

Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten; Kühn, Manuel

Research Report

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 18. Betriebsrätebefragung im September 2009. Mit Unterstützung der IG Metall - Bezirk Küste

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft, No. 03/2009

Provided in Cooperation with:

Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen / Arbeitnehmerkammer Bremen

Suggested Citation: Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten; Kühn, Manuel (2009) : Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 18. Betriebsrätebefragung im September 2009. Mit Unterstützung der IG Metall - Bezirk Küste, Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft, No. 03/2009, ISBN 978-3-88722-711-1, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/109002>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

Thorsten Ludwig
Jochen Tholen
Manuel Kühn

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft
03 | Oktober 2009



Herausgeber:

© Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen
Postfach 33 04 40
28334 Bremen

Bestellung:

Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)
-Geschäftsstelle-
Tel.: 04 21/218-3281
info@iaw.uni-bremen.de

1. Auflage 2009

ISBN-Nr.: 978-3-88722-711-1

Thorsten Ludwig
Jochen Tholen
Manuel Kühn

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 18. Betriebsrätebefragung im September 2009

in Zusammenarbeit mit der IG Metall Bezirk Küste

Kurzfassung

Die deutsche Werftindustrie, so wie wir sie in den letzten fünf Jahren während des weltweiten Schiffbaubooms erlebt haben, wird es in Zukunft in der bisherigen Struktur nicht mehr geben. Nachhaltige strategische Konzepte auf der Arbeitgeberseite zur Bewältigung der Krise sind nicht erkennbar. Die aktuellen Entwicklungen lassen befürchten, dass industrielle Kapazitäten, Arbeitsplätze und Know-how im deutschen Schiffbau unwiderruflich verloren gehen könnten. Fehlende Neubaufträge, Auftragsstornierungen und von den Auftraggebern nicht abgenommene Schiffsneubauten haben dazu geführt, dass innerhalb des Berichtszeitraums sechs Werften Insolvenz anmelden mussten. Bereits realisierte und beabsichtigte Verkäufe einzelner Werften (Nobiskrug, Nordseewerke Emden, Blohm&Voss Hamburg und evtl. HDW Gaarden), werden die Struktur der deutschen Werftindustrie deutlich verschieben. Der deutsche Schiffbau hat im Verlauf der letzten zwölf Monate einen dramatischen Beschäftigungseinbruch erlitten. Noch nie arbeiteten weniger Menschen auf deutschen Werften als in diesem Jahr. In den befragten 40 Unternehmen waren am 1.9.2009 nur noch 17.446 Menschen direkt beschäftigt – 3.084 Menschen bzw. 15 Prozent weniger als ein Jahr zuvor.

Abstract

For the 18th time, the German Union IG Metall-Coastal Region and the Institute Labour and Economy/University of Bremen are organizing the annually carried out panel study on Shipbuilding Industry in Germany. In September 2009 the works councils of all 37 German shipyards plus three component companies have been asked by a standardized questionnaire for employment, order book, working conditions and perspectives. This panel could be understood as a census. The structure of the German Shipbuilding Industry, as we know it from the last 5 years boom (2003-2008), is dramatically changing due to the global financial and economic crisis. Sustainable strategies are not existent till now. The current developments could lead to the ever lasting loss of industrial capacities, jobs and Know How in the German Shipbuilding Industry. The lack of new orders, cancellations of orders and the non-acceptance of already finished new ships by the customers had led to the bankruptcy of in total 6 yards during the last 12 months. Furthermore already decided or planned sales of single yards (Nobiskrug, Nordseewerke Emden, Blohm&Voss Hamburg and HDW Gaarden Kiel) contribute to these structural changes. In the last 12 months there were dramatic decreases of direct employment in the German Shipbuilding

Industry: At 1 September 2009 the 40 companies directly employed 17,446 – a loss of 3,084 jobs (=15 percent) compared to the figure from one year before. Never in the history of German Shipbuilding Industry was the number of jobs so low.

Inhaltsverzeichnis

KURZFASSUNG	1
ABSTRACT	1
INHALTSVERZEICHNIS.....	3
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
1 IM SOG DER KRISE: DER DEUTSCHE SCHIFFBAU IM UMBRUCH.....	6
1.1 INSOLVENZEN.....	6
1.2 WERTVERKÄUFE	9
1.3 DIE KRISE AUS SICHT DER BETRIEBSRÄTE.....	10
2 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2008 BIS 2009	14
2.1 BESCHÄFTIGUNGSEINBRUCH IN DER WERTINDUSTRIE	14
2.2 WENIGE PERSONALZUWÄCHSE FANGEN STELLENABBAU NICHT AUF.....	16
2.3 BEI NEUEINSTELLUNGEN NEHMEN BEFRISTUNGEN WIEDER ZU.....	16
2.4 AUSBILDUNG.....	17
2.5 BETRIEBSRÄTE BEFÜRCHTEN WEITEREN STELLENABBAU.....	20
2.6 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG NACH BUNDESLÄNDERN.....	21
2.7 BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR NACH WERTGRUPPEN	22
3 KURZARBEIT	24
4 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2008 BIS ENDE AUGUST 2009.....	27
4.1 CONTAINERSCHIFFE.....	27
4.2 ANDERE FRACHTER UND TANKER.....	28
4.3 PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN, RORO-FRACHTER	28
4.4 SONSTIGE SCHIFFE UND ANDERE AUFTRÄGE (OHNE MARINESCHIFFE)	29
4.5 STORNIERUNGEN VON NEUBAUAUFTRÄGEN SEIT 2008	30
5 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU	33
5.1 AUSLASTUNGSHORIZONTE IM HANDELS- UND MARINESCHIFFBAU.....	33
5.2 SINKENDE AUSLASTUNGSQUOTEN UND UNSICHERE PERSPEKTIVEN.....	35
6 ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN.....	36
7 LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE.....	38
7.1 LEIHARBEIT	38
7.2 WERKVERTRÄGE.....	40
8 DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER.....	42
8.1 ZUR SITUATION DER MARITIMEN ZULIEFERINDUSTRIE.....	42
8.2 ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG DER ZULIEFERERBETRIEBE	43
9 ZUSAMMENFASSUNG UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	48
ZU DEN AUTOREN	51
ANHANG	52
BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEESCHIFFSWERTEN.....	53
AKTUELLE STUDIEN ZUR SITUATION UND ZUKUNFT DER SCHIFFBAUINDUSTRIE:.....	54

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1: WERTINSOLVENZEN SEIT SOMMER 2008	8
ABB. 2: EUROPAS SCHIFFBAU SEIT BEGINN DER KRISE – ENTLASSUNGEN UND RESTRUKTURIERUNGEN.....	14
ABB. 3: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM VON 1990 BIS 2009	15
ABB. 4: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN ZU BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2009	17
ABB. 5: AUSBILDUNGSQUOTEN DER JAHRE 2006 BIS 2009	18
ABB. 6: VERTRAGSSITUATIONEN DER AUSZUBILDENDEN 2009	19
ABB. 7: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU NACH BUNDESLÄNDERN	21
ABB. 8: DIE GRÖßTEN WERTFENGRUPPEN IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2009.....	22
ABB. 9: KURZARBEIT AUF DEUTSCHEN WERTFEN IM SEPTEMBER 2009	25
ABB. 10: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERTFEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2009	27
ABB. 11: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERTFEN FÜR FRACHTER UND TANKER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2008 BIS ENDE AUGUST 2009	28
ABB. 12: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN UND RORO- FRACHTER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2008 BIS ENDE AUGUST 2009	28
ABB. 13: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERTFEN FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2008 BIS ENDE AUGUST 2009	29
ABB. 14: AUFTRAGSSTORNIERUNGEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU SEIT 2008	32
ABB. 15: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2009 (NUR HANDELSCHIFFNEUBAU)	33
ABB. 16: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2009 (NUR MARINESCHIFFBAU).....	34
ABB. 17: AUSLASTUNGSQUOTEN DER DEUTSCHEN WERTFEN.....	35
ABB. 18: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER VON 2007 BIS 2009	37
ABB. 19: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENZIAL AN DEN WERTFEN.....	38
ABB. 20: DURCHSCHNITTLICHE LEIHARBEITSQUOTEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU VON 2006 BIS 2009	39
ABB. 21: LEIHARBEITSQUOTEN IN PROZENT IN AUSGEWÄHLTEN WERTFEN IM ZEITRAUM 2006 BIS 2009	40
ABB. 22: STRUKTUR DER WERTFENARBEITNEHMER – HOCHRECHNUNG UNTERSCHIEDEN NACH STAMMBELEGESCHAFT, LEIH- UND WERKVERTRAGSARBEITNEHMER	41
ABB. 23: MARITIME ZULIEFER-INDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN	47
ABB. 24: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEESCHIFFSWERTFEN 1990 BIS 2009	53

Einleitung

Zum 18. Mal befragte die IG Metall Küste gemeinsam mit dem Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) im September 2009 die Betriebsräte der deutschen Seeschiffswerften und der maritimen Zulieferindustrie zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Die Umfrage umfasst insgesamt 37 deutsche Werften sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen.¹ Von allen befragten Unternehmen mussten im Berichtszeitraum drei Werften Insolvenz anmelden: Die beiden WADAN-Werften in Rostock und Wismar sowie die SSW Shipyard in Bremerhaven. Da die Beschäftigten der drei genannten Werften beinahe vollständig in Transfergesellschaften gewechselt sind, wurde die Beschäftigtenzahl für diese Werften in diesem Jahr auf Null gesetzt.

Die vierzig Unternehmen (inklusive der drei genannten insolventen Werften) repräsentieren 17.446 Beschäftigte² (Stand 1. September 2009) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer in Deutschland (Totalerhebung).

In dieser Studie wird – nachdem die aktuelle Situation des deutschen Schiffbaus kurz umrissen wird – unter anderem dezidiert dargelegt, wie sich die Beschäftigungsentwicklung 2008 bis 2009 entwickelt hat, wie die Werften das Instrument der Kurzarbeit genutzt haben, wie sich die Auftragslage der deutschen Schiffswerften im Zeitraum September 2008 bis Ende August 2009 bzw. die Auslastung im deutschen Schiffbau darstellen, und in welchem Maße die Werften die Instrumente der Arbeitszeitkonten, der Überstunden außerhalb der Konten sowie Leiharbeit und Werkverträge nutzen. Es folgt ein Kapitel mit den Ergebnissen der (Teil-) Befragung der maritimen Zulieferindustrie mit elf Unternehmen mit insgesamt 4.613 Beschäftigten.

Im Schlussteil werden außerdem Handlungsempfehlungen für die maritime Wirtschaft und Politik aufgestellt.

¹ Nicht alle Fragen wurden von jeweils allen Betriebsräten/Betrieben beantwortet. Entsprechende Abweichungen werden in den nachfolgenden Kapiteln kenntlich gemacht wird.

² Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet.

1 Im Sog der Krise: Der deutsche Schiffbau im Umbruch

Die 18. Schiffbauumfrage der IG Metall Küste bricht in diesem Jahr mit der gewohnten Gliederung des Berichts. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Die Auswirkungen der globalen Schifffahrts- und Schiffbaukrise haben in den letzten zwölf Monaten zu erheblichen Verwerfungen innerhalb der deutschen Werftindustrie geführt. Krisenmeldungen, Insolvenzen, Unternehmensverkäufe und Transfergesellschaften prägen die Schlagzeilen über den deutschen Schiffbau und lassen aus heutiger Perspektive nur einen Schluss zu: Die industrielle Struktur des deutschen Schiffbaus befindet sich im Umbruch. Dies ist auch der Grund, weshalb die Ausführungen zu den Sonderentwicklungen im Berichtszeitraum den Anfang dieser Studie darstellen.

Die deutsche Werftindustrie, die wir in den letzten vier Jahren während des weltweiten Schiffbaubooms erlebt haben, wird es in Zukunft in der bisherigen Struktur nicht mehr geben. Klare Weichenstellungen für die zukünftige Entwicklung des deutschen Schiffbaus sind zurzeit nicht erkennbar. Die Reaktionen der Werften auf die Krise lassen jedoch den Schluss zu, dass keine nachhaltigen strategischen Konzepte auf der Arbeitgeberseite zur Bewältigung der Krise existieren. Das belegen die aktuellen Entwicklungen, die darauf hindeuten, dass industrielle Kapazitäten, Arbeitsplätze und Know-how im deutschen Schiffbau unwiderruflich verloren gehen könnten.

1.1 Insolvenzen

Fehlende Neubaufträge, Auftragsstornierungen und von den Auftraggebern nicht abgenommene Schiffsneubauten haben dazu geführt, dass innerhalb des Berichtszeitraums mehrere Werften Insolvenz anmelden mussten. Nach der Cassens Werft GmbH im Sommer vergangenen Jahres mussten seit September 2008 weitere fünf Werften den Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens stellen (vgl. Abbildung 1). Die Beschäftigtenzahlen dieser Werften aus dem September 2008 zugrunde gelegt heißt das nichts anderes, als dass knapp 3.350 Werftarbeitnehmer von der Insolvenz ihrer Unternehmen betroffen sind und um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen bzw. ihn bereits verloren haben.

Mit der Cassens Werft GmbH in Emden, den beiden WADAN Werften in Warnemünde und Wismar, der SSW Shipyard GmbH in Bremerhaven und der Nessewerft

GmbH in Leer sind vier Werften in die Insolvenz gegangen, die vornehmlich auf den Bau von Containerschiffen spezialisiert waren. Insbesondere dieser Schiffstyp wurde in den vergangenen Jahren in einer derart großen Zahl bestellt, dass in der Containerschiffahrt erhebliche Überkapazitäten existieren. Angesichts des gegenwärtigen weltweiten Auftragsbestandes für Containerschiffe und dem daraus resultierenden zukünftigen Anwachsens der Containerschiffsflotte ist davon auszugehen, dass es mittelfristig zu keinen nennenswerten Neubestellungen für Containerschiffe weltweit kommen wird. Diesen Werften ist somit ein Markt weg gebrochen (wenn auch vorhersehbar), der in den letzten Jahren für eine komfortable Auslastung der Produktionsanlagen gesorgt hatte. Mit der Lindenau Schiffs- und Maschinenfabrik GmbH in Kiel droht einer Werft das endgültige Aus, die im Tankerbau Standards gesetzt hatte und damit insbesondere auf deutsche Reedereien als Auftraggeber zielte. Auf einen speziellen Schiffstyp spezialisiert war auch die SMG in Rostock, die vornehmlich im Yachtbau aktiv war.

Akut bedroht sind auch die zur Hegemann Gruppe gehörende Peenewerft in Wolgast und die Volkswerft in Stralsund, die über starke Liquiditätsprobleme klagen. Hier will die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern Darlehen zur Verfügung stellen.

Abbildung 1: Wertinsolvenzen seit Sommer 2008

Werteft	Werteft	Insolvenz angemeldet im	MA am 1.9.2008	Ursache für Insolvenz	Zukünftige Entwicklung
Cassens GmbH	Werteft	Juni 2008	90	Reeder konnte fertig gestelltes Containerschiff nicht bezahlen und konnte Finanzierung weiterer Aufträge nicht sicherstellen.	ENERCON beauftragte Anfang 2009 die Cassens Werteft mit der Fertigstellung des „E-Ships“ mit einem innovativen Fletner-Antrieb. Dadurch Weiterführung der Werteft kurzfristig gesichert.
Lindenaу und Maschinfabrik GmbH	Schiffs- fabrik	Sept. 2008	359	In den Boomjahren wurden zu viele Aufträge in zu kurzer Zeit angenommen und die existierenden Kapazitäten nicht berücksichtigt. Dadurch entstanden Finanzierungsengpässe, ver-spätete Ablieferungen und die daraus resultierenden Mehrkosten/ Verluste.	Ende Juli 2009 wurde bekannt, dass die Werteft drei Reparatur- und Umbaufträge für Tanker erhalten hat, die jedoch kaum die erforderliche Auslastung für die gesamte Werteft nach sich ziehen werden.
SMG Rostock		Dez. 2008	89	Mehrere Stormierungen	evtl. Einstieg eines Investors Anfang August 2009 angekündigt
SSW GmbH	Shipyard	Jan. 2009	324	Gestiegene Rohstoffpreise führten zu Verlusten bei den letzten Neubauten, offenen Forderungen von Lieferanten konnten nicht beglichen werden.	Bei der SSW wird es keinen Schiffsneubau mehr geben. Ein Großteil der ehemaligen SSW-Mitarbeiter soll einen neuen Arbeitsplatz in dem geplanten Industriepark auf dem Wertgelände finden.
WADAN Yards MTW Wismar	-	Juni 2009	1.442	Seit Februar 2008 gab es keinen neuen Auftrag für WADAN. Fertiggestellte Containerschiffe wurden von der Reederei nicht abgenommen und der Bau von zwei Ro-Pax-Fähren für Stena gestaltete sich aufgrund von geforderten Preisnachlassen von bis zu 50% durch Stena Line äußerst schwierig. Nach der Bereitstellung von Massekrediten durch den Bund wurde Mitte September der Bau der zwei Stena-Fähren angekündigt, für den ca. 400 Wertarbeiter wieder eingestellt werden sollen.	Zum 1.8.2009 sind beinahe alle Mitarbeiter zu einer Transfergesellschaft übergewechselt. Der ehem. russische Energieminister Jusufew (und Gazprom Aufsichtsrat) und sein Sohn haben die beiden Wertstandorte für ca. 40 Mio. Euro erworben und planen die Fortführung des Schiffbaus und den Erhalt von ca. 1.600 Arbeitsplätzen.
WADAN Yards Warmwerft Warmünde	-		1.038		
Nessewerft GmbH		Aug. 2009	6	Über die Gründe der Insolvenz sowie über Zahl und Zukunft der Beschäftigten wurden vom Unternehmen keine Angaben gemacht. Dass eine erhebliche Versäumnung bei der Ablieferung eines Containerschiffs zur Insolvenz geführt hat, wurde jedoch nicht dementiert.	Der Betrieb wurde erst 2006 auf dem Gelände der ehemaligen Jansen-Werteft in Leer gegründet. Er beschäftigte lediglich sechs Mitarbeiter direkt und wickelte alle anderen Arbeiten mit Subunternehmern ab.
Betroffene Mitarbeiter gesamt			3.348		

Quelle: AgS-Monitoring Shipbuilding

1.2 Werftverkäufe

Neben den Insolvenzen bzw. in Verbindung mit diesen führen auch die Verkäufe einzelner Werften in Deutschland dazu, dass sich das Gesicht der deutschen Werftindustrie nachhaltig verändert. Es scheint nicht mehr zu leugnen zu sein, dass sich Werften angesichts der Flaute im Handelsschiffbau von diesem Geschäft trennen wollen. Den Anfang machte Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS), die im Jahr 2008 die Nobiskrug Werft in Rendsburg aus dem Werftenverbund herauslöste und an die britische Investmentgesellschaft Eagle River Capital verkaufte. Im Juni 2009 geriet die Rendsburger Werft in erhebliche Schwierigkeiten, konnte jedoch durch den Einstieg des Investors Abu Dhabi Mar gerettet werden.

