

Aktenzeichen: 4 AZR 325/02
Bundesarbeitsgericht 4. Senat

Urteil vom 16. April 2003
- 4 AZR 325/02 -

I. Arbeitsgericht
Darmstadt

Urteil vom 30. Oktober 2000
- 6 Ca 303/99 -

II. Hessisches
Landesarbeitsgericht

Urteil vom 14. Dezember 2001
- 14 Sa 577/01 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Entscheidungsstichworte:

Tarifauslegung: Anspruch eines Copiloten auf Umschulung auf ein anderes Flugzeugmuster

Gesetze:

TVG § 1 Auslegung; TVG § 1 Tarifverträge: Lufthansa; Tarifvertrag über Wechsel und Förderung im Rahmen des Konzerntarifvertrages Cockpitpersonal über die Wechselmöglichkeiten zwischen Flugzeugtypen ... bei der Deutschen Lufthansa AG und der Condor Flugdienst GmbH vom 1. Dezember 1993, gültig ab 1. Dezember 1993 §§ 6, 7; Tarifvertrag über Wechsel und Förderung Nr. 2 im Rahmen des Konzerntarifvertrages Cockpitpersonal ... über die Wechselmöglichkeiten zwischen Flugzeugtypen bei der Deutschen Lufthansa AG, ... der Condor Flugdienst GmbH ... vom 27. Juni 1998, gültig ab 27. Juni 1998 §§ 6, 7, 7 a

Leitsätze:

keine



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

BUNDEsarBEITSGERICHT



4 AZR 325/02
14 Sa 577/01
Hessisches
Landesarbeitsgericht

Im Namen des Volkes!

Verkündet am
16. April 2003

URTEIL

Freitag, Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

In Sachen

Kläger, Berufungskläger und Revisionskläger,

pp.

1.

2.

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 16. April 2003 durch den Vorsitzenden Richter am Bundesarbeitsgericht Schliemann, die Richter am Bundesarbeitsgericht Dr. Friedrich und Dr. Wolter sowie die ehrenamtliche Richterin Kralle-Engeln und den ehrenamtlichen Richter Umlandt für Recht erkannt:



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

1. Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Hessischen Landesarbeitsgerichts vom 14. Dezember 2001 - 14 Sa 577/01 - wird zurückgewiesen.
2. Der Kläger hat die Kosten der Revision zu tragen.

Von Rechts wegen!

Tatbestand

Die Parteien streiten darüber, ob der Kläger als Copilot (CPT, First Officer - FO -) auf den Flugzeugmustern B 757/B 767 Anspruch auf Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage hat, und zwar im Wege des Schadenersatzanspruchs in natura, hilfsweise wird Schadenersatz in Geld verlangt.

Die Beklagte zu Ziff. 1 (im folgenden: CFG) betreibt Passagierflugzeuge. Sie gehört zum Konzern der Beklagten zu Ziff. 2 (im folgenden: DLH). Allein die DLH führt innerhalb des Konzerns die Umschulungen der Flugzeugführer auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage durch.

Der am 12. Dezember 1961 geborene Kläger ist bei der CFG seit dem 1. Juli 1992 als Copilot auf den Flugzeugmustern B 757/B 767 beschäftigt. Sein durchschnittliches Monatseinkommen belief sich zuletzt auf etwa 9.000,00 DM brutto.

Für die Flugzeugmuster B 757/B 767 wird durch das Luftfahrtbundesamt eine einheitliche Musterberechtigung (doppeltes Typerating) anerkannt, über die der Kläger verfügt. Für das Arbeitsverhältnis der Parteien gilt kraft beiderseitiger Tarifgebundenheit das Tarifwerk des Konzerns der Deutschen Lufthansa AG für das fliegende Personal. Außerdem ist die Anwendung des Tarifwerks arbeitsvertraglich vereinbart. Hierzu gehören ua. der Tarifvertrag über Wechsel und Förderung vom 1. Dezember 1993, gültig ab 1. Dezember 1993 (im folgenden: TV Wechsel/Förderung 1993) sowie der Tarifvertrag Wechsel und Förderung Nr. 2 vom 27. Juni 1998, gültig ab 27. Juni 1998 (im folgenden: TV Wechsel/Förderung Nr. 2).

Auf Grund der „Ausschreibung Nr. 54/98“ vom 9. April 1998 und der „Ausschreibung Nr. 55/98“ vom selben Tage, mit denen je ein bis zwei Copilotinnen/Copiloten von B 737 und A 320 DLH für die Umschulung auf B 747-200 zum Kursbeginn 8. Juni 1998 bzw. 22. Juni 1998 gesucht wurden, bewarb sich der Kläger. Über



das Flugzeugmuster B 747-200 verfügt nur die DLH, nicht aber die CFG. Die CFG akzeptierte die Bewerbung des Klägers nicht mit der Begründung, ein konzernübergreifender Wechsel sei für den Kläger mit Wirkung zum 31. Dezember 1996 ersatzlos entfallen.

