

*Leiharbeiter, Betriebsrat, Luxemburg*

## Die Missverständenenen: die Meyer Werft und ihre Skandale



*Bernard Meyer, Geschäftsführer der Meyer Werft, vor seiner Werft. Foto: dpa*

1

### **Papenburg.**

**Es ist eine Zeit voller Widersprüche bei der Meyer Werft in Papenburg. Die Auftragsbücher sind voll wie nie, mit der „Ovation of the Seas“ verlässt am Freitag ein weiteres Traumschiff die Werft. Und zugleich kämpfte das Unternehmen zuletzt mit einer beispiellosen Serie an Skandalen. Wie kann das sein? Eine Spurensuche in Papenburg.**



Genau dort, wo Ostfriesland endet und das Emsland beginnt, ragen die weißen, stählernen Rechtecke in den Himmel. In einer Gegend, die nur wenige Meter über dem Meeresspiegel liegt, überthronen die Hallen alles. Eine Schnellstraße in Richtung Stadtmitte biegt sich um das Gelände, direkt vorbei an der 75 Meter hohen Konstruktion – das größte überdachte Trockendock der Welt. Über Jahrhunderte sind Papenburg und das Familienunternehmen Meyer im Gleichschritt gewachsen. Bisher. Ein Entfremdungsprozess hat eingesetzt zwischen Stadt und Werft, die unzertrennlich schienen. Er kam nicht plötzlich. Er kam schleichend. Vielleicht sehen deswegen so viele die Veränderung nicht. Papenburg ist die Meyer Werft. Aber ist die Meyer Werft noch Papenburg?



Jan Peter Bechtluft, Bürgermeister

Ist die Meyer Werft erfolgreich wie in diesen Tagen, dann regiert es sich in Papenburg deutlich leichter. Im Großen und Ganzen scheint die Welt für Bürgermeister Jan Peter Bechtluft folglich in Ordnung. Oder besser gesagt wieder. Wenn der CDU-Mann aus seinem Büro auf den Hauptkanal schaut, blickt er auf den Nachbau der Schiffe, wie sie früher von Papenburg aus über die Ems und die Nordsee in alle Welt führen.

Obwohl die Kleinstadt weit weg liegt vom Meer, haben Schiffbau und Schifffahrt in Papenburg eine lange Tradition. Diese Tradition wird heute nur noch von der Meyer Werft fortgeführt, die einst ebensolche Holzkähne baute und heute Marktführer auf dem umkämpften Feld der Kreuzfahrtschiffe ist.

Papenburg ohne Meyer? „Unvorstellbar“, sagt der Bürgermeister – ohne lange zu überlegen. Etwa 3500 Menschen sind direkt bei der Werft beschäftigt. Hinzu kommen Tausende Jobs bei Zulieferern und die zahllosen Touristen, die jedes Jahr die Stadt besuchen. Das Familienunternehmen Meyer ist der Motor einer Region, die lange das Armenhaus Deutschlands war. „Meyer Werft und Papenburg – für viele Menschen sind das Synonyme“, sagt Bechtluft.

2013 wurde genau das der Stadt zum Verhängnis. Zwei rumänische Leiharbeiter kommen beim Brand ihrer Unterkunft ums Leben. Ganz Deutschland blickt auf Papenburg. Auf die Meyer Werft. Und dem Bürgermeister und seinen Mitbürger wird vorgehalten, dass sich über Jahre hinweg eine Parallelgesellschaft gebildet hat: hunderte ausländische Werkvertragsarbeiter, die morgens per Kleinbus in die Werft gefahren werden und abends wieder zurück in ihre Unterkünfte irgendwo in der Stadt.

