

Aktenzeichen: 4 AZR 714/87

Bundesarbeitsgericht 4. Senat Urteil vom 4. Mai 1988

- 4 AZR 714/87 -

I. Arbeitsgericht
Frankfurt am Main

Urteil vom 14. Mai 1986

- 9 Ca 159/85 -

II. Landesarbeitsgericht
Frankfurt am Main

Urteil vom 29. Mai 1987

- 10 Sa 1088/86 -

Für die Amtliche Sammlung: Nein

Für die Fachpresse: Nein

Für das Bundesarchiv: Nein

Entscheidungsstichwort:

Umschulung auf neues Flugzeugmuster

Gesetz: TVG § 1 Tarifverträge: Seniorität; TV Förder-
ungsaufstieg Deutsche Lufthansa

Leitsätze:

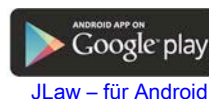
K e i n e

Hinweise des Senats:

Umschulung auf DC 10 nicht nach Verweildauer auf A 310.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

4 AZR 714/87

10 Sa 1088/86 Frankfurt am Main

Verkündet am
4. Mai 1988

Haust,
Amtsinspektorin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes!

Urteil

In Sachen

pp.

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts aufgrund
der mündlichen Verhandlung vom 4. Mai 1988 durch den Vize-
präsidenten Dr. Neumann, die Richter Dr. Feller und Dr.
Etzel sowie die ehrenamtlichen Richter Dr. Börner und
Pahle für Recht erkannt:

Auf die Revision des Klägers wird das Urteil



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



des Landesarbeitsgerichts Frankfurt am Main
vom 29. Mai 1987 - 10 Sa 1088/86 - aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil
des Arbeitsgerichts Frankfurt am Main vom
14. Mai 1986 - 9 Ca 159/85 - wird zurückgewiesen.

Die Beklagte hat auch die Kosten der Rechtsmittelinstanzen zu tragen.

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

T a t b e s t a n d :

Der Kläger steht seit 1. Juli 1976 in den Diensten der beklagten Luftfahrtgesellschaft und wird als Flugzeugführer beschäftigt. Ab 10. Februar 1983 wurde er als Erster Offizier auf dem Flugzeugmuster A 310 eingesetzt. Seine Bewerbung auf die Ausschreibung der Beklagten vom 26. November 1984 zur Umschulung als Erster Offizier auf das Flugzeugmuster DC 10 lehnte die Beklagte wegen fehlender dreijähriger Verweildauer auf dem Flugzeugmuster A 310 ab. Unstreitig hätte der Kläger nach Senioritätsgesichtspunkten berücksichtigt werden müssen. Seit 12. Mai 1986 wird er nach erfolgreicher Umschulung als Erster Offizier auf dem Flugzeugmuster DC 10 beschäftigt. Die Parteien haben die



Anwendung der Tarifverträge für das Bordpersonal der Beklagten auf das Arbeitsverhältnis einzelvertraglich vereinbart.

Der Kläger meint, seine Bewerbung vom November 1984 sei zu Unrecht unberücksichtigt geblieben. Der TV Förderungsaufstieg habe zum Zeitpunkt der Ausschreibung und der Entscheidung über seine Bewerbung für das von ihm geflogene Flugzeugmuster A 310 eine Verweildauer nicht vorgesehen. Deshalb hätte ihn die Beklagte wegen des Vorrangs seiner Seniorität auf das Flugzeugmuster DC 10 schon im Januar 1985 umschulen müssen. Da dies nicht geschehen sei, stehe ihm eine Ausgleichszahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen seinem bis Mai 1986 bezogenen und demjenigen Monatsgehalt zu, das er spätestens ab 15. April 1985 bezogen hätte, wenn seine Bewerbung vom November 1984 berücksichtigt worden wäre. Dieser Unterschiedsbetrag ist in seiner rechnerischen Höhe von DM 7.548,-- brutto unstreitig.

Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn
DM 7.548,-- brutto zu zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat vorgetragen, es gebe bei ihr ein allgemein bekanntes Selbstverständnis, wonach Förderungsmaßnahmen für Flugzeugführer, die auf einem Flugzeugmuster der Mittelstufe beschäftigt werden, nur nach einer Verweildauer von drei Jahren auf dem geflogenen Flugzeugmuster in Frage kämen. Der TV Förderungsaufstieg habe im Zeitpunkt seines Abschlusses im Jahre 1979 eine Verweildauer für das



Flugzeugmuster A 310 nicht festlegen können, weil damals noch kein Flugzeug vom Typ A 310 im Betrieb der Beklagten vorhanden gewesen sei. Das Flugzeugmuster A 310 werde erst seit Frühjahr 1983 bei der Beklagten eingesetzt. Im Jahre 1985 sei mit Wirkung vom 1. März 1985 der TV Förderungsaufstieg ergänzt und für das Flugzeugmuster A 310 eine Verweildauer von drei Jahren festgesetzt worden. Bei der Ablehnung der Bewerbung des Klägers mit Schreiben der Beklagten vom 8. Januar 1985 habe die Beklagte lediglich in Vorwegnahme der zu erwartenden Änderung des Tarifvertrags die damals vorhandene Tarifregelung für das Flugzeugmuster A 300 entsprechend auf das Flugzeugmuster A 310 angewandt. Das Flugzeugmuster A 300 gehöre ebenfalls der Mittelstufe an. Für Flugzeuge der Mittelstufe habe eine von den Tarifvertragsparteien gemeinsam gebildete Sachverständigenkommission bereits im Jahre 1977 eine dreijährige Verweildauer vorgeschlagen. Durch Tarifvertrag vom 15. Dezember 1982 hätten die Tarifvertragsparteien in mehreren Vorschriften des Vergütungstarifvertrags die Vergütung für das Flugzeugmuster A 310 der Vergütung für das Flugzeugmuster A 300 gleichgestellt. Entsprechend seien sie beim Vergütungstarifvertrag Nr. 20 für das Bordpersonal der Deutschen Lufthansa vom 6. Mai 1983 verfahren. Daraus ergebe sich die von den Tarifvertragsparteien gewollte Gleichstellung der Flugzeugmuster A 300 und A 310. Dies müsse bei der Auslegung des § 7 TV Förderungsaufstieg in der vor dem 1. März 1985 geltenden Fassung berücksichtigt werden. Im übrigen würde die von dem Kläger vertretene Auffassung zu einer ungerechtfertigten Benachteiligung der auf dem Flugzeugmuster A 300 beschäftigten Flugzeugführer führen, für die der TV Förderungsaufstieg auch für die Zeit vor



dem 1. März 1985 ausdrücklich eine dreijährige Verweildauer vorgesehen habe. Die Ergänzung des TV Förderungsaufstieg mit Wirkung ab 1. März 1985 sei nur als redaktionelle Änderung und Klarstellung einer ohnehin bestehenden Rechtslage anzusehen.

Das Arbeitsgericht hat der Klage stattgegeben. Auf die Berufung der Beklagten hat das Landesarbeitsgericht die Klage abgewiesen.

Mit der vom Landesarbeitsgericht zugelassenen Revision erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

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

Die Revision ist begründet. Sie führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Beklagte ist verpflichtet, an den Kläger DM 7.548,-- brutto zu zahlen. Denn der Kläger hat Anspruch auf eine Ausgleichszulage in dieser Höhe, weil ihn die Beklagte zu Unrecht von einer Förderung, nämlich der Umschulung auf das Flugzeugmuster DC 10, aufgrund seiner Bewerbung vom November 1984 ausgeschlossen hat.

Auf das Arbeitsverhältnis der Parteien finden kraft einzelvertraglicher Vereinbarung die Tarifverträge für das Bordpersonal der Beklagten als Vertragsrecht Anwendung. Anspruchsgrundlage für



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



das Klagebegehren ist Nr. 15 Abs. 1 der Protokollnotiz I zum Manteltarifvertrag für das Bordpersonal der Deutschen Lufthansa AG und der Condor Flugdienst GmbH in der Fassung vom 16. Juli 1984 (MTV Bord), worin bestimmt wird:

"Wird ein Angehöriger des Cockpitpersonals aus Gründen, die DLH/CFG zu vertreten haben, von einer Förderung gemäß TV ausgeschlossen, obwohl er alle Bedingungen und Voraussetzungen erfüllt, erhält er eine Ausgleichszahlung."