Der Kläger verfolgte sein Umschulungsbegehren im Wege einstweiliger Verfügung sowohl gegenüber der CFG als auch gegenüber der DLH.

Das Arbeitsgericht Frankfurt wies durch Urteil vom 18. Juni 1998 - 3 Ga 113/98 - den Antrag des Klägers auf Erlass einer einstweiligen Verfügung gegen die DLH ab. Die Berufung nahm der Kläger im Termin zur mündlichen Verhandlung vor der Berufungskammer vom 13. Januar 1999 - 2 SaGa 1930/98 - zurück. Das Arbeitsgericht Darmstadt wies durch Urteil vom 9. Februar 1999 - 6 Ga 5/98 - den gegen die CFG gerichteten Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung ab. Auf die Berufung des Klägers änderte das Hessische Landesarbeitsgericht das arbeitsgerichtliche Urteil ab und verpflichtete mit Urteil vom 28. Juli 1999 - 13 SaGa 676/99 - die CFG, „den Verfügungskläger unverzüglich bei nächster Gelegenheit auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage umzuschulen“.

Im Zwangsvollstreckungsverfahren gegen die CFG aus dem Urteil des Hessischen Landesarbeitsgerichts vom 28. Juli 1999 - 13 SaGa 676/99 - wies das Arbeitsgericht Darmstadt mit Beschluß vom 28. Oktober 1999 den Zwangsvollstreckungsantrag des Klägers, ihn unverzüglich bei nächster Gelegenheit auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage umzuschulen, zurück. Die hiergegen vom Kläger erhobene Beschwerde wies das Hessische Landesarbeitsgericht mit Beschluß vom 2. Dezember 1999 - 13 Ta 731/99 - mit der Begründung zurück, die beklagte CFG sei als Schuldnerin ihrer Verpflichtung aus dem Urteil des Hessischen Landesarbeitsgerichts vom 28. Juli 1999 nachgekommen. Zur Begründung ist ausgeführt, die CFG habe durch ihr Aufforderungsschreiben vom 24. November 1999, mit dem sie die DLH aufgefordert habe, den Kläger zur nächsten Umschulung am 6. Dezember 1999 aufzunehmen, der Verpflichtung aus dem Urteil entsprochen, insbesondere habe sie es nicht zu verantworten, daß die DLH eine Umschulung abgelehnt habe.

Mit seiner am 29. September 1999 beim Arbeitsgericht Darmstadt eingegangenen Klage verfolgt der Kläger in der Hauptsache seinen Anspruch auf Umschulung im Wege des Schadenersatzes sowohl gegen die CFG als auch gegen die DLH weiter.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, er habe einen Anspruch auf Umschulung als Copilot auf das Flugzeugmuster B 747-200. Die Auslegung des TV



Wechsel/Förderung 1993 ergebe, daß das Flugzeugmuster B 757/B 767 ein Ausbildungsmuster nach Maßgabe der tarifvertraglichen Bestimmungen sei. Im übrigen erfülle er alle Voraussetzungen für eine Umschulung. Nachdem auf Grund der tarifvertraglichen Befristung die in der Sonderregelung in § 6 Abs. 2b TV Wechsel/Förderung 1993 enthaltene Einschränkung weggefallen sei und auch nicht mehr nachwirke, gelte die grundsätzliche Regel, daß der uneingeschränkte Wechsel von einem Ausbildungsmuster auf ein Wechselmuster möglich sei. Aus dem Tarifvertrag ergebe sich, daß eine uneingeschränkte Umschulung von einem Ausbildungsmuster auf ein Wechselmuster die Regel sei. Zudem ergebe die Auslegung des Tarifvertrages, daß mit der Sonderregelung in § 6 Abs. 2b TV Wechsel/Förderung 1993 das Flugzeugmuster B 757/B 767 einem Ausbildungsmuster gleichgestellt werde. Nach Wegfall der bis zum 31. Dezember 1996 geltenden Befristung sei daher ein uneingeschränkter Anspruch auf Umschulung entstanden. Diese Auslegung werde auch durch den folgenden Tarifvertrag Wechsel/Förderung Nr. 2 bestätigt, in dem eine Sonderregelung für die auf der Musterkombination B 757/B 767 eingesetzten Flugzeugführer enthalten sei, indem Copiloten gegen Ausgleichszahlung vom Wechsel ausgenommen seien. Die Beklagten könnten sich insbesondere nicht darauf berufen, daß die Ausschreibung nicht für Flugzeugführer der CFG erfolgt sei, da die Ausschreibung insoweit fehlerhaft gewesen sei. Das Verhalten der CFG sei zudem treuwidrig, da in der Vergangenheit Ansprüche durch die Konzernmutter, die DLH, immer erfüllt worden seien. Entsprechend sei die CFG verpflichtet, die sich aus den tarifvertraglichen Bestimmungen ergebenden Rechte des Klägers gegenüber der DLH auch durchzusetzen. Zudem ergebe sich ein unmittelbarer Anspruch gegenüber der DLH aus dem Tarifvertrag. Diese sei Schulungsverpflichtungen eingegangen. Sie sei allein für die Umschulung zuständig. Zumindest schulde ihm die CFG Schadenersatz dafür, daß seine Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage unterblieben sei. Da er die mögliche Vergütungs-differenz nicht berechnen könne, sei die CFG auch zur Abrechnung des Betrages verpflichtet, der ihm bei rechtzeitiger Umschulung zugestanden hätte.

