

Ludwig, Thorsten; Wolnik, Kevin; Tholen, Jochen

Research Report

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 22. Betriebsrätebefragung im September 2013

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft, No. 16/2013

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Ludwig, Thorsten; Wolnik, Kevin; Tholen, Jochen (2013) : Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der 22. Betriebsrätebefragung im September 2013, Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft, No. 16/2013, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/109015>

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.

Thorsten Ludwig
Kevin Wolnik

Unter Mitarbeit von
Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftrags- lage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Eine Studie des IAW und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS)
In Kooperation mit IG Metall - Bezirk Küste

Zu den Autoren

Thorsten Ludwig, Dipl.-Pol.

Geschäftsbereichsleitung Regional- und Strukturpolitik (Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH – AgS)

Kevin Wolnik, B.A.

Wissenschaftlicher Mitarbeiter (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

Jochen Tholen, Dr.

Forschungsleiter (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

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

Bestellung: Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)
- Geschäftsstelle -
Tel.: +49 421 218-61704
info@iaw.uni-bremen.de
Schutzgebühr: 5 €

1. Auflage 2013
ISSN: 2191-7264

Thorsten Ludwig
Kevin Wolnik

Unter Mitarbeit von
Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 22. Betriebsrätebefragung im September
2013 in Kooperation mit der IG Metall - Bezirk Küste

Kurzfassung

Nachdem in 2012 eine positive Beschäftigungsentwicklung zu beobachten war, setzt sich der Beschäftigungsabbau in der maritimen Wirtschaft in 2013 fort. In diesem Jahr beträgt die Anzahl der Stammebelegschaft auf deutschen Werften 15.805 Mitarbeiter/innen. Dies entspricht einer Abnahme der Beschäftigungszahlen um 1.047 Personen bzw. 6,2 Prozent. Damit liegt eine Verringerung der Beschäftigungszahlen seit 2008 um 23 Prozent vor. Durchweg lässt sich ein differenziertes Bild auf den Werften erkennen. Im Vergleich zum Vorjahr melden 18 Werften verringerte Mitarbeiterzahlen. Ebenfalls 18 Werften verweisen auf eine positive Beschäftigungsentwicklung in ihrem Unternehmen. In der deutschen Werftindustrie ist zu beobachten, dass die Beschäftigten zunehmend in Werftgruppen tätig sind; 88,6 Prozent aller Mitarbeiter/innen arbeiten in elf Werftgruppen. Die Auftragseingänge bleiben hinter den Erwartungen zurück; dies spiegelt sich auch in den immer kürzer werdenden Auslastungshorizonten wider. Auch die Beschäftigungsstruktur hat sich gewandelt. Neben der Stammebelegschaft und Leiharbeitern arbeiten vermehrt Werkvertragsarbeitnehmer auf deutschen Werften.

Abstract

In 2013 the reduction of employment in the maritime economy continues after a year of recovery in 2012. In September 2013 there are 15,805 directly employed people working on all German shipbuilding sites. This means a decrease about 6.2 percent. Since 2008, about 23 percent of the shipbuilding staff lost their job. The situation in the German shipbuilding industry can be seen in different lights. 18 shipbuilding yards decrease the number of their employment, but also 18 shipbuilding yards could increase the level of employment. In the last years more shipyard groups can be observed. About 88.6 percent of all employees are now working on yards of shipyard groups. The total number of order incoming decreases. This also influences capacity utilisation in a bad way. The structure of employment changes also. In addition to the core workforce and temporary staff an increasing number of contract servers can be observed on German shipbuilding yards.

Inhalt

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis & Anhang	7
DIE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK	10
1. BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2012 BIS 2013	12
1.1 Arbeitsplatzabbau aus Werften setzt sich fort.....	12
1.2 Bedeutung der Werftindustrie für die Bundesländer	13
1.3 Unsichere Prognosen für 2014.....	15
1.4 Die Beschäftigtenstruktur im Detail	16
1.5 Beschäftigungsstruktur nach Wertengruppen	19
2. AUSBILDUNGSAKTIVITÄTEN	22
2.1 Ausbildungsquote bei dualer Ausbildung bleibt stabil.....	22
2.2 Duales Studium, Werkstudent/innen und Praktika.....	26
3. ALTERSSTRUKTUR DER WERFTEN	27
4. KURZARBEIT	29
5. AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2012 BIS ENDE AUGUST 2013	30
5.1 Containerschiffe – erneut keine Aufträge.....	30
5.2 Konventionelle Frachter, Bulker und Tanker.....	31
5.3 Spezialfrachter/RoRo-Frachter.....	31
5.4 Passagierschiffe, Yachten, Fähren	31
5.5 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)	32
5.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte / Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor (einschließlich Windenergie).....	33
6. AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU	34
6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau	34
6.2 Auslastungsquoten	40
7. ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN	44
8. LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE	48
8.1 Leiharbeit	48
8.2 Werkverträge	52
9. DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER	57
9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie	57

