Dabei bezieht sich das Merkmal der gleichen Bewertung mangels anderer Anhaltspunkte auf die zur Grundvergütung hinzutretende Typenzulage. Da in § 3 Abs. 5 Buchst. a VTV Nr. 24 lediglich die Bezeichnung "B 747" aufgeführt ist, ist die Typenzulage für die Flugzeugmuster B 747-200 und B 747-400 gleich.

2. Dem Anspruch des Klägers auf die Querumschulungszulage nach Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 steht nicht entgegen, daß dieser auf dem höchstbezahlten Flugzeug der Beklagten eingesetzt ist und Grundvergütung nach Stufe 11 bezieht. Dem



Tarifvertrag der Beklagten läßt sich nicht entnehmen, daß es auf der Ebene des - was die Typenzulage anbetrifft - höchstbezahlten Flugzeugs keine Querumschulung nach Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 mehr geben soll. Rein begrifflich ist auch bei dem höchstbezahlten Flugzeug "B 747" eine Querumschulung möglich, soweit es bei diesem unterschiedliche Flugzeugmuster gibt, wie für den vorliegenden Fall festgestellt ist. Daß nachfolgend noch eine Umsetzung auf ein höherbewertetes Flugzeugmuster möglich sein muß, verlangt Satz 3 des Abs. 2 Buchst. a Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 nicht, sondern regelt nur die Folgen für die Querumschulungszulage, falls es zu einer solchen Umsetzung kommt. Aus dem Wortlaut sowie Sinn und Zweck des VTV Nr. 24 folgt daher nicht, daß die Querumschulungszulage nur zur Entschädigung von entgehenden Förderungsmöglichkeiten im Sinne der Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. b zum VTV Nr. 24 gezahlt wird. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, daß anspruchsberechtigt nur sein soll, wer noch einer späteren Förderungsmöglichkeit auf ein höherbewertetes Flugzeugmuster zugänglich ist.

Auch die Einstufung des Klägers in die Vergütungsendstufe 11 der Grundvergütungstabelle spricht nicht gegen den Anspruch auf Zahlung der Querumschulungszulage. Die Querumschulungszulage nach Abs. 2 Buchst. a der Protokollnotiz zum VTV Nr. 24 wird in Höhe eines Steigerungsbetrags der Grundvergütungstabelle gewährt; dieser beträgt für Kapitäne jeweils 412,-- DM. Der VTV Nr. 24 und die Protokollnotiz dazu schreiben nicht vor, daß es sich um den Steigerungsbetrag zur nächsthöheren Stufe handeln muß. Es kann daher nicht angenommen werden, daß die Querumschulungszulage nur bekommen soll, wer noch nicht in der Vergütungsendstufe ist.



3. Die Querumschulungszulage ist dem Kläger für den Zeitraum Juni 1989 bis März 1990 zu zahlen.

a) Der Kläger hat am 3. Juni 1989 die Umschulung erfolgreich abgeschlossen und wurde anschließend auf der Boing B 747-400 eingesetzt.

b) Bereits nach dem Klageantrag ist der Anspruch des Klägers auf die Dauer der Geltung des VTV Nr. 24 beschränkt. Demnach steht dem Kläger die Querumschulungszulage bis zum 31. März 1990 zu. Mit Wirkung ab 1. April 1990 ist der VTV Nr. 24 durch den VTV Nr. 25 abgelöst worden; dieser sieht die Aufrechnung der Querumschulungszulagen gemäß Protokollnotiz Abs. 2 Buchst. a vor.

c) Einen Änderungstarifvertrag, der bereits ab 1. Januar 1990 den Wegfall der Querumschulungszulage zur Folge hätte, hat die Beklagte nicht dargetan. Der Kläger hat das ordnungsgemäße Zustandekommen einer Tarifvereinbarung "Umschulungsmodell Kapitäne" bestritten. Die von der Beklagten eingereichten Unterlagen sind nicht geeignet, das Bestehen eines entsprechenden Änderungstarifvertrags zu belegen. Das Berufungsgericht konnte daher das Vorliegen bzw. rechtswirksame Zustandekommen eines solchen Änderungstarifvertrags nicht feststellen.



III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO.

Matthes

Dr. Freitag

Hauck

Der ehrenamtliche Richter
Grimm ist wegen Beendigung
der Amtszeit an der Unter-
schrift verhindert.

Matthes

Stabenow



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)