Der Kläger hat zuletzt beantragt,

1. die Beklagte zu 1 zu verurteilen, den Kläger unverzüglich bei nächster Gelegenheit auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage umzuschulen oder aber auf ein entsprechendes Flugzeugmuster,
2. die Beklagte zu 1 zu verurteilen, dafür Sorge zu tragen, daß die Schulung bei der Beklagten zu 2 durchgeführt werden kann,



3. die Beklagte zu 2 zu verurteilen, den Kläger auf Aufforderung durch die Beklagte zu 1 auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage umzuschulen,

sowie hilfsweise zu den Klageanträgen zu 1., 2. und 3.,

4. die Beklagte zu 1 zu verurteilen, dem Kläger den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht bzw. entstanden ist, daß eine Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage gemäß den Ausschreibungen vom 8. Juni 1998 und 22. Juni 1998 unterblieben ist,

sowie die Beklagte zu 1 zu verurteilen, dem Kläger eine Abrechnung zu erteilen, aus der sich die Differenz zwischen der bezogenen Vergütung und der Vergütung, die der Kläger erhalten hätte, wäre er rechtzeitig umgeschult worden, ergibt;

sowie hilfsweise zum Hilfsantrag zu 4.,

5. die Beklagte zu 1 zu verurteilen, dem Kläger Auskunft darüber zu erteilen, wie er dienstplanmäßig spätestens ab 1. Januar 1999 eingesetzt worden wäre nach erfolgreicher Umschulung.

Die Beklagten haben beantragt, die Klage abzuweisen. Sie haben sich auf den Standpunkt gestellt, die Klageanträge zu Ziff. 1., 2. und 4. seien unzulässig. Eine Vollstreckungsfähigkeit sei nicht gegeben. Zudem habe die CFG keine Möglichkeit, die Umschulung bei der DLH durchzusetzen. Ebensowenig habe der Kläger einen angeblich ihm erwachsenen Schaden dargelegt oder beziffert. Vergütungs differenzen könne er ohne weiteres berechnen. Ein Rechtsschutzbedürfnis liege nicht vor.

Außerdem liege keine ordnungsgemäße Bewerbung des Klägers vor. Der Kläger habe nicht zu dem von der Ausschreibung erfaßten Personenkreis gehört. Zudem ergebe sich aus dem Wortlaut und aus der Systematik des Tarifvertrages kein Umschulungsanspruch. Für das Muster B 757/B 767 habe man eine Sonderregelung treffen wollen, was sich bereits aus dem Wortlaut des Tarifvertrages ergebe. Diese sei mit Ablauf der Befristung entfallen. Mit dem Wegfall der bis zum 31. Dezember 1996 befristeten Regelung des § 6 Abs. 2b TV Wechsel/Förderung 1993 sei für den Kläger die Möglichkeit eines konzernübergreifenden Wechsels auf ein anderes Flugzeugmuster ersatzlos weggefallen. Bei dem Flugzeugmuster B 757/B 767 handele es sich nicht um ein Ausbildungsmuster. Auch aus der Tarifs systematik ergebe sich kein Anspruch des Klägers. Man habe eine Umschulungsmöglichkeit für Kapitäne und Copiloten, die



