

Japan-Auftrag stärkt Gestaltungsspielraum

Meyer Werft stellt sich aktiv den Herausforderungen der Corona-Pandemie – Jobs, Know-how und Kunden sichern

Die Corona-Pandemie hat auch beim Papenburger Traditionsunternehmen Meyer Werft tiefe Spuren hinterlassen. Da sorgte die Meldung über erfolgreich abgeschlossene Verhandlungen über einen Kreuzfahrtschiffneubau für die japanische Reederei NYK kurz vor Ostern international für Aufsehen.

Der Auftrag für den vergleichsweise kleinen Cruiser fiel dabei zeitlich zusammen mit der erfolgreichen Ablieferung der „Odyssey of the Seas“ (IMO 9795737) an den Auftraggeber Royal Caribbean International. Für die Meyer Werft war dieses zur Quantum-Klasse gehörende Passagierschiff der dritte Luxusliner während der Corona-Pandemie, die die Welt seit Anfang 2020 in Atem hält.

Der Markt für den Bau von Kreuzfahrtschiffen wurde bisher maßgeblich von der Werftengruppe, zu deren Verbund neben dem Stammwerk im emsländischen Papenburg auch die Produktionsstätten in Rostock (Neptun Werft) und im südwestfinnischen Turku (Meyer Turku) gehören, sowie den Mitbewerbern Fincantieri (Italien) und Chantiers de l'Atlantique (Frankreich) dominiert.

Nahezu alle großen Kreuzfahrt-Reedereien der Welt bestellten bei Meyer in den zurückliegenden 20 Jahren „ihre“ Kreuzfahrtschiffe. Zum Kreis der Stammkunden gehört dabei auch Royal Caribbean International.

Das Traditionsunternehmen, das 1795 von Willm Rolf Meyer am Papenburger Hauptkanal gegründet wurde, wird auf dem Weltmarkt geschätzt für seine ausgeprägte Innovationsstärke und auch für seine Bereitschaft, technischer Trendsetter zu sein. Beispiele für Top-Leistungen „Made by Meyer Werft“ gab es auch und gerade im Cruise-Segment in den zurückliegenden 30 Jahren zahlreiche. Diese seien stellvertretend als Meilensteine herausgestellt. So zog das Unternehmen 2015 mit der Helios-Klasse einen gigantischen Schiffbauauftrag an Land. Mittlerweile umfasst die Serie neun mit Flüssigerdgas (LNG) betriebene Kreuzfahrtschiffe für den größten Kreuzfahrtkonzern der Welt, die Carnival Corporation.



Foto: C. Assies

Haushoch: Bei Meyer ist man mit Großem bestens vertraut. Die Corona-Krise bringt neue Herausforderungen

Die Papenburger lieferten mit der „Aidanova“ (IMO 9781865) Ende 2018 das weltweit erste vollständig mit LNG betriebene Kreuzfahrtschiff an AIDA Cruises, die von Rostock aus geführt wird. Es war zugleich das erste Schiff der Baureihe, zu der unter anderem auch die von Meyer Turku für Costa Crociere gebaute „Costa Smeralda“ (IMO 9781889) und die „Mardi Gras“ (IMO 9837444) von Carnival.

Historischer Deal mit den Großkunden: Aufträge erhalten, Ablieferung der Schiffe zeitlich strecken

Die Werften-Gruppe hatte bis zum Ausbruch der Corona-Krise klar auf Wachstum gesetzt. Die Orderbücher waren entsprechend gefüllt. Der Produktionsfahrplan sah vor Corona jährlich den Bau von vier Kreuzfahrtschiffen vor. Nach Informationen des THB stand die Werft noch vor dem Ausbruch der Pandemie sogar vor dem erfolgreichen Abschluss für ein neues Projekt.

Um auch bei der Teileversorgung und -bevorratung optimal gerüstet zu sein, hatte die Werften-Gruppe unter anderem in den Bau eines modernen Logistikzentrums investiert. Projektvolumen: rund 40 Millionen

Euro. Die Maßnahme gehört damit zu den größten Einzelausgaben der jüngeren Vergangenheit. 2020 wurde das Logistikzentrum seiner Bestimmung übergeben.

