

Aktenzeichen: 2 AZR 777/78

LAG Düsseldorf

Urteil des BAG vom 8. Mai 1980

Für das Nachschlagewerk: Nein

Für die Fachpresse: Nein

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Gesetz: KSchG 1969 § 1 Verhaltensbedingte Kündigung;
ZPO § 139

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](#)

2 AZR 777/78

7 Sa 1447/77 Düsseldorf

Verkündet am
8. Mai 1980

gez. Bittner,

Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Zweite Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 8. Mai 1980 durch den Richter Hillebrecht als Vorsitzenden, die Richter Dr. Gehring und Triebfürst sowie die ehrenamtlichen Richter Zeilinger und Strümper für Recht erkannt:

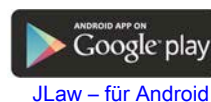
1. Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf vom 27. April 1978 - 7 Sa 1447/77 - aufgehoben.
2. Die Sache wird zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.

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

- 2 -



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



- 2 -

Tatbestand:

Die Parteien streiten über die Wirksamkeit einer dem Kläger ausgesprochenen fristgerechten Kündigung.

Der im Jahre 1941 geborene Kläger steht bei der Beklagten seit Januar 1965 in einem Arbeitsverhältnis. Zuletzt war er auf dem Flughafen Düsseldorf als Stationsangestellter ("Ramp-Agent") beschäftigt und mit der Flugzeugabfertigung (Überwachung der Beladung von Flugzeugen) befaßt. Sein monatliches Bruttogehalt betrug 3.100,-- DM.

Nach einer Arbeitsanweisung der Beklagten vom 7. November 1970 hat der "Ramp-Agent" den gesamten Ladevorgang zu beaufsichtigen und dabei auch dafür zu sorgen, daß eine ausreichende Sicherung der Ladung durch Verzurrung, Verzurrnetze oder Frachtraumnetze erfolgt. Bei der Abfertigung des Airbus A 300 obliegen dem ersten "Ramp-Agent" unter anderem Steuerung und Überwachung des Beladevorganges, Festhalten der Container- und Palettennummern, Festhalten der Ladepositionen sowie korrektes Schließen der Netze im Compartment 5. Nach dem Flugabfertigungshandbuch (DV OPS 15.3.3.) muß in den vorderen Laderäumen des Airbus eine bestimmte Ladekombination beachtet werden. Dazu ist vorgeschrieben, daß eine mit Frachtgut beladene Palette auf Position 11 P im Türbereich stets mit Iglu (einem bestimmten Container) zu befördern ist, dessen Öffnung aus Gründen der Flugsicherheit entgegengesetzt zur Flugrichtung weisen muß.

Am 1. Oktober 1976 hatte der Kläger die Abfertigung des Airbus A 300 der Beklagten - Flug LH 726 von Düsseldorf nach Frankfurt - zu überwachen. Die Maschine wurde nicht ordnungsgemäß beladen. Die Palette mit Container-Iglu in Position 11 P war um 180 Grad verdreht (d.h. mit der Öffnung in Flugrichtung) eingeladen. Weiter war das "Crashnetz" (dabei handelt es sich um eine Art Segeltuchwand) im Compartment 5 nicht vorschriftsmäßig befestigt, was dazu führte, daß Gepäckstücke während des Fluges durcheinander stürzten und später die Tür blockierten.

- 3 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 3 -

Wegen dieses Vorfalles kündigte die Beklagte dem Kläger fristgerecht zum 30. Juni 1977. Der Kläger hatte bereits unter dem 8. Oktober 1976 wegen verschiedener, ihm vorgeworfener Vorkommnisse (von der Beklagten als Fehlverhalten größeren Ausmaßes bezeichnet) eine "schwerwiegende Rüge" erhalten. Darin hatte die Beklagte die Erwartung ausgedrückt, daß sein zukünftiges Verhalten keinen Anlaß zu Beanstandungen geben werde, da er sonst mit weiterreichenden Maßnahmen zu rechnen habe.

Der Kläger hat ein Verschulden an den Beladungsfehlern vom 1. Oktober 1976 bestritten. Er hält die ihm erklärte Kündigung für sozial nicht gerechtfertigt und erstrebt die Feststellung ihrer Rechtsunwirksamkeit.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, bei den Beladungsfehlern komme der Fehlbeladung der Position 11 P im vorderen Laderaum des Airbus A 300 eine größere Bedeutung zu. Der Kläger hätte den Fehler bei Erledigung der vorgeschriebenen Kontrollarbeiten ohne weiteres vom Boden aus feststellen können. Vordere und hintere Seite der Palette seien vom Boden aus ohne Schwierigkeiten erkennbar. Die rückwärtige Wand des Iglus sei nämlich aus Holz und mit einem Netz versehen, während die vordere Wand aus Segeltuch bestehe. Während des Übergangs vom Transporter auf den Hubwagen in das Flugzeug könne die Palette nicht mehr verdreht werden, sie behalte vielmehr ihre Richtung bei. Die richtige Positionierung der Palette sei vom Boden aus auch dann noch deutlich einsehbar, wenn sie sich bereits im Flugzeugrumpf befinde.

