

Wahl zwischen Pest und Cholera



BR-Vorsitzender Nico Bloem
Anfang Juni 2021 auf der
Betriebsversammlung (Foto: dpa)

Die Geschäftsleitung der Meyer-Werft in Papenburg an der Ems kämpft mit Union-Busting-Methoden gegen den Betriebsrat und die IG Metall.

»Jeder, der uns unsere Arbeit nimmt, jeder der uns und unseren Familien die Existenzgrundlage nimmt, jeder der aus Gewinn, aus Profitsucht heraus die Auseinandersetzung mit uns will, sie provoziert – der soll wissen, dass er eine Auseinandersetzung bekommt mit unseren Herzen, mit unserer Kraft, mit unserem Glauben an einen gerechten Kampf für die Zukunft«, rief im März 1987 der Betriebsratsvorsitzende der Papenburger Meyer-Werft, Paul Bloem, [1] unter tosendem Beifall den 30.000 Demonstranten auf dem Rathausplatz in der Ruhrstadt Hattingen zu, die um den Erhalt der Thyssen Henrichshütte kämpften.

34 Jahre später steht sein 26-jähriger Neffe Nico Bloem im Zentrum einer erbitterten Auseinandersetzung um den Erhalt von Arbeitsplätzen beim kriselnden Kreuzfahrtschiffbauer. Gemeinsam mit seinen Betriebsratskolleg:innen und der IG Metall versucht er den Abbau Hunderter Stellen zu verhindern. Während er jüngst auf einer Betriebsversammlung, die Corona bedingt unter freiem Himmel stattfand, zu 1.800 empörten Werftarbeiter:innen sprach, stieg aus dem Werk eine Drohne[2] auf, die das Geschehen auf dem Parkplatz in Papenburg beobachtete. Gleichzeitig machten Security-Leute Fotos von einzelnen Teilnehmenden.

Es war nicht das erste Mal, dass die Geschäftsleitung der Meyer-Werft Regeln gebrochen und gegen die betriebsverfassungsrechtlichen Mitbestimmungsrechte des Betriebsrates verstoßen hat. Zuvor hatte die Geschäftsleitung eine Online-Abstimmung über die geplanten Entlassungen durchführen lassen. Nach dem Motto »Pest oder Cholera« wurde die Stammebelegschaft vor die Wahl gestellt, ob in Papenburg mehr als 1.000 Arbeitsplätze wegfallen sollen oder nur 660.

Insgesamt 1.446 Beschäftigte entschieden sich für 660 und nahmen dafür in Kauf, dass die Verbleibenden pro Jahr 200 unbezahlte Überstunden leisten sollen. Das Votum von 93% Zustimmung spiegelte »mehrheitlich den Willen der Belegschaft« wider, triumphierte Geschäftsführer Jan Meyer, doch er ließ die Tatsache unerwähnt, dass mit 1.557 Abstimmenden weit weniger als die Hälfte der Stammbeschäftigten an der Befragung teilgenommen haben.

»Wir sprechen hier von 4.200 Mitarbeitern«, kritisierte der IG Metall-Bevollmächtigte Thomas Gelder empört: »Von einer Mehrheit kann also keine Rede sein.« Erboast reagierte Betriebsratschef Nico Bloem: »Die Geschäftsleitung hat die Werft offensichtlich mit einer Castingshow verwechselt, in der die Zuschauer denjenigen auswählen, der rausfliegt.« Das Vorgehen sei einmalig und gesetzeswidrig.

Solche Abstimmungen sind Teil von Union-Busting-Methoden, der psychologischen »Kriegsführung« gegen Betriebsräte und Gewerkschaften. Die Existenzangst von Beschäftigten wird genutzt, um Druck auszuüben mit dem Ziel, Belegschaften und ihre gewerkschaftlichen Interessenvertreter:innen zu spalten, damit der vorgesehene Arbeitsplatzabbau möglichst ohne Gegenwehr durchgesetzt werden kann.

Die Online-Abstimmung sei ein Versuch, »den Betriebsrat kaltzustellen«, heißt es in einem Solidaritätsschreiben der Betriebsratsvorsitzenden der VW-Werke. So löse man keine Probleme, sondern polarisiere auf Kosten der Beschäftigten »und vergiftet langfristig das Arbeitsklima«. Auch Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) sprach »von einem groben Foulspiel«.

