

1:

Gesprächszusammenfassung mit Michael Behé (58 Jahre)

am 5. November 2020 mit sprachlich überarbeiteten Zitaten

Gesprächspartner: Reinhard Schwitzer und Hartmut Meine

(Audio-Dateien:

Audio_2020_11_05_Michael_Behe_1;

Audio_2020_11_05_Michael_Behe_2)

Michael Behé wurde am 26. März 1962 in Hannover geboren, ging dort zur Schule und machte seinen erweiterten Realschulabschluss. 1981 begann er bei Hanomag eine Ausbildung als Maschinenschlosser. Er trat dort 1981 in die IG Metall ein und wurde auch zum Jugendsprecher gewählt. Mitten in die Ausbildung platzte 1984 der Konkurs der Hanomag. Die IG Metall konnte regeln, dass die Auszubildenden ihre Ausbildung in einer speziellen Gesellschaft zu Ende bringen konnte. Da sich in der Zeit dort niemand um sie gekümmert hatte, trat er aus der IG Metall aus. Am 1. Januar 1985 ging er zur Luftwaffe und anschließend 1986 zur MTU Maintenance in Langenhagen bei Hannover. Er wurde als Triebwerk-Mechaniker eingestellt.

1986 arbeiteten bei MTU knapp über 500 Kolleginnen und Kollegen. 1989 trat er erneut in die IG Metall ein. Ende der 1980er Jahre startete bei MTU eine Initiative zur Neuorganisation der Arbeit, wobei die Beschäftigten vor Ort mehr Entscheidungskompetenz erhalten sollten. Michael und seine Kollegen entwickelten dann für ihr Team ein Gleitzeitmodell, was damals für den Produktionsbereich völlig ungewöhnlich war. Sie gingen dann zum Betriebsrat, um das Modell vorzustellen. Sie trafen dort zunächst auf relativ wenig Verständnis. Michael Behé erinnert sich: *„Ich habe das Gleitzeitmodell dann im gesamten Betriebsratsgremium vorgestellt. Trotz etlicher „Bauchschmerzen“ wurde es dann vom Betriebsrat als Pilotprojekt genehmigt. Viele haben das aber kritisch beäugt, aber es hat hervorragend in der Praxis bewährt.“*

In der Zeit um 1992 wurden von der Firmenleitung die Vorarbeiter abgeschafft und durch sog. Moderatoren ersetzt, die vom Team gewählt wurden. Michael erinnert sich: *„Das Unternehmen hatte einen Kollegen als Moderator vorgeschlagen, der aber ein ganz herrschsüchtiger Vogel war. Alle hatten Angst, dass der Moderator würde. Dann wurde ich von den Kollegen vorgeschlagen, aber zunächst von der Geschäftsführung nicht zugelassen. Bei der Wahl erhielt der Vorschlag der Geschäftsführung aber null Stimmen. Schließlich wurde ich*

2:

doch zugelassen und mit 8:0 Stimmen gewählt worden. Der Geschäftsführer erklärte mir daraufhin: „Alle haben eine faire Chance, du aber nicht. Beim ersten kleinen Fehler bist du sofort weg.“ Das hat unser Team aber erst recht motiviert und wir haben ganz toll zusammengearbeitet.“

1994 wurde Michael erstmals in den Betriebsrat gewählt. 1997 wurde er freigestellt und stellvertretender Betriebsratsvorsitzender. Von 2000 bis 2014 war er Betriebsratsvorsitzender; bis heute ist er freigestelltes Betriebsratsmitglied. Seit 2000 bis heute ist er Mitglied der Tarifkommission für die niedersächsische Metall- und Elektroindustrie.