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM 1990 BIS 2013 (JEWEILS ZUM 1. SEPTEMBER).	12
ABBILDUNG 2: VERTEILUNG DER WERFTBESCHÄFTIGTEN IM JAHR 2013 NACH BUNDESLÄNDERN. 14	
ABBILDUNG 3: BESCHÄFTIGTE TARIFLICH/AUBERTARIFLICH IN TARIFGEBUNDENEN BETRIEBEN. ...	18
ABBILDUNG 4: DIE GRÖßTEN WERFTEN(-GRUPPEN) IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2013.....	20
ABBILDUNG 5: DURCHSCHNITTLICHE AUSBILDUNGSQUOTE DER DEUTSCHEN WERFTEN DER JAHRE 2006 BIS 2013 (IN %).	22
ABBILDUNG 6: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN IM JAHR 2013 (IN %).	23
ABBILDUNG 7: ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGSCHAFTEN IM JAHR 2013 (IN %).	27
ABBILDUNG 8: ÜBERSICHT ABLIEFERUNG DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN, AB SEPTEMBER 2013 (STAND: SEPTEMBER 2013; HANDELSCHIFFNEUBAU, OFFSHORE-ANLAGEN UND REPARATUR).....	36
ABBILDUNG 9: AUSLASTUNGSQUOTEN DER DEUTSCHEN WERFTEN 2013 BIS 2018 (N=18/12.485 MA).....	41
ABBILDUNG 10: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER VON 2008 BIS 2013 (HOCHRECHNUNG AUF DER BASIS VON 15 WERFTEN IN 2013).	45
ABBILDUNG 11: ÜBERSTUNDEN BEI DEN WERFTEN IN ARBEITSPLATZÄQUIVALENTEN VON 2008 BIS 2013.....	46
ABBILDUNG 12: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENTIAL VON ARBEITSZEITGUTHABEN UND ÜBERSTUNDEN AUF DEN WERFTEN IM JAHR 2013 IN VOLLZEITÄQUIVALENTEN (HOCHRECHNUNG).	47
ABBILDUNG 13: DURCHSCHNITTLICHE LEIHARBEITSQUOTE IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IN 2008 BIS 2013 (IN %).	48
ABBILDUNG 14: TÄTIGKEITSBEREICHE DER LEIHARBEITNEHMER/INNEN.	49
ABBILDUNG 15: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENTIAL VON LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGEN AUF DEN WERFTEN IM JAHR 2013 (HOCHRECHNUNG).	54
ABBILDUNG 16: STRUKTUR DER WERFTARBEITNEHMER/INNEN – HOCHRECHNUNG UNTERSCHIEDEN NACH STAMMBELEGSCHAFT, LEIH- UND WERKVERTRAGSARBEITNEHMER/INNEN.	55
ABBILDUNG 17: THEORETISCHE GESAMTBESCHÄFTIGUNG DEUTSCHER WERFTEN IN 2013 UNTER BERÜCKSICHTIGUNG ALLER ARBEITSPLATZÄQUIVALENTE.	56

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: WERFTBESCHÄFTIGUNG IM JAHR 2013 NACH BUNDESLÄNDERN IM VERGLEICH.	15
TABELLE 2: DIE GRÖßTEN WERFTEN(-GRUPPEN) IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2013.	21
TABELLE 3: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN DER JAHRE 2006 BIS 2013 (IN %).	24
TABELLE 4: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2013 (JEWEILS VON SEPTEMBER BIS ENDE AUGUST EINES JAHRES).	30
TABELLE 5: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR KONVENTIONELLE FRACHTER, BULKER UND TANKER IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2012 BIS ENDE AUGUST 2013.	31
TABELLE 6: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN UND FÄHREN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2012 BIS ENDE AUGUST 2013.	32
TABELLE 7: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2012 BIS ENDE AUGUST 2013.	33
TABELLE 8: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN UND FÄHREN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2012 BIS ENDE AUGUST 2013.	34
TABELLE 9: UMSATZVERTEILUNG, ZIVIL, MILITÄRISCH UND IN BEIDEN BEREICHEN TÄTIG.	35
TABELLE 10: ÄNDERUNG DER DAUER BIS ZUR ABLIEFERUNG DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN, AB SEPTEMBER 2013 IM VERGLEICH ZUM VORJAHR (STAND: SEPTEMBER 2013; HANDELSNEUBAUSCHIFFE, OFFSHORE-ANLAGEN UND REPARATUR).	37
TABELLE 11: AUSLASTUNGSHORIZONT, ABLIEFERUNG UND ÄNDERUNG ZUM VORJAHR BEI WERFTEN IM MILITÄRSCHIFFBAU.	39
TABELLE 12: AUFTRAGSVERGLEICH 2012/2013, WELCHE MEHR ALS 24 MONATE IN DIE ZUKUNFT REICHEN.	40
TABELLE 13: AUSLASTUNG DER WERFTEN VON 2013 BIS 2018, ENTWICKLUNG UND KONSTRUKTION.	42
TABELLE 14: AUSLASTUNG DER WERFTEN VON 2013 BIS 2018, FERTIGUNG.	43
TABELLE 15: LEIHARBEITSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN VON 2008 BIS 2013 (IN %)	51
TABELLE 16: MARITIME ZULIEFER-INDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN: BESCHÄFTIGTE, AUSZUBILDENDE, AUSBILDUNGSQUOTE.	60