Seit Sommer 2009 scheint sich TKMS vollständig vom Handelsschiffbau trennen zu wollen – auch wenn dies von der Unternehmensleitung in öffentlichen Verlautbarungen dementiert wird. Anfang September 2009 gab TKMS den Einstieg von SIAG Schaaf Industrie AG zum 1. Oktober 2009 bei den Nordseewerken in Emden bekannt. Das Windenergieunternehmen will am Standort Emden künftig Komponenten für Offshore-Windturbinen produzieren und verschiffen. Der „Zukunftsvertrag Nordseewerke“ sieht vor, dass ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) noch 20 Prozent der Anteile an der neuen SIAG Nordseewerke GmbH behält. Zudem bleibt das „Kompetenzzentrum Überwassermarine“ in Emden sowie der Reparaturbetrieb mit insgesamt 310 Arbeitsplätzen. Bislang gab es in Emden rund 1.200 Beschäftigte. Circa 200 Stellen sollen nach dem Wegfall der Containerschiffsaufträge noch in der bisherigen Planung von TKMS gestrichen werden. 720 Mitarbeiter will SIAG übernehmen, die übrigen sollen bei TKMS bleiben. Parallel zu den Veränderungen in Emden ist TKMS auch auf der Suche nach einem Käufer für die HDW Gaarden GmbH, wo zuletzt noch ca. 400 Mitarbeiter beschäftigt waren. Diskutiert wird über „in eine partnerschaftliche Zusammenarbeit“ mit der Bremerhavener Heinrich Rönner Gruppe, die am Standort Kiel den Bau von Stahlkomponenten anstrebt. Sollte auch der Verkauf von HDW-Gaarden GmbH in Kiel vollzogen werden, gäbe es im TKMS-Konzern keinen Containerschiffbau mehr. Einziger Standort für zivile Schiffbauaktivitäten wäre dann noch Blohm & Voss in Hamburg. Doch auch über den Verkauf der zivilen Teile von Blohm & Voss ist schon vorentschieden worden: 80 Prozent der Anteile von Blohm&Voss Shipyards, Blohm&Voss Repair sowie Blohm&Voss Industrie will die Abu Dhabi MAR Group bis Ende Januar 2010 übernehmen. Für den Bau

der Militärschiffe wollen ThyssenKrupp und die MAR Group ein Joint Venture mit einem Anteil von je 50 Prozent gründen. Hinter der Abu Dhabi MAR steckt mit dem Scheich Hamdan bin Zayed Al Nahyan ein Mitglied des Königshauses der Vereinigten Arabischen Emirate. Ihm gehört zu 70 Prozent die Arabische Schiffbaugruppe. Schon im Juli 2009 hatte er 90 Prozent der Nobiskrug Werft übernommen. Nach unbestätigten Angaben bringt die Abu Dhabi MAR auch frisches Geld für die notleidenden Werften, ca. 800 Millionen EURO.

Im Zusammenhang mit Werftverkäufen muss auch das für die SSW Shipyard geplante Konzept genannt werden. Nach der Insolvenz im Januar 2009 wurde von der Bremerhavener Rönner Gruppe und dem Unternehmer Petram (u.a. Gesellschafter der MWB Motorenwerke) die Errichtung eines maritimen Gewerbeparks auf dem Gelände der SSW Werft konzipiert. Mitte 2009 platzte diese Konzeption – trotzdem halten die Beteiligten daran fest, rund 200 der ehemaligen 320 SSW-Mitarbeiter in Zukunft zu beschäftigen. In den ehemaligen Werftanlagen sollen Stahlkomponenten und durch Beteiligung der Weserwind GmbH Anlagen für Offshore-Windkraftanlagen gefertigt werden.

Unter der Überschrift „Unternehmensverkäufe“ ist zudem die Volkswerft Stralsund zu erwähnen. Die lange Jahre zum Maersk-Konzern gehörende Volkswerft wurde von der Hegemann-Gruppe übernommen, die damit zu einem der größten Arbeitgeber im deutschen Schiffbau aufgestiegen ist. Für die Volkswerft haben sich dadurch – trotz aller globalen Krisentendenzen der Branche – neue Optionen eröffnet, denn Mitte des Jahres 2009 kündigte Maersk an, sich komplett vom Schiffbau bzw. seinen Werften zu trennen. Während die zum Maersk-Konzern gehörende Loksa-Werft in Estland Mitte September an ein estnisches Konsortium veräußert wurde, stehen mehr als 2.500 direkt Beschäftigte der dänischen Odense Steel Shipyard vor der Entlassung. Bis spätestens Mitte 2011 soll in Odense der Schiffbau endgültig eingestellt worden sein.

1.3 Die Krise aus Sicht der Betriebsräte

Ausbleibende Aufträge, (drohende) Stornierungen und Finanzierungsprobleme sind nur einige Probleme, mit denen sich der deutsche Schiffbau konfrontiert sieht. Sie bilden die Rahmenbedingungen für die Einschätzung der Betriebsräte bezüglich der Zukunftsaussichten der einzelnen Werften – wozu jedoch auch individuelle Konstellationen

tionen auf den jeweiligen Werften zu zählen sind. So unvorhersehbar die nahe Zukunft des Schiffbaus sich auch gestaltet, so unterschiedlich sind auch die Einschätzungen auf Seiten der Betriebsräte.

Auffällig ist, dass aus Sicht von Betriebsräten der Spezialschiffswerften die Sorgen um die Zukunft noch nicht so akut sind wie auf den klassischen Containerschiffs- oder Tankerwerften. Hervorzuheben ist dabei Abeking & Rasmussen in Lemwerder, die über eine sehr gute Auftragslage verfügt und keinerlei Ankündigungen verzeichnen muss, dass Auftraggeber von ihren Bestellungen zurücktreten. Ähnlich geht es der zur Lürssen-Gruppe gehörenden Krögerwerft in Rendsburg, die ebenfalls im Yachtbau über eine sehr gute Auftragslage verfügt. Doch nicht alle Betriebsräte der Lürssen-Werften schätzen die Situation so optimistisch ein. So könnten ab Frühjahr 2010 bei der Fr. Lürssen Werft in Bremen-Nord Folgeaufträge fehlen, wodurch es in technischen Bereichen zu ersten Auslastungsproblemen kommen kann. Bei Lürssen Bardenfleth sind zwar erst ab Sommer 2011 keine Folgeaufträge vorhanden, allerdings besteht auf Seiten des Betriebsrates Unsicherheit darüber, ob das Unternehmen weiterhin an dem Standort festhält, da das Gelände lediglich gepachtet ist und von der Unternehmensführung bislang keine Informationen über einen Kauf des Geländes oder eine Pachtverlängerung gegeben worden sind.

Die Betriebsräte der auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen und Fähren spezialisierten Werften verfügen im Vergleich zu anderen Werften zwar über die komfortabelsten Orderbücher in Deutschland. Allerdings werden auch von diesen Werften ernsthafte Sorgen geäußert. Bei der Meyer Werft GmbH in Papenburg sieht man vornehmlich die ausbleibenden Auftragseingänge sowie die problematischen Finanzierungsbedingungen als zwei der Hauptprobleme. Dazu kommt noch, dass der Konkurrenzdruck aus Korea in diesem bislang von Europa dominierten Kreuzfahrtschiffbaumarkt immer stärker wird. Aus Sicht des Betriebsrates sind jedoch auch Entwicklungen als problematisch anzusehen, die nicht unmittelbar auf die weltweiten Entwicklungen im Schiffbau zurückzuführen sind. Dazu gehören die Aufspaltungs- und Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Lean Management Prozesses auf der Werft, eine Leistungsverdichtung auf Seiten der Arbeitnehmer sowie Fragen der Arbeitszeit(-flexibilität). Bei der ebenfalls zur Meyer-Gruppe gehörenden Neptun Werft in Rostock hebt man die fehlenden Folgeaufträge ab dem zweiten Halbjahr 2010 hervor – die durch geplante erhöhte Zulieferungen für die Meyer Werft in Papenburg jedoch nur

teilweise kompensiert werden können. Aus Sicht der Arbeitnehmervertretung der Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG) stellt sich die gegenwärtige Gesamtsituation vergleichsweise gut dar, so dass von dort keine herausragenden Probleme berichtet werden.

Die Betriebsräte der Fassmer Werft in Berne betonen zwar die gute Auftragslage und die zufrieden stellende Situation im Bereich der Faserverbundtechnik. Allerdings äußert man dort auch Befürchtungen, dass mittelfristig Auftragsrückgänge zu befürchten seien, da man als Zulieferer auch am Großschiffbau hänge. Erste Anzeichen lassen schon erkennen, z.B. die schlechten Auftragseingänge für Rettungsboote und Anlagenbau.

Deutlich skeptischer als in den vorgenannten Beispielen äußern sich die Betriebsräte anderer Werften über Zukunft und die Probleme ihrer Unternehmen. Der Betriebsrat der von mehreren Stornierungen betroffenen Peene-Werft in Wolgast konstatiert bereits heute eine nicht mehr voll ausgelastete Stammebelegschaft und sieht in den immer schwieriger werdenden Finanzierungsmodalitäten durch Banken für Reeder und Werften eines der Hauptprobleme für den Schiffbau. Die schlechten Finanzierungsmodalitäten werden auch von den Betriebsräten der Volkswerft Stralsund hervorgehoben. Dort machen der Arbeitsausfall durch stornierte Aufträge sowie der Verkauf bereits abgearbeiteter Schiffe und deren Endfinanzierung Probleme. Allerdings sieht man dort angesichts des aktuellen Auftragsbestandes eine Auslastung der Werft bis in das Jahr 2012 hinein. Beide der Hegemann-Gruppe gehörenden Werften räumten im Oktober 2009 besorgniserregende Liquiditätsprobleme ein.

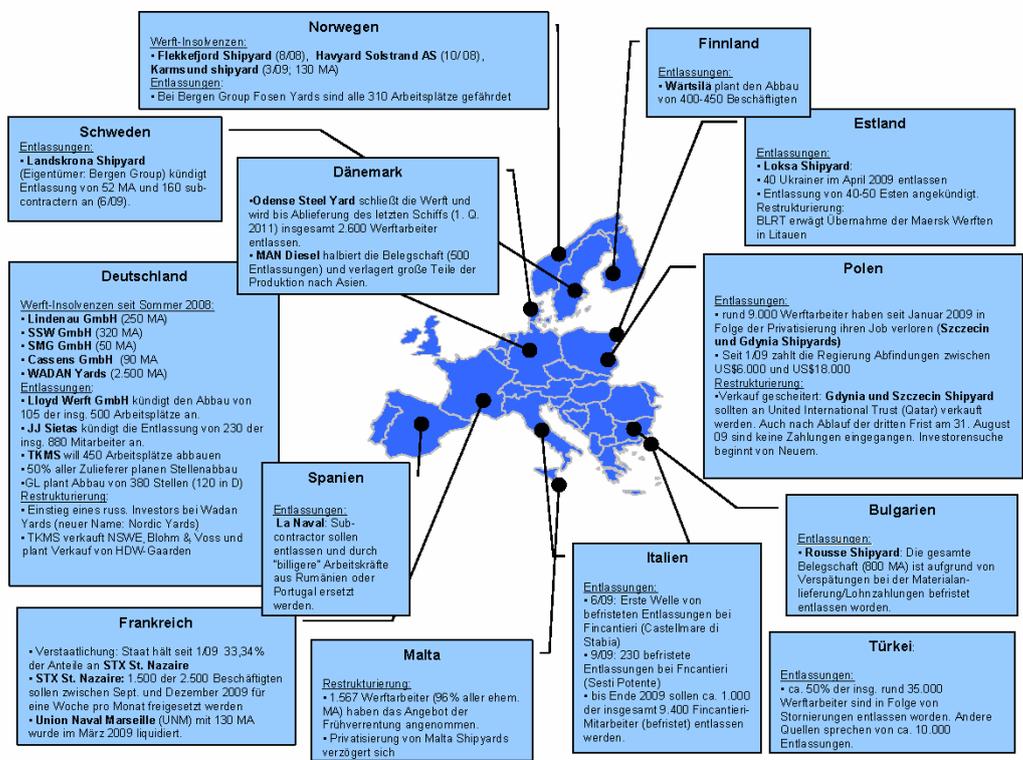
Die J.J. Sietas Werft ist durch den Auftrag für zwei Schwergutfrachter zwar gerade noch der Insolvenz entkommen, allerdings betrachtet man auch dort mit Sorge die schwierige Situation bei den Auftrageingängen. Nach Aussage des dortigen Betriebsrates „kämpft die Werft um das Überleben“, was auch mit der Umstellung auf ein industrielles Fertigungskonzept erreicht werden soll. Die Arbeitnehmervertreter der auf Reparatur- und Umbauarbeiten spezialisierten Lloyd Werft in Bremerhaven können noch nicht absehen, ob in 2010 noch genügend Aufträge akquiriert werden können. Dort wird zur Zeit der Berichtserstellung der Personalabbau im Rahmen eines Interessenausgleichs verhandelt. Ob es bei den geplanten Reduzierungen bleiben wird, ist aus Sicht des Betriebsrates jedoch ungewiss. Bemängelt wird vor allem das

Fehlen eines Zukunftskonzeptes der Werft, um die Belegschaftsgröße nachhaltig sichern zu können.

Der von TKMS bereits vollzogene Verkauf der Nordseewerke Emden sowie der geplante Verkauf von HDW Gaarden und die ungewisse Zukunft von Blohm & Voss in Hamburg durch das Engagement von Abu Dhabi Mar haben dazu geführt, dass auf Seiten der Betriebsräte große Ungewissheit über die Zukunft besteht – vor allem über die weitere Zukunft der vom zivilen Schiffbau abhängigen Arbeitsplätze. Bei den Nordseewerken Emden äußert man die Befürchtung, TKMS wolle sich vollständig vom zivilen Schiffbau trennen und damit der Standort Emden grundsätzlich gefährdet sei. Bei Blohm & Voss Shipyards in Hamburg sorgt neben der unbefriedigenden Auftragsituation vor allem die Frage für Unruhe, ob der zivile Bereich von Blohm & Voss im Konzern verbleibt oder an potenzielle Interessenten verkauft wird – 6 Wochen danach kam es tatsächlich zum Verkauf. Daneben klagt der Betriebsrat über geplante Auslagerungen von Dienstleistungsaktivitäten und sieht die Übernahme der Auszubildenden in 2010 gefährdet. Aus Sicht der Interessenvertretung von Blohm & Voss Repair geht der Reparaturmarkt zurück, was durch verfallende Preise noch schwieriger wird. Dort versucht man, mit einer Reduzierung der Leiharbeit sowie dem Zurückfahren von Überstunden der Situation zu begegnen. Aus Sicht des Betriebsrates müssen daneben jedoch verstärkt Anstrengungen unternommen werden, um neue Geschäftsfelder zu erschließen. Das Wegbrechen von 1,4 Millionen Arbeitsstunden in Folge von Stornierungen im März 2009 hat HDW Gaarden in Kiel schwer getroffen. Dort äußert der Betriebsrat die Hoffnung, das vorhandene Know-how im Bereich der Offshore-Windenergie einbringen zu können und an der Entwicklung und den Bau von umweltfreundlichen und energieeffizienten Schiffen arbeiten zu können. Angesichts der gegenwärtigen Krise betont der Betriebsrat jedoch, dass die Belegschaften mit den „Folgen der realkapitalistischen Finanz- und Überproduktionskrise“ zu tun haben.