im Kurz- bis Langstreckenbereich eingesetzt würden, nicht für notwendig und sinnvoll erachtet. Durch den Wechsel auf ein Langstreckenmuster habe dem Copiloten ermöglicht werden sollen, seine fliegerischen Kenntnisse und Fähigkeiten zu erweitern. Dies sei für das Flugzeugmuster B 757/B 767 nicht erforderlich. Dieses Flugzeugmuster bediene sowohl Langstrecken als auch Kurz- und Mittelstrecken. Aus diesem Grund sei das Flugzeugmuster B 757/B 767 im Tarifvertrag Wechsel/Förderung weder als Ausbildungs- noch als Wechsellmuster bezeichnet worden. Auch aus der Entstehungsgeschichte ergebe sich, daß die Musterkombination B 757/B 767 nicht als Ausbildungsmuster einzustufen sei. Die Notwendigkeit der Integration der im Jahre 1990 erfolgten Eingliederung der Piloten und Copiloten der S GmbH, bei der keine Senioritätsliste bestanden gehabt habe, habe im Einvernehmen mit den Tarifvertragsparteien zu der - mit der befristeten Einschränkung des § 6 Abs. 2b - Entscheidung geführt, den Piloten auf den Mustern B 757/B 767 grundsätzlich keine Wechselmöglichkeit anzubieten. Schließlich folge auch aus dem neuen Tarifvertrag Wechsel/Förderung Nr. 2, daß man für die Flugzeugführer auf der B 757/B 767 eine erneute Sonderregelung mit einem Ausschluß der Umschulung getroffen habe, dies gegen Ausgleichszahlung.

Das Arbeitsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Landesarbeitsgericht hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Dabei hat es den Antrag zu Ziff. 2, den Hilfsantrag zu Ziff. 4 und den Hilfsantrag zu Ziff. 5 zum Hilfsantrag zu Ziff. 4 als unzulässig angesehen, die übrigen Anträge als unbegründet. Mit der im Hinblick auf die Entscheidung der 13. Kammer des Hessischen Landesarbeitsgerichts vom 28. Juli 1999 - 13 SaGa 676/99 - zugelassenen Revision verfolgt der Kläger, der am 9. November 2001 einen Arbeitgeberwechsel zur DLH vollzogen hat, nachdem er sich erfolgreich für eine Umschulung zum Senior First Officer (SFO) auf Flugzeugmuster Airbus 340 beworben hatte und diese Ausbildung erfolgreich absolvierte und am 1. Juli 2002 in dieser Funktion ausgecheckt wurde, seine zuletzt gestellten Klageanträge weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision des Klägers zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe

Die im wesentlichen zulässige Revision ist unbegründet. Die Vorinstanzen haben die Klage im Ergebnis zutreffend abgewiesen.

I. Die Anträge des Klägers sind teils zulässig, teils unzulässig.

1. Der Antrag zu 1 auf Umschulung „bei nächster Gelegenheit“ gegen die CFG ist zulässig. Das Landesarbeitsgericht hat zutreffend auf die Entscheidung des Senats vom 28. März 1973 (- 4 AZR 271/72 - AP BGB § 319 Nr. 2) verwiesen, in der ein entsprechender Antrag, nämlich „bei der nächsten Ausschreibung“, für zulässig angesehen wurde. Entsprechendes gilt für die Entscheidung des Senats vom 28. September 1963 (- 4 AZR 179/63 -), in der der Antrag, die beklagte Fluggesellschaft zu verurteilen, jenen Kläger zum Copiloten auf dem Flugzeugmuster Airbus A 300 auszubilden, unbeanstandet geblieben ist. Das Landesarbeitsgericht hat ferner auf die Entscheidung des Achten Senats vom 26. Mai 1988 (- 8 AZR 774/85 - BAGE 58, 304 = AP BUrlG § 1 Nr. 19 = EzA BUrlG § 7 Nr. 63) verwiesen, in der der Antrag jener Klägerin, ihr 30 Tage Tarifierurlaub für das Jahr 1983 zu gewähren, bei einer Klage auf Schadenersatz anstelle des ursprünglichen Urlaubsanspruchs als zulässig angesehen wurde (zu 6 aE der Gründe). Diese Rechtsprechung ist auf den Umschulungsanspruch übertragbar. Der Kläger macht einen Anspruch auf Umschulung als Schadenersatz in natura geltend, nachdem ihm die Beklagten die ihm nach seiner Auffassung geschuldete Umschulung hinsichtlich zweier Umschulungstermine zu Unrecht versagt hätten. Das Landesarbeitsgericht hat weiter ausgeführt, soweit der Antrag auf ein „entsprechendes Flugzeugmuster“ laute, ergebe sich im Wege der Auslegung, daß damit ein Wechselmuster iSd. Tarifvertrags gemeint sei. Auch insoweit erweise sich der Antrag als hinreichend bestimmt. Auch das ist nicht zu beanstanden. Dieser Teil des Antrags will für den Fall Vorsorge tragen, daß das Flugzeugmuster B 747-200 Passage von einem anderen Flugzeugmuster abgelöst wird.