Die Besonderheit eines Wartungsbetriebes für Flugzeug Turbinen schildert Michael so: *„Der Standort Hannover war seit der Gründung 1979 ein reiner Triebwerks-Überholungsbetrieb für die zivile Luftfahrt. Hapag Lloyd war damals der erste Kunde und deshalb wurde auch der Standort in Langenhagen in unmittelbarer Nähe des Flughafens gegründet. Ein Triebwerk kostet ca. 20 bis 30 Millionen Euro und bleibt während der Wartung im Besitz des Kunden. In der Regel bleibt ein Triebwerk ca. 7 Jahre am Flugzeug; danach muss es gewartet. Frühere wurde jedes Triebwerk mit seinen 50.000 bis 100.000 Teilen komplett demontiert; heute werden sie zunächst boroskopiert, also visuell von innen inspiziert. Ganz wichtig ist es, dass bei dem Wartungsprozess am Ende nicht aus Versehen irgendein Werkzeug im Triebwerk bleibt, denn dann würde das gesamte Triebwerk während des Betriebs zerstört. Deshalb werden zu Beginn und am Ende der Wartung die Werkzeuge exakt dokumentiert Man muss sich das etwa so vorstellen wie bei einer Operation, da darf auch kein Skalpell aus Versehen im Bauchraum bleiben. Wir haben in Langenhagen einen großen Prüfstand, wo am Ende der Wartung jedes Triebwerk getestet wird.“*

Zur Entwicklung der Beschäftigung in Hannover berichtet Michael: 1979 startete der Standort mit 150 Beschäftigten, 1986 waren es etwa 500, heute im Jahr 2020 sind es über 2.500 Beschäftigte. MTU Maintenance ist nach Volkswagen und ZF (Wabco) der drittgrößte Betrieb der IG Metall Geschäftsstelle Hannover. Das Unternehmen ist „quasi als Pirat“ in einen Markt der großen Triebwerkshersteller eingestiegen: General Electric, Rolls Royce und Pratt & Whitney. Das Unternehmen hat immer mehr Reparaturmöglichkeiten angeboten, die die Hersteller nicht anbieten, die aber von ihnen lizenziert werden mussten. Das Geschäft ist dann immer weitergewachsen. Ab dem Jahr 2000 stieg die Zahl der Beschäftigten von etwa 1.300 innerhalb kurzer Zeit in die heutige Größenordnung gewachsen. Die Abläufe wurden immer nach

3:

Vorgaben der Hersteller standardisiert; heute wird jeder Abschnitt der Arbeit digital dem Kunden gemeldet.

Zur Entwicklung der gewerkschaftlichen Strukturen berichtet Michael: *„In den 1980er und 1990er Jahren waren nur etwa ein Drittel der Beschäftigten Mitglied der IG Metall.“* Die Schwierigkeit bei der Mitgliederwerbung lag auch darin, dass die Mehrheit der Belegschaft nicht aus Hannover oder Langenhagen stammte, sondern im Raum Celle, Bückeberg, der Lüneburger Heide bis nach Hamburg wohnte und täglich pendelte. Viele waren vorher bei der Luftwaffe als Triebwerksmechaniker beschäftigt gewesen. Die Betreuung des Betriebes durch die Verwaltungsstelle war nicht optimal, da sich die Betriebsbetreuer wechselten. Eine Kontinuität kam erst als Reinhard Schwitzer im Jahr 1996 die Betriebsbetreuung bis 2012 übernahm und mehrere Jahre mit den Betriebsratsmitgliedern und Vertrauensleuten kontinuierlich arbeitete. Dies schlug sich auch in der Mitgliederentwicklung nieder. Sie stieg von weniger als 200 Mitgliedern im Jahr 1996 auf ca. 800 Mitglieder im Jahr 2012. Michael erinnert sich: *„Die Steigerung der Mitgliederzahl ist letztlich auf ein gezieltes und systematisches Ansprechen der Kollegen zurückzuführen, was wir vorher so nicht gemacht haben. Auch bei den neuen Auszubildenden haben wir uns gleich zu Beginn der Ausbildung vorgestellt, wobei dann in jedem Ausbildungsjahr 70 % bis 80 % in die IG Metall eingetreten sind.“*

Michael ist seit über 20 Jahren als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der MTU Maintenance GmbH in Hannover. Von 2008 bis 2018 war ebenfalls im Aufsichtsrat der MTU AG in München.