Dass Restrukturierungen, Entlassungen und Unternehmensverkäufe kein rein deutsches Problem im Schiffbau sind, zeigt ein Blick über die Landesgrenzen hinaus. Ohne an dieser Stelle weiter auf die jeweiligen Entwicklungen in anderen europäischen Ländern einzugehen, verdeutlicht der Blick auf die Landkarte Europas, dass nicht allein der deutsche, sondern der europäische Schiffbau sich in einer Umbruchphase befindet.

Abbildung 2: Europas Schiffbau seit Beginn der Krise – Entlassungen und Restrukturierungen (Stand: 8.9.2009)



2 Beschäftigungsentwicklung 2008 bis 2009

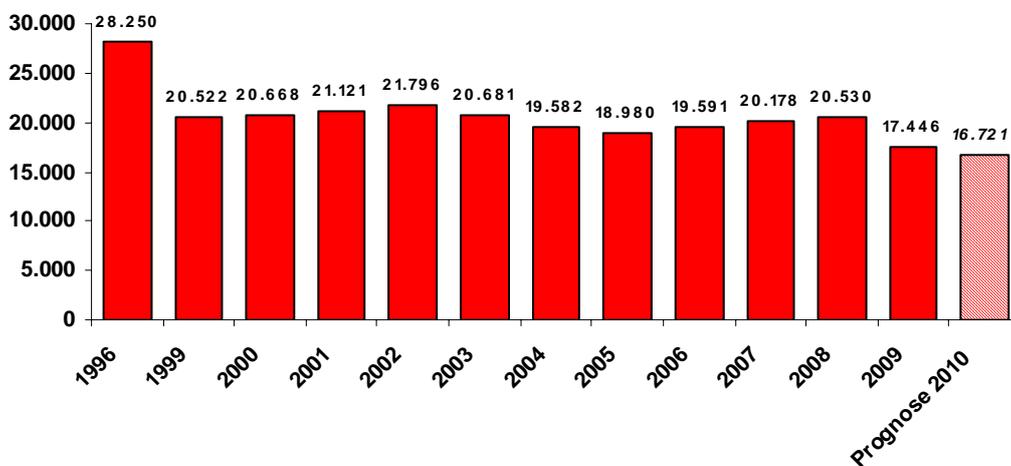
2.1 Beschäftigungseinbruch in der Werftindustrie

Der deutsche Schiffbau hat im Verlauf der letzten zwölf Monate einen dramatischen Beschäftigungseinbruch erlitten. In den befragten 40 Unternehmen waren am 1.9.2009 nur noch 17.446 Menschen direkt beschäftigt – 3.084 Menschen weniger als ein Jahr zuvor. D.h. nicht nur, dass innerhalb eines Jahres die Zahl der direkt Beschäftigten um 15 Prozent abgenommen hat. Die Dramatik wird deutlich, wenn man konstatiert, dass noch nie so wenig Mitarbeiter im deutschen Schiffbau tätig waren, wie im September 2009.

Wichtigste Ursache dieser negativen Bilanz ist die Insolvenz mehrerer Werften, in deren Folge Mitarbeiter entlassen wurden oder in eine Transfergesellschaft überwechselt sind. So befinden sich 276 der ehemals 324 SSW-Mitarbeiter im September 2009 in einer Transfergesellschaft. In die Transfergesellschaften, die die ehemaligen WADAN-Mitarbeiter betreuen, sind bis zum September 2009 rund 2.300 Mitarbeiter

übergewechselt. Auch wenn über einen neuen Investor die Möglichkeit bestehen könnte, dass Transfer-Mitarbeiter zum Bau ehemaliger WADAN-Aufträge wieder neue Arbeitsplätze finden könnten, so wurden doch sämtliche in den Transfergesellschaften befindlichen Beschäftigten in der Gesamtsumme der Werftbeschäftigten nicht mitgezählt, denn sie sind zum Zeitpunkt der Befragung nicht mehr auf einer Werft angestellt.

Abbildung 3: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum von 1990 bis 2009 (jeweils zum 1. September)



Eigene Darstellung

Auch wenn die Insolvenzen und die in deren Folge in Transfergesellschaften übergewechselten Mitarbeiter die Zahl der verloren gegangenen Jobs im deutschen Schiffbau nach oben treiben, sind auch andere Werften für den negativen Trend verantwortlich: Insgesamt haben weitere 15 Werften im Jahresverlauf Personal abgebaut. Den stärksten Beschäftigungsrückgang in absoluten Zahlen mussten die Nordseewerke in Emden verkraften. Dort hat sich die Mitarbeiterzahl innerhalb der letzten zwölf Monate um 464 Beschäftigte auf insgesamt 1.200 Mitarbeiter reduziert (-27,9%). Bei HDW in Kiel wurden 108 Stellen gestrichen (-4,3%) und bei der Lindenu-Werft wurde die Mitarbeiterzahl von 359 auf 251 zurückgeschraubt (-108 MA bzw. -30,1%). Weitere Unternehmen, auf denen die Beschäftigung zurückging sind u.a. die Blohm & Voss GmbH (-45 bzw. -3,8%), J.J. Sietas GmbH (-50 bzw. -5,1%), die Peene Werft (-28 bzw. -3,1%), MAN Diesel (-26 bzw. -8%) und die Lloyd Werft (-17 bzw. -3,5%).

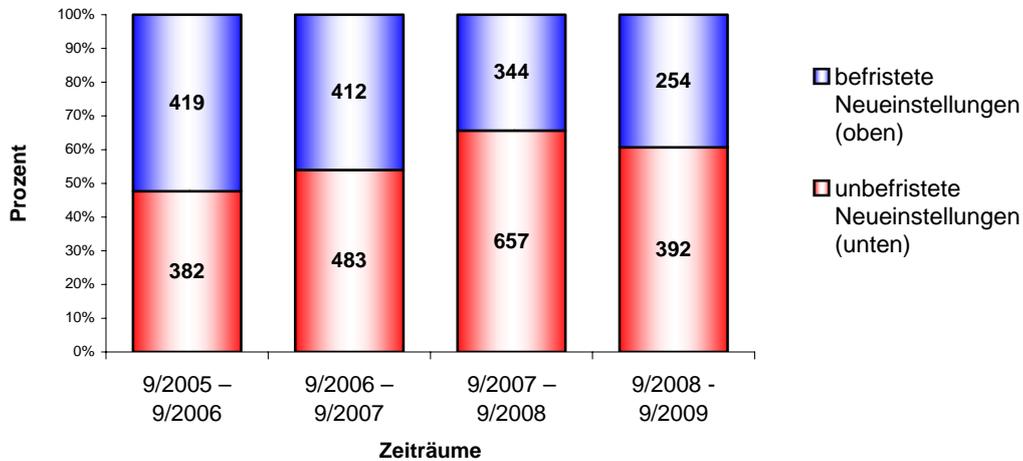
2.2 Wenige Personalzuwächse fangen Stellenabbau nicht auf

Der Beschäftigungsrückgang im deutschen Schiffbau fiel noch stärker aus, hätten nicht 20 Werften im Untersuchungszeitraum seit September 2008 ihr Personal um insgesamt 307 Personen aufgestockt. Den stärksten Zuwachs an Personal gab es bei der Fassmer Werft in Berne, wo heute 84 Menschen mehr arbeiten als noch ein Jahr zuvor (+30,5%). Die Neuenfelder Maschinenfabrik stockte ihr Personal um 36 Personen auf (+23,1%) und bei der Fr. Lürssen Werft gab es einen Zuwachs von 24 Beschäftigten (+2,9%). Ebenso steigerte die Meyer Werft GmbH ihr Personal um 21 Stellen (+2,4%) und auch die zur Meyer-Gruppe gehörende Neptun Werft in Rostock konnte mit 17 zusätzlichen Beschäftigten einen Zuwachs um vier Prozent verzeichnen. Weitere Werften mit Personalzuwachs sind Blohm & Voss Repair (+24 bzw. +4,9%), Lürssen Bardenfleth (+3 bzw. +3,3%), Kröger Werft (+4 bzw. +1,3%), Neue Jade Werft (+6 bzw. +5,5%), Volkswerft Stralsund (+5 bzw. +0,4%), Norderwerft (+1 bzw. +1,1%), Abeking & Rasmussen (+22 bzw. +5,4%), BREDO (+12 bzw. +14,5%), Elsflether Werft (+4 bzw. +4,8%), Ferus Smit Leer (+8 bzw. +20%), Flensburger Schiffbaugesellschaft (+3 bzw. +0,4%), MWB Bremerhaven (+17 bzw. +8,6%), Schiffswerft Diedrich (+3 bzw. +16,7%) sowie Husumer Dock & Repair (+1 bzw. +1,6%).

2.3 Bei Neueinstellungen nehmen Befristungen wieder zu

Die Bilanz der diesjährigen Umfrage belegt, dass die Unternehmen bei den Neueinstellungen wieder vermehrt auf Befristungen zurückgreifen. Während im Zeitraum vom Herbst 2005 bis Anfang September letzten Jahres der Anteil an unbefristeten Neueinstellungen an der Gesamtsumme stetig zunahm, ist in diesem Jahr der Anteil der Befristungen auf 39,3 Prozent angestiegen (2008: 36,3%). Dieser Anstieg ist verhältnismäßig gering, wenn man hervorhebt, dass vor vier Jahren der Anteil der Befristungen noch bei 52,3 Prozent lag. Gleichwohl belegen diese Zahlen auch die Verunsicherung auf Seiten der Arbeitgeber, die offensichtlich immer mehr davor zurückschrecken, neu eingestellten Beschäftigten ein unbefristetes Anstellungsverhältnis anzubieten.

Abbildung 4: Verhältnis von unbefristeten zu befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2009 (jeweils von September bis September des Folgejahres; 2009: N=22 Werften)



Zeitraum	Neueinstellungen gesamt	davon unbefristete Neueinstellungen	davon befristete Neueinstellungen	davon unbefristete Neueinstellungen in %	davon befristete Neueinstellungen in %
9/2005 – 9/2006	801	382	419	47,7	52,3
9/2006 – 9/2007	899	483	412	53,7	46,3
9/2007 – 9/2008	1.031	657	344	63,7	36,3
9/2008 – 9/2009	646	392	254	60,7	39,3

Eigene Darstellungen

2.4 Ausbildung

Dem von einigen Werften stetig beklagten Fachkräftemangel kann man nachhaltig nur durch eine gezielte Ausbildung von Fachkräften begegnen. Entsprechend der Ankündigungen auf der Nationalen Maritimen Konferenz im Jahr 2006 hat sich die Ausbildungsquote auch im vierten Jahr in Folge erhöht.

Für den Zeitraum 2006 bis 2009 liegen Ausbildungszahlen für 29 Werften vor, die im Jahr 2009 mit insgesamt 16.763 Beschäftigten über 96 Prozent aller deutschen Werftmitarbeiter repräsentieren.

Abbildung 5: Ausbildungsquoten der Jahre 2006 bis 2009 (N=29 Werften)

Werft	Ausbildungsquoten in %			
	2006	2007	2008	2009
Abeking&Rasmussen	6,70	8,70	9,30	10,19
Blohm & Voss Shipyard	7,20	8,50	10,80	8,55
Blohm & Voss Repair	5,00	4,00	4,30	4,84
BREDO	2,70	5,60	k.A.	12,63
Cassens Werft GmbH	14,40	13,70	k.A.	6,15
Con-Mar Ingenieurgesellschaft	0,00	8,00	16,70	30,77
Elsflether Werft	2,50	3,80	10,70	13,64
Fassmer Werft	k.A.	k.A.	k.A.	15,04
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	k.A.	4,17
Fr. Lürssen Werft	4,10	6,80	5,30	5,37
FSG Flensb. Schiffbauges.	8,30	9,00	10,00	10,25
HDW-GmbH	6,20	4,60	6,60	4,61
Nobiskrug GmbH	7,70	8,00	8,10	8,08
Hegemann-Roland Werft	7,30	6,10	6,60	8,39
J.J. Sietas	6,20	6,30	7,70	6,47
KG Norderwerft	0,00	0,00	0,00	k.A.
Krögerwerft	9,10	10,20	10,80	11,61
Lindenau Werft	6,30	6,40	6,70	5,98
Lloyd Werft	9,20	9,10	8,10	8,86
Meyer Werft GmbH	7,40	9,00	9,90	9,56
Mützelfeldwerft	k.A.	k.A.	k.A.	8,75
MWB Wilhelmshaven	0,00	11,60	k.A.	k.A.
MWB Motorenwerke Brhv	k.A.	k.A.	k.A.	11,63
Neptun Werft	15,30	16,30	18,30	18,76
Neue Jade Werft	k.A.	18,10	18,20	17,24
Nordseewerke GmbH	6,60	6,20	4,40	6,00
Peene-Werft	12,00	11,20	10,70	9,97
Peters Schiffbau	0,00	14,70	15,00	16,09
Rickmers Lloyd Dock	4,70	6,70	11,10	11,11
Schiffswerft Hitzler	k.A.	12,00	15,60	k.A.
Schiffswerft Diedrich	k.A.	k.A.	k.A.	14,29
Volkswerft Stralsund	4,10	4,10	5,20	4,88
Durchschn. Ausbildungsquote	6,80	7,10	7,70	8,02

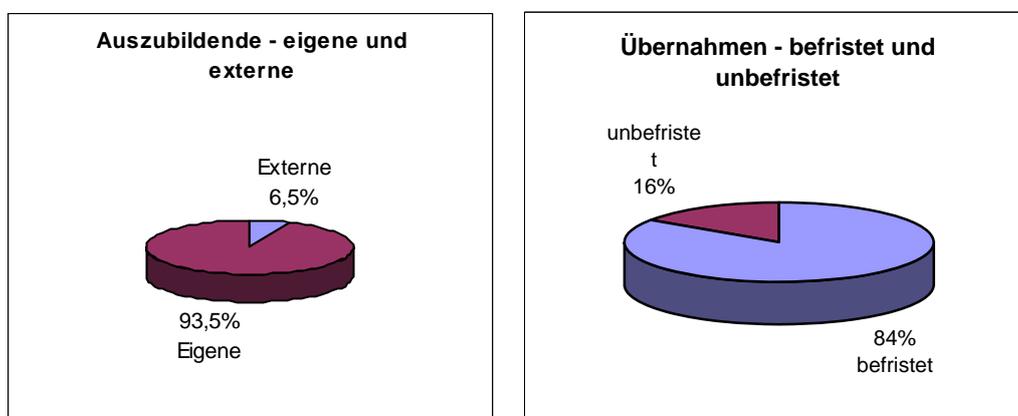
Eigene Darstellung

Die absolute Zahl der Auszubildenden an den Werften ist zwar von 1.494 im Jahr 2008 auf leicht 1.345 zurückgegangen, der relative Anteil an den Gesamtbeschäftigten ist aber von 7,7 Prozent im Jahr 2008 auf 8,02 Prozent im Jahr 2009 gestiegen (vgl. Abbildung 5). Die Quote ist also trotz einzelner Ausschläge durchschnittlich

leicht gestiegen. Hinzu kommt noch, dass insolvente Werften (Wadan und SSW Shipyard GmbH³) in diesem Jahr nicht mehr mit einberechnet wurden.

Von 298 Auszubildenden, die in 20 Werften ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wurden rund 91 Prozent von den Arbeitgebern übernommen. Allerdings haben 234 übernommene Auszubildende nur einen befristeten Arbeitsvertrag bekommen (= 84%) und nur 43 einen unbefristeten (= 16%).

Abbildung 6: Vertragssituationen der Auszubildenden 2009



Eigene Darstellung

Von den zurzeit angestellten Auszubildenden sind 93,5 Prozent werfteigene und 6,5 Prozent externe Auszubildende, die in der Regel von den Industrie und Handelskammern entsendet wurden.

Auf die Frage nach Zukunftsplänen der Werften hinsichtlich der Ausbildung antworteten 15 Werften, dass sie die Zahl der Auszubildenden auch zukünftig beibehalten wollen, fünf wollen ihre Auszubildendenzahlen verringern und nur eine Werft möchte mehr Auszubildende einstellen.