Die Empörung außerhalb Papenburgs ist groß, waren solche Zustände doch bislang nur aus der Schlachtbranche bekannt. Nun aber hat das Vorzeigeunternehmen Meyer ein Imageproblem, das auf die Stadt abstrahlte. Noch heute wird auf der Werft gerätselt, was da über das Unternehmen hinein brach, warum man so schnell vom glanzvollen Schiffbauer zum Sündenbock wurde. Unverständnis. Aber Unrechtsbewusstsein? Personalchef Paul Bloem sagt: „Wir sind und wir waren für jeden Menschen da, der auf der Werft arbeitet. Egal, ob direkt für uns oder für Subunternehmer.“



Die Brandruine an der Landsbergstraße in Papenburg. Zwei Leiharbeiter aus Rumänien starben bei dem Feuer. Mittlerweile ist die Ruinie abgerissen. Foto: dpa

Ein Gutachter sollte später feststellen, dass gesündigt wurde bei den Arbeitszeiten. Doch das ist in Papenburg mittlerweile vergessen. Das Unternehmen legte eine Sozialcharta auf, verfasst im Garten von Werftchef Bernard Meyer. Tatsächlich gelang zumindest kurzfristig die Wende im öffentlichen Ansehen zurück zum Vorzeigebetrieb. Die Brandruine ist mittlerweile abgerissen. Nichts erinnert mehr an den Vorfall. Die Kleinbusse mit den Arbeitern aus Osteuropa pendeln wieder, als wäre nie etwas gewesen.

Und doch blieb etwas zurück: die Erkenntnis, dass die Meyer Werft längst nicht mehr das sympathische Familienunternehmen aus dem Papenburger Hafen ist, in dem jeder jeden kennt. Und dass Meyer alle rechtlichen Möglichkeiten ausnutzt, um auf dem hart umkämpften Weltmarkt gegen die hochsubventionierte Konkurrenz zu bestehen. Der Brand bildete den Auftakt einer Serie von weiteren Skandalen. Nie in seiner langen Geschichte stand das Unternehmen so sehr in der Kritik, wie in den kommenden Monaten.

Das andere Bild der Meyer Werft, das positive, ist vor allem mit dem Chef verbunden: Bernard Meyer. Der Schiffbau-Ingenieur steht für den riskanten Umstieg auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen mitten in der handfesten Werftenkrise der 80er Jahre. Zahlreiche Konkurrenten überlebten nicht. Meyer hingegen wuchs, kaufte in den 90er Jahren die Neptun Werft in Rostock und zwei Jahrzehnte später die Turku Werft in Finnland.

Das Privatvermögen des Papenburgers wird auf mehr als eine halbe Milliarde Euro geschätzt. Der 67-Jährige zählt zu den 200 reichsten Deutschen. Der reichste Papenburger ist er ganz gewiss. Und doch findet sich in der Stadt niemand, der ein schlechtes Wort über ihn verliert, der ihm sein Vermögen neidet. Jeder hier weiß, wo der Werftchef wohnt. In einer Villa zwar, aber in einer nicht besonders großen. So gut wie jeder hier hat ihn schon einmal gesehen. Bei einer Fahrradtour mit seiner Frau, im Restaurant oder im Theater. Wenn Papenburger über Bernard Meyer sprechen, dann schwingt immer der Stolz mit, dass er einer von ihnen ist. Ein Teil dieser Stadt wie die endlosen Kanäle.



Die Adresse Rue de Trèves 6 in Senningerberg. Hier hat die Meyer Neptun GmbH ihren Sitz.  
Foto: Marion Trimborn

Bernard Meyer ist das eine Gesicht des Unternehmens. Das andere zeigt sich 500 Kilometer südlich. Anfang Januar: Schranken versperren die Zufahrt zum European Bank and Business Center in der Rue de Trèves 6 in der Ortschaft Senningerberg nordöstlich der Stadt Luxemburg. Hier, im Großherzogtum, befindet sich der Sitz der Meyer Neptun GmbH. Die Werft ist längst kein reines Papenburger Unternehmen mehr. Sie ist Teil eines internationalen Konzerns.