Mit dieser Tarifnorm haben die Tarifvertragsparteien bei Erfüllung der Voraussetzungen zugunsten des jeweiligen Arbeitnehmers einen individuellen Rechtsanspruch begründet. Der Anspruch setzt Verschulden im Sinne von § 276 BGB auf der Arbeitgeberseite voraus (BAG Urteil vom 20. August 1986 - 4 AZR 272/85 -, AP Nr. 6 zu § 1 TVG Tarifverträge: Seniorität, auch zum Abdruck in der Amtlichen Sammlung des Gerichts bestimmt). Die Voraussetzungen der Protokollnotiz I sind vorliegend gegeben. Die Höhe der Ausgleichszulage, die die Beklagte dem Kläger für die Zeit bis zu seiner Umschulung als Erster Offizier auf das Flugzeugmuster DC 10 zu zahlen hat, ist in ihrer rechnerischen Höhe von DM 7.548,-- brutto unstreitig.

Der Kläger wurde von der Förderung für das Flugzeugmuster DC 10 im Januar 1985 ausgeschlossen, obwohl er bereits damals alle Bedingungen und Voraussetzungen für eine Förderung erfüllte. Unstreitig erfüllte er die Bedingungen der Ausschreibung vom 26. November 1984. Für die Frage, ob er deshalb von der Beklagten aufgrund seiner Bewerbung hätte gefördert werden müssen, ist § 6



Abs. 3 des Tarifvertrags über den Förderungsaufstieg und den Cockpit Crew Tausch vom 10. April 1979 (TV Förderungsaufstieg) heranzuziehen, in dem es heißt:

"Erfüllen mehrere geeignete Bewerber die festgesetzten Bedingungen, werden die ausgeschriebenen Stellen nach der Seniorität besetzt, es sei denn, der Bewerber hat eine vorgeschriebene Verweildauer noch nicht erfüllt bzw. seine Förderung würde eine Umschulungsquote übersteigen."

Der Kläger hatte im vorliegenden Fall unstreitig nach der Seniorität den Vorrang vor seinen Mitbewerbern. Seine Förderung hätte auch eine Umschulungsquote nicht überstiegen. Damit hing der Anspruch des Klägers auf Berücksichtigung seiner Bewerbung vom November 1984 allein davon ab, ob er eine vorgeschriebene Verweildauer noch nicht erfüllt hatte. Hierzu bestimmt § 7 Abs. 1 TV Förderungsaufstieg in der im Zeitpunkt der Entscheidung der Beklagten über die Bewerbung des Klägers geltenden Fassung:

(1)

Die Förderung eines I. Offiziers, der auf B 707 oder A 300 eingesetzt ist, ist erst nach einer Verweildauer von drei Jahren möglich, gerechnet ab Beginn des Grundcourses.

(2)

Die Förderung eines I. Offiziers, der auf DC 10 oder B 747 eingesetzt ist, ist erst nach einer Verweildauer von zwei Jahren möglich, gerechnet ab Beginn des Grundcourses.

Eine Verweildauer ist nach dieser tariflichen Bestimmung für einen Ersten Offizier, der - wie der Kläger - auf einem Flug-



zeugmuster A 310 eingesetzt war, nicht vorgesehen.

Im Jahre 1985 wurde § 7 Abs. 1 TV Förderungsaufstieg rückwirkend ab 1. März 1985 geändert. Die mit Wirkung vom 1. März 1985 geltende Fassung des § 7 Abs. 1 und 2 TV Förderungsaufstieg lautet:

(1)

Die Förderung eines I. Offiziers, der auf A 300, A 310 oder DC 8 bzw. eines Ersten Flugingenieurs, der auf A 300 oder DC 8 eingesetzt ist, ist erst nach einer Verweildauer von drei Jahren möglich, gerechnet ab Beginn des Groundcourses.

(2)

Die Förderung eines I. Offiziers, der auf DC 10 oder B 747 eingesetzt ist, ist erst nach einer Verweildauer von zwei Jahren möglich, gerechnet ab Beginn des Groundcourses.

