

# UNSAUBERE METHODEN

**Ein fragwürdiger Shuttle-Verkehr und ein umstrittener Arbeitsvertrag: Die Ullrich-Gruppe aus Kaufungen beschäftigt Fahrer unter zweifelhaften Bedingungen.**

Text | Jan Bergrath

**S**eit 25 Jahren fährt Horst Meier (Name von der Redaktion geändert) im Fernverkehr, national und international. Sein letzter Arbeitgeber ging Ende 2008 in Insolvenz, bei einem Bruttomonatslohn von 1900 Euro stehen Horst gerade mal rund 800 Euro Arbeitslosengeld zu. Also bewarb er sich im letzten Jahr bei der Ullrich-Gruppe in Kaufungen. „Ich wollte lieber mit Spesen für 1400 Euro netto arbeiten als untätig zu Hause rumsitzen. Denn ich liebe meinen Job.“

Aus Liebe wurde Leid. Denn Horst bekam kein festes Auto. Gleich am ersten Sonntagabend nahm ihn ein Kollege mit nach Hamburg. Auf einem der dort stationierten Kühlzüge fuhr er zunächst im Lebensmittelbereich, von Magdeburg aus disponiert. „Das

war noch okay“, sagt er. Danach wechselte er in die Planenabteilung, da kamen die Anordnungen aus der Zentrale. „Es war ziemlich chaotisch“, erinnert er sich. „Wir mussten oft bis 16 oder 17 Uhr warten, bis der Ladeauftrag per Telefon kam.“

Fragwürdig: Mit einem Kleinbus wurde Horst nun jeden Sonntagabend von Kaufungen an einen der Ullrich-Standorte in Nürnberg, Hamburg oder Hürth gekarrt, zusammen mit Fahrern aus Ostdeutschland, die schon vorher in Mörsdorf, nahe dem Hermsdorfer Kreuz eingesammelt wurden. „Keiner hat je diese drei bis sechs Stunden Fahrt im digitalen Tacho nachgetragen.“ Das wäre Pflicht des Fahrers gewesen. „Aber es gab von Ullrich keine Anweisung, diesen Fehler zu unterlassen. Ich hatte noch nicht ein-



**Aus dem Arbeitsvertrag:**

**„Für die Arbeitszeit sind die tariflichen Bestimmungen maßgebend. Der Mitarbeiter verpflichtet sich zur Leistung von Mehrarbeit, Nachtarbeit, Samstags-, Sonn- und Feiertagsarbeit ...  
... Der Monatslohn beträgt: 1490 Euro ...  
... mit dem vereinbarten Monatslohn ist die geleistete Arbeitszeit, einschließlich etwaiger Mehrarbeit und Mehrarbeitszuschläge sowie der Zuschläge für die sonntags, feiertags und nachts geleistete Arbeit, abgegolten.“**

**Auszüge aus einem originalen Arbeitsvertrag der Ullrich-Gruppe.**

Fotos | Jan Bergrath, Claudia Remppe (1)

mal eine Unterweisung.“ Gesprochen wurde unterwegs selten. „Und jeder wollte sich am Ziel so schnell wie möglich noch eine oder zwei Stunden im Lkw hinlegen.“

Denn aus dem Bus geht es frühmorgens direkt im Lkw auf Tour, neun oder zehn Stunden Fahrzeit. „Gegen Mittag sind mir öfter schon mal die Augen zugefallen“, berich-

tet Horst. Dazu undefiniertes Warten oder Laden, also nach der offiziellen Auslegung Arbeitszeiten von 13 bis 15 Stunden am Tag – wobei die meisten Fahrer dabei laut Horst den Tacho auf Pause gestellt haben. Er selbst wählt das Symbol der gekreuzten Hämmer. „Und am Freitagabend mussten wir am Standort so lange warten, bis der letzte

Fahrer von der Tour kam. Dann waren wir mit dem Kleinbus oft erst Samstagmorgen zu Hause.“

Die Anfrage des FERNFAHRER nach der Rechtmäßigkeit dieses Verfahrens beantwortet das für den Arbeitsschutz zuständige Regierungspräsidium Kassel per E-Mail: Man wolle mit Ullrich nun ein Gespräch zu die-

sem Thema führen. Die Gesetzesgrundlage liefern die Beamten gleich mit (siehe Kasten Seite 9). Das Ergebnis bleibt abzuwarten, die Frage, warum der Shuttle-Verkehr mit Kleinbussen in dieser Form gebilligt wird, bleibt offen. Laut EU-Verordnung 561/2006 liegt durch die Busfahrten ein Verstoß gegen die regelmäßige Wochenendruhezeit vor – für

Kontrolleure aber nur sichtbar, wenn die Fahrer die Zeit der Busfahrten tatsächlich nachtragen. Dann würde sich nach dem neuen Arbeitszeitgesetz (ArbZG) die anschließende Lenkzeit um die Zeit der Busfahrt reduzieren.