Für die Meyer Werft wurde bereits im Frühjahr 2020 recht schnell klar, als deutlich wurde, dass Corona doch mehr als „nur“ eine besondere Form einer Grippewelle war - denn davon waren ja zunächst viele Regierungen noch überzeugt -, dass die Werft Kurskorrekturen einleiten musste. Zudem wirkte sich das Corona-Geschehen auch schnell direkt auf Produktionsabläufe aus. Die Einhaltung von staatlich vorgeschriebenen Quarantäne-Auflagen für Mitarbeiter, die mit Covid-19-Erkrankten Kontakt hatten, stellte eine völlig neue Herausforderung dar. Natürlich nicht nur für das Papenburger Werft-Unternehmen, sondern auch für seine zahlreichen Zulieferer aus dem In- und Ausland.

So verzögerte sich im Frühjahr 2020 etwa die Abnahme der frisch fertiggestellten „Iona“ (IMO 9826548) durch den Kunden P&O Cruises. Über mehrere Monate musste die Werft außerplanmäßige Kosten tragen, so etwa Liegegebühren von rund 5000 Euro pro Tag an das Columbus Cruise Center (CCC) in Bremerhaven. Mehr als 200 Tage nach ihrer erfolgreichen

Ems-Passage von Papenburg zur Nordsee wurde die „Iona“ schließlich im Oktober 2020 an P&O Cruises übergeben. Passagiere hat das Schiff indes bis heute noch nicht an Bord begrüßen können. Geplant ist, dass die „Iona“ ab 7. August zu ersten Reisen in See stechen wird, dann jedoch ausschließlich für britische Passagiere.

Auch das gehört zum Sonderprogramm „Kurskorrektur“ der Schiffbau-Gruppe: Weil ein Ende der Pandemie noch nicht erkennbar ist, hat sich die Werft gemeinsam mit ihren wichtigen Großkunden darauf verständigt, die Festbestellungen für verschiedene Cruiser zeitlich zu strecken, so dass diese Schiffe zu einem späteren Zeitpunkt abgeliefert - und damit auch bezahlt werden. Einem Zeitpunkt, der, so die Hoffnung der Branche, dann wieder unter dem Vorzeichen eines Wachstums steht. Immerhin: Durch diesen Schachzug gelang es der Werft, dass ihre Auftraggeber die Bestellungen nicht stornieren haben. Die Beschäftigung in der Gruppe ist somit bis ins Jahr 2025 gesichert.

Trotzdem ist die Werft zu Eingriffen gezwungen, ein Vorgang, der der Unternehmensleitung des Familienbetriebs nicht leichtfällt. Denn auch das ist Teil der Firmenkultur:

Fortsetzung Seite 5 ►

Zukunftspakt für MV Werften steht jetzt

Gewerkschaft IG Metall informiert Mitarbeiter über das ausgehandelte Eckpunktepapier – Personalabbau



Foto: Blinkfeuer

Luxus auf 164 Meter Länge: die „Crystal Endeavor“ im März dieses Jahres in Stralsund. Das Kreuzfahrtschiff wird in wenigen Wochen abgeliefert

Das zähe Ringen um eine Art Zukunftspakt für die wirtschaftlich angeschlagenen MV Werften mit ihren noch rund 2900 Mitarbeitern scheint erfolgreich zu verlaufen.

Diesen Rückschluss lässt ein aktuelles Flugblatt der Gewerkschaft IG Metall Küste zu, das dem THB vorliegt. Die Gewerkschaft ist gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat der zum asiatischen Genting-Kon-

zern gehörenden Werftengruppe sowie der Geschäftsleitung Teil der Verhandlungsgruppe. Die Gespräche erstrecken sich inzwischen seit mehreren Monaten mit unterschiedlicher Intensität, nicht zuletzt auch aufgrund der Corona-Pandemie. Parallel dazu laufen auf der politischen Ebene, im Land Mecklenburg-Vorpommern wie auch beim Bund, Gespräche um weitere Finanzmittel.

Laut Flugblatt haben sich Gewerkschaft und der Betriebsrat gemeinsam mit dem MV-Werften-Management auf „Eckpunkte für einen Transfer- und Sozialtarifvertrag zur Restrukturierung und Erhaltung der Zukunftsfähigkeit der MV Werften geeinigt“. Zu den Eckpunkten gehört neben umfangreichen finanziellen Details auch die Verständigung der Personalkörper an

den drei Standorten Wismar, Rostock und Stralsund. Letztgenannte Produktionsstätte soll künftig nur noch rund 230 Mitarbeiter haben, knapp 400 weniger als aktuell. Auch andere Standorte verlieren Personal. Indes steht fest, dass das in Stralsund gebaute Exeditionskreuzfahrtschiff „Crystal Endeavor“ (IMO 9821873) Ende Juni Stralsund für immer verlassen soll. ■ EHA

► Fortsetzung von Seite 4

Der ausgeprägte Stolz auf lange Betriebszugehörigkeiten. Es gibt innerhalb der Arbeitnehmerschaft ganze „Meyer-Dynastien“. Das Unternehmen ist für den strukturschwachen Westen des Flächenbundeslandes Niedersachsen einer der herausragenden Arbeitgeber.