Dass Firmenpatriarch Bernard Meyer dieses »Foulspiel« beherrscht, zeigte sich bereits vor Jahren, als die Meyer Werft Verwaltungs GmbH und die Meyer Neptun GmbH ihren Sitz in die »Steuerose« Luxemburg verlegten. Während Meyer vehement eine »Steuerflucht« bestritten hatte, gab er unverhohlen zu, dass er mit dem Umzug einen Aufsichtsrat vermeiden wollte, in dem die Arbeitnehmer:innen durch ihre Vertreter mitbestimmen können. Ein großer Vorteil des Unternehmens sei es, schnell und flexibel entscheiden zu können. Dies lasse ein Aufsichtsrat nicht zu.

Die Ansage des Eigentümers war schon damals eindeutig: Das Unternehmen wolle bei strategischen Entscheidungen nicht vom »Wohlwollen« der Arbeitnehmervertretung abhängig sein. Nach einer Affäre um Leih- und Werkvertragsarbeiter:innen, der Debatte um den Standortsicherungsvertrag und Masterplan entfachte die Werksleitung eine Auseinandersetzung um die Mitbestimmung, die schon im September 2015 unter Anwendung von Union-Busting-Methoden in eine außerordentliche Kündigung des damaligen Betriebsratsvorsitzenden Ibrahim Ergin mündete.[3]

Die Meyer Werft im Emsland, die nach der Mitbestimmungsflucht Teil der luxemburgischen Meyer-Neptun-Gruppe ist, baut schwimmende Kleinstädte für mehr als 6.500 Passagiere. Die Corona-Pandemie hat seit dem Frühjahr 2020 die Kreuzfahrtschiffahrt und den Neubau von Ozeanriesen weltweit zum Erliegen gebracht. Daraufhin hat die 225 Jahre alte Meyer-Werft nach eigenen Angaben das Jahr 2020 mit großen Verlusten abgeschlossen.

Damit keine gebuchten Aufträge verloren gehen, hatte sich das Unternehmen mit seinen Kunden darauf geeinigt, die Aufträge nicht zu stornieren, sondern das Bauprogramm bis 2025 zu strecken. Die Beschäftigten wurden in Kurzarbeit geschickt. Bis in das Jahr 2025 hinein wird die Werft nach Aussage des Betriebsrats acht Kreuzfahrtschiffe für die Reedereien Aida, Costa, P&O und Carnival sowie Disney bauen.

Nach Angaben des Unternehmens werden in Zukunft jährlich zwei Kreuzfahrtschiffe anstatt vorher drei Schiffe gefertigt. Dadurch sinke die Arbeitsleistung um etwa 40% pro Jahr bis 2025. In den kommenden fünf Jahren sollen rund 1,25 Milliarden Euro einspart werden, verkündete die Geschäftsführung. Und das gehe ausschließlich über die Streichung von Arbeitsplätzen.[4]

Über die Frage des »Wie« wird seit mehr als einem Jahr zwischen Arbeitgeber, Betriebsrat und IG Metall in Papenburg gestritten. Die Werft-Bosse drohten, bis zu 1.800 Arbeitsplätze abzubauen, wenn Betriebsrat und IG Metall nicht schon vor Verhandlungen über einen »Zukunftspakt« der Arbeitgeber-Forderung zustimmen, dass 660 Stellen abgebaut werden und die verbleibenden Beschäftigten rund 200 Stunden unbezahlte Überstunden pro Jahr leisten.

Die von der Kapitalseite einseitig diktierten Forderungen werden von Betriebsrat und IG Metall entschieden zurückgewiesen. Die Interessenvertretung bezweifelt, dass es Meyer wirklich so schlecht geht wie behauptet. Streitpunkt sind die Fremdfirmen. Der Konflikt über die Werkverträge bei Meyer ist seit Jahren ungelöst. In den Verhandlungen wurde deutlich, dass es nicht darum geht, Arbeitsplätze abzubauen, weil keine Arbeit vorhanden ist, sondern darum, Stammbeschäftigte durch billigere Kräfte aus Kroatien, Polen, Russland oder Rumänien zu ersetzen.