Anhang

ANHANG 1: BESCHÄFTIGUNGSZAHLEN DEUTSCHER WERFTEN VON 1990 BIS 2013.	64
--	----

Vorbemerkung

Zum 22. Mal seit 1991 legen die IG Metall Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen sowie die Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS) im September 2013 das Ergebnis der alljährlich durchgeführten Schiffbauumfrage vor. Die Betriebsräte der deutschen Werften und der maritimen Zulieferindustrie wurden zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven in ihren Unternehmen befragt. Für den Schiffbau in Deutschland liegen somit Daten aus 22 Jahren zur Entwicklung der Branche vor – ein „Datenschatz“, der nur für sehr wenige andere Industrien in Deutschland existiert.

Die Umfrage umfasst insgesamt 36 Werftbetriebe sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen.¹ Die befragten Unternehmen und Betriebe repräsentieren zum 1. September 2013 insgesamt 15.805 Beschäftigte und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland (Totalerhebung).

¹ Zu den Werftbetrieben zählt auch Nordic Yards, deren zwei Standorte in Wismar und Warnemünde im Rahmen der Umfrage zusammengefasst worden sind.

Die Ergebnisse im Überblick

Im September 2013 sind in der deutschen Werftindustrie 15.805 Personen direkt beschäftigt. Das sind 1.047 Beschäftigte weniger als noch im Vorjahr und entspricht einem Beschäftigungsabbau um 6,2 Prozent. Damit hat sich seit 2008 die Beschäftigungszahl im deutschen Schiffbau um rund 23 Prozent verringert.

Die Abnahme an Arbeitsplätzen basiert auf einer negativen Beschäftigungsentwicklung von insgesamt 18 Werften. Hervorzuheben ist jedoch der Stellenverlust der P+S Werften sowie der J.J. Sietas Werft, an deren Standorten alleine 1.447 Arbeitsplätze verloren gegangen sind. Die positive Beschäftigungsentwicklung bei 18 Werften konnte dieses Minus nicht kompensieren. Sofern für die J.J. Sietas Werft und die Volkswerft Stralsund keine industrielle Fortführung entwickelt werden kann, droht dem deutschen Schiffbau ein weiterer Arbeitsplatz- und Standortverlust.

In den vergangenen Jahren hat sich die Struktur des deutschen Schiffbaus zugunsten von Werftengruppen verändert. Durch Zusammenschlüsse und Übernahmen sind in der deutschen Schiffbauindustrie heute 88,6 Prozent der Beschäftigten in elf Werftgruppen tätig. Insgesamt sind von den 39 Werften 27 Werften in Werftengruppen eingebunden.

Die durchschnittliche Ausbildungsquote liegt im Jahr 2013 bei 7,0 Prozent und hat sich im Vergleich zum Vorjahr marginal erhöht (2012: 6,9%). Die absolute Zahl der Auszubildenden hat sich jedoch signifikant verringert. Im Untersuchungszeitraum haben insgesamt 225 Auszubildende die Ausbildung abgeschlossen, von denen allerdings nur 84 Prozent übernommen wurden. Von diesen übernommenen Ausbildungsabsolventen haben 38,6 Prozent nur einen befristeten Anstellungsvertrag erhalten.

Die Auftragseingänge bleiben hinter den Erwartungen zurück. Die Werften konnten weniger Aufträge als im Vorjahr akquirieren. Somit lebt ein Großteil der Werften von der vorhandenen Substanz, was sich auch in gesunkenen Auslastungshorizonten widerspiegelt.

Das Guthaben auf den Arbeitszeitkonten und die Zahl der Überstunden pro Beschäftigtem haben sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Das Zeitguthaben pro Beschäftigtem von 88,7 Stunden (2012: 56,4 Stunden) und die Überstunden pro Be-

schäftigtem mit 51,7 Überstunden (2012: 42 Überstunden) liegen deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Leiharbeitsquote hat sich von 16,3 Prozent in 2012 auf 14,9 Prozent in 2013 nur leicht reduziert. Hingegen werden auf deutschen Werften verstärkt Werkverträge eingesetzt. Die durchschnittliche Werkvertragsquote liegt mit 31,1 Prozent deutlich über dem Vorjahreswert von 27,8 Prozent.

Das durch alle Arbeitsplatzäquivalente entstehende theoretische Gesamtbeschäftigungspotenzial liegt bei 27.216 Arbeitsplätzen – und damit leicht unter dem Vorjahresniveau. Zu den 15.805 direkt beschäftigten Werftmitarbeiter/innen sind hochgerechnet 7.140 Werkvertragsarbeitnehmer/innen und 2.770 Leiharbeitnehmer/innen hinzu zu zählen. Aus den hochgerechneten Überstunden und Arbeitszeitguthaben errechnen sich weitere 1.501 Arbeitsplatzäquivalente.