Rund 1,25 Milliarden Euro muss das Unternehmen in den kommenden Jahren an Kosten einsparen. Ein gewaltiger Betrag. Für Juniorchef Jan Meyer ist klar, dass es bei diesem Kraftakt nicht „nur um den Erhalt des Standortes Papenburg, sondern auch um ein riesiges Stück des deutschen Schiffbaus geht“.

Erstmals gingen die rund 4000 Stammbeschäftigten im Mai 2020 für zunächst zwei Monate in Kurzarbeit. Die Wochenarbeitszeit wurde zudem auf 30 Stunden reduziert. Strittig waren in diesem Zusammenhang zwischen Betriebsrat, der Gewerkschaft IG Metall und Meyer-Geschäftsleitung unter anderem Punkte wie eine tägliche Arbeitszeit von sechs Stunden ohne Pause.

Im Sommer 2020 wurde dann die Kurzarbeit bis Jahresende verlängert. Anfang dieses Jahres bis Ende Juni 2021 wird die Kurzarbeit ebenfalls noch weitergeführt. Doch das Ringen um den Erhalt der Arbeitsplätze geht weiter.

Für Empörung aufseiten der Arbeitnehmervertreter sorgten zuletzt öffentlich gewordene Entlassungsszenarien. So war von einem ausgeprägten Streichkonzert die Rede: Bis zu 1800 Jobs standen zur Disposition, lautete eine Kernzahl.

Nach Überzeugung der Gewerkschaft IG Metall ist aber nach wie vor ausreichend Arbeit für die Stammmannschaft da. Die Arbeitnehmervertreter werfen der Geschäftsleitung vor, Stammarbeitsplätze in den Kernfertigungsbereichen durch Werkvertragsarbeiter ersetzen zu wollen.

Die Unternehmensführung bestreitet das und betonte zuletzt mehrfach, dass der Werkstandort Papenburg in Gänze gefährdet sei, wenn es nicht gelinge, „intelligente Lösungen“ für eine Zukunft mit einer wettbewerbsfähigen Meyer Werft zu finden. Nach Angaben von Jan Meyer ist

die erste Hälfte des 1,25-Milliarden-Euro-Sparziels bereits durch intelligente Vorschläge aus den Reihen der Beschäftigten erreicht. „Dennoch muss es uns gelingen, auch die zweite Hälfte zu erreichen und so die Werft auf stabile Füße zu stellen“, betont Meyer.

Die angespannte Lage für das Unternehmen sei durch den aktuellen Neubauftrag aus Japan keineswegs gebannt. Jan Meyer weiter: „Es tut aber gut.“ Er ist sehr stolz auf den Auftrag aus dem

Land der aufgehenden Sonne. Denn er und sein „Sales und Design“-Team seien seit gut neun Jahren im Gespräch mit der japanischen Reederei-Gruppe NYK. Diese Geduld habe sich am Ende ausgezahlt. Bemerkenswertes Detail am Rande: Erstmals in der 226-jährigen Werftgeschichte wurden alle Vertragsunterlagen und Pläne im Rahmen von Videokonferenzen erstellt und auch verhandelt. Das ist eine direkte Konsequenz aus dem Corona-Geschehen, das auch die Reismöglichkeiten stark einschränkt, erst recht interkontinental.

Imke Knoop, Leiterin des Bereichs Sales und Design in der Firmen-Gruppe ergänzt: „Durch die Pandemie können Reedereien auf der gesamten Welt die Werftplätze frei auswählen.“ Aussichten auf einen erfolgreichen Verhandlungsschluss habe derjenige, der mit einer Mischung aus Konzeption, Qualität, Innovation und einem gut kalkulierten Preis den Kunden für sich gewinnen könne. Das war denn auch der Schlüssel zum aktuellen Erfolg bei NYK. ■ cass/EHA



Foto: Meyer Werft

„Wir brauchen intelligente Lösungen für die Zukunft.“

Jan Meyer
Mitglied der Geschäftsführung