Auch am Schiffbau arbeiten Werkvertragsfirmen mit Tausenden Leiharbeitern aus Osteuropa mit. »Nur 40% der Meyer-Belegschaft gehört zur Stammbesatzung, 60% haben Werkverträge«, sagt Betriebsratsvorsitzender Nico Bloem. »Einiges davon ist auch völlig in Ordnung, das sind outgesourcte Spezialaufgaben. Aber der Rest führt dazu, dass nach und nach die Stammbesatzung ersetzt wird.«

In der Vergangenheit waren die Aufgaben zwischen eigenen und fremden Arbeitern klar verteilt. Kerntätigkeiten im Schiffbau waren Hauptaufgaben der festangestellten Werftarbeiter. Der Innenausbau der Kreuzfahrtschiffe etwa in den Kabinen, im Sport- und Freizeitbereich bis hin zu den Küchen lag in den Händen der Werkvertragsfirmen. Diese Trennung will die Geschäftsleitung offensichtlich aufheben. Faktisch führt das auch zum Ausstieg aus dem Flächentarifvertrag.

Für Betriebsrat und IG Metall steht fest: »Wir sind bereit zu verhandeln, aber nicht unter der Voraussetzung, dass wir vorab Kündigungen zustimmen und Einschnitte vor Verhandlungen genehmigen.« Die Arbeitnehmervertreter:innen wollen betriebsbedingte Kündigungen verhindern und pochen auf den Erhalt der Stammarbeits- und Ausbildungsplätze, ein Verringern der Fremdfertigungsanteile zugunsten der Stammbeschäftigung sowie einen Verzicht auf »Tarifflucht« durch weitere Ausgliederung von Unternehmensteilen. Die Gewerkschaft will vor allem Regelungen zur zukünftigen Verteilung der Fremd- und Eigenfertigung aushandeln.

Unterstützung kommt von der Landesregierung Niedersachsens. »Ich finde es absolut richtig, wenn Betriebsräte und Gewerkschaften sagen, die Stammbesatzung unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger hier im Emsland muss geschützt werden«, sagte Ministerpräsident Stephan Weil.

Das wiederum lehnt die Werftleitung um Seniorchef Bernard Meyer und seinen Söhnen Jan und Tim ab. Sie werfen der gewerkschaftlichen Interessenvertretung vor, durch »unbezahlbare Maximalforderungen« den Bestand des Unternehmens »ganz zu gefährden«. Man sei bereit für offene, faire, aber auch durchaus harte Verhandlungen, versichert dagegen Nico Bloem. Aber wenn die Geschäftsleitung meine, »mit dem Kopf durch die Wand zu wollen, dann müssen sie auch mit der Gegenreaktion der Belegschaft rechnen.«

Anmerkungen

[1] Paul Bloem wechselte die Seiten, übernahm zunächst die Funktion des Personalchefs der Meyer-Werft. Heute ist er Mitglied der Geschäftsführung, zuständig für Beziehungen der Werft in die Politik.

[2] Zwischenzeitlich hat die Geschäftsleitung den von ihr veranlassten Drohnenflug eingeräumt, um einen Überblick über die Teilnehmerzahl sowie die Einhaltung der Corona-Regeln zu erhalten. Wie auf jeder Betriebsversammlung seien »von unserem bekannten Fotografen Aufnahmen der sprechenden Personen gemacht worden«, so das

Unternehmen lt. Frankfurter Rundschau vom 14.6.2021.

[3] Siehe auch: Otto König/Richard Detje: Union Busting – Kündigung des Betriebsratsvorsitzenden Ibrahim Ergin. Meyer-Werft flüchtet vor Mitbestimmung in Steueroase, Sozialismus Aktuell 5.10.2015.

[4] Siehe auch Otto König/Richard Detje: Ballast abwerfen. Kreuzfahrt-Schiffbau in der Krise: Betriebsrat und IG Metall kämpfen für Erhalt der Arbeitsplätze auf der Meyer-Werft, in: Sozialismus.de, Heft 4-2021, Seite 38ff..

Quelle: https://www.sozialismus.de/kommentare_analysen/detail/artikel/wahl-zwischen-pest-und-cholera/