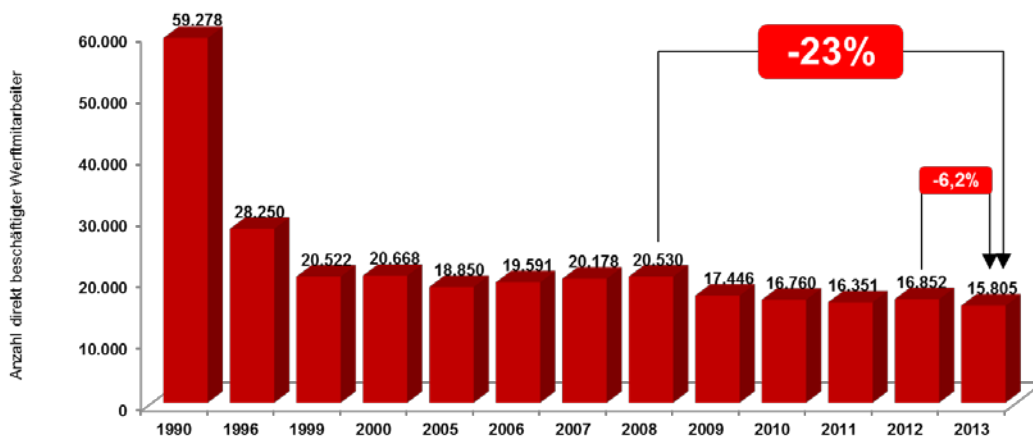
Die Situation der maritimen Zuliefererindustrie hat sich nach den Jahren der Krise scheinbar erholt. In den insgesamt rund 400 Firmen sind 68.000 Personen beschäftigt, was einen Rückgang von 2.000 Arbeitsplätzen bedeutet. Die Auslastungsquoten sind gestiegen und Kurzarbeit wird kaum noch praktiziert. Weltweit liegt die deutsche Zuliefererindustrie bei Produktion und Export an erster Stelle.

1. Beschäftigungsentwicklung 2012 bis 2013

1.1 Arbeitsplatzabbau aus Werften setzt sich fort

In den letzten fünf Jahren ist in der deutschen Werftindustrie ein drastischer Arbeitsplatzabbau zu verzeichnen. Auch wenn es noch im Jahr 2012 zu einem geringfügigen Zuwachs an Arbeitsplätzen in der Werftindustrie gekommen war, bleibt festzuhalten: Im September 2013 sind nur noch 15.805 Mitarbeiter/innen in den Werftbetrieben beschäftigt. ² Damit sind den letzten zwölf Monaten rund 6,2 Prozent aller Werftarbeitsplätze verloren gegangen bzw. 1.047 Beschäftigte abgebaut worden. Gegenüber dem Jahr 2008 wurden sogar rund 23 Prozent aller Werftarbeitsplätze reduziert.

Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1990 bis 2013 (jeweils zum 1. September).



Quelle: eigene Darstellung.

Damit haben die Erwartungen, die die Ergebnisse des letzten Jahres geweckt haben, einen erheblichen Dämpfer erfahren. Im September 2012 konnten die Werften insgesamt einen Beschäftigtenzuwachs von rund 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Damit schien der seit dem Jahr 2008 sich kontinuierlich fortsetzenden Arbeitsplatzabbau vorerst gestoppt. Die Ergebnisse des Jahres 2013 zeigen: Das Jahr

2012 muss als Ausnahme gewertet werden, die den anhaltenden Negativtrend bei der Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau nicht umzukehren vermochte.

In 18 Werftbetrieben sind im Verlauf der letzten zwölf Monate insgesamt 1.670 Arbeitsplätze abgebaut worden. Die negative Bilanz bei der Beschäftigungsentwicklung in den letzten zwölf Monaten ist vor allem auf die Situation bei den P+S Werften (Volkswerft Stralsund und Peene-Werft) sowie bei der J.J. Sietas Werft zurückzuführen, an deren Standorten insgesamt allein 1.447 Arbeitsplätze verloren gegangen sind. So hat sich die Beschäftigtenzahl bei der Volkswerft Stralsund um fast 61 Prozent (-867 Beschäftigte) reduziert, bei der Peene-Werft um ca. 64 Prozent (-372 Beschäftigte) und bei der J.J. Sietas Werft um mehr als 51 Prozent (-208 Beschäftigte).

In weiteren 18 Werftbetrieben ist entgegen dem allgemeinen Negativtrend jedoch auch Beschäftigung gegenüber dem Vorjahr aufgebaut worden: in der Summe ein Plus von 623 Arbeitsplätzen. Besonders hervorzuheben ist hier die Meyer Werft GmbH mit einem Beschäftigungszuwachs um 3,6 Prozent (+112 Beschäftigte), Blohm & Voss Shipyards GmbH (+17,2% bzw. 99 Beschäftigte), Nordic Yards (+8,2% bzw. 88 Beschäftigte), Nobiskrug (+17,2% bzw. 84 Beschäftigte), Abu Dhabi Mar in Kiel (+18,9% bzw. 46 Beschäftigte) und Blohm & Voss Naval in Hamburg (+20,3% bzw. 72 Beschäftigte).