Entgegen der Auffassung der Beklagten ist die Klage auch nicht deswegen unzulässig, weil das für die begehrte Umschulung erforderliche Rechtsschutzinteresse entfallen sei. Der Kläger hat zwar am 9. November 2001 einen Arbeitgeberwechsel zur DLH vollzogen, nachdem er sich erfolgreich für eine Umschulung zum Senior First Officer (SFO) auf Flugzeugmuster Airbus 340 beworben hatte. Diese Ausbildung hat der Kläger auch erfolgreich absolviert. Er ist am 1. Juli 2002 in dieser Funktion ausge-



checkt worden. Das Rechtsschutzinteresse ist aber nicht entfallen. Der Kläger verlangt Schadenersatz in natura, nämlich anstelle des tariflichen Umschulungsanspruchs einen entsprechenden Anspruch auf Umschulung als Schadenersatz. Ob dieser Anspruch gegeben war und ob er möglicherweise wegen der Umschulung auf das Flugzeugmuster Airbus 340 im Ergebnis entfallen ist oder wegen Arbeitgeberwechsels nicht mehr erfüllt werden kann, jedenfalls nicht von der beklagten CFG, ist keine Frage der Zulässigkeit, sondern der Begründetheit des Klagebegehrens.

2. Den Antrag zu 2 hat das Landesarbeitsgericht als unzulässig angesehen. Das mag zutreffen, wenn man den Antrag isoliert betrachtet. Die Anträge zu 1 - 3 sind aber zusammen zu sehen und deshalb zulässig. Es geht dem Kläger darum, der Tatsache Rechnung zu tragen, daß Arbeitgeberin und umschulende Fluggesellschaft nicht identisch, sondern verschieden sind.

3. Der Antrag zu 3 ist - auch für sich betrachtet - zulässig. Er ist hinreichend bestimmt.

4. Das Landesarbeitsgericht hat den Hilfsantrag des Klägers auf Schadenersatz (1. Teil des Antrags zu 4) als Leistungsantrag als unzulässig angesehen. Es fehle an einer konkreten Bezifferung des Schadens. Das Landesarbeitsgericht hat den Antrag als Feststellungsantrag gem. § 256 ZPO gewertet. Es solle festgestellt werden, daß die CFG dem Kläger zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, der dadurch entstehe und entstanden sei, daß eine Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage unterblieben sei. Auf Grund der Schwierigkeiten hinsichtlich des dienstplanmäßigen Einsatzes im Falle einer Umschulung sei dem Kläger im derzeitigen Stadium des Verfahrens eine Bezifferung des Schadens nicht möglich. Das greift die Revision nicht an. Ein näheres Eingehen hierauf erübrigt sich, zumal die Auslegung des Berufungsgerichts durchaus der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts entspricht, wie zB das Urteil des Senat vom 26. September 1983 (- 4 AZR 179/83 -) und die Urteile des Ersten Senats vom 5. März 1996 (- 1 AZR 285/95 - und - 1 AZR 286/95 -) zeigen.

5. Die Klage auf Erteilung einer Abrechnung (2. Teil des Antrags zu Ziff. 4) hat das Landesarbeitsgericht als unzulässig angesehen. Das hat die Revision nicht aufgegriffen mit der Folge, daß die Revision insoweit unzulässig ist.

6. Den insoweit hilfsweise gestellten Antrag auf Erteilung von Auskunft darüber, wie er dienstplanmäßig spätestens ab dem 1. Januar 1999 nach erfolgreicher Um-



schulung eingesetzt worden wäre, hat das Landesarbeitsgericht als zulässig angesehen. Der Kläger sei insoweit auf eine entsprechende Auskunft der Beklagten über seinen Einsatz nach erfolgter Umschulung angewiesen. Erst hieraus ergebe sich die Möglichkeit einer Bezifferung der Vergütungsdifferenz. Das ist nicht zu beanstanden.

II. Soweit die Klage zulässig ist, ist sie unbegründet.

Die Beklagte CFG ist nicht verpflichtet, den Kläger auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage oder auf ein entsprechendes Flugzeugmuster umzuschulen. Sie hat dem Kläger nicht den Schaden zu ersetzen, der möglicherweise dadurch entsteht oder entstanden ist, daß eine Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage gemäß den Ausschreibungen vom 9. April 1998 unterblieben ist. Denn der Kläger hatte keinen Rechtsanspruch auf Berücksichtigung seiner Bewerbung.