Die Förderung des Nachwuchses wird aber von vielen Werften durch verschiedenste Maßnahmen als wichtig anerkannt. So geben neun Werften an, eine Kooperation mit Schulen zur Nachwuchsgewinnung eingegangen zu sein, zwölf Werften bieten eine

³ Die 160 Auszubildenden der ehemaligen WADAN Werften in Wismar und Warnemünde (jetzt Nordic Yards) führen ihre Ausbildung zwar weiter, sind aber durch die Insolvenz nicht in der Tabelle enthalten (theoretische Quote WADAN 6,97). Quote SSW unbekannt.

duale Ausbildung und dreizehn eine Kombination von Studium und praktischer Ausbildung in der Werft an (Mehrantworten möglich). Insgesamt haben 14 Werften mit 13.253 Mitarbeitern geantwortet, dass sie mindestens eine dieser Maßnahmen durchführen (= 76%). Neun Werften mit 2.997 Mitarbeitern führen explizit keine der Maßnahmen durch (= 17%).

Ein Versäumnis ist aber auffällig: Obwohl von sechs Werften der Fachkräftemangel als Grund für Probleme in der Besetzung von Stellen genannt wurde (bei zehn Werften gab es keine Probleme, einmal Probleme durch Insolvenz), schöpfen die Werften und Zulieferer ihre Möglichkeiten in der Nachwuchsförderung in einem wichtigen Segment nicht voll aus: Niemand der Befragten hat das große Potenzial an Bewerberinnen bisher in eine spezielle Frauenförderung umgesetzt. Während häufig andere Förderungen möglich sind, wird die Frauenförderung bisher vollständig vernachlässigt. Diese birgt deshalb für die Zukunft noch erhebliches Potenzial.

2.5 Betriebsräte befürchten weiteren Stellenabbau

Was die Beschäftigungsentwicklung in den nächsten Monaten betrifft, gehen die Betriebsräte der Werften von unterschiedlichen Szenarien aus. Insgesamt machten 27 Werften Angaben zu der Entwicklung in ihren Unternehmen.

Betriebsräte von acht Werften gehen davon aus, dass bei ihnen in den nächsten zwölf Monaten Entlassungen anstehen werden. Der größte Rückgang an Mitarbeitern wird bei J.J. Sietas befürchtet, wo im Rahmen des Restrukturierungsprozesses schätzungsweise 250 Mitarbeiter gehen müssten (für einige von ihnen ist ein Wechsel in die zur Sietas-Gruppe gehörende Norderwerft bzw. zur Neuenfelder Maschinenfabrik vorgesehen). Rund 200 Beschäftigte könnten bei HDW entlassen werden und bei der Lloyd Werft in Bremerhaven wird das Personal möglicherweise um bis zu 90 Personen reduziert. Blohm & Voss in Hamburg befürchtet einen Abbau von bis zu 50 Beschäftigten und bei Blohm & Voss Repair geht man davon aus, dass rund 15 Mitarbeiter gehen werden. Die Mützelfeldtwerft und die Nordseewerke Emden prognostizieren zwar auch einen Stellenabbau, sehen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht in der Lage, diesen auch beziffern zu können. Insgesamt ist davon auszugehen, dass in der Zukunft auf den genannten Werften mindestens 705 Arbeitsplätze abgebaut werden.

Dieser Beschäftigungsabbau kann durch den möglichen Personalzuwachs, den fünf andere Werftbetriebsräte prognostizieren, bei weitem nicht aufgefangen werden. Die Fassmer Werft, Cassens, die Elsflether Werft, die Norderwerft und die Neuenfelder Maschinenfabrik gehen von einer ansteigenden Beschäftigtenzahl im kommenden Jahr aus. Nur drei Unternehmen konnten den potenziellen Zuwachs auch beziffern, wobei hervorzuheben ist, dass der Zuwachs bei der Neuenfelder Maschinenfabrik NMF (+60 Mitarbeiter) und der Norderwerft (+10 Mitarbeiter) nur darauf zurückzuführen ist, dass die IGM im Rahmen eines Tarifvertrags die Zahl der Entlassungen bei J.J. Sietas reduzieren konnte und Mitarbeiter bei NMF und der Norderwerft aufgefangen werden. Die Fassmer Werft könnte möglicherweise ihr Personal im kommenden Jahr um bis zu zehn Prozent aufstocken.

Aus heutiger Sicht ist somit zu befürchten, dass der deutsche Schiffbau einen weiteren Verlust an qualifizierten Fachkräften erleiden wird und im nächsten Jahr nur noch rund 16.700 Menschen auf deutschen Werften arbeiten werden.

2.6 Beschäftigungsentwicklung nach Bundesländern

Der Beschäftigungsabbau im deutschen Schiffbau hat die fünf norddeutschen Küstländer in unterschiedlichem Maße getroffen. Durch die Insolvenz der beiden WADAN-Werften in Warnemünde und Wismar hat sich die Zahl der Werftbeschäftigten in Mecklenburg-Vorpommern mit aktuell 2.637 Beschäftigten beinahe halbiert. Die Insolvenz der SSW Shipyard in Bremerhaven sowie der Stellenabbau bei der Lloyd Werft haben dazu geführt, dass Bremen ca. 15 Prozent der Werftarbeiter verloren hat. Niedersachsen (-4,4%) und Schleswig-Holstein (-6%) sind dagegen deutlich weniger getroffen. Lediglich in Hamburg konnte die Zahl der Werftbeschäftigten einigemaßen stabil gehalten werden (+0,4%).

Abbildung 7: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau nach Bundesländern

Bundesland	2000	2007	2008	2009	Veränderung 2008 zu 2009 in %	Veränderung 2000 zu 2009 in %
Bremen	2.071	1.791	2.012	1.713	-14,9	-17,3
Hamburg	2.762	3.170	2.926	2.939	0,4	6,4
M-V	4.908	5.008	5.159	2.637	-48,9	-46,3
Niedersachsen	5.121	5.701	5.953	5.689	-4,4	11,1
S-H	5.855	4.508	4.480	4.210	-6,0	-28,1

Eigene Darstellung

2.7 Beschäftigungsstruktur nach Wertgruppen

Die eingangs dieser Studie erwähnten Unternehmensverkäufe und Insolvenzen sowie die auf den Werften erfolgten Stellenreduzierungen haben dazu geführt, dass sich die Struktur des deutschen Schiffbaus nachhaltig verändert hat – wobei hervorzuheben werden muss, dass dieser Prozess zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Studie noch lange nicht als abgeschlossen bewertet werden darf. Haben in den letzten Jahren sechs Wertengruppen rund 80 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentiert, dominieren in Folge der Insolvenz der WADAN-Werften nur noch fünf Gruppen.

Abbildung 8: Die größten Wertengruppen in Deutschland im Jahr 2009

Wertengruppe	Unternehmen	Beschäftigte (jeweils im Sept. eines Jahres)				Anteil an der Gesamtbeschäftigung in 2009 (in %)
		2004	2006	2008	2009	
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)	HDW GmbH HDW Gaarden GmbH Blohm & Voss GmbH Blohm & Voss Repair Nordseewerke Emden	6.519	6.024	5.581	5.279	30,5
Meyer Werft - Gruppe	Meyer Werft GmbH Neptun Werft	2.594	2.793	3.137	3.220	18,5
Hegemann - Gruppe	Rolandwerft Peene-Werft Volkswerft Stralsund	969	984	2.410	2.379	13,6
Fr. Lürssen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft Lürssen Bardenfleth Krögerwerft Neue Jade Werft	1.033	1.176	1.321	1.358	7,8
J.J. Sietas - Gruppe	J.J. Sietas KG Norderwerft Neuenfelder Maschinenfabrik	1.128	1.185	1.221	1.208	6,9

Eigene Darstellung

Zum Zeitpunkt der Erhebung am 1.9.2009 war wie in den letzten Jahren TKMS der größte deutsche Werftenkonzern mit 5.279 Beschäftigten. Gleichwohl hat es – und das belegen die Zahlen der Betriebsräte – im TKMS-Verbund im Vergleich zum Vorjahr einen merklichen Stelleabbau gegeben. Insgesamt sind zum Stichtag der Erhebung knapp 300 Menschen weniger auf den TKMS-Werften beschäftigt gewesen als im Jahr 2008. Zwar hat TKMS immer noch einen Anteil von rund 30 Prozent an der deutschen Werftbeschäftigung, allerdings ist bereits heute abzusehen, dass TKMS den Rang des größten deutschen Schiffbauers einbüßen wird. TKMS hat sich größtenteils von den Nordseewerken Emden und dem zivilen Bereich von Blohm&Voss

getrennt und will auch HDW-Gaarden in Kiel an einen Investor veräußern. Auch wenn TKMS nach dem möglichen Verkauf der Nordseewerke an die SIAG Schaafe Industrie AG noch rund 400 Beschäftigte am Standort Emden halten will, wird sich zusammen mit den Mitarbeitern von HDW Gaarden die Zahl der TKMS-Beschäftigten um rund 1.100 Menschen verringern. Nach der Veräußerung von Blohm & Voss in Hamburg werden dann nur noch rund 3.000 bei TKMS im Schiffbau angestellt sein.

Damit wäre die Meyer Werft-Gruppe im kommenden Jahr die größte deutsche Werftengruppe. Schon heute arbeiten an den beiden Standorten in Rostock und Papenburg 3.220 direkt Beschäftigte, was die Meyer Werft-Gruppe zum zweitbedeutendsten Werftkonzern in Deutschland macht. Ihr Anteil an der gesamten Werftbeschäftigung beträgt 18,5 Prozent. Mit knapp 2.400 direkt Beschäftigten behauptet die Hegemann-Gruppe wie im Vorjahr den dritten Platz in der Rangliste der größten deutschen Schiffbauer und repräsentiert 13,6 Prozent der Gesamtbeschäftigung. Den vierten Rang nimmt die Lürssen-Gruppe ein, die seit 2004 einen kontinuierlichen Beschäftigungszuwachs zu verzeichnen hat. Mit rund 1.400 Mitarbeitern im September 2009 repräsentiert die Gruppe knapp acht Prozent der Gesamtbeschäftigung. Knapp dahinter liegt die J.J. Sietas-Gruppe die mit 1.208 Beschäftigten rund sieben Prozent der gesamten Werftarbeiter in Deutschland ausmacht (vgl. Abbildung 8).

Die Entwicklung der letzten Jahre weist auf ein nicht zu unterschätzendes Problem für den deutschen Schiffbau der Zukunft hin: Bis dato wurde der deutsche Schiffbau von Konzernstrukturen dominiert. Konzerne wie TKMS, AKER oder MAERSK waren in der Lage, erforderliche Finanzierungen über ihre Konzernstrukturen zu ermöglichen und gegenüber Banken und Schiffsfianzieren die notwendigen Voraussetzungen darzustellen. Sollte sich TKMS zukünftig tatsächlich aus dem zivilen Schiffbau verabschieden wollen, so würden in diesem Bereich nur noch Familienunternehmen existieren. Diese haben jedoch angesichts der problematischen Finanzierungsmodalitäten im Schiffbau deutlich weniger Chancen, erforderliche Finanzierungen seitens der Werften zu stemmen als Werften, welche in Konzernstrukturen eingebunden sind. Inwieweit dies die Zukunftsaussichten des deutschen Schiffbaus beeinflussen wird, kann nicht endgültig vorausgesagt werden. Die dadurch jedoch wahrscheinlicher werdenden (Finanzierungs-)Probleme sollten bei der Diskussion über den Schiffbaustandort Deutschland jedoch nicht unberücksichtigt bleiben.

3 Kurzarbeit

In den vergangenen Jahren war die Klage der Schiffbauindustrie über den seit Jahren anhaltenden Fachkräftemangel unüberhörbar. Man strebte seitens der Industrie nicht nur eine Verbesserung des Images an, sondern viele Werften gingen auch bei der Rekrutierung junger Nachwuchskräfte neue Wege. Ein verstärktes Engagement im Bereich des dualen Studiums ist dabei nur ein Beispiel.

Seit dem Einbrechen des Schiffbaumarktes haben wir es – die Zahlen dieser Studie belegen dies eindeutig – mit einem erheblichen Rückgang der Werftbeschäftigten zu tun. Gerade in Zeiten der nicht durch den Schiffbau selbst verursachten Krise ist es für die Werften jedoch von großer Bedeutung, die qualifizierten Fachkräfte in der Industrie zu halten, um im Falle einer wieder anziehenden Nachfrage nach Schiffneubauten diese auch bedienen zu können. Mit den vielfältigen Reformen im Bereich der Kurzarbeit hat der Gesetzgeber – nicht zuletzt auf Druck der Gewerkschaften – dafür gesorgt, dass Unternehmen die Kurzarbeit nutzen können, um das Personal zu halten. Unter anderem wurden die Mindestvoraussetzungen für die Beantragung von Kurzarbeit erheblich erleichtert, die Laufzeiten von Kurzarbeit von zwölf auf maximal 24 Monate verlängert, die Erstattungsquoten für die während der Kurzarbeit anfallenden Sozialversicherungsbeiträge für den Arbeitgeber deutlich heraufgesetzt und die Möglichkeiten der Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen während der Kurzarbeit stark verbessert.

Nachdem in den letzten fünf Jahren Kurzarbeit in der Werftindustrie nur vereinzelt eine Rolle gespielt hatte ist seit dem Frühjahr dieses Jahres die Inanspruchnahme dieses arbeitsmarktpolitischen Instruments deutlich angewachsen: Zum Stichtag der Befragung wurde auf sieben Werften bereits Kurzarbeit praktiziert und zwei weitere Unternehmen haben für die nahe Zukunft Kurzarbeit beantragt (Blohm & Voss Repair in Hamburg und die Nobiskrug GmbH in Rendsburg).

Abbildung 9: Kurzarbeit auf deutschen Werften im September 2009

Werft	Mitarbeiter gesamt	Von Kurzarbeit betroffene Mitarbeiter	Kurzarbeit seit	Dauer	Von der weiteren beantragten Ausdehnung betroffene Mitarbeiter
Blohm & Voss GmbH	1135	Noch wenige MA	Juli 2009	Bis zu drei Wochen	26
HDW GmbH	2428	150	April 2009	Geplant bis Mai 2010	Bis zu 300
Hegemann Rolandwerft GmbH	143	124	September 2009		
J.J. Sietas	927	Alle MA bis auf die Konstruktion	Mai 2009	Mai 2010	750
Lindenau Schiffs- und Maschinenfabrik GmbH	251	98	Alle Bereiche	Mai 2009	
Nordseewerke Emden	1200	15	Juli 2009	k.A.	
Peene Werft GmbH	863	Zuschnitt, Schiffbau, Schweißer	August 2009	20 Wochen	443
Volkswerft Stralsund	1373	100	Juli 2009	Bis 2. Quartal 2010	800

Eigene Darstellung

Der Umgang mit Kurzarbeit unterscheidet sich von Werft zu Werft zum Teil deutlich, vor allem was die geplante Dauer der Kurzarbeit, den Umfang des Arbeitsausfalls und die Zahl der aktuell von Kurzarbeit betroffenen Beschäftigten angeht:

- **Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Beschäftigten**

Den Angaben der Werftbetriebsräte zufolge ist die Zahl der gegenwärtig von Kurzarbeit betroffenen Mitarbeiter in den meisten Fällen noch verhältnismäßig gering. In absoluten Zahlen ist die J.J. Sietas Werft in Hamburg am stärksten betroffen. Dort sind beinahe alle Mitarbeiter bis auf die Konstruktion in Kurzarbeit. Bei HDW in Kiel sind 150 Mitarbeiter im Kurzarbeitergeldbezug und bei Lindenau in Kiel sind es gegenwärtig 98 von 251 Beschäftigten. Im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft sind bei der Hegemann Rolandwerft in Berne die meisten Beschäftigten in Kurzarbeit (124 von 143 Beschäftigten).

- **Arbeitsausfall**

Grund für die Kurzarbeit sind Arbeitsausfallquoten, die sich von Werft zu Werft unterschiedlich gestalten. Eher gering ist der Arbeitsausfall bei Blohm & Voss in Hamburg, bei der HDW GmbH in Kiel (bis zu 20 Prozent), und bei der Peene-Werft in Wolgast (19 Prozent). Deutlich stärker sind die Ausfallquoten

bei der Hegemann Rolandwerft (100 Prozent), bei J.J. Sietas, der Volkswerft Stralsund und Lindenau (jeweils 50 Prozent).

- **Dauer der Kurzarbeit**

Angesichts ausbleibender Neubaufträge und dadurch unsicherer Perspektiven ist es nicht erstaunlich, dass die zunächst anvisierten Zeiträume der Kurzarbeit sich ebenfalls erheblich unterscheiden. Bei der HDW GmbH, J.J. Sietas und der Volkswerft Stralsund hat man angesichts der schwierigen Lage den Kurzarbeitszeitraum bis auf das Ende des zweiten Quartals des Jahres 2010 ausgedehnt. Bei der Peene-Werft wurden zunächst 20 Wochen festgelegt.

Bis auf ein Unternehmen (Lindenau) haben alle Werften, die gegenwärtig Kurzarbeit fahren, in den entsprechenden Betriebsvereinbarungen die Qualifizierung der Mitarbeiter während der Kurzarbeit vorgesehen – auch wenn dies in der Praxis oft nur unzureichend umgesetzt wird. Um die Lohneinbußen während Kurzarbeit zu reduzieren, wurde auf drei Werften ein Zuschuss des Arbeitgebers zum Kurzarbeitergeld durchgesetzt, wobei im Falle von HDW dieser Zuschuss an die Teilnahme an Qualifizierungsmaßnahmen gekoppelt ist.