Vor dem Hintergrund der negativen Beschäftigungsentwicklung insgesamt erschien es angebracht, nach der Verbreitung von Beschäftigungssicherungsvereinbarungen in der Werftindustrie zu fragen.³ Acht Werftbetriebe verfügen derzeit über eine Beschäftigungssicherungsvereinbarung, deren Regelungsinhalte insgesamt 8.205 und damit über die Hälfte aller Werftbeschäftigten betreffen.

1.2 Bedeutung der Werftindustrie für die Bundesländer

Die Werftindustrie spielt eine wichtige Rolle für Norddeutschland – insbesondere in strukturschwachen Regionen, in denen Werften das industrielle Rückgrat der Region bilden.

² Basis: 39 Betriebe mit 15.805 Werftbeschäftigten

³ Basis: 20 Betriebe mit 13.302 Beschäftigten (entspricht 84,2% aller Werftbeschäftigten)

Rund 30,5 Prozent aller Werftbeschäftigten (4.815 Beschäftigte) entfallen auf das Land Niedersachsen, dicht gefolgt von Schleswig-Holstein mit 23,5 Prozent (4.477 Beschäftigte) und Mecklenburg-Vorpommern mit 15,5 Prozent (2.451 Beschäftigte). In Hamburg arbeiten rund 14 Prozent aller Werftarbeiter/innen (2.212 Beschäftigte) und im kleinsten Bundesland Bremen immerhin noch rund 11,7 Prozent (1.850 Beschäftigte).

Abbildung 2: Verteilung der Werftbeschäftigten im Jahr 2013 nach Bundesländern.



Quelle: eigene Darstellung.

Eine ausschließliche Betrachtung entlang der Bundesländergrenzen greift jedoch zu kurz. So sind nur als ein Beispiel im Unterweserraum insgesamt zehn Werftbetriebe angesiedelt, die zusammen 2.704 Beschäftigte auf sich vereinen – das sind über 17 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland.

Gleichwohl besitzen die Werften eine unterschiedliche Bedeutung für die Metall- und Elektroindustrie (ME-Industrie) in den einzelnen Bundesländern. So wird insbesondere die Bedeutung der Werftindustrie in Mecklenburg-Vorpommern deutlich, wenn man berücksichtigt, dass dort immerhin fast jeder zehnte Beschäftigte der ME-Industrie auf einer Werft arbeitet. Auch in Schleswig-Holstein ist der Anteil der Werftbeschäftigten an allen ME-Beschäftigten mit 6,7 Prozent hervorzuheben. Während in Niedersachsen (1,7%) und Hamburg (3,7%) diese Werte geringer ausfallen, bleibt auch für Bremen festzuhalten, dass dort immerhin fünf Prozent aller ME-Beschäftigten auf Werftbetrieben anzutreffen sind.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in den jeweiligen Bundesländern auch eine große Zahl von maritimen Zulieferbetrieben angesiedelt ist und rund zwei Drittel der Wertschöpfung im deutschen Schiffbau durch Zulieferer erbracht werden, bleibt festzuhalten: die Werftindustrie ist nach wie vor eines der zentralen industriellen Standbeine Norddeutschlands.

Tabelle 1: Werftbeschäftigung im Jahr 2013 nach Bundesländern im Vergleich.

Bundesland	Werftbeschäftigte	Anteil (in %) an der gesamten Werftbeschäftigung	Beschäftigte der ME-Industrie im Bundesland (in 2012)	Anteil (in %) der Werftbeschäftigung an der Gesamtbeschäftigung der ME-Industrie im Bundesland	Anzahl Werftbetriebe	Anteil (in %) der Werftbetriebe im Bundesland an allen Werftbetrieben	durchschn. Betriebsgröße der Werften im Bundesland
Niedersachsen	4.815	30,5	288.322	1,7	13	33,3	370,4
Schleswig-Holstein	4.477	28,3	64.774	6,9	9	23,1	497,4
Hamburg	2.212	14,0	60.247	3,7	7	17,9	316,0
Mecklenburg-Vorpommern	2.451	15,5	26.446	9,3	4	10,3	612,8
Bremen	1.850	11,7	37.126	5,0	6	15,4	308,3

Quelle: eigene Darstellung.

1.3 Unsichere Prognosen für 2014

Bei der Prognose der Beschäftigungsentwicklung für das Jahr 2014 gehen die meisten Betriebsräte von einer unveränderten Entwicklung aus. Lediglich auf vier Werften wird von einem geringfügigen Beschäftigungsaufbau um insgesamt 120 Arbeitsplätze ausgegangen. Angesichts der nach wie vor unsicheren Situation auf dem Schiffbaumarkt kann also – wenn überhaupt – nur davon ausgegangen werden, dass die

deutsche Werftindustrie im kommenden Jahr ein „kleines Plus“ bei der Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze wird aufweisen können. Sofern für die Volkswerft Stralsund i.I. und die J.J. Sietas Werft i.I. keine industrielle Fortführung im Anschluss an die Insolvenzverfahren entwickelt werden kann, droht dem deutschen Schiffbau allerdings durch die dadurch wegfallenden Arbeitsplätze ein Verlust von über 750 Beschäftigten – ganz zu schweigen von zwei leistungsfähigen Produktionsstandorten.