Der Bürokomplex in der Nähe des Flughafens besteht aus fünf unscheinbaren U-förmigen Gebäuden aus Glas und beigefarbigem Beton. Wer hier hinzieht, tut das nicht, um aufzufallen. Es geht nicht um Repräsentanz, es geht um Anonymität. 51 Firmen haben in dem Bürokomplex ihren Sitz oder zumindest Büros: die Bank Morgan Stanley beispielsweise, die Süßigkeitenhersteller Haribo oder Ferrero – und jetzt auch die Muttergesellschaft der Meyer Werft.

Die Eingangshalle in Haus D wirkt edel, die Wände sind mit hellem Holz vertäfelt, der Boden

ist mit Marmor gefliest. Auf der 6. Etage gibt eine Glastür mit dem Firmennamen „Meyer Neptun Luxemburg“ den Blick auf das Büro frei: blauer Teppich, weiße Schränke, Kaffeemaschine.

Hier also hat der Werftenkonzern nun Quartier bezogen. Weit weg von Papenburg, noch weiter weg von der Nordsee. Es bleibt der Eindruck einer Briefkastenfirma. Immerhin mit eigener Kaffeemaschine.



Hier geht's lang zum Firmensitz der Meyer Neptun GmbH. Die Dachgesellschaft hat in Senningerberg im Großherzogtum Luxemburg Quartier bezogen. Foto: Trimborn

Die Adresse Rue de Trèves 6 in Senningerberg. Hier hat die Meyer Neptun GmbH ihren Sitz. Foto: Trimborn



Der Briefkasten der Meyer Werft in Luxemburg. Foto: Trimborn



In der 6. Etage des Bürokomplexes hat das Unternehmen ein Büro gemietet. Foto: Trimborn



Hinter dieser Tür sitzt die Meyer Neptun GmbH. Foto: Trimborn



Werft-Geschäftsführer Lambert Kruse

Nur eine Briefkastenfirma in Luxemburg? Das sei schlichtweg falsch, sagt Geschäftsführer Lambert Kruse. Zwar kein gebürtiger Meyer, aber immerhin ein gebürtiger Papenburger. Mittlerweile seien hier fünf Mitarbeiter beschäftigt. „Und, nein: Diese Mitarbeiter sind nicht damit beschäftigt, Steuerschlupflöcher auszuloten. Ihre Aufgabe ist es, den Einkauf für die Unternehmensgruppe zu koordinieren.“

Als die Umzugspläne Mitte 2015 ans Licht kamen, herrschte abermals Empörung. Gerade erst war der Streit um den Masterplan Ems beigelegt worden. Ein weitläufig als historisch bezeichneter Vertrag, der nach Jahrzehnten des Streits Ökonomie und Ökologie an der Ems in Einklang bringen soll. Durch wirtschaftliche Nutzung, nicht nur aber auch durch die Meyer Werft, hat der Fluss sein Erscheinungsbild mittlerweile komplett geändert. Viele, die gemeinsam für den Masterplan und damit die Zukunft des Werftenstandorts Papenburg gekämpft hatten, fühlten sich getäuscht. Betriebsrat, Gewerkschaft und Landesregierung erfuhren aus den Medien, dass Meyer da schon längst Fakten geschaffen und Tochterunternehmen in Luxemburg gegründet hatte.

Ausgerechnet Luxemburg! Das Großherzogtum gilt vielen als Steuerparadies für internationale Konzerne. Der Imageschaden war wohl noch größer als beim tödlichen Brand zwei Jahre zuvor. Die Sache wurde nicht besser, als die Werft beteuerte, es ginge ihr doch gar nicht um das Sparen von Steuern, sie wolle sich nur einer erweiterten Mitbestimmung der Arbeitnehmer entziehen. Ausgerechnet die Meyer Werft! Der vermeintliche Vorzeigebetrieb, durch dessen Werkshallen auch SPD-Politiker gerne stapfen, selbst wenn in Papenburg die aller meisten CDU wählen.