1. Für das Arbeitsverhältnis der Parteien gilt kraft beiderseitiger Tarifgebundenheit das Tarifwerk für das fliegende Personal des Konzerns der DLH mit unmittelbarer und zwingender Wirkung (§ 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 TVG). Außerdem ist das Tarifwerk arbeitsvertraglich vereinbart. Dazu gehören ua. der Tarifvertrag über Wechsel und Förderung im Rahmen des Konzerntarifvertrages Cockpitpersonal über die Wechselmöglichkeiten zwischen Flugzeugtypen und der Förderung zum Kapitän bei der DLH und der CFG, gültig ab 1. Dezember 1993 (TV Wechsel/Förderung 1993) sowie der Tarifvertrag über Wechsel und Förderung Nr. 2 im Rahmen des Konzerntarifvertrages Cockpitpersonal über die Wechselmöglichkeiten zwischen Flugzeugtypen und der Förderung zum Kapitän für die Cockpitmitarbeiter der DLH, der CFG ua., gültig ab 27. Juni 1998.

2. Für den Anspruch des Klägers auf Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage sind die Vorschriften des TV Wechsel/Förderung 1993 heranzuziehen. Hierbei sind folgende Vorschriften von Bedeutung:

„§ 6 Bezeichnung der Flugzeugmuster

(1) In Anwendung dieses Tarifvertrages werden die bei DHL und CFG geflogenen Flugzeugmuster wie folgt bezeichnet:

1. Ausbildungsmuster

Als Ausbildungsmuster wird das Flugzeugmuster B 737 bezeichnet.



2. Wechselmuster

Als Wechselmuster werden die Flugzeugmuster B 747-400, B 747-200, DC 10, A 300/A 310 bezeichnet.

(2) Für die Flugzeugmuster A 320/A 321, A 340, B 757/B 767 gilt befristet bis zum 31.12.1996 folgende Regelung:

a) Das Flugzeugmuster A 320/A 321 wird wie ein Ausbildungsmuster gemäß Abs. (1) Ziffer 1 behandelt.

Das Flugzeugmuster A 340 wird wie ein Wechselmuster gemäß Abs. (1) Ziffer 2 behandelt.

...

b) Mitarbeiter, die mit doppeltem Typenrating auf den Flugzeugmustern B 757/B 767 eingesetzt werden, nehmen an der Auswahl für eine Umschulung auf ein Wechselmuster gem. § 7 Abs. 4 und Abs. 8 nur dann teil, wenn sie bereits zwölf Jahre als Copilot bzw. Kapitän auf vorgenanntem Muster verbracht haben.

...

§ 7 Förderung und Wechsel

(1) Förderung im Sinne dieses Tarifvertrages ist die Umschulung zum Kapitän.

(2) Wechsel im Sinne dieses Tarifvertrages sind Personalveränderungen, die im Zuge einer Umschulung von einem Ausbildungsmuster auf ein Wechselmuster in derselben Funktion (Kapitän, Copilot, Flugingenieur) entstehen. Je einmal während der Copiloten- und Kapitänszeit soll ein Wechsel zwischen den Flugzeugmustern möglich sein, wenn Bedarf besteht und der Bewerber die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt.

...

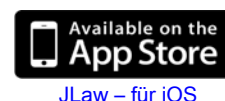
(11) Gehört ein Bewerber, der zum Wechsel oder zur Förderung ansteht, der jeweils anderen Gesellschaft an, so setzt dies den Wechsel des Arbeitgebers voraus.“

Ferner kommt es auf folgende Vorschriften des TV Wechsel/Förderung Nr. 2

an:



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



„§ 6 Bezeichnung der Flugzeugmuster

In Anwendung dieses Tarifvertrages werden die bei DLH, CFG, LCAG und CFG Berlin geflogenen Flugzeugmuster wie folgt bezeichnet:

- a) **Ausbildungsmuster**
Als Ausbildungsmuster werden das Flugzeugmuster B 737 und das Muster A 319/320/321 bezeichnet.
- b) **Wechselmuster**
Als Wechselmuster werden die Flugzeugmuster B 747-200 bei DLH, B 747-400, DC 10, A 300/A 310 und A 340 bezeichnet.

Der Wechsel auf das Flugzeugmuster A 340 kann an ein anschließendes doppeltes Typerting zum Einsatz auch auf dem Flugzeugmuster A 319/320/321 gebunden sein.
- c) ...
- d) Für B 757/B 767 bei CFG gelten die in § 7a Abs. (1) getroffenen Bestimmungen.

§ 7 Förderung und Wechsel

(1) Förderung im Sinne dieses Tarifvertrages ist die Umschulung zum Kapitän.

(2) Wechsel im Sinne dieses Tarifvertrages sind Personalveränderungen, die im Zuge der Umschulung von einem Ausbildungsmuster auf ein Wechselmuster in derselben Funktion (Kapitän, Copilot, Flugingenieur) entstehen. Je einmal während der Copiloten- und Kapitänszeit soll ein Wechsel zwischen den Flugzeugmustern möglich sein, wenn Bedarf besteht und der Bewerber die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt.