Insgesamt sieben Werften (darunter auch die zwei Werften, die bislang noch nicht in Kurzarbeit sind) haben eine weitere Beantragung bzw. das Stellen eines Erstantrags auf Kurzarbeit angekündigt. Sollte es dazu kommen, wird die Zahl der davon betroffenen Mitarbeiter erheblich ansteigen. Allein bei der Volkswerft Stralsund könnten bis zu 800 der insgesamt 1.373 Mitarbeiter davon erfasst werden. Bei der Peene-Werft sind es möglicherweise bis zu 443 und bei HDW in Kiel bis zu 300 Mitarbeiter. Bei J.J. Sietas geht man davon aus, dass zukünftig immer noch rund 750 in Kurzarbeit sein werden.

Vor dem Hintergrund der Bilanz der diesjährigen Schiffbauumfrage muss im direkten Zusammenhang mit der Kurzarbeitsthematik auf den Punkt hingewiesen werden, dass wir es mit einem massiven Stellenabbau im deutschen Schiffbau zu tun haben und gleichzeitig bei anderen Werften ein Stellenzuwachs zu verzeichnen ist. Insbesondere für eine derartige Konstellation war der Maritime Beschäftigungspool gedacht, der neben dem Austausch von Mitarbeitern zwischen den Werften auch eine dezidierte Qualifikationskomponente beinhaltete. Vom VSM wurde das Projekt Beschäftigungspool nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie nicht weiterverfolgt, obwohl die Voraussetzungen für eine praktische Umsetzung gegeben waren. In der heutigen Situation wäre der Beschäftigungspool eine Lösung, um Mitarbeiter in der Industrie zu halten.

4 Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2008 bis Ende August 2009

Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume (September bis August) unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt.

Für den diesjährigen Berichtszeitraum zeigt sich, dass die Auftragseingänge der deutschen Seeschiffswerften gegenüber dem Vergleichszeitraum stark zurückgegangen ist oder gar wie im Containerschiffbau gleich Null waren, wobei die Stornierungen alter Aufträge zu einem Minus im Orderbuch führen. Auch für seegehende Kreuzfahrtschiffe bleiben neue Orders weltweit seit 2008 aus. Insofern kam es in Deutschland wie in anderen Ländern beinahe zu einem Stillstand des Neubaumarktes auf allen wesentlichen Teilmärkten.

4.1 Containerschiffe

Containerschiffe konnten in den vergangenen zwölf Monaten – entsprechend der weltweiten Entwicklung – nicht mehr neu in Auftrag genommen werden. Im Gegenteil: In diesem wichtigen Segment kam es zu zahlreichen Stornierungen.

Wie bedeutend für die deutschen Seeschiffswerften das Ausbleiben von Aufträgen in diesem Segment ist, zeigen die Zahlen 2001 bis 2009:

Abbildung 10: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2009 (jeweils vom September bis Ende August eines Jahres)

Zeitraum	9/2001 - 8/2002	9/2002 - 8/2003	9/2003 - 8/2004	9/2004 - 8/2005	9/2005 - 8/2006	9/2006 - 8/2007	9/2007 - 8/2008	9/2008 - 8/2009	Veränder. 9/2008- 8/2009
Anzahl der Schiffe	6	46	71	121	45	20	35	0	-100%
Gesamt tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	-100%
Gesamt TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	-100%

Eigene Darstellung

Nicht nur die deutschen Werften sind vom Einbruch bei den Aufträgen für Containerschiffe getroffen. Statistiken des Analystenhauses Clarkson zufolge konnten in den ersten acht Monaten des Jahres 2009 weltweit nur fünf Neubaufträge für Containerschiffe gezählt werden – alle wurden in Asien platziert.

4.2 Andere Frachter und Tanker

J.J. Sietas konnte zwei Schwergutfrachter für den Stammkunden Sal hereinnehmen. Genau genommen sind dies keine neuen Aufträge, da SAL bereits früher vier ähnliche Schiffe geordert hatte, die jedoch 2008 storniert wurden. Bei Tankern fällt ein Küstentanker in den Beobachtungszeitraum.

Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für Frachter und Tanker im Zeitraum von September 2008 bis Ende August 2009

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe Ladevermögen (in tdw)
1	Lindenau GmbH	Sevchelles Petroleum	1.500	Produktentanker	1.500
2	J.J. Sietas	SAL Heavy Lift	12.500	Schwergutfrachter	25.000
<i>Summe</i>					26.500

Eigene Darstellung

Auch hier zeigt sich ein dramatischer Rückgang im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum mit damals 129.500 tdw – mithin also ein Rückgang von Aufträgen in diesem Segment um ca. 80 Prozent.

4.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren, RoRo-Frachter

Die Mega-Yachten tragen weiter zur Beschäftigungssicherung einer ganzen Reihe von Werften bei. Wie immer wird nur wenig veröffentlicht und die Zahlen sind nicht vollständig.

Nach unbestätigten Meldungen gingen bei HDW und Nobiskrug insgesamt sechs Yachtaufträge oder -projekte angesichts der Krise verloren (bis jetzt noch nicht gemeldet). Auch bei Blohm&Voss konnten aussichtsreiche Projekte nicht zur Unterschrift gebracht werden. Bei der Lürssen-Gruppe sind mindestens vier zuvor unveröffentlichte Baunummern belegt.

Die Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft lässt ihre nächste Autofähre für das Wattenmeer bei Sietas bauen.

Der Auftrag über drei Flusskreuzfahrtschiffe plus drei Optionen bei der Hegemann-Gruppe ist eine Gegenleistung für die Rücknahme zweier Containerschiffaufträge.

Auch in diesem Segment ist ein dramatischer Auftragsrückgang zu beobachten. Blendet man die Fr. Lürssen Gruppe aus, so gab es in diesem Berichtszeitraum fünf

neue Aufträge im Vergleich zu 22 Aufträgen im vorherigen Zeitraum September 2007 bis Ende August 2008.

Abbildung 12: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten, Fähren und RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2008 bis Ende August 2009

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge	Schiffstyp
k.A.	Lürssen-Gruppe	k.A.	k.A.	k.A.	Megayacht
1	SSB Oortkaten	Hadag, Hamburg	k.A.	k.A.	Hafenfähre
1	J.J. Sietas	Wyker Dampfschiff.	1.960	75 m	Insel-Fähre
3	Hegemann-Volkswerft	PREMICON	k.A.	135 m	Flusskreuzfahrer

Eigene Darstellung

4.4 Sonstige Schiffe und andere Aufträge (ohne Marineschiffe)

Die Werften für kleinere nicht Fracht fahrende Schiffe sind auf dem nationalen und internationalen Markt weiterhin erfolgreich. Fr. Fassmer konnte dem breiten Programm zwei weitere Forschungsschiffe und einen Motorsegler für Greenpeace hinzufügen. Abeking & Rasmussen war wiederum mit Zulieferungen für den erfolgreichen Patrolier-Typ sowie den SWATH-Schiffen für Lotsen erfolgreich.

Die Hegemann-Gruppe konnte sich einen Auftrag über 100 Mio. Euro für ein Offshore-Spezialschiff aus Bremen sichern.

Nur in diesem Segment konnten die deutschen Seeschiffswerften mit insgesamt neun Aufträgen in etwa das Niveau des vorigen Berichtszeitraums (September 2007 bis Ende August 2008) mit damals elf Schiffen halten.

Abbildung 13: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum von September 2008 bis Ende August 2009

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge	Schiffstyp
1	Abeking & Rasmussen	Belgien	2.500		Lotsenstation
3	Abeking & Rasmussen	Belgien	225		Lotsentender
1	Fr. Fassmer	Fugro, NL	1.300		Forschungsschiff
1	Fr. Fassmer	Greenpeace	838		Aktionsschiff
1	Fr. Fassmer	BLE		28 m	Fischereiforsch.
1	Fr. Fassmer	Kolumbien		80 m	Patrolier (Materialpaket)
1	Hegemann-Volkswerft	Harren & Partner			Offshore vessel

Eigene Darstellung

4.5 Stornierungen von Neubaufträgen seit 2008

Die Kombination aus ausbleibenden Neubaufträgen und problematischen Finanzierungsbedingungen für bestehende Aufträge wurde für die Werften umso bedrohlicher, als vermehrt bereits geordnete Aufträge von den Kunden storniert worden sind. Stornierungen sind keine Erfolgsmeldung und angesichts eines immer enger werdenden Marktes halten sich die Werften – aber auch die Reeder – mit der Bekanntgabe von Stornierungen sehr zurück. Für den deutschen Schiffbau soll im Folgenden trotzdem eine Auflistung von Stornierungen erfolgen – soweit sich als gesichert angesehen werden können. Die Aufzählung der Stornierungen erfolgt Werft für Werft:

Wadan Yards (heute: Nordic Yards):

Mehrere Reeder haben die Insolvenz zum Anlass genommen, nicht mehr benötigte Schiffe zu stornieren:

- Gebr. Winter haben zwei fertige Containerschiffe (1.700 TEU) nicht abgenommen; sie konnten verkauft werden;
- Von sechs Containerschiffen (2.800 TEU) für Laeisz sind zwei in Bau; alle wurden storniert;
- zwei Containerschiffe für Royal Arctic Line (587 TEU) sind storniert;
- zwei Fähren für Stena Line werden weitergebaut;

Cassens:

Durch die Insolvenz gingen alle Aufträge verloren. Dazu zählen 16 Mehrzweckfrachter (5.500 dwt) für mehrere Reeder. Von drei Containerschiffen (724 TEU) wurde eines fertig gestellt aber nicht übernommen, eines halbfertig verkauft, eines storniert.

Hegemann-Rolandwerft:

Das letzte Containerschiff (974 TEU) wurde im Sommer 2009 fertig gestellt. Zwei weitere Aufträge sind storniert, andere gemeldete Aufträge waren nie effektiv geworden.

Hegemann-Peene-Werft:

In Wolgast wird sich ein Neubau die Containerserie für Arkas abschließen. Ein Neubau wurde verkauft. Deutsche und niederländische Reeder haben sechs Aufträge (1.440 TEU) zurückgenommen.

Hegemann-Volkswerft:

Bei der Volkswerft sind einige Verträge noch nicht endgültig beendet. Derzeit muss damit gerechnet werden, dass etwa zehn feste Aufträge und Optionen für Containerschiffe (2.478 TEU) nicht zur Ausführung kommen. Über weitere ist ebenfalls nicht endgültig entschieden.

Nesse Werft:

Infolge der Verzögerung beim Ausbau des ersten Kaskos wurde der Auftrag storniert und die Werft wurde insolvent. Dadurch wurden die Verträge für zwei Containerschiffe (376 TEU) und einen kleinen Tanker nichtig.

Peters Schiffbau:

Von drei Containerschiffen (905 TEU) wurde eines fertig gestellt und nicht abgenommen, für eines ein Baustopp erlassen und das Schicksal eines weiteren Auftrags ist ungeklärt.

SSW Shipyard:

Vor der letzten Insolvenz wurde das dritte Containerschiff (1.036 TEU) für die Reederei Sibum abgeliefert. Ein Schwesterschiff sowie Optionen wurden durch die Schließung der Werft zunichte gemacht.

J.J. Sietas:

Bei Sietas kommt der Bau von Containerschiffen mit der letzten Ablieferung im November 2009 vorzeitig zum Ende. Ob weitere Aufträge angearbeitet sind, ist unklar. Mindestens sechs Schiffe (1.400 TEU) wurden storniert.

TKMS:

Der Bau von Handelsschiffen ist durch die Stornierungen schwer betroffen, was zu einer Neuausrichtung der Werftengruppe führt. In Emden sind vier Containerschiffe (3.426 TEU) storniert und nur noch eines in Bau. In Kiel bei HDW-Gaarden wurden zwei Schwester(Container)schiffe storniert, so dass dort ebenfalls der letzte Neubau in Arbeit ist.

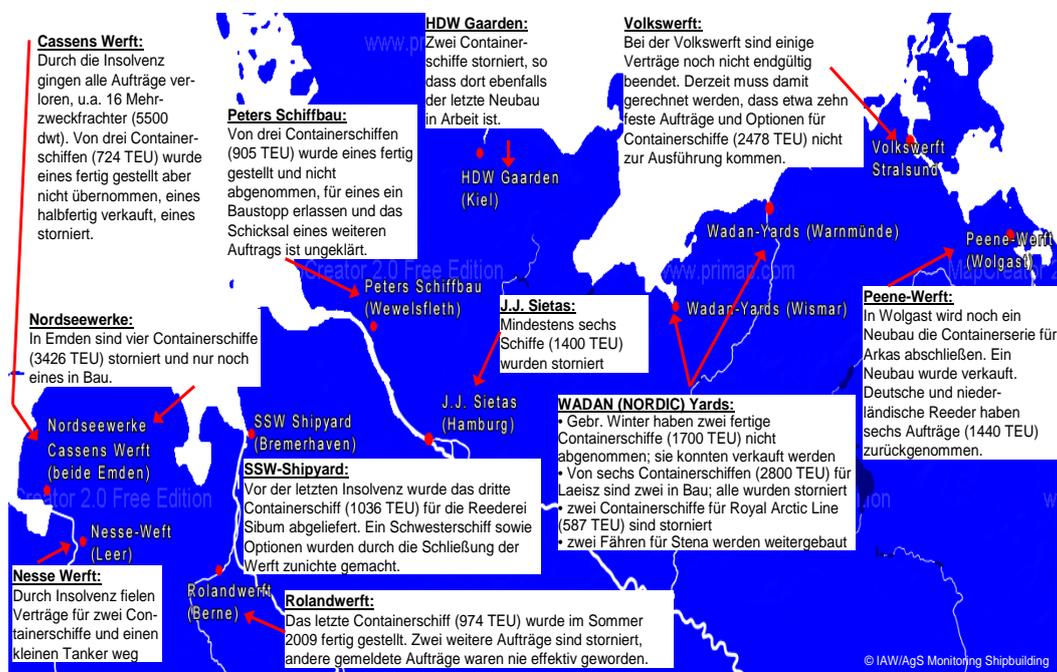
Die Auswirkungen der globalen Finanzmarktkrise und der dadurch verursachten Wirtschaftskrise schlagen insbesondere auf den Welthandel und damit auf den Handel über See (der ca. 90 Prozent des Welthandels ausmacht) durch. Insbesondere die Containerschiffahrt ging dramatisch zurück und damit auch die Nachfrage nach Neubauten in diesem Segment. Hinzu kommt, dass vor allem in Ostasien seit 2003 gewaltige Schiffbaukapazitäten aufgebaut wurden und auch noch werden: Auch ohne die Krise hätte es 2012 eine 50%ige Überkapazität im weltweiten Containerschiffneubau gegeben.⁴ Das alles zusammengenommen erklärt die Dramatik der Werften in Europa und insbesondere in Deutschland, die bisher Containerschiffe gebaut haben.

⁴ Vgl. Ludwig, T., Tholen, J.: Shipbuilding in China and its impacts on European Shipbuilding Industry, Report to the EMF, 2007.

Der Bau von Kreuzfahrtschiffen und anderen Spezialschiffen (wie z.B. RoRo Fähren, Megayachten) ist bei deutschen Werften immer noch gut aufgehoben, wobei auch hier dringend Neubaufträge benötigt werden, um nach 2012 weitere Beschäftigung zu sichern. Bauaktivitäten im Offshore-Bereich werden zwar immer wichtiger, können aber in keinem Fall die Lächer stopfen, die durch das Wegbrechen vor allem des Segments Containerschiffneubau gerissen worden sind. Spiegelbildlich zur jetzigen Auftragsituation stellt sich auch die Auslastung im deutschen Schiffbau dar.

Eine Übersicht über die seit Sommer 2008 Stornierungen von bereits in den Auftragsbüchern geführten Neubaufträgen zeigt die folgende Abbildung:

Abbildung 14: Auftragsstornierungen im deutschen Schiffbau seit 2008



5 Auslastung im deutschen Schiffbau

5.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau

Wir unterscheiden hier zwischen dem Auslastungshorizont durch Handelsschiffbau und dem Auslastungshorizont Marineschiffbau.