Horst hatte allerdings schon nach ein paar Wochen die Nase voll und kündigte – wie er glaubt – fristgemäß innerhalb eines Tages. Denn er war noch in der Probezeit, die bei Ullrich entgegen dem geltenden hessischen Manteltarifvertrag sechs statt drei Monate dauert. Das entspricht zwar dem gesetzlichen Grundmuster des BGB – aber das Unternehmen kann beim Feuern

schön flexibel bleiben. So lief es ab: Ein Fax zählt nicht. Am Samstagmorgen, als Horst per Shuttle zurückkommt, verweigern die Disponenten die Annahme seiner schriftlichen Kündigung, er wirft das Schreiben in den Briefkasten – und Ullrich zieht ihm sofort 385 Euro Vertragsstrafe vom Lohn ab.

Nach einem Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 18. Dezember 2008 (AZ: 8 AZR 81/08) ist es unwirksam, Vertragsstrafen höher festzulegen, als der Fahrer in der Kündigungszeit – ein Tag - verdienen würde. Über einen Tagesverdienst von 385 Euro hätte Horst sich sicher gefreut. Die Vertragsstrafe scheint auch insgesamt nach Einschätzung von Arbeitsrechtlern unwirksam zu sein, da sie zu allgemein gehalten ist. Auch wird ihm Geld einbehalten, weil er angeblich falsch getankt hat. „Das ist leider kein Einzelfall“, behauptet Horst. „Aber nur die wenigsten Fahrer wehren sich dagegen.“

Er jedoch hat es ge-

tan. Doch vor dem Arbeitsgericht Kassel bekommt er, auch weil er sich in der ersten Instanz, dem Güte Termin, selbst vertritt, nur einen Vergleich. Für eine Weiterführung der Klage fehlt ihm das Geld oder die Rechtsschutzversicherung. Der Ullrich-Hausanwalt schreibt in seiner Begründung: „Auch wenn die vereinbarte Kündigungsfrist mit einem Tag ungewöhnlich kurz erscheinen mag, so kann nur diese Regelung sicherstellen, dass sich Fahrer von ungeliebten Arbeitgebern mit zu hoher terminlicher Belastung und Arbeitgeber von unzuverlässigen Fahrern trennen können ... Mit der vereinbarten Vertragsstrafe soll gerade ein Verhalten – wie das des Klägers – verhindert werden.“

Das spricht im Grunde für sich. Denn offenbar findet die Ullrich-Gruppe, die regelmäßig ihre Personalmitarbeiter zu gebündelten Vorstellungsgesprächen in die Standorte schickt, gerade in den westlichen Ballungszentren kaum noch motivierte Fahrer, die bereit sind, zu den gebotenen Konditionen zu fahren.

Doch auch Horst hat letzten Endes einen Arbeitsvertrag unterschrieben, der ihn nicht nur mit einem Monatslohn von 1490 Euro – es steht noch nicht einmal „brutto“ drin – abspeist, sondern ihn dazu auch noch verpflichtet, für diese Pauschale Mehrarbeit, Nachtarbeit, Samstags-, Sonntags- und Feiertagsarbeit zu leisten. Laut Vertrag sind für die Arbeitszeit die tariflichen Bestimmungen maßgebend. Schon hier heißt es aufgepasst: Diese Verpflichtung kann sich nur im Rahmen der gesetzlichen Regelungen ergeben. Die sehen auch bei Ullrich im Durchschnitt von vier Monaten eine maximale Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche vor. Und die hat – dezenter Hinweis an das Amt für Arbeitsschutz – der Arbeitgeber so zu planen, dass sie vom Fahrer eingehalten werden kann.