1.4 Die Beschäftigtenstruktur im Detail

- Die deutsche Werftindustrie zeichnet sich durch einen **sehr geringen Anteil an Frauen** aus.⁴ Nur rund 9,5 Prozent aller Beschäftigten auf den Werften sind weiblich, im Durchschnitt der Betriebe liegt die Quote bei nur 8,6 Prozent. Hervorzuheben ist dabei, dass insbesondere in den zu Thyssen Krupp Marine Systems gehörenden Standorten mit eigenen Entwicklungsabteilungen die „Frauenquote“ deutlich höher liegt (zwischen 12,4% und knapp 21%). Ohne diese Betriebe läge die „Frauenquote“ im deutschen Schiffbau noch deutlich unter den genannten Werten. Somit ist auch erklärbar, weshalb der Frauenteil bei den Ingenieur/innen und Techniker/innen mit insgesamt 12,9 Prozent deutlich höher ausfällt als im Falle der gesamten Werftbeschäftigung.⁵

Zukünftig lässt sich eine geringfügige Steigerung des Frauenanteils an der Gesamtbeschäftigung erwarten, denn von den in den letzten zwölf Monaten getätigten Neueinstellungen entfielen rund 23,4 Prozent auf Frauen. Gleichwohl ändert auch dies nichts an der Tatsache, dass die Werftindustrie nach wie vor eine „männliche Industrie“ ist.

- Beschäftigte mit einem **Ingenieur/innen oder Techniker/innen-Titel** machen rund 16,8 Prozent aller Werftbeschäftigten aus.⁶ Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Ingenieur/innen- und Techniker/innen-Quote bei 20 Prozent. Besonders hohe Anteile von Ingenieur/innen und Techniker/innen finden sich bei den auf den Marineschiffbau spezialisierten Werften TKMS in Emden (73,2%), bei Blohm & Voss Naval in Hamburg (59,7%) bei TKMS in Kiel

⁴ Basis: 22 Betriebe mit 12.859 Beschäftigten (davon 1.223 Frauen)

⁵ Basis: 10 Betriebe mit 10.066 Beschäftigten (und 1.955 Ingenieur/innen u. Techniker/innen)

(32,6%). Aber auch die FSG (23,3%) und Nordic Yards (20,6%) weisen auffällig hohe Werte auf. Auch im Yachtbau (z.B. bei der Fr. Lürssen Werft) sind überdurchschnittliche Ingenieurs- und Techniker/innen-Anteile zu verzeichnen.

- Rund 91 Prozent aller Werftbeschäftigten arbeiten unter **tariflichen Bedingungen**.⁷ Die Quote für den Durchschnitt der Betriebe beläuft sich auf 88,8 Prozent. Insbesondere im Marineschiffbau – in dem z.T. höhere Gehälter gezahlt werden und der Anteil von Ingenieur/innen und Techniker/innen höher ausfällt - zeigt sich, dass dort der Anteil von Beschäftigten, die außer- bzw. übertariflich angestellt sind, deutlich höher als der Durchschnitt ausfällt.
 - Im Falle von **Ingenieur/innen und Techniker/innen** fällt die Quote der außer- bzw. übertariflichen Beschäftigungsverhältnisse deutlich höher aus: Insgesamt sind rund 31 Prozent aller Ingenieur/innen und Techniker/innen außer- bzw. übertariflich beschäftigt.⁸ Dabei fällt auf, dass in zwei Betrieben alle Ingenieur/innen und Techniker/innen außer- bzw. übertariflich beschäftigt sind.
 - **40-Stunden-Verträge** sind unter allen tariflich Beschäftigten Werftmitarbeiter/innen eher die Ausnahme. Insgesamt besitzen nur 8,6 Prozent aller tariflichen Beschäftigten einen derartigen Arbeitsvertrag.⁹ In einem Betrieb besitzen sämtliche tariflich Beschäftigten einen 40-Stunden-Vertrag, wohingegen in den übrigen Betrieben nur vier Mal Quoten im zweistelligen Bereich von bis 18,2 Prozent erreicht werden.

Im Falle der tariflich beschäftigten Ingenieur/innen und Techniker/innen arbeiten 15 Prozent mit einem 40-Stunden-Vertrag.¹⁰

⁶ Basis: 15 Betriebe mit 11.080 Beschäftigten (davon 2.245 Ingenieur/innen u. Techniker/innen).