Auch die ordnungsgemäße Befestigung der Netze im Compartment 5 sei vom Boden aus deutlich zu erkennen. Vom Boden aus könne genau festgestellt werden, ob das Netz an den Ösen richtig eingehängt sei oder nicht. Selbst wenn der Kläger die ordnungsgemäße Schließung der Netze im Compartment 5 persönlich nicht hätte überwachen und kontrollieren können, so hätte er die Möglichkeit gehabt, sich über die Durchführung dieser Arbeiten durch Befragen des verantwortlichen Oberladers der Flughafengesellschaft zu vergewissern.

- 4 -



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



- 4 -

Demgegenüber hat der Kläger vorgetragen, die Aufgaben bei der Beladung der Maschine seien so umfangreich gewesen, daß er sich nicht zu jedem Zeitpunkt an jeder Stelle des zu beladenden Flugzeugs habe aufhalten können. Wegen des Fehlens einer entsprechenden Leiter sei er auch gar nicht in der Lage gewesen, die Sicherungsmaßnahmen am Ort der Verladung genau zu überprüfen. So sei es zum Beispiel nicht möglich, vom Boden aus zu erkennen, ob sämtliche Ösen des Netzes im Compartment 5 eingehakt seien. Die Oberlader seien im Oktober 1976 über die ordnungsgemäße Beladung der Flugzeuge noch nicht ausreichend unterrichtet gewesen. Der Kläger habe aber am 1. Oktober 1976, wie auch sonst immer, den betreffenden Oberlader gefragt, ob im Verladerraum alles in Ordnung sei. Der Oberlader habe dies ausdrücklich bestätigt.

Die Beklagte hat noch vorgetragen, der Kläger könne sich nicht darauf berufen, daß ihm bei der Durchführung seiner Arbeiten eine erforderliche Leiter nicht zur Verfügung gestanden habe. Während der Bodenzeit eines Flugzeuges benutzen die Mechaniker eine Treppe. Diese stehe ständig in erreichbarer Nähe der Maschine. Der Kläger hätte sie daher auch zur Erledigung seiner Aufgaben mitbenutzen können.

Das Arbeitsgericht hat die Kündigung "mangels einer erwiesenen schuldhaften Arbeitspflichtverletzung nach der letzten Abmahnung" nicht als sozial gerechtfertigt angesehen und der Klage stattgegeben. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit ihrer Revision verfolgt die Beklagte das Ziel der Klageabweisung weiter. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

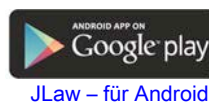
Die Revision der Beklagten ist begründet. Sie mußte zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Landesarbeitsgericht führen.

I. Das Landesarbeitsgericht ist von der Richtigkeit des tatsächlichen Vorbringens der Beklagten ausgegangen und bei

- 5 -



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



dessen rechtlicher Würdigung zu dem Ergebnis gelangt, ein Verschulden des Klägers an den Beladungsfehlern sei nicht nachgewiesen. Es hat angenommen, der Kläger habe nicht nur die Aufgabe gehabt, den Beladevorgang zu beobachten, sondern noch weitere Aufgaben erfüllen müssen, wie zum Beispiel die Überprüfung der Behälter auf ihre Richtigkeit, das Notieren der Nummern der Container und Paletten sowie die Kontrolle der Netze über den Gepäckstücken. Bereits hieraus gehe hervor, daß der Kläger den eigentlichen Ladevorgang nicht ständig habe überwachen können, wie auch die Ortsbesichtigung bestätigt habe.

II. Dieses Ergebnis des angefochtenen Urteils wird von der Revision zu Recht angegriffen.

1. Entgegen der Ansicht der Revision hat das Landesarbeitsgericht allerdings die Darlegungs- und Beweislast des Arbeitgebers im Kündigungsschutzprozeß nicht verkannt.

Der Kläger hat behauptet, er habe, wie auch sonst immer, am 1. Oktober 1976 den betreffenden Oberlader gefragt, ob im Verladeraum alles in Ordnung sei. Der Oberlader habe das bejaht. Dieser Vortrag könnte den Kläger von dem Vorwurf der Verletzung seiner Überwachungspflichten entlasten, wenn er keine andere Möglichkeit gehabt hätte, sich von der ordnungsgemäßen Beladung der Maschine zu überzeugen. Die Revision meint, der Kläger hätte für seinen Vortrag Beweis antreten müssen. Das Landesarbeitsgericht habe die Darlegungs- und Beweislast verkannt, wenn es einen entsprechenden Vortrag von der Beklagten verlangt habe.