Ein einziges Mal unternahm der Werftchef selbst den Versuch, der Öffentlichkeit seine Beweggründe zu erklären. In Emden war das, vor dem „Klub zum guten Endzweck“, in dem er zuvor mit Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) gesprochen hatte. Nervös wirkte der Mann, der die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt baut. Und wütend. Weil niemand verstehen wollte, warum der Umzug aus seiner Sicht notwendig war. Weil plötzlich an seiner Integrität gezweifelt wurde. Vom mörderischen Wettbewerb sprach Meyer. Dem müsse sich sein Betrieb, dem müsse er sich stellen.



Bernard Meyer erklärt in Emden der Presse, warum er den Unternehmenssitz nach Luxemburg verlegen will. Im Hintergrund Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD), einer der schärfsten Kritiker der Entscheidung. Daneben Werft-Betriebsratschef Ibrahim Ergin. Foto: Dirk Fisser

Der Umzug sei zum Wohle des Unternehmens – Erklärungsversuche, die zum Kommunikationsdesaster gerieten. Wenn es um die öffentliche Wahrnehmung geht, ist der Schiffbauingenieur ein schlechter Krisenmanager. Wohl auch, weil die Werft die Krise einfach nicht erkannte. Die Landesregierung jedenfalls führte Bernard Meyer in Emden regelrecht vor. Das bundesweite Echo war vernichtend. Warum er sich von der Politik ein Umzugsmoratorium abringen ließ, bleibt sein Geheimnis. Luxemburg war zu diesem Zeitpunkt eigentlich nicht mehr rückabzuwickeln.

Bis heute verstehen sie auf der Werft nicht, warum niemand verstehen wollte, dass der Umzug der Muttergesellschaft notwendig ist. „Es muss sein“, sagt Manager Kruse. Punkt. Kritik prallt ab.



Blick in das Trockendock der Meyer Werft, wo parallel an zwei Kreuzfahrtschiffen gebaut wird. Foto: Michael Wessels

Lamberts Kruses Begeisterung für das Unternehmen Meyer Werft ist ehrlich. Wenn er davon spricht, wie gut der Betrieb wirtschaftlich aufgestellt, wie innovativ die Fertigung sei, dann funkeln seine Augen. „Wir haben es geschafft, die Werft von handwerklicher auf industrielle Produktion umzustellen.“ Das habe das Überleben des Betriebes erst ermöglicht. Heute steht die Werften-Gruppe so gut da wie nie: Mehr als zehn Kreuzfahrtschiffe stehen in den Auftragsbüchern. Zwei kamen Anfang März hinzu – für die Disney Cruise Line aus Florida. Fast alle großen Reedereien der Welt lassen Schiffe bei Meyer bauen. Das Unternehmen ist Weltmarktführer.

Umso tiefer hat sich denn auch der Vorwurf der Steuerflucht und der Schinderei von Billiglöhnern in die Schiffbauerseele hineingefressen. Doch das größte Image-Erdbeben sollte erst noch kommen: der Versuch der fristlosen Kündigung von Betriebsratschef Ibrahim Ergin, der Auszubildende zum Eintritt in die IG Metall genötigt haben soll. Die Art und Weise, wie



die Werft diesen Rechtsstreit führt, irritiert: unerbittlich, ja fast besessen von dem Ziel, Ergin aus dem Unternehmen zu entfernen.

Die Werft selbst überschritt die Schwelle zur Schlammschlacht als Personalchef Bloem die Vorwürfe gegen Erginin aller Breite im Internet veröffentlichte. Er beteuert, dies sei ein Alleingang von ihm gewesen – ohne Rücksprache mit der restlichen Werftleitung:

„Das war nicht abgesprochen. Rückblickend würde ich es vielleicht anders machen.“

Was ihn gestört habe, sei das unreflektierte Einschlagen der Öffentlichkeit und der Politik auf die Werft. So als gebe es keine Gründe dafür, den Betriebsrat zu feuern. Wieder fühlten sie sich missverstanden.