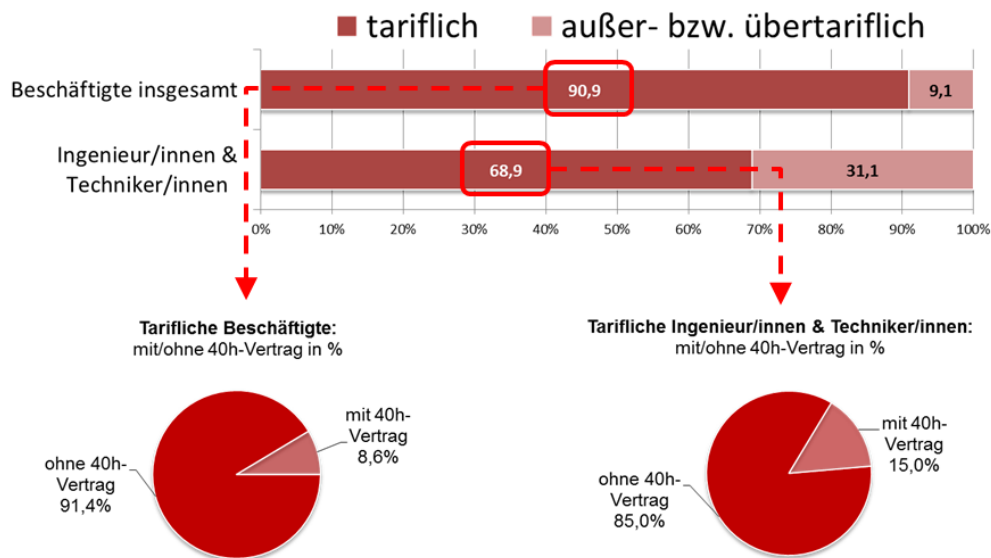
⁷ Basis: 14 Betriebe mit 11.102 Beschäftigten (entspricht über 70 Prozent aller Werftbeschäftigten)

⁸ Basis: 13 Betriebe mit 9.488 Beschäftigten (und 1.750 Ingenieur/innen u. Techniker/innen)

⁹ Basis: 11 Betriebe mit 8.606 Beschäftigten (davon von 7.626 tariflich beschäftigt inkl. 655 MA mit einem 40-Stunden-Vertrag).

¹⁰ Basis: 8 Betriebe mit 8.497 Beschäftigten und 1.173 tariflich beschäftigten Ingenieur/innen u. Techniker/innen)

Abbildung 3: Beschäftigte tariflich/außertariflich in tarifgebundenen Betrieben.



Quelle: eigene Darstellung.

- Befristete Arbeitsverträge stellen nach wie vor die Ausnahme auf den deutschen Werften dar. Ohne Berücksichtigung der beiden Sonderfälle Volkswerft Stralsund i.l. (bzw. Schiffbaugesellschaft Stralsund als Betreibergesellschaft) und der J.J. Sietas Werft i.l. ergibt sich eine Gesamt-Befristungsquote von 2,6 Prozent (im Durchschnitt der Betriebe: 2,4%).¹¹
- Nur vier von 20 Werften haben in den letzten zwölf Monaten Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen gehabt.¹² Dies betraf insbesondere Positionen im Führungskräftebereich und im Bereich Offshore/Windenergie. Elf Betriebe hatten offensichtlich keine Schwierigkeiten geeignetes Personal zu rekrutieren – fünf Werften machten dazu keine Angaben.
- Bei den in den letzten zwölf Monaten getätigten Neueinstellungen der Betriebe entfallen 11,8 Prozent auf ehemalige Leiharbeiter/innen.¹³

¹¹ Basis: 18 Betriebe mit 12.338 Beschäftigten (entspricht 78% aller Werftbeschäftigten)

¹² Basis: 20 Betriebe mit 13.302 Beschäftigten (entspricht 84,2% aller Werftbeschäftigten)

¹³ Basis: 20 Betriebe mit 12.855 Beschäftigten (entspricht 81,3% aller Werftbeschäftigten) mit insgesamt 821 Neueinstellung (davon 97 ehemalige Leiharbeiter/innen)