(3) Jede freie Stelle, die im Wege der Förderung oder im Wege des Wechsels von einem Ausbildungsmuster auf ein Wechselmuster besetzt werden soll, wird unter Bekanntgabe der vom Bewerber zu erfüllenden Bedingungen durch Aushang in geeigneter Weise bekanntgemacht. Für die in § 2 Abs. (1) genannten Berufsgruppen erfolgt die Bekanntgabe gleichzeitig bei DLH, CFG, LCAG und CFG Berlin.

§ 7a Gesellschaftsspezifische Regelungen

(1) Für B 757/B 767 bei CFG gilt folgende Regelung:

- a) ...
- aa) ...



- bb) ...
- b) Copiloten
- aa) Freie Copilotenstellen auf der Musterkombination B 757/767 werden nur im Wege der Neueinstellung besetzt.
- bb) Für die auf der Musterkombination B 757/767 bei CFG eingesetzten Copiloten besteht während der Copilotenzeit keine Wechselmöglichkeit auf ein Wechselmuster. Stattdessen können sich diese Mitarbeiter auf freie SFO-Stellen bewerben mit der Maßgabe, daß sie bei der nach Bedarf und Seniorität sowie den Ausschreibungsbedingungen erfolgenden Auswahl für die Umschulung zum SFO unberücksichtigt bleiben und für sie die in Protokollnotiz Ziffer 5 VTV Cockpit DLH/CFG getroffene Regelung zur SFO-Ausgleichszahlung Anwendung findet.
- cc) Darüberhinaus finden für Copiloten auf B 757/767 die Bestimmungen der Protokollnotizen I Anwendung.
- (2) ...“

Die Protokollnotiz I lautet:

- „1. Für die am 27.06.1998 auf B 757/767 bei CFG eingesetzten Copiloten, die nicht von DLH auf B 757/767 umgeschult haben, besteht, soweit sie sich nicht für die Bewerbung gemäß § 7a (1) b) bb) Satz 2 entschieden haben, alternativ die Möglichkeit, im Rahmen der nachstehenden Regelung zum SFO umzuschulen.

Für die Jahre 1998, 1999, 2000 und 2001 wird hierbei einer Anzahl von insgesamt 34 B 757/767 Copiloten die Möglichkeit angeboten, nach Bedarf und Seniorität sowie den Ausschreibungsbedingungen auf ein SFO-Muster zu DLH umzuschulen.

Für das jeweilige Jahr gilt das untenstehende Jahreskontingent. Die zum jeweiligen Jahreskontingent gehörenden Bewerber werden bei der Auswahl ab dem 1. November des betreffenden Jahres berücksichtigt.

Der Umschulungsbeginn kann auch im Folgejahr liegen, sofern vorher nicht genügend Umschulungspositionen verfügbar sind (ggf. auch im Jahr 2002).

Jahr	Anzahl	Grundkursbeginn
1998	2	ab 01.11.1998



1999	15	ab 01.11.1999
2000	15	ab 01.11.2000
2001	2	ab 01.11.2001

Die Verweildauer als SFO auf dem entsprechenden Muster beträgt 30 Monate ab Grundkursbeginn.

2. ...“

3. Die Anträge zu 1 bis 3 sind unbegründet. Alle drei Anträge setzen einen Anspruch des Klägers gegen die CFG (Beklagte zu 1) voraus, im Wege des Schadenersatzes wegen Nichterfüllung (§ 280 Abs. 1, § 249 Satz 1 BGB aF) unverzüglich oder bei nächster Gelegenheit auf ein entsprechendes Flugzeugmuster umgeschult zu werden. Selbst wenn man zugunsten des Klägers unterstellt, ihm habe ein solcher Umschulungsanspruch zugestanden, als er sich auf Grund der Ausschreibungen vom 9. April 1998 um die Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage beworben hatte, und die CFG bzw. DLH (Beklagte zu 2) wären dem zu Unrecht nicht nachgekommen, steht dem Kläger ein solcher Anspruch nicht mehr zu. Denn der Anspruch des Klägers ist zumindest dadurch erfüllt, daß dem Kläger inzwischen eine Umschulung zum Senior First Officer (SFO) auf das Flugzeugmuster Airbus 340 ermöglicht worden ist. Als SFO löst ein Copilot auf Langstreckenflügen den verantwortlichen Flugzeugführer ab und nimmt dessen Sitz ein (*Schmidt/Roßmann Das Arbeitsverhältnis der Besatzungsmitglieder in Luftfahrtunternehmen 1997 Rn. 52 S. 18*).