Das ist jedoch nicht zutreffend. Vielmehr müssen die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen eines verhaltensbedingten Grundes im Kündigungsschutzprozeß vom Arbeitgeber dargelegt und bewiesen werden. Das gilt nicht nur für den eigentlichen Kündigungssachverhalt. Zu den die Kündigung bedingenden Tatsachen, die der Arbeitgeber vorzutragen und erforderlichenfalls zu beweisen hat, gehören auch diejenigen, die einen Rechtfertigungs- oder Entschuldigungsgrund für das Verhalten des Arbeitnehmers ausschließen (vgl. BAG 2,



333 [339] = AP Nr. 8 zu § 626 BGB; BAG 24, 383 [392 f.] = AP Nr. 4 zu § 626 BGB Ausschußfrist [zu II 2 der Gründe]; BAG AP Nr. 3 zu § 1 KSchG 1969 [zu III 1 c der Gründe]; vgl. ferner das auch zum Abdruck in der Amtlichen Sammlung des Gerichts bestimmte Urteil des Senats vom 30. Mai 1978 - 2 AZR 630/76 - = AP Nr. 70 zu § 626 BGB [zu III 4 b der Gründe]). Durch diese Regelung der Darlegungs- und Beweislast wird der Arbeitgeber auch nicht überfordert, weil ihr Umfang sich jeweils danach richtet, wie genau im einzelnen der Arbeitnehmer sich auf die Kündigungsgründe einläßt (vgl. die eben aufgeführten Nachweise).

Es war daher, wie das Landesarbeitsgericht richtig angenommen hat, Sache der Beklagten, die vom Kläger vorgetragenen Entlastungsmomente zu widerlegen.

2. Das Landesarbeitsgericht hat seiner Entscheidung jedoch teilweise einen nicht zutreffenden und teilweise einen nicht hinreichend aufgeklärten Sachverhalt zugrundegelegt.

a) Wie die Revision zu Recht rügt, hat das Landesarbeitsgericht den Vortrag der Beklagten, der Kläger hätte sich notfalls durch Erkundigungen beim Oberlader über die ordnungsmäßige Erledigung der Arbeiten vergewissern müssen, versehentlich nicht nur auf die ordnungsgemäße Verankerung des sog. "Crashnetzes" bezogen, worauf er ausdrücklich beschränkt war (s. Bl. 36 VA), sondern auch auf die richtige Verladung des Containers auf Position 11 P. Aufgrund dieses Mißverständnisses hat das Landesarbeitsgericht einen wesentlichen Umstand bei der Beurteilung des Verhaltens des Klägers unrichtig gewürdigt. Hinzu kommt, daß das Landesarbeitsgericht es nur als möglich angenommen hat, die Beladeräume seien in Abwesenheit des Klägers verschlossen worden. Die ausdrückliche Behauptung, daß dies der Fall gewesen sei, hat der Kläger hinsichtlich des Beladeraumes mit der Position 11 P, soweit ersichtlich, nicht aufgestellt.

b) Im Zusammenhang hiermit gewinnt die weitere Rüge der Revision Bedeutung, das Landesarbeitsgericht habe seine Fragepflicht (§ 139 ZPO) insoweit verletzt, als es nicht geklärt habe, ob der Kläger die Tür zum vorderen Laderaum nach deren Schließung durch den Lader nicht noch einmal hätte öffnen

- 7 -

lassen können, um sich durch einen eigenen Blick auf den Iglu davon zu überzeugen, daß dieser ordnungsgemäß verladen sei. Diese Möglichkeit, so macht die Revision geltend, habe bestanden.

Nachdem das Landesarbeitsgericht bei seiner Ortsbesichtigung festgestellt hat, daß der Lader nach Beendigung des Ladevorgangs sofort die Tür zum Laderaum schloß, ohne daß der diensttuende "Ramp-Agent" dies erkennbar angeordnet hatte, hätte die Frage nahegelegen, ob der "Ramp-Agent" zur Kontrolle die Tür noch einmal öffnen lassen könne. Abgesehen von der Beobachtung des Ladevorganges selbst - einschließlich der Beobachtung der Position des Containers auf dem herangefahrenen und an den Hubwagen herangesetzten Transporter - wäre dies nämlich die einzige Möglichkeit für den Kläger gewesen, sich eigene und damit verlässliche Gewißheit über die richtige Positionierung des Iglus zu verschaffen. Auf die Auskunft des Laders oder Oberlades allein hätte sich der Kläger ohne dies nicht verlassen dürfen, denn die Verantwortung für die ordnungsgemäße Abwicklung des Beladevorganges lag bei ihm als dem zuständigen "Ramp-Agent", nicht dagegen beim Oberlader. Würde eine entsprechende Frage an diesen über die vorschriftsmäßige Durchführung der Beladung genügen, so wäre die Tätigkeit des "Ramp-Agent" zumindest teilweise überflüssig. Davon kann aber nicht ausgegangen werden.

3. Es ist nicht auszuschließen, daß das Landesarbeitsgericht bei richtiger Bewertung der eben aufgezeigten Umstände - sowie möglicherweise unter Berücksichtigung der dem Kläger erteilten Abmahnung - zu einer anderen Beurteilung des Verhaltens des Klägers gekommen wäre. Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landesarbeitsgericht zurückzuverweisen. Nähere Hinweise für die weitere Behandlung der Sache zu geben, hält der Senat nicht für erforderlich, abgesehen von der Anregung, bei der erneuten Untersuchung mit aufzuklären, wie lange der Transporter üblicherweise am Hubwagen steht und ob sich bei seinem längeren Parken nicht eine weitere

- 8 -



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