Damit kommt es vorliegend darauf an, ob § 7 Abs. 1 TV Förderungsaufstieg auch in der Zeit vor dem 1. März 1985 so auszulegen ist, wie ihn die Tarifvertragsparteien mit Wirkung vom 1. März 1985 an neu gefaßt haben. Denn bei einer dreijährigen Verweildauer auf dem Flugzeugmuster A 310 hätte der Kläger erst ab 10. Februar 1986 Anspruch auf Förderung. Für die Zeit vor dem 1. März 1985 ergibt sich aber aus den tariflichen Bestimmungen für einen Flugzeugführer des Flugzeugmusters A 310 eine Verweildauer von drei Jahren nicht.

Bei der Tarifauslegung kommt es in erster Linie auf den Wortlaut und den Gesamtzusammenhang der tariflichen Bestimmungen



an. Führen diese zu einem eindeutigen Ergebnis, sind weitere Auslegungskriterien unbeachtlich (BAGE 46, 308, 313 = AP Nr. 135 zu § 1 TVG Auslegung). Im vorliegenden Fall ist der tarifliche Wortlaut eindeutig. § 7 TV Förderungsaufstieg in der bis 1. März 1985 geltenden Fassung zählt die einzelnen Flugzeugmuster auf, für deren Erste Offiziere eine Verweildauer vorgesehen ist. Das Flugzeugmuster A 310, auf dem der Kläger eingesetzt war, ist nicht erwähnt.

Auch aus dem tariflichen Zusammenhang läßt sich nicht herleiten, daß für Erste Offiziere des Flugzeugmusters A 310 vor dem 1. März 1985 eine Verweildauer von drei Jahren vorgesehen war. Nach Auffassung der Beklagten gilt bei Flugzeugen der sogenannten Mittelstufe für Erste Offiziere schlechthin eine Verweildauer von drei Jahren. Diese Auffassung der Beklagten hat aber an keiner Stelle des Tarifvertrags auch nur andeutungsweise ihren Niederschlag gefunden. Damit ergibt sich aus dem tariflichen Gesamtzusammenhang nicht, daß bei Flugzeugen der sogenannten Mittelstufe für Erste Offiziere eine Verweildauer von drei Jahren vorgesehen ist. Dabei hätten die Tarifvertragsparteien, die einen speziellen Tarifvertrag für den Bereich der Beklagten abgeschlossen haben und denen die Verhältnisse bei der Beklagten besonders vertraut sind, ohne weiteres die Möglichkeit gehabt, in genereller Weise festzulegen, daß für Erste Offiziere auf Flugzeugmustern der sogenannten Mittelstufe ganz allgemein eine Verweildauer von drei Jahren gilt. Darauf weist die Revision zutreffend hin. Eine solche Regelung wäre auch ausreichend gewesen. Denn was unter Flugzeugen der Mittelstufe zu verstehen ist, hätte sich dann nach den



Kriterien gerichtet, die bei der Beklagten üblich sind. Die Tarifvertragsparteien hätten aber auch den Begriff der Mittelstufe - und entsprechend den Begriff der Eingangsstufe und den Begriff der Endstufe - durch eine Begriffsbestimmung näher erläutern können. Darauf weist die Revision ebenfalls zutreffend hin. Gerade weil die Tarifvertragsparteien von diesen Möglichkeiten keinen Gebrauch gemacht haben, kann nicht angenommen werden, daß sie in genereller Weise für Erste Offiziere von Flugzeugen der sogenannten Mittelstufe eine Verweildauer von drei Jahren festlegen wollten. Jedenfalls hat ein solcher Wille der Tarifvertragsparteien - sofern er tatsächlich bestanden haben sollte - im Tarifvertrag keinen Niederschlag gefunden und muß daher unberücksichtigt bleiben. Die tariflichen Vorschriften lassen auch nicht den Schluß zu, daß für Erste Offiziere auf den von ihnen geflogenen Flugzeugmustern stets eine Verweildauer vor einer Förderungsmaßnahme erforderlich ist. Denn für Erste Offiziere der Flugzeugmuster B 737 und B 727 gilt und galt z. B. keine Verweildauer. Dasselbe galt für Erste Offiziere des Flugzeugmusters A 310 vor dem 1. März 1985.