Nach § 7 Abs. (2) Satz 2 TV Wechsel/Förderung 1993, dessen Bestimmungen zur Zeit der Ausschreibung vom 9. April 1998 galten, soll einmal während der Copiloten- und Kapitänszeit ein Wechsel zwischen den Flugzeugmustern möglich sein, wenn Bedarf besteht und der Bewerber die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt. Dieselbe Bestimmung enthält § 7 Abs. (2) Satz 2 des TV Wechsel/Förderung 1998. Darauf folgt, wie auch der Kläger nicht verkennet, daß ihm während seiner Copilotenzeit, wenn überhaupt, dann nur einmal die Möglichkeit des Wechsels auf ein anderes Flugzeugmuster offenstand.

Dies folgt aus der Auslegung der genannten tarifvertraglichen Bestimmungen.

a) Die Auslegung des normativen Teils eines Tarifvertrages folgt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts den für die Auslegung von Gesetzen gel-



tenden Regeln. Danach ist zunächst vom Tarifwortlaut auszugehen, wobei der maßgebliche Sinn der Erklärung zu erforschen ist, ohne am Buchstaben zu haften. Bei nicht eindeutigem Wortlaut ist der wirkliche Wille der Tarifvertragsparteien mit zu berücksichtigen, soweit er in den tariflichen Normen seinen Niederschlag gefunden hat. 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, dann können die Gerichte für Arbeitssachen ohne Bindung an eine Reihenfolge weitere Kriterien, wie die Entstehungsgeschichte des Tarifvertrages, ggf. 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 (*zB Senat 1. August 2001 - 4 AZR 302/00 - AP BAT 1975 §§ 22, 23 Nr. 282, zu I 6 a der Gründe*).

b) Bereits der Wortlaut der genannten tarifvertraglichen Bestimmungen ist derart eindeutig, daß es eines Rückgriffs auf die übrigen Teile der Auslegungsmethode nicht mehr bedarf.

c) Wenn dem Kläger ein Umschulungsanspruch schon bei den Ausschreibungen vom 9. April 1998 zugestanden haben sollte, so kann dessen Nichterfüllung nur noch zu einem Verzugsschaden führen.

4. Die Hilfsanträge sind auf den Verzugsschaden gerichtet. Sie sind - soweit sie zulässig sind - ebenfalls unbegründet. Sie setzen voraus, daß dem Kläger ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Verzögerung seiner Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage zusteht. Ein solcher Schaden könnte nach dem Vortrag des Klägers bestenfalls im Unterschiedsbetrag der Vergütung liegen, die er nach erfolgreicher Umschulung auf Grund der Ausschreibungen vom 9. April 1998 erzielt hätte, und der tatsächlich von ihm erzielten Vergütung. Ein solcher Schaden kann nicht festgestellt werden; der Kläger hat ihn nicht einmal dem Grunde nach dargetan. Zwar mag es dem Kläger ohne die Erteilung einer Auskunft nicht möglich sein, den von ihm behaupteten Schaden der Höhe nach zu spezifizieren. Indessen muß der Kläger, damit ihm überhaupt ein solcher Anspruch auf Auskunftserteilung über seinen (hypothetischen) Einsatz nach (unterstellt) erfolgreicher Umschulung auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage auf Grund der Ausschreibungen vom 9. April 1998 zuerkannt wer-



den kann, zumindest dargetan haben, daß er überhaupt einen höheren Verdienst erzielt hätte oder hätte erzielen können, als er ihn ohne diese Umschulung erzielt hat. Denn die begehrte Auskunft soll dazu dienen, den Verdienstunterschied bei einem Einsatz des Klägers als Copilot auf seinem bisherigen Flugzeugmuster B 757/B 767 gegenüber dem bei einem Einsatz auf dem Flugzeugmuster B 747-200 Passage zu beziffern. Diese Darlegung ist um so erforderlicher, als das Flugzeugmuster B 757/B 767 nicht nur auf Kurzstrecken, sondern auch auf Mittel- und Langstrecken eingesetzt wird.

5. Bei dieser Sach- und Rechtslage kann dahinstehen, ob die tarifvertraglichen Regelungen entgegen ihrem klaren Wortlaut - wie die Revision meint - so zu verstehen sind, daß dem Kläger bei den Ausschreibungen vom 9. April 1998 ein Anspruch zugestanden habe, auf das Flugzeugmuster B 747-200 Passage zu wechseln, obwohl er als Copilot des Flugzeugmusters B 757/B 767 weder die Voraussetzungen nach dem Wortlaut des Tarifvertrages noch die der darauf aufbauenden Ausschreibungen erfüllte.

6. Sind der Leistungsantrag auf Umschulung und der Feststellungsantrag hinsichtlich des Schadenersatzes wegen unmöglich gewordener oder verzögerter Umschulung unbegründet, ist auch das Auskunftsbegehren unbegründet.

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

(Schliemann)

(Friedrich)

(Wolter)

(Kralle-Engeln)

(Umlandt)





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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)