Das Vorgehen des Personalchefs will einfach nicht passen zu dem Bild eines freundlichen Familienbetriebes, der seit Jahrhunderten Papenburg prägt. Es will in seiner Plumpheit aber auch nicht passen zu einem weltläufigen Konzern, der nach Skandinavien expandiert und in Luxemburg residiert. Am Ende wird wohl das Bundesarbeitsgericht entscheiden müssen, ob Ergin bleiben darf oder gehen muss. „Wir sind bereit, diesen Weg zu gehen, auch wenn er sehr lang ist“, sagt Geschäftsführer Kruse.

Werft-Geschäftsführer Lambert Kruse nach der Niederlage der Meyer Werft in erster Instanz vor dem Arbeitsgericht Lingen. Wegen formaler Fehler scheiterte das Unternehmen mit dem Anliegen, Betriebsratschef Ibrahim Ergin fristlos zu kündigen.



Der Stapellauf der Homeric: Das erste auf der Meyer Werft gebaute Kreuzfahrtschiff. Stapelläufe sind Geschichte. Heute werden die Luxusliner im Trockendock gebaut. Foto: dpa

Die Empörung über tote Leiharbeiter, über den Luxemburg-Umzug und den versuchten Ergin-Rauswurf, sie war groß. Außerhalb Papenburgs. Da, wo die Familie Meyer zu Hause ist und das wirtschaftliche Schicksal Tausender Menschen von den unternehmerischen Entscheidungen dieser einen Familie abhängt, hielt sie sich in Grenzen. „God is mijn Leidsman“ steht über vielen Eingangstüren in Papenburg – Gott ist mein Lotse. Ja, auf den lieben Gott

vertrauen sie hier. Und auf die Familie Meyer. Mag der Rest der Welt auch noch so schimpfen.

Als wollten die Menschen die Veränderung nicht sehen. Was sie sehen, ist ein Neubau am Hauptkanal. Ganz in der Nähe von Bernard Meyers Villa. Sohn Jan Meyer hat hier ein Haus gebaut für sich und seine Familie. Aus Backstein. Groß, aber nicht protzig. So, wie man das in Papenburg macht. Mehr noch als die Millioneninvestitionen in den Werftstandort gilt dieses Haus vielen Papenburgern als Beleg dafür, dass trotz irrwitziger Bedingungen tief im Binnenland immer weiter Kreuzfahrtschiffe gebaut werden.

Jan Meyer gilt zusammen mit seinem Bruder Tim als designierter Nachfolger seines Vaters. Das Unternehmen macht kein Geheimnis daraus, dass die Stabübergabe ansteht. Nur über den Zeitpunkt schweigen sich die Schiffbauer aus. Generationenwechsel waren in Papenburg häufig mit wegweisenden Änderungen verbunden: der Umstellung von Holz- auf Stahlbauweise etwa. Oder dem Bau von Kreuzfahrtschiffen, den Bernard Meyer gemeinsam mit seinem Vater Joseph-Franz vorantrieb und später perfektionierte.

Was bringt der Wechsel von der sechsten auf die siebte Generation? Es gibt Beobachter, die sagen, der Wandel habe bereits begonnen und die Ereignisse der vergangenen Monate seien Ausdruck dessen: raus aus der kleinstädtischen Beschaulichkeit und der Komfortzone Papenburg. Mehr Konzern, weniger Familienunternehmen. Wer auf dem Weltmarkt bestehen will, der braucht Ellbogen. Die Meyers haben das verstanden. Nur irgendwie haben sie vergessen, das der Welt da draußen zu erklären.



Die Führungsspitze der Meyer Werft: Bernard Meyer (links), Jan Meyer, Tim Meyer und Lambert Kruse. Foto: Meyer Werft

Wie geht es weiter mit der Meyer Werft?

**Text: NOZ, Osnabrück, 10.3.2016**