Soweit die Beklagte sich auf ein bei ihr seit Jahren bestehendes allgemein bekanntes Selbstverständnis beruft, wonach Förderungsmaßnahmen der hier in Rede stehenden Art nur nach einer Verweildauer von zwei oder drei Jahren auf dem geflogenen Flugzeugmuster in Frage kommen, ist dies für die Tarifauslegung unbeachtlich, weil auch dieses Selbstverständnis im Tarifvertrag keinen Niederschlag gefunden hat. Das sogenannte "Selbstverständnis" ist darüber hinaus kein anerkanntes und allgemeinver-



ständliches Rechtsinstitut. Auf eine betriebliche Übung beruft sich die Beklagte nicht.

Gegen und nicht - wie sie meint - für die Auffassung der Beklagten zur Verweildauer von Ersten Offizieren des Flugzeugmusters A 310 sprechen insbesondere auch der Tarifvertrag vom 15. Dezember 1982 zur Ergänzung des Vergütungstarifvertrags Nr. 19 und der Vergütungstarifvertrag Nr. 20 vom 6. Mai 1983 für das Bordpersonal der Beklagten. In diesen Tarifverträgen haben die Tarifvertragsparteien in mehreren Vergütungsvorschriften die Vergütung für den Einsatz auf dem Flugzeugmuster A 310 der Vergütung für den Einsatz auf dem Flugzeugmuster A 300 gleichgestellt. Im TV Förderungsaufstieg haben sie eine solche Gleichstellung vor dem 1. März 1985 jedoch nicht vorgenommen. Wie die Tarifverträge vom 15. Dezember 1982 und 6. Mai 1983 ausweisen, waren den Tarifvertragsparteien durchaus bewußt, daß mit der Einführung des Flugzeugmusters A 310 ein tariflicher Regelungsbedarf entstand. Wenn sie deshalb in bestimmten tariflichen Vorschriften eine Gleichstellung des Flugzeugmusters A 310 mit dem Flugzeugmuster A 300 vorgenommen haben, in anderen tariflichen Bestimmungen - wie in § 7 TV Förderungsaufstieg - eine solche jedoch nicht vorgenommen haben, ist daraus zu schließen, daß sie eine solche Gleichstellung nicht wollten, jedenfalls nicht vor der später vereinbarten Änderung mit Wirkung vom 1. März 1985.

Es ist ferner zu berücksichtigen, daß das Flugzeugmuster A 310 von der Beklagten bereits ab Frühjahr 1983 eingesetzt wurde. Dann wird man der Beklagten zwar wegen der möglicherweise



großen Zahl der neu zu regelnden tariflichen Bestimmungen eine Übergangszeit einräumen können, bis sie eine Anpassung der tariflichen Bestimmungen mit dann zulässiger Rückwirkung erreicht hat. Hierfür ist aber ein Zeitraum von rund zwei Jahren – wie vorliegend – weit überzogen. Im übrigen haben die Tarifvertragsparteien die Änderung des § 7 TV Förderungsaufstieg nur ab 1. März 1985 rückwirkend in Kraft gesetzt und damit für die Zeit vor dem 1. März 1985 die Notwendigkeit einer Verweildauer auf dem Flugzeugmuster A 310 gerade ausgeschlossen.

Wenn das Landesarbeitsgericht unter Bezugnahme auf den Zeugen H meint, die Tarifvertragsparteien hätten mit der Änderung des § 7 TV Förderungsaufstieg im März 1985 nur das vollzogen, was 1982 in Aussicht genommen worden sei, mag das zutreffen. Es bleibt aber dabei, daß die entsprechenden Rechtsnormen erst mit Wirkung ab 1. März 1985 in Kraft gesetzt wurden. Wenn die Tarifvertragsparteien tatsächlich der Meinung gewesen sein sollten, mit der Änderung des § 7 TV Förderungsaufstieg nur die Klarstellung einer ohnehin bestehenden tariflichen Rechtslage herbeizuführen, hätten sie dem Änderungstarifvertrag eine Rückwirkung ab 1. Mai 1983 beilegen können. Gerade weil sie dies nicht getan haben, muß davon ausgegangen werden, daß sie die Rechtsänderung erst ab 1. März 1985 in Kraft treten lassen wollten. Entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts besteht damit auch keine Tariflücke. Die Tarifvertragsparteien haben für die Zeit ab 1. März 1985 eine Verweildauer von drei Jahren auf dem Flugzeugmuster A 310 vorgesehen. Darin liegt die positive Regelung, daß für die Zeit vor dem 1. März 1985 eine



Verweildauer auf dem Flugzeugmuster A 310 für eine Förderung nicht erforderlich ist.