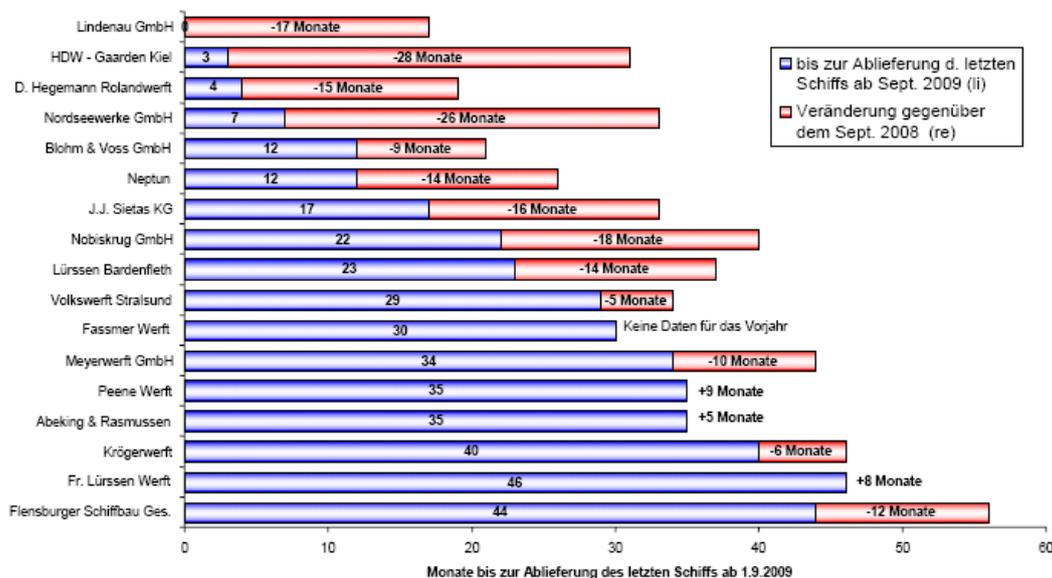
Zunächst zum Handelsschiffneubau:

Durch den Zusammenbruch der Neubaufträge und der Stornierungen insbesondere im Containerschiffsneubau ist auch die Auftragslage für einen Teil der Werften im Bereich des Handelsschiffneubaus dramatisch schlechter geworden. Auf der Basis des Ablieferungsdatums des letzten Schiffs im Auftragsbuch konnten für 17 Werften Daten ermittelt werden, die wir als „Auslastungshorizont“ bezeichnen. Dazu muss angemerkt werden, dass hier

- weder die Reparaturwerften (Lloyd Werft und Neue Jade Werft)
- noch die Werften, die insolvent sind und deren Beschäftigte sich in Transfergesellschaften befinden (die beiden Wadan/Nordic Werften in Wismar und Warnemünde, die SSW in Bremerhaven) bzw. neue Betreibergesellschaften haben (Cassens Werft in Emden)

Berücksichtigung finden.

Abbildung 15: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2009 (Stand: 1. September 2009; nur Handelsschiffneubau)



Eigene Darstellung

Die Angaben zu den Auslastungshorizonten der Werften bedeuten nicht, dass die Werften bis zum Ablieferungsdatum des letzten Schiffs ihre Kapazitäten zu 100 Pro-

zent auslasten könnten. Zwar ist auch eine solche Kapazitätsnutzung in einigen Fällen realistisch, aber dennoch sind zwischenzeitliche Lücken in der Produktion und Phasen der Unterlast in ausgewählten Gewerken durchaus branchentypisch.

Dass mit lediglich drei Werften, die gegenüber dem Vorjahr ihren Auslastungshorizont vergrößern konnten, die Bilanz des Jahres 2009 negativ ausfällt, verwundert nicht. Ursachen dafür sind Stornierungen und ausbleibende Auftragseingänge. Stornierungen sind zudem der Grund für die Reduzierung der Auslastungshorizonte innerhalb eines Jahres bei acht Werften um mehr als zwölf Monate. Den stärksten Rückgang haben dabei HDW Gaarden um 28 Monate und die Nordseewerke um 26 Monate zu verkraften. Stornierungen und die Insolvenz haben dazu beigetragen, dass sich bei der Lindenau Werft in Kiel der Horizont binnen Jahresfrist um 17 Monate auf Null reduziert hat. Während bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft der Auslastungshorizont um zwölf Monate aufgrund ausbleibender Auftragseingänge (und ohne Stornierungen) verringert hat, kann man dort immer noch auch eine komfortable Zukunftsaussicht bauen.

Was den Auslastungshorizont im *Marineschiffbau* anbetrifft, so machten sieben Werften (die zugleich auch Handelsschiffbau betreiben) bzw. deren Betriebsräte dazu Angaben. Vor allem durch den U-Boot Bau und die vorgezogenen Fregattenaufträge stellt sich hier die Situation erheblich anders dar als im Handelsschiffsneubau. Unklar ist die Situation bei den Nordseewerken in Emden, da TKMS diese verkauft hat und damit der Bau der U-Boote gänzlich zur HDW in Kiel verlagert werden konnte.

Abbildung 16: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2009 (Stand: 1. September 2009; nur Marineschiffbau)

Werft	Ablieferungsdatum letztes Schiff (Monat/Jahr)
Peene Werft	05/2011
Abeking&Rasmussen	02/2012
FSG/Flensb. Schiffbauges.	09/2012
HDW GmbH	2012
Fr. Lürssen Werft	2013
Blohm&Voss Shipyard (+ TKMS Zentrale)	2015
Nordseewerke GmbH	12/2017

Eigene Darstellung

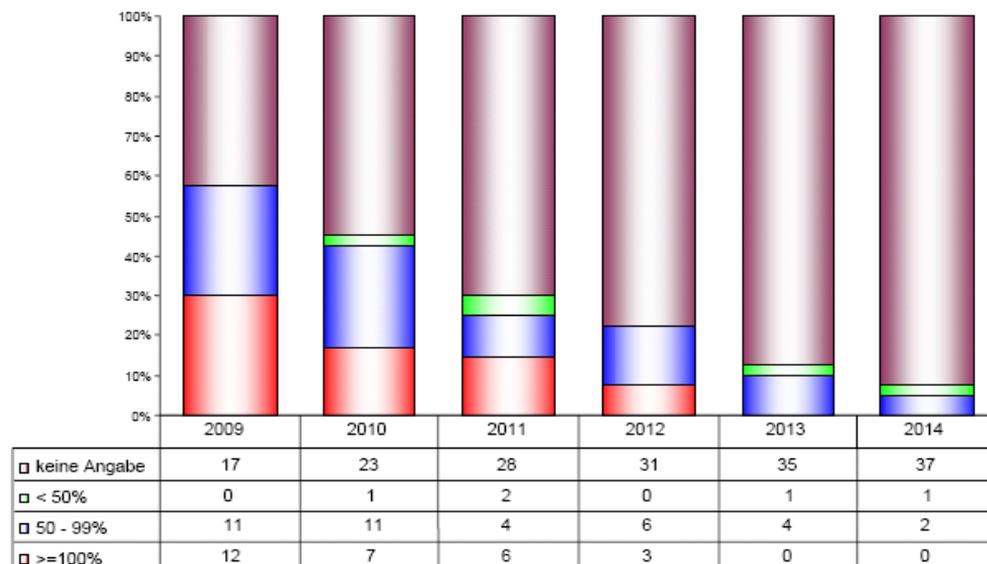
5.2 Sinkende Auslastungsquoten und unsichere Perspektiven

Die Betriebsräte von 23 der insgesamt 40 befragten Werften machten Angaben über die Kapazitätsauslastung ihrer Unternehmen bis zum Jahr 2014.

Von diesen 23 Werften sind im Jahr 2009 zwölf Werften zu 100 Prozent ausgelastet, von denen zwei sogar angeben, zu 140 bzw. 200 Prozent ausgelastet zu sein. Weitere elf Werften sind zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet. Von ihnen weisen lediglich die Lindenau GmbH und J.J. Sietas haben in diesem Jahr eine 50%ige Auslastung auf, während die verbliebenen neun Werften mit 70 Prozent und mehr ausgelastet sind.

Für das Jahr 2010 ändert sich dieses Bild: Nur noch sieben Werften werden dann zu 100 Prozent ausgelastet sein, und für 2011 sind es derer sechs Werften. Für 2012, also in ca. drei Jahren, melden nur noch drei Werften eine hundertprozentige Auslastung. Für 2013 können lediglich fünf Werften Angaben zu ihren absehbaren Auslastungsquoten machen. Und für das Jahr 2014 machen nur noch zwei Werften Angaben über Auslastungen - mit einmal 50 und einmal 15 Prozent.

Abbildung 17: Auslastungsquoten der deutschen Werften



Die Balken oben entsprechen der Anzahl der jeweiligen Werften in der Tabelle

Eigene Darstellung

Wie dramatisch sich die Situation in den letzten zwölf Monaten geändert hat, macht ein Blick auf die Vorjahresstudie 2008 deutlich: Obwohl auch schon letztes Jahr dunkle Wolken am „Neubau-Horizont“ auftauchten, war das Auftragspolster aus den Vorjahren vor 12 Monaten noch so stark, dass viele Werften noch eine vier- bis fünfjährige Kapazitätsauslastung mit mehr als 50 Prozent aufwiesen.

6 Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

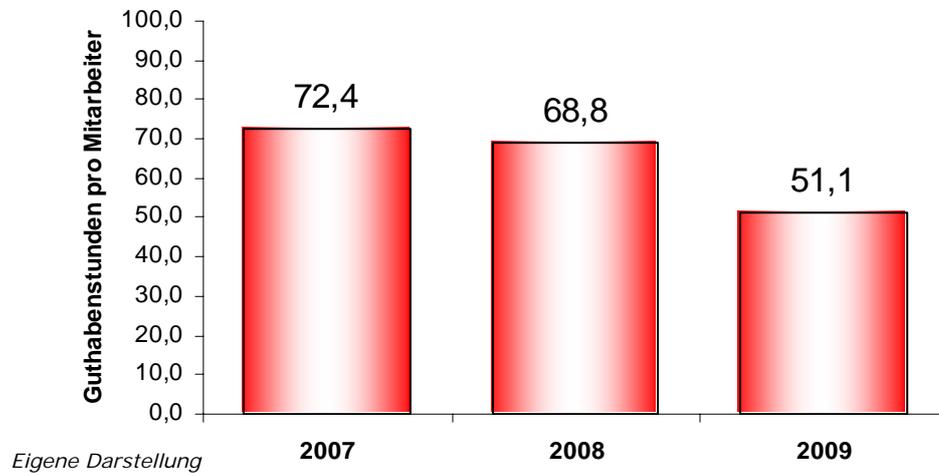
Flexibilität ist eines der Charaktermerkmale, welches die deutsche Schiffbauindustrie heute auszeichnet. Ausrichtung an den individuellen Bedürfnissen der Kunden (externer Faktor) als auch eine flexiblere Arbeitsorganisation (interner Faktor) sind dabei die Antriebsfedern. Mittlerweile nutzen die deutschen Werften eine breite Palette von Instrumenten, um insbesondere ihr Personal der jeweiligen Auslastungssituation entsprechend einsetzen zu können. Zu diesen Instrumenten gehören die Flexibilisierung der Arbeitszeiten mittels unterschiedlicher Formen von Zeitkonten, der Einsatz von Leiharbeit sowie die Vergabe von Werkverträgen.

Beinahe alle Werften in Deutschland nutzen das Instrument der Arbeitszeitkonten, um dadurch Auslastungsschwankungen ausgleichen zu können. Auffällig ist dabei, dass Kurz- bzw. Langzeitarbeitskonten – mit einem Ausgleichszeitraum von bis zu zwölf Monaten – am häufigsten vorzufinden sind. Lebensarbeitszeitkonten, die es den Beschäftigten ermöglichen können, auch für einen früheren Ausstieg aus dem Erwerbsleben oder eine Qualifizierung Zeit anzusparen, werden im Jahr 2009 dagegen nur noch von einer (Lloyd Werft) praktiziert - im Jahr 2008 waren es noch drei Werften (neben der Lloyd Werft Rickmers Lloyd und Neuenfelder Maschinenfabrik).

Von allen befragten Werften machten 17 Angaben zu den zum 1. September 2009 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 11.063 Beschäftigte und damit 63,4 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 569.540 Stunden (in 2008 auf 27 Werften mit insgesamt 18.934 Beschäftigten: 1.304.221 Stunden). Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 51,5 Stunden pro Beschäftigtem (2008: 68,8 Stunden). Von den befragten Werften gab die Hälfte an, dass es Möglichkeiten der Auszahlung der Arbeitszeitkonten gibt, bei der anderen Hälfte ist dies grundsätzlich nicht vorgesehen.

Abbildung 18: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter von 2007 bis 2009 (Hochrechnung auf der Basis von 17 Werften in 2009)



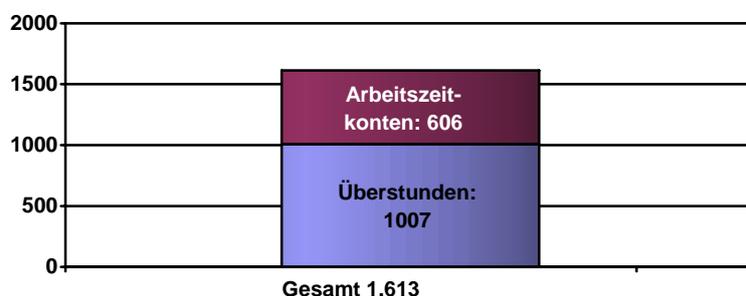
Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem (entsprechend einer 35-Stunden-Woche) – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 384 Vollzeitarbeitsplätzen. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten errechnet sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 606 Arbeitsplätze das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Für den Stichtag 1. September 2008 – also vor einem Jahr – betrug dieser Wert noch 947 Arbeitsplätze. Auf der Basis dieser Berechnungen bedeutet dies einen Rückgang der bis zum 1. September 2008 aufgelaufenen Arbeitszeitguthaben von 25 Prozent im Vergleich zu 2008.

Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Umso erstaunlicher ist somit die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz der relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten auch im Jahr 2009 wieder sehr viele Überstunden außerhalb von Zeitkonten angefallen sind.

Auf den insgesamt zwölf Werften, die Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 6.304 Mitarbeiter und damit 36 Prozent aller Werftarbeitnehmer in Deutschland beschäftigt. Für diese Mitarbeiter errechnet sich für das Jahr 2009 ein Überstundenvolumen von 539.040 Stunden. Davon wurden 487.406 Überstunden, also 90 Prozent, ausbezahlt. Pro Beschäftigtem ergibt sich ein Überstundenaufkommen von rund 85,5 Stunden (in 2008 waren es nur 45 Stunden). Das bedeutet eine Zunahme der Überstunden pro Beschäftigtem von 90 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 539.040 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von knapp 364 Vollzeitstellen dar. Rechnet man jetzt diese Zahl von 364 Arbeitsplätzen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass im Jahr 2009 in der deutschen Schiffbauindustrie 1.007 Arbeitsplätze das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten darstellen. Diese Zahl liegt damit weit über dem Wert von 2008 mit einem Äquivalent von 628 Arbeitsplätzen.

Abbildung 19: Gesamtbeschäftigungspotenzial an den Werften



Eigene Darstellung

Die Addition von Arbeitszeitguthaben und außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden ergibt ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von rund 1.613 Vollzeitstellen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten am 1. September 2009).

7 Leiharbeit und Werkverträge

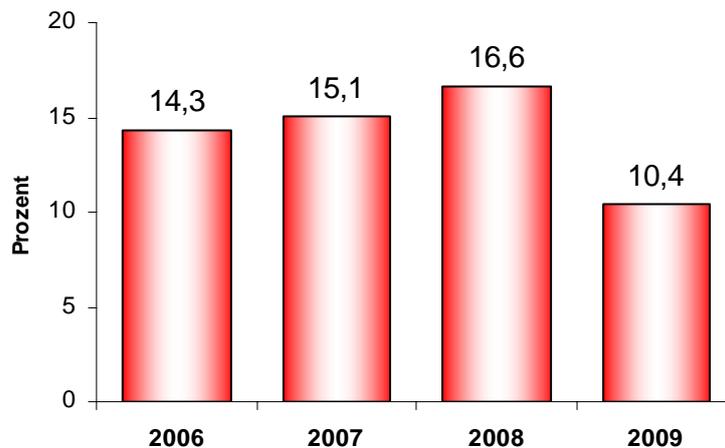
7.1 Leiharbeit

Im Bereich der externen Flexibilisierung setzen die Werften gezielt auf den Einsatz von Leiharbeit sowie die Vergabe von Werkverträgen. Aus Sicht der Unternehmen stellt dies ein ergänzendes Instrument zu den flexiblen Arbeitszeitsystemen dar, um passgenauer auf die schwankenden Auslastungsgrade von einzelnen Abteilungen, Gewerken oder Produktionslinien reagieren zu können.

Für insgesamt 25 Werften konnte die Zahl der Leiharbeitnehmer im September 2009 ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren ca. 91 Prozent (15.802 Beschäftigte) aller Werftbeschäftigten.

Zum Stichtag der Untersuchung am 1. September 2009 waren auf den 25 Werften insgesamt 1.841 Leiharbeitnehmer tätig. Damit liegt in 2009 die durchschnittliche Leiharbeitsquote⁵ bei 10,4 Prozent. Im Vorjahr 2008 betrug diese Quote noch 16,6 Prozent, in 2007 15,1 Prozent und im Jahr 2006, also vor drei Jahren, betrug die Quote 14,3 Prozent.