Aber prompt gerät Horst in die Wirren des Tarifrechts und ist der reinen Willkür eines nicht tarifgebundenen Arbeitgebers ausgesetzt, der sich bei seiner Vertragsgestaltung die Rosinen

rauspickt – und gleichzeitig in der Branche beschuldigt wird, nicht nur die Löhne, sondern auch die Frachten nach unten zu ziehen. Dazu befragt, meint Eugen Jung, ein alleingesessener Kasseler Transportunternehmer, der Tariflöhne zahlt, trocken: „Wenn ich meine Fahrer schon ausbeute, dann stecke ich das Geld wenigstens in meine Tasche und nicht in die meiner Auftraggeber.“

Das Problem: Grundsätzlich herrscht in Deutschland Vertragsfreiheit. Anders gesagt: so gelesen, so gewollt. Aber einerseits hat ein seriöser Unternehmer eine gewisse Fürsorgepflicht und sollte eindeutige Verträge machen, auf der anderen Seite sollten sich Fahrer gewisser Tarifrechte bewusst sein – und Vertragskonstrukte hinterfragen können. Daran hapert es gewaltig. Dazu sagt Horst nur: „Wer heute aus purer Not als Fahrer bei Ullrich anfängt, unterschreibt alles. Viele Kollegen kamen aus dem Osten, die haben leider alles mit sich machen lassen.“

Ullrich verweist in seinen aktuellen Arbeitsverträgen immer noch auf eine

uralt Vereinbarung der Tarifpartner seiner Branche. Unter Punkt 2 heißt es: „Soweit dieser Arbeitsvertrag nichts anderes bestimmt, findet folgender Tarifvertrag für das Verkehrsgewerbe nach seinem Geltungsbereich in der jeweils gültigen Fassung Anwendung: Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelfernverkehr.“

Dieser BMT-Fern wurde 1988 letztmalig geändert, sah unter anderem eine Probezeit von vier Wochen vor und erlaubte eine Arbeitszeit von 244 Stunden ohne Ausgleich. Er kann bei Ullrich von Fahrern jederzeit in der Personalabteilung eingesehen und für verpflichtend angesehen werden. Es bedeutet aber: Während Fahrer tarifgebundener Unternehmer durchaus schon mal 60 Stunden pro Woche (260 im Monat) arbeiten dürfen, wenn innerhalb von sechs Monaten ein Ausgleich stattfindet,



**Busfahrt ist Arbeitszeit**

Die Vorschrift des § 21a Abs. 3 Ziffer 3 ArbZG stellt auf die klassische Mehrfahrerbesetzung, also auf Fahrer/Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, ab. Fahrten, bei denen Fahrer mit Bussen oder sonstigen Verkehrsmitteln zur Übernahme ihrer Fahrzeuge gebracht werden, sind sonstige Arbeitszeiten und werden von der Regelung des § 21a Abs. 3 Ziffer 3 ArbZG nicht erfasst (Urteil des Europäischen Gerichtshofs, EuGH, vom 18. Januar 2001; Rechtssache C-297/99; Skills Motor Coaches Ltd; sonstige Arbeitszeiten).

Der EuGH hat in 2001 über die Auslegung von Art. 15 (2) VO (EWG) Nr. 3821/85 folgendes entschieden: Die Zeiten, die ein Fahrer auf dem Weg zur Übernahme eines Fahrzeugs verbringt, bei dem ein Kontrollgerät eingebaut und benutzt werden muss, und das sich an einem anderen Ort als dem Wohnsitz des Fahrers oder der Hauptbetriebsstätte des Arbeitgebers befindet, und zwar unabhängig davon, ob dieser Weisungen hierzu erteilt hat, oder ob der Fahrer wählen konnte, wann und wie er diesen Weg zurücklegt, sind sonstige Arbeitszeiten. Der Fahrer hat die Verpflichtung, diese sonstigen Arbeitszeiten in das Schaublatt einzutragen. Ist ein digitales Kontrollgerät in das zu übernehmende Fahrzeug eingebaut, sind diese Zeiten manuell in das Kontrollgerät einzutragen (Art. 15 Abs. 2 Buchstabe b VO (EWG) 3821/85).

*Kleinbusse bringen meist ostdeutsche Fahrer zu den Standorten.*



*Der amerikanische Showtruck soll auf Veranstaltungen Fahrer anlocken.*



*Ullrich bildet in einer eigenen Akademie regelmäßig neue Fahrer aus.*

kennt der BMT-Fern diese Regelung nicht. Deshalb ist bei 244 Stunden definitiv Schicht.