Auch wenn die Tarifvertragsparteien in dem Vergütungstarifvertrag für Flugzeugführer des Flugzeugmusters A 310 die gleiche Vergütung festgesetzt haben wie für Flugzeugführer des Flugzeugmusters A 300, kann daraus noch nicht der Wille der Tarifvertragsparteien entnommen werden, auch die übrigen Arbeitsbedingungen der Flugzeugführer der Flugzeugmuster A 310 und A 300 anzugleichen. Es handelt sich um zwei verschiedene Flugzeugmuster. Deshalb können die Tarifvertragsparteien insoweit auch unterschiedliche Arbeitsbedingungen festsetzen. Ob dies zweckmäßig, sachlich berechtigt oder mit Treu und Glauben (§ 242 BGB) vereinbar ist, darf von den Gerichten entgegen der Auffassung des Landesarbeitsgerichts nicht überprüft werden (BAG Urteil vom 20. April 1988 – 4 AZR 646/87 –, zur Veröffentlichung vorgesehen, mit weiteren Nachweisen). Die Tarifvertragsparteien sind nur an den Gleichheitssatz des Art. 3 GG gebunden (BAGE 35, 43, 47 = AP Nr. 45 zu § 242 BGB Gleichbehandlung, mit weiteren Nachweisen). Hiergegen verstoßen sie nicht, wenn sie für Erste Offiziere des Flugzeugmusters A 310 keine Verweildauer festlegen und sie insoweit gegenüber Flugzeugführern des Flugzeugmusters A 300 besserstellen. Denn es geht um zwei verschiedene Sachverhalte. Für zwei verschiedene Flugzeugmuster können unterschiedliche Arbeitsbedingungen festgesetzt werden.

Die Beklagte hat den Kläger auch schuldhaft von der Förderung für das Flugzeugmuster DC 10 ausgeschlossen. Sie hat die im



Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen (§ 276 BGB).
Es ist auf den ersten Blick erkennbar, daß die Tarifvertrags-
parteien § 7 TV Förderungsaufstieg nur mit Rückwirkung ab 1.
März 1985 geändert haben und damit für die Zeit vor dem 1. März
1985 für das Flugzeugmuster A 310 eine Verweildauer nicht vorge-
sehen haben. Dies hat auch das Landesarbeitsgericht verkannt.

Darauf kann sich die Beklagte im Hinblick auf die Eindeutigkeit
der Rechtslage aber nicht berufen (vgl. auch BGH ^{Urteil v. 20. Dez. 1962 -} NJW 1986,
1281). — III 2R 191/61 - VersR 1963, 359 und
Soergel-Siebert-Schmidt, BGB, 10. Aufl. § 276 Rz 29

Die Beklagte hat als unterlegene Partei gemäß § 91 ZPO auch
die Kosten der Rechtsmittelinstanzen zu tragen.

Dr. Neumann

Dr. Feller

Dr. Etzel

Dr. Börner

Pahle



4 AZR 714/87 v. 4. 5. 1988

10 Sa 1088/86 Frankfurt am Main

B e s c h l u ß

In Sachen

pp.

hat der Vierte Senat des Bundesarbeitsgerichts am 10. Juni
1988 beschlossen:

Das Urteil vom 4. Mai 1988 - 4 AZR 714/87 -
wird gem. § 319 ZPO dahin berichtigt, daß
es in der Urschrift auf Seite 13 Zeile 3
von unten und in den Abschriften auf Seite

14 Zeile 8 von oben statt "..." 36



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

-2-

almut

1281" richtig "BGH Urteil vom 20. Dezember
1962 - III ZR 191/61 - VersR 1963, 359 und
Soergel/Siebert/Schmidt, BGB, 10. Aufl.,
§ 276 Rz 29" heißt.

Dr. Neumann

Dr. Feitag

Dr. Etzel