Abbildung 20: Durchschnittliche Leiharbeitsquoten im deutschen Schiffbau von 2006 bis 2009



Eigene Darstellung

Trotzdem bleibt bemerkenswert, dass trotz Wirtschaftskrise und Auftragsmangel in vielen Werften die durchschnittliche Leiharbeitsquote bei 10,4 Prozent liegt. Leiharbeit ist also für die deutsche Werftindustrie immer noch ein Mittel, um – neben dem flexiblen Arbeitskräfteeinsatz – Stammebelegschaften in nennenswertem Umfang zu ersetzen.

Weiterhin ist bemerkenswert, dass auf vielen Werften die Leiharbeitsquoten deutlich über dem Durchschnitt liegen. Beispielhaft hierfür stehen dafür die Kröger Werft mit 35 Prozent, Blohm&Voss Repair mit 31 Prozent und die Fassmer Werft mit 30,7 Prozent.

Rechnet man die Zahl der auf den 25 Werften arbeitenden 1.841 Leiharbeitnehmer hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten (17.446), so kann gesagt werden, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 2.023 Arbeitsplätze auf Leiharbeiter entfallen.

⁵ Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeitnehmer an der Summe aus Stammebelegschaft und Leiharbeitnehmern wider.

Leiharbeit ist also selbst in der Wirtschaftskrise immer noch ein Instrument, um neben der Bewältigung von kurzfristigen Auslastungsspitzen auch Festanstellungen zu ersetzen.

Abbildung 21: Leiharbeitsquoten in Prozent in ausgewählten Werften 2006 bis 2009

Name	Leiharbeitsquoten in %			
	2006	2007	2008	2009
Kröger Werft	33,9	30,4	25,9	35
Blohm&Voss Repair	12,0	20,7	33,7	31
Fassmer Werft	k.A.	k.A.	k.A.	30,7
Fr. Lürssen Werft	22,3	27,2	17,9	26
Neptun Werft	8,8	20,6	19,8	12,8
Abeking&Rasmussen	2,2	2,0	2,8	12,5
Flensburger Schiffbau Ges.	12,0	12,8	11,0	12,1
KG Norderwerft	25,9	19,2	38,5	10,1
Meyerwerft GmbH	14,2	13,0	15,5	9,9
BlohmVoss Shipyard	19,9	24,8	22,7	3,4
Volkswerft Stralsund	17,4	15,1	20,4	3,2
Lloyd Werft	4,1	4,0	5,2	2,5
HDW GmbH	8,6	8,4	8,4	1,2
J.J.Sietas	10,2	12,2	10,9	0,4
Peene Werft	17,3	12,0	14,4	0

Eigene Darstellung

7.2 Werkverträge

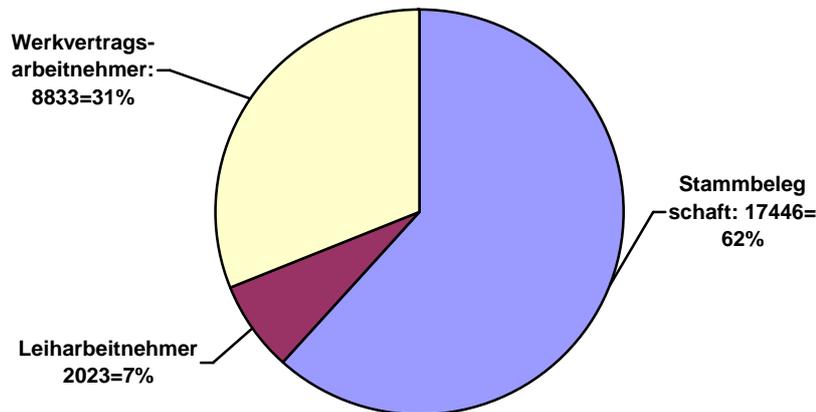
In direktem Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die Werkverträge zu sehen. Für 11 Werften konnte die Zahl der durch Werkverträge auf den Werften Beschäftigten ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 6.373 Mitarbeitern rund 36,5 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Auf diesen Werften arbeiten noch zusätzlich 3.224 Werkvertragsarbeitnehmer. Verglichen mit den Angaben des Vorjahres, ist die absolute Zahl der Werkverträge im Jahre 2009 zwar leicht zurückgegangen, die Werkvertragsquote⁶ jedoch ist von 22,9 Prozent im Jahr 2008 auf jetzt 33,6 Prozent gestiegen.

Rechnet man diese Zahl von 3.224 Arbeitsplätzen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass auf den deutschen Werften 8.833 Beschäftigte über Werkverträge arbeiten (im Vorjahr waren es bei einer höheren Beschäftigung „nur“ 6.101 Werkverträger).

⁶ Die Werkvertragsquote spiegelt den Anteil der Werkverträge an der Summe aus Stammbeschaft und Werkverträgen wider.

In der Gesamtrechnung ergibt sich folgendes Bild für die Zusammensetzung der auf den Werften beschäftigten Menschen:

Abbildung 22: Struktur der Werftarbeitnehmer – Hochrechnung unterschieden nach Stammebelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer (1. September 2009)



Eigene Darstellung

Von den durch unsere Hochrechnung ermittelten 28.302 auf den deutschen See-schiffswerften vorhandenen Vollzeit Arbeitsplätzen entfallen 61,6 Prozent auf die Stammebelegschaft (in 2008 waren es noch 68 Prozent), weitere 31,2 Prozent auf Werkverträge (in 2008: 20 Prozent) und weitere 7,2 Prozent auf die Leiharbeit (in 2008: 13 Prozent). Damit haben die Werkverträge zum Teil die Funktion der Leiharbeit des Ersatzes der Stammebelegschaft übernommen.

Darüber hinaus ergibt sich unter Hinzuzählung der durch Überstunden und Arbeitszeitguthaben repräsentierten Vollzeit Arbeitsplätze eine theoretische Beschäftigung auf den Werften von insgesamt 29.915 Arbeitnehmern – mithin 12.469 Vollzeit Arbeitsplätze mehr als am 1. September 2009 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (17.446).

Trotz des Modellcharakters (Hochrechnungsmodus) dieser Zahlen sei daran erinnert, dass vom 1. September 2008 bis zum 1. September 2009 die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Werftindustrie um 3.084 zurückgegangen ist.

8 Die Befragung der Zulieferer

8.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie

Die europäischen Werften reduzieren ihre Fertigungstiefe nachhaltig. Im Durchschnitt wird nur noch ein Drittel der Wertschöpfung eines Schiffs von der Werft selbst hergestellt, zwei Drittel entfallen auf die Zulieferer. Aus früher integrierten Großbetrieben, die die Produktionskette des Schiffbaus in einem Betrieb zusammenfassten, sind heute flexible Unternehmen geworden, die in Wertschöpfungsketten mit externen Zulieferern verknüpft sind und bei denen logistische Fähigkeiten der internen und externen Organisation des Wettbewerbs eine zunehmende Bedeutung erlangt haben. Die Kooperationsbeziehungen an den betrieblichen und zwischenbetrieblichen Schnittstellen sind die kritischen Gestaltungsfelder bei der Optimierung der Geschäftsprozesskette, die eine komplexe Reorganisation (hier insbesondere in den Bereichen Arbeitsorganisation und Fertigungstechnik) der Werften mit den Zielen Schnittstellenoptimierung und technische Exzellenz verlangen: Der Fokus ist die Gestaltung der Schnittstellen zwischen Unternehmen und deren Dienstleistungs-/Zulieferpartnern, weil eine Optimierung der werftinternen Abläufe allein nicht ausreicht, um die Anforderungen des Marktes nach Termintreue, Qualität und Kosten zu realisieren (Stichworte sind „Outsourcing“, „Supply-Chain-Management“).

Laut den Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau VDMA (Abteilung Schiffbau und Offshore Industrie) umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland rund 400 Firmen mit ca. 72.000 Gesamtbeschäftigten⁷. Im Jahre 2008 betrug der Branchenumsatz 12,9 Mrd Euro, das Wachstum lag bei 8,4 Prozent (in 2007 noch 13,8%). Bezogen auf den Umsatz, liegt die deutsche maritime Zulieferindustrie gleichauf mit Japan an erster Stelle weltweit. Bezogen auf den Export, liegt die maritime Zulieferindustrie in Deutschland sogar an erster Stelle. Die Exportquote lag im Jahre 2008 bei 75 Prozent: 37,7 Prozent des Gesamtumsatzes werden in Asien und 36,7 Prozent im (meistens west-) europäischen Ausland erwirtschaftet (davon aber nur 4,4% in Osteuropa). Nicht ganz so bedeutend sind die Absatzmärkte Nordamerika mit sieben Prozent und der Nahe/Mittlere Osten mit 4,6 Prozent. Herunter gebrochen auf die einzelnen Länder ist China größter Auslandsmarkt mit 23,5 Prozent, gefolgt von Südkorea mit 12,7 Prozent.

Die maritime Zulieferindustrie ist nicht nur eine reine Küstenindustrie, sondern eine über die Bundesrepublik weit gestreute Branche: Hauptproduktionsstandorte (nach Umsatz in 2008) sind dabei mit 19 Prozent Baden-Württemberg, je 18 Prozent Ham-

⁷ VDMA 2009: Pressekonferenz der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA am 7. Juli 2009 in Hamburg.

burg, Bayern und Schleswig-Holstein. Niedersachsen kommt auf sieben Prozent, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern auf jeweils drei Prozent.

Der Handelsschiffbau ist mit 84 Prozent nach wie als Absatzmarkt dominant, allerdings gewinnt der Marineschiffbau mit 13 Prozent erheblich dazu. Die Meerestechnik (Offshore-Öl und –Gas sowie Offshore-Windenergie) kommt zwar nur auf drei Prozent, hat aber im Vergleich zu den Vorjahren ein starkes Wachstum zu verzeichnen.

Nur jedes zehnte Unternehmen der deutschen maritimen Zulieferindustrie erwartet für das Jahr 2009 zunehmende Auftragseingänge – 75 Prozent dagegen eine Abnahme. Die Branche ist dennoch bis in das Jahr 2010 ausgelastet – dies ist eine Folge des bis 2008 anhaltenden Booms auf den Weltschiffbaumärkten.

Im Jahre 2008 erfolgte ein Beschäftigungsabbau um 4.000 Stellen (d.h. ein Minus von rund 5%) im Vergleich zu 2007. Das wird sich auch in 2009 fortsetzen: Gut die Hälfte aller maritimen Zulieferbetriebe werden Stellen in der Stammebelegschaft streichen. Die Zahl der Leiharbeiter ist ohnehin stark reduziert worden, Zeitverträge werden nicht verlängert. Fast die Hälfte aller Betriebe (41%) will nach einer VDMA Umfrage die Mehrzahl der Auszubildenden auch übernehmen. Und in 73 Prozent aller Unternehmen wird das Lehrstellenangebot im gerade begonnenen Ausbildungsjahr konstant bleiben (alles VDMA 2009).

8.2 Ergebnisse der Befragung der Zuliefererbetriebe

Alle diese Produktionszusammenhänge zwischen Schiffbauindustrie und ihren Zulieferern und die rein zahlenmäßige Bedeutung der Zulieferindustrie haben die IG Metall Bezirk Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen dazu bewogen, im Rahmen der mittlerweile 18. Schiffbauumfrage in Deutschland erneut (d.h. zum vierten Mal in Folge) auch die maritime Zulieferindustrie mit einzu beziehen.

Dies ist keine Totalbefragung der gesamten deutschen maritimen Zulieferindustrie, sondern soll in einem ersten Schritt in ausgewählten Zulieferunternehmen bestimmte Fragestellungen bearbeiten, wie z.B. die nach den Neueinstellungen, der Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft, zur Altersstruktur der Belegschaft, zu Kurzarbeit, Arbeitszeitkonten und Überstunden, zur Zahl der Leiharbeiter und zu den Problemen, aber auch Perspektiven des jeweiligen Unternehmens aus der Sicht der Betriebsräte (Stichtag 1. September 2009).

Beteiligt haben sich insgesamt elf Unternehmen, fast alle in Norddeutschland gelegen. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt 4.613 Arbeitnehmer und repräsen-

tieren damit 6,4 Prozent aller Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland.

Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 135 bis hin zu 1.200 Beschäftigten.

In zehn von elf Betrieben sind Auszubildende eingestellt (wobei in dem Betrieb ohne Auszubildende diese bei dem Mutterkonzern mitgerechnet werden). Die Zahl der Auszubildenden ist im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich: Die Ausbildungsquote reicht von 8,5 Prozent als Maximum bis nur 0,3 Prozent. Insgesamt zählen wir in den zehn Betrieben 193 Auszubildende, und bezogen auf die insgesamt 10 Betriebe (ohne Neuenfelder Maschinenfabrik) mit 4.421 Beschäftigten ist das eine durchschnittliche Ausbildungsquote von 4,4 Prozent (im Vorjahr 4%).

Von den 67 Auszubildenden, die im Jahre 2009 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, wurden 57 von den jeweiligen Unternehmen in ein Arbeitsverhältnis übernommen - das sind immerhin 85 Prozent (im Vorjahr: 93%). Davon wurden 40 (= 70%) befristet und 17 (= 30%) unbefristet übernommen.

Das führt uns zu den Neueinstellungen insgesamt. Soweit uns Vergleichszahlen aus dem Jahr 2008 vorliegen, haben fünf Betriebe ihre Beschäftigung in 2009 im Vergleich zu 2008 leicht erhöht – nur ein Betrieb hat Personal abgebaut. Trotz des Arbeitsplatzabbaus in der gesamten maritimen Zulieferindustrie überwogen in unserem Sample die Neueinstellungen (157), davon knapp die Hälfte (76) befristet. In unserem Sample wurden nur zwei Entlassungen vorgenommen. In vier Betrieben gab es Schwierigkeiten, offene Stellen zu besetzen, in den übrigen sieben gab es dagegen keine.

Die Bereiche/Abteilungen, in denen Neueinstellungen vorgenommen wurden, umfassen alle Gewerke/Berufe: Von Software- über Projektingenieure, vom Vertrieb bis hin zu Schlossern und Drehern finden wir die gesamte Bandbreite von Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Verwaltung.

Die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2009 bis August 2010) wird in der Mehrzahl der Betriebe (sieben von elf) von den Betriebsräten als gleich bleibend beschrieben. In zwei Unternehmen erwartet man einen Arbeitsplatzabbau, in den restlichen beiden wird eine Zunahme der Beschäftigung erwartet.

Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der Beschäftigung ist es erfreulich festzustellen, dass acht der elf von uns befragten Unternehmen eine längerfristi-

ge Personalpolitik aufweisen: Die reicht von der Kooperation mit Schulen zur Nachwuchsgewinnung über verstärkte Anstrengungen der Ausbildung bis hin zum dualen Studium (Kombination von Studium und praktische Ausbildung im Unternehmen).

Was den demografischen Wandel anbetrifft, scheint sich im Vergleich zum Vorjahr eine Verjüngung der Belegschaften anzudeuten: Nur in vier von elf Betrieben gibt es einen diesbezüglichen Handlungsbedarf (in 2008 klagten noch rund zwei Drittel aller befragten Unternehmen über ein zu hohes Durchschnittsalter der Belegschaft).

Aufgrund der vergleichsweise immer noch guten Auslastung der Unternehmen im Jahr 2009 (in sechs von elf Unternehmen ist der Auslastungsgrad in 2009 100%, in den restlichen Betrieben schwankt er zwischen 70 und 90%) gab es in 2009 bzw. ist für 2009 nur in vier von elf Betrieben Kurzarbeit durchgeführt worden bzw. wird geplant. In zwei der vier Betriebe, in denen Kurzarbeit bereits durchgeführt worden ist oder geplant wird, finden auch Weiterqualifizierungen statt. In drei der vier "Kurzarbeit-Unternehmen" gibt es finanzielle Zuschläge auf das Kurzarbeitergeld seitens des Betriebes.

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Arbeitszeiten stehen die Arbeitszeitkonten. Als ein Instrument zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, kann es – wenn die Bedingungen fair ausgehandelt sind (Bandbreiten, Versicherung u.ä.) - zu beiderseitigem (Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber)Nutzen eingesetzt werden. In allen zehn von elf von uns befragten Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Langzeitkonten (5) knapp unter der Zahl der Kurzzeitkonten (7) liegen - es gibt nur ein Lebensarbeitszeitkonto (Mehrfachnennungen möglich). Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark (von Plus 250 bis Minus 250, auch bedingt durch die Art der Konten).

Auch auf die Frage des derzeitigen Guthabens auf Arbeitszeitkonten antworteten alle elf Unternehmen. Am 1. September 2009 wiesen diese Unternehmen 88.078 Plusstunden auf ihren jeweiligen Arbeitszeitkonten auf – das ist signifikant weniger (ca. 40%) als noch vor einem Jahr. Die Zahl der in den ersten acht Monaten des Jahres 2009 geleisteten Überstunden, die *nicht* in den Arbeitszeitkonten verbucht wurden, betrug bei acht Unternehmen 114.343 Stunden. Auch hier ist ein Rückgang von ca. 40 Prozent im Vergleich zu 2008 festzustellen. Addiert man nun diese Überstunden mit den Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, so ergeben sich 202.421 Stunden Mehrarbeit.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 137 Vollzeitstellen – und dies bei einer Gesamtheit von 4.613 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die von

unserer Befragung erfasst worden sind. Das ist – nur bezogen auf Guthaben bei den Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten – eine Quote von 2,9 Prozent aller direkt Beschäftigten.