„Der BMT-Fern entspricht nicht mehr den insoweit anzuwendenden Formvoraussetzungen“, bestätigt Thomas A. Röhl, Jurist und Geschäftsführer der Vereinigung des Verkehrsgewerbes in Hessen e.V. „Aus diesem Grunde wurden die neuen Arbeitszeitregelungen nach § 21a ArbZG in den länderspezifischen Manteltarifverträgen behandelt und der BMT insoweit aufgehoben. Grundsätzlich ist es zulässig, in einem Arbeitsvertrag den nachwirkenden BTM-Fern zu vereinbaren. Dies gilt insbesondere für Unternehmen, die, wie Ullrich, nicht Mitglied im zuständigen Arbeitgeberverband sind. Von daher würde der hessische Manteltarifvertrag nur bei Vereinbarung Anwendung finden.“

Sicher nicht ganz einfach zu verstehen. Schon die Formulierung „in der jeweils gültigen Fassung“ ist in der Rechtssprache eine dynamische Verweisung. Einer allgemeinen Logik folgend, müsste also der bereits 1992 von der ÖTV gekündigte BMT-Fern in Hessen, wo die Ullrich-Gruppe ihren Hauptsitz hat, ersetzt worden sein. So jedenfalls steht es dick und fett direkt im hessischen Manteltarifvertrag vom Juli 2007. Und der hat für Fahrer viel bessere Arbeitsbedingungen.

Der Verbandsjurist Röhl verweist dagegen auf eine Entscheidung des Landesarbeitsgerichtes Hessen in Frankfurt vom 8. Juni 2007 (AZ: 12 Sa 1464/06). Darin wird die Berufungsklage eines Fahrers hinsichtlich der ungewöhnlichen Länge der vereinbarten Probezeit von sechs Monaten zurückgewiesen: „Auch der Wortlaut von Ziffer 2 im Arbeitsvertrag, wonach der Tarifvertrag in der jeweils gültigen Fassung An-

wendung finden solle, verhindert die wirksame Inbezugnahme nicht.“ Und sinngemäß weiter: nach § 4 Abs. 5 des Tarifvertragsgesetz ist auch der nachwirkende Tarifvertrag schon ein gültiger Tarifvertrag, solange er nicht durch eine neue Abmachung ersetzt wird. Selbst nach Ablauf eines Tarifvertrags gelten seine Rechtsnormen weiter.

Doch das Urteil des Landesarbeitsgerichts wurde einen Monat vor Abschluss des

### **Eigentlich sollte das Amt für Arbeitsschutz Lkw-Fahrer auch vor ihren Arbeitgebern schützen**

hessischen Manteltarifvertrags gesprochen. Frank-Peter Gentze, Leiter der Sozialpolitischen Abteilung des Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., meint dazu: „In Hessen wurden in den dort gültigen Manteltarifvertrag Teile des ehemaligen BMT aufgenommen, die durch die Einführung von Arbeitszeitvorschriften für das Fahrpersonal in das Arbeitszeitgesetz neu geregelt werden mussten. Selbstverständlich ist jedoch, dass auch Individualvereinbarungen nicht gegen geltendes Gesetzesrecht verstoßen dürfen.“

Der ver.di-Bundesvorstand in Berlin geht noch weiter: Verstöße ein Tarifvertrag tatsächlich gegen geltendes Recht, so sei er ungültig und dem Gesetz

anzupassen und damit auch Arbeitsverträge, die sich auf den ungültigen Tarifvertrag beziehen. Das Gesetz sei das stärkste Regelungsglied in der Rechtskette und es lege die Grundlagen fest, an die sich alle halten müssen und von denen nur zugunsten der Arbeitnehmer in Form von Tarifverträgen oder Arbeitsverträgen abgewichen werden kann. Tarifexperte Stephan Teuscher: „Es ist skandalös, wenn einzelne Unternehmen auf Grundlage eines seit 1992 eigentlich nicht mehr existierenden Tarifvertrages Arbeitnehmer beschäftigen, dabei Lohn- und Sozialdumping betreiben und darüber hinaus scheinbar auch in Kauf nehmen, gegen die seit dem 1. September 2006 im Arbeitszeitgesetz geänderten arbeitszeitrechtlichen Vorschriften für Fahrpersonal zu verstoßen.“

Die Geschäftsführer der Ullrich-Gruppe wollten zu den Vorwürfen gegenüber FERNFAHRER keine Stellung nehmen. Laut Bundesarbeitsgericht in Erfurt würde nur eine Klage für Rechtssicherheit sorgen. Für Horst ist der Fall erst einmal erledigt. Derzeit arbeitet er wieder im Fernverkehr. Für 1900 Euro im Monat. Immerhin, muss man schon sagen. „So etwas wie bei Ullrich werde ich mir nicht mehr bieten lassen“, hat er beschlossen. Denn nach 25 Jahren im Beruf ist er im Januar zusammen mit einem Kollegen in die Gewerkschaft ver.di eingetreten. ◀



*Die Kühllogistik ist eines von vielen Betätigungsfeldern der Ullrich-Gruppe.*