Erstaunlich ist, dass trotz Wirtschaftskrise immer noch in neun von elf Unternehmen unseres Samples insgesamt 276 Leiharbeiter beschäftigt sind (diese repräsentieren 4.248 Beschäftigte). Die Leiharbeitsquote beträgt damit rund sechs Prozent und liegt damit deutlich unter der Leiharbeitsquote im Vorjahr (16,7%). Damit sind die Leiharbeiter doppelte Opfer: In Zeiten des Booms waren sie als Ersatz für die Stammbeslegschaft eingesetzt, verdienten aber zum Teil erheblich weniger. Und nun in den Zeiten des Auftragsrückgangs sind sie die ersten, die entlassen werden.

Was die Werkverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Nur sechs von elf Betrieben hatten insgesamt 40 Werkvertragsnehmer.

Addiert man jetzt die Zahl der Leiharbeiter (276) und die Zahl der Werkverträge (40) mit der durch Überstunden und Guthaben auf Arbeitszeitkonten potenziellen Arbeitsplätze (137), so kommt man auf die Zahl von 453 Arbeitsplätzen (das sind rund zehn Prozent der Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie, die von unserer Untersuchung umfasst werden), die – unter den Bedingungen normaler Beschäftigungsverhältnisse unter Einhaltung tarifvertraglicher Regelungen – zu der Zahl der Direkt Beschäftigten (Stammbeslegschaften) addiert werden müsste. Damit wäre das gesamte Arbeitsplatzvolumen dieser Branche beschrieben.

Das Fazit der Betriebsräte der Zuliefererbetriebe lautet zusammengefasst: Die Schiffbaukrise erreicht die maritime Zulieferindustrie in Deutschland zeitversetzt, wobei insbesondere die Aufträge von europäischen Werften (und damit auch von deutschen) derzeit weg brechen.

Abbildung 23: Maritime Zuliefer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen

Unternehmen	Beschäftigte 1.9.2009 (1.9.2008)	Zahl der Aus- zubildenden	Ausbildungsquo- te in %
Mecklenburger Metallguß GmbH, Waren	230	9	3,9
Caterpillar Motoren GmbH&CoKG, Kiel	1.200 (1.097)	4	0,3
HATLAPA Uetersener Masch.-Fabrik	399	28	7,0
MAN Diesel SE Prime Serv, Hamburg	300 (326)	23	7,7
Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg (AZUBIS werden bei der SIE- TAS Werft mitgezählt)	192 (165)	0	0
SAM Electronics, Hamburg	705 (646)	40	5,7
Schottel Schiffsmaschinen GmbH, Wis- mar	136 (121)	7	5,1
Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau Abteilung HH)	135 (135)	3	2,2
Raython Anschütz GmbH, Kiel	525	34	6,5
Thales Deutschland - Naval Kiel	141 (118)	12	8,5
Siemens AG Industry DT LDS, Berlin	650	33	5,1
<i>Gesamt</i>	<i>4.613</i>	<i>193</i>	<i>4,4 (ohne Neuen- felder Masch.-F.)</i>

Eigene Darstellung

9 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Zusammenfassung

Für den diesjährigen Berichtszeitraum zeigt sich, dass die Auftragseingänge der deutschen Seeschiffswerften gegenüber dem Vergleichszeitraum stark zurückgegangen sind oder gar wie im Container- und Kreuzfahrtschiffbau gleich Null waren. In Deutschland wie in anderen Ländern ist es beinahe zu einem Stillstand der Auftragseingänge auf allen wesentlichen Teilmärkten gekommen. Stornierungen sind zudem die Ursache dafür, dass sich innerhalb eines Jahres bei acht Werften der Auslastungshorizont um mehr als zwölf Monate reduziert hat.

Trotz des Beschäftigungsabbaus ist es erstaunlich, in welchem Maße die Werften die Instrumente der Arbeitszeitkonten, der Überstunden außerhalb der Konten, die Leiharbeit und vor allem die Werkverträge nutzen. Zudem wird Leiharbeit trotz der Krise immer noch *auch* als Instrument des Ersatzes der Stammbeslegschaft eingesetzt, in noch höherem Maße gilt dies für die Werkverträge.

Insgesamt ergibt sich durch eine Hochrechnung auf alle deutsche Werften ein Arbeitszeitäquivalent für Arbeitszeitkonten, Überstunden außerhalb der AZK, Leiharbeit und Werkverträgen von 12.469 Vollzeitarbeitsplätze angesichts einer Zahl von 17.446 direkt Beschäftigten bei deutschen Werften. In der Konsequenz bedeutet dies, dass der Anteil der Stammbeslegschaft an allen auf den Werften arbeitenden Menschen weiter abnimmt. Nachdem in den letzten fünf Jahren Kurzarbeit in der Werftindustrie nur vereinzelt eine Rolle gespielt hatte, ist seit dem Frühjahr dieses Jahres die Inanspruchnahme dieses arbeitsmarktpolitischen Instruments deutlich angewachsen: Sieben Werften praktizieren bereits Kurzarbeit und zwei weitere Unternehmen haben für die nahe Zukunft Kurzarbeit beantragt.

Die absolute Zahl der Auszubildenden auf den Werften ist von 1.494 im Jahr 2008 auf 1.345 in diesem Jahr zurückgegangen. Dies ist eine weitere negative Entwicklung, auch wenn die Ausbildungsquote auf durchschnittlich 8,02 Prozent im Jahr 2009 angestiegen ist. Von den Auszubildenden, die ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wurden rund 91 Prozent von den Arbeitgebern übernommen. Allerdings haben nur 16 Prozent einen unbefristeten Arbeitsvertrag angeboten bekommen, während die restlichen 84 Prozent mit einem befristeten Arbeitsvertrag vorlieb nehmen mussten.

Auch die maritime Zulieferindustrie wurde in die Befragung mit einbezogen. Elf Betriebsräte zentraler Zulieferunternehmen haben sich an der Umfrage beteiligt. Von diesen Unternehmen gab es in den vergangenen zwölf Monaten nur bei zwei Unternehmen Entlassungen, während die übrigen ihre Mitarbeiterzahl aufstocken konnten.

Die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr wird in der Mehrzahl der Zulieferbetriebe von den Betriebsräten als gleich bleibend vorausgesagt. Nur in zwei Unternehmen erwartet man einen Arbeitsplatzabbau, in zwei weiteren wird eine Zunahme der Beschäftigung erwartet. Aufgrund der vergleichsweise immer noch guten Auslastung der Unternehmen in diesem Jahr gab es in 2009 bzw. ist für 2009 nur in vier von elf Betrieben Kurzarbeit durchgeführt worden bzw. wird geplant.

Das Fazit der Betriebsräte der maritimen Zulieferindustrie kann folgendermaßen zusammengefasst werden: Die Schiffbaukrise erreicht die maritime Zulieferindustrie in Deutschland zeitversetzt, wobei insbesondere die Aufträge von europäischen Werften (und damit auch von deutschen) derzeit weg brechen.

Handlungsempfehlungen

Fatal wäre der Rückzug der Industrie aus einem Teil des Schiffbaus, weil damit durch den Substanzverlust und weiteren Beschäftigungsabbau unwiderruflich eine High-Tech Branche zum (langsamen) Sterben verurteilt werden würde.

Verschiedene Maßnahmen – auch kurzfristig – müssen ergriffen werden. Da ist *zum Ersten* ein auf EU Ebene koordiniertes Handeln, wie sie von der ausgehenden EU Kommission im September 2009 im Rahmen der LeaderShip-Initiative vorgeschlagen wurde:

- Stärkung des europäischen Finanzierungs- und Bürgschaftssystems,
- Prüfung von Handelsmaßnahmen gegen unfaire Wettbewerbsmaßnahmen asiatischer Staaten,
- Ergreifung von umweltpolitischen Maßnahmen und der Initiative „Umwelt-schädliche Alt-Tonnage aus dem Markt ziehen“ und mit einem europäischen Programm flankieren,
- Forschung, Entwicklung und Innovation in umweltfreundliche Produkte lenken,

- Entlassungen und somit den Abfluss von Know-How verhindern.

Zum Zweiten sollte von den Werften und Reedern vermehrt auf Green-Ship-Technologien und Spezialschiffbau gesetzt werden (siehe Punkt 3 der LeaderShip Forderungen). Die Politik sollte außerdem die Rahmenbedingungen schaffen, die solche Technologien wie grünere Schiffe in Europa fördern. So sollten zum Beispiel die neuen IMO-Richtlinien zur Schiffsabwrackung zügig in Europa umgesetzt werden, um neue Technologien voranzutreiben und hoch qualifizierte Arbeitnehmer in Deutschland zu halten. Im Einzelnen sollte die neue Bundesregierung strategische, gesetzliche und finanzielle Anreize entwickeln, damit Reeder umweltfreundliche und energieeffiziente Schiffe in Auftrag geben und die deutsche maritime Industrie ihr Know-How in diesen Bereichen einbringen und ausbauen kann. Folgende Maßnahmen sind zeitnah umzusetzen, um die Nachfrage nach umweltgerechten Schiffen zu stärken:

- Koppelung von Tonnage-Steuer, Hafengebühren und Fahrwassergebühren an die Umweltbilanz von Schiffen,
- Schaffung der rechtlichen und technischen Bedingungen für sämtliche deutschen Häfen bis 2012 die anlaufenden Schiffe mit Landstrom versorgen zu können, wobei Bund und Länder aufgefordert sind, ein entsprechendes Programm aufzulegen, um die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen,
- Einrichtung eines Förderprogramms zur Abwrackung oder Umrüstung alter und umweltschädlicher Schiffe, wobei die Schiffe auf zertifizierten Abwrackwerften (ILO-Normen) zu bearbeiten sind,
- Ausweitung von Seca-/Eca-Gebieten auf alle EU-Küsten. Die von Schiffen ausgehenden Schadstoffemissionen fallen vor allem entlang der Küsten und an den Häfen an. Zum Schutz der Menschen und der Umwelt sind die Bundesregierung und die EU aufgefordert, die für die Seca-/Eca-Gebiete geltenden strengen Vorschriften für einen maximalen Schwefelgehalt auf sämtliche EU-Küsten auszuweiten.

Zu den Autoren

Thorsten Ludwig, Diplom-Politologe
(Agentur für Struktur- und
Personalentwicklung GmbH - AgS)

Jochen Tholen, Dr.
(Institut Arbeit und Wirtschaft – IAW)

Manuel Kühn, M.A. Politikwissenschaft
(Institut Arbeit und Wirtschaft – IAW)

Anhang

Abbildung 24: Beschäftigungsentwicklung der deutschen Seeschiffswerften**1990 bis 2009**

Name der Werft	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2008 /09 in %
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)												
HDW (Standorte in Kiel)	4.737	3.320	3.460	3.432	3.174	3.058	2.665	2.554	2.492	2.538	2.428	-4,3
Blohm & Voss GmbH	4.717	1.017	1.036	1.100	1.078	1.073	928	1.139	1.064	1.180	1.135	-3,8
Blohm & Voss Repair GmbH		394	404	454	458	452	448	441	576	492	516	4,9
Nordseewerke Emden (NSWE)	2.136	1.426	1.458	1.451	1.494	1.527	1.479	1.450	1.496	1.664	1.200	-27,9
Nordic Yards												
Nordic Yardsr Warnemünde	5.532	1.282	1.279	1.233	1.184	1.045	1.017	1.038	978	1.038	0	-100,0
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.445	1.431	1.429	1.334	1.335	1.339	1.372	1.442	0	-100,0
Lürssen Gruppe												
Fr. Lürssen Werft (bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth)	1.100	645	624	752	762	724	768	735	748	814	838	2,9
Lürssen Bardenfleth	k.A.	87	85	91	94	3,3						
Kröger Werft GmbH & CoKG	443	250	271	271	225	212	217	254	275	306	310	1,3
Neue Jade Werft	150	81	86	100	95	97	98	100	105	110	116	5,5
Hegemann-Gruppe												
D. Hegemann Rolandwerft	180	198	171	163	141	130	136	137	163	151	143	-5,3
Peene Werft	3.700	735	764	782	756	839	821	847	883	891	863	-3,1
Volkswerft Stralsund	7.099	1.252	1.289	1.340	1.327	1.211	1.230	1.282	1.351	1.368	1.373	0,4
Johs L. Meyer												
Meyer Werft GmbH	1.700	2.246	2.526	2.600	2.321	2.118	2.217	2.376	2.554	2.717	2.783	2,4
Neptun Werft GmbH	6.376	143	170	165	480	476	408	417	424	420	437	4,0
J.J. Sietas												
J.J. Sietas KG	1.462	1.306	1.201	1.270	1.239	1.036	935	951	958	977	927	-5,1
KG Norderwerft GmbH&Co	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	99	92	80	86	84	88	89	1,1
Neuenfelder Maschinenfabrik	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	130	140	12	148	135	156	192	23,1
Selbständige Werften												
Abeking & Rasmussen	600	347	386	402	396	384	365	357	402	410	432	5,4
BREDO	0	45	45	50	63	67	65	75	90	83	95	14,5
Cassens GmbH	240	149	151	150	78	80	73	90	95	90	65	-27,8
Con-Mar-Ing.technik (MWB)	k.A.	42	45	50	55	52	58	55	50	48	39	-18,8
Eisflether Werft	257	77	78	82	82	81	82	79	80	84	88	4,8
Fassmer Werft	200	241	279	240	280	260	269	295	322	275	359	30,5
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45	47	50	75	40	48	20,0
Flender Werft	718	809	800	799	26	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.		
Flensburger Schiffbau Ges.	599	668	669	683	694	716	714	733	722	758	761	0,4
Husumer Dock u. Reparatur	382	30	31	30	30	25	26	26	30	30	27	-10,0
J.G. Hitzler	270	164	63	65	65	56	55	50	50	64	65	1,6
Lloyd Werft	1.068	486	540	530	543	474	507	490	486	491	474	-3,5
MAN Diesel SE	k.A.	k.A.	k.A.	277	262	244	254	273	263	326	300	-8,0
Mützelfeldwerft	200	60	63	68	76	79	80	86	86	89	80	-10,1
MWB Motoren u. Anlagen	827	235	240	198	262	186	198	182	188	198	215	8,6
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	50	50	55	43	50	40	-20,0
Nobiskrug GmbH	400	397	392	405	397	409	429	440	426	421	433	2,9
Lindenau GmbH	248	272	278	330	382	366	367	367	375	359	251	-30,1
Peters Schiffbau AG	292	90	116	112	106	78	81	84	95	100	87	-13,0
Rickmers Dock	43	45	42	42	45	41	41	43	45	54	54	0,0
Schiffswerft Diedrich	80	19	21	21	20	20	20	20	18	18	21	16,7
SSW Shipyard GmbH	2.421	660	683	704	375	180	240	320	324	324	0	-100,0
TTS-LMG Marine Cranes GmbH	100	90	k.A.	k.A.	129	125	35	40	170	68	68	0,0
Gesamt	59.278	20.668	21.121	21.796	20.681	19.582	18.850	19.591	20.178	20.530	17.446	-15,0

Eigene Darstellung

Aktuelle Studien zur Situation und Zukunft der Schiffbauindustrie:



Das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen führte schon im Jahre 2004 eine Totalerhebung des europäischen Schiffbaus durch. Im Jahre 2007 wurde das IAW gebeten, eine Wiederholung dieser Studie (Panel) durchzuführen, um Veränderungen zur Vorgängerstudie zu ermitteln. Die ersten Ergebnisse dieser Panelstudie wurden dann im April 2008 im Rahmen der Europäischen Schiffbauwoche der EU Kommission und den Akteuren der Schiffbauindustrie (Gewerkschaften und Verbände, Werften und Experten) in Brüssel vorgestellt. Die Otto Brenner Stiftung (OBS) macht die Ergebnisse der von ihr mitgeförderten Studie nun öffentlich.

Die von der Hans Böckler Stiftung und der IGM Küste in Auftrag gegebene Studie benennt Handlungsfelder, die dem Schiffbau jenseits der gegenwärtigen Krisenszenarien Optionen für die Zukunft bieten können. Sie zeigen auf, mit welchen Mitteln die von der Schifffahrt ausgehenden Umweltbelastungen vermindert werden können. Die Ergebnisse der von der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS) durchgeführten Studie belegen zudem, dass der Weg zu einer umweltgerechten Schifffahrt die Chance bietet, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des deutschen Schiffbaus nachhaltig zu sichern.

Die Studie erhalten Sie bei der IG Metall Küste.



Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft

Nr. 1

Holtrup, André/Warsewa, Günter (2008): Neue Governance-Formen in Wirtschaft, Arbeit und Stadt/Region.

Nr. 2

Holtrup, André/Warsewa, Günter (2008): Der Wandel maritimer Strukturen.

Nr. 3

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen/Kühn, Manuel (2009): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