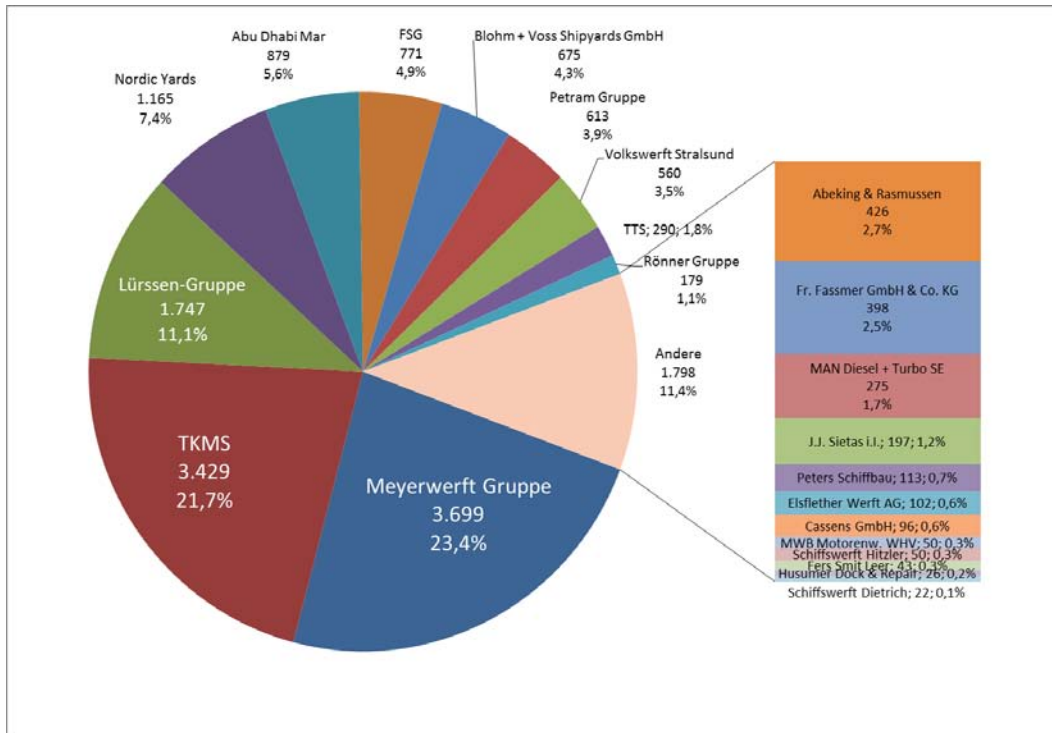
1.5 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen

Die Struktur der deutschen Werftindustrie hat sich in den letzten fünf Jahren gravierend verändert. Nicht nur die Insolvenzen mehrerer Werften haben dazu geführt, dass sich die Werftenlandschaft verändert hat. Auch zahlreiche Übernahmen und das in deren Folge stärkere Gewicht z. T. neuer Werftengruppen haben dem deutschen Schiffbau ein neues Gesicht verliehen.

Insgesamt 88,6 Prozent aller Werftbeschäftigten arbeiten in elf Werftengruppen, wobei hierunter auch die Flensburger Schiffbaugesellschaft und die Volkswerft Stralsund gezählt werden – und somit 27 der insgesamt 39 Werftbetriebe in Konzernstrukturen eingebunden sind.

Auch wenn nach wie vor die auch in den letzten Jahren dominierenden Werftengruppen wie die Meyerwerft-Gruppe, Thyssen Krupp Marine Systems oder die Lürssen-Gruppe den deutschen Schiffbau dominieren, sind „im Kielwasser der Krise“ neue Akteure (z.B. Abu Dhabi Mar, die Petram-Gruppe oder die Rönner-Gruppe) mit einem größeren Gewicht auf dem deutschen Schiffbaumarkt erschienen, denen vor wenigen Jahren noch keine herausgehobene Rolle zukam.

Abbildung 4: Die größten Werften(-gruppen) in Deutschland im Jahr 2013.



Quelle: eigene Darstellung.

Tabelle 2: Die größten Werften(-gruppen) in Deutschland im Jahr 2013.

Werften- gruppe	dazugehörige Unternehmen	Beschäftigte (jeweils zum 1. September des Jahres)							Anteil an der Ge- samtbese- schäfti- gung in 2013 in % (Vor- jahres- wert)
		2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013	
Meyer Werft Gruppe	Meyerwerft GmbH Neptun Werft GmbH	2.594	2.793	3.137	3.200	3.354	3.600	3.699	23,4 (22,4)
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)	TKMS (Kiel) TKMS (Emden) Blohm & Voss Naval (HH) Emden Werft- und Dock- betriebe GmbH	6.519	6.024	5.581	4.890	3.833	3.405	3.429	21,7 (20,2)
P+S Werften i.l. (bis 2013 inkl. Peene- Werft)	Volkswerft Stralsund i.l. (im Sept. 2013 über Schiffbau-gesellschaft Stralsund – Betreiberge- sellschaft)	969	984	2.410	1.993	2.036	2.012	560	3,5 (11,9)
Fr. Lürssen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH Neue Jade Werft Krögerwerft GmbH Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG Norderwerft Repair (ab 2012) Peene-Werft (ab 2013)	1.033	1.176	1.321	1.468	1.413	1.515	1.747	11,1 (9,0)
Abu Dhabi Mar	ADM Kiel ADM Lindenau Werft ADM Nobiskrug GmbH					654	757	879	5,6 (4,5)
Nordic Yards	Nordic Yards Wismar Nordic Yards Warne- münde	k.A.	2.377	2.480	800	909	1.077	1.165	7,3 (6,3)
Petram Gruppe	Lloyd Werft GmbH German Dry Docks (ehem. Rickmers Dock) MWB Bremerhaven	k.A.	715	743	660	679	661	613	3,8 (3,9)
FSG	Flensburger Schiffbau- gesellschaft mbH	722	758	761	763	733	768	771	4,9 (4,6)
Rönner Gruppe	BREDO Stahlbau Nord (ehem. ConMar Ing) Mützelfeldtwerft	k.A.	216	220	223	196	192	179	1,1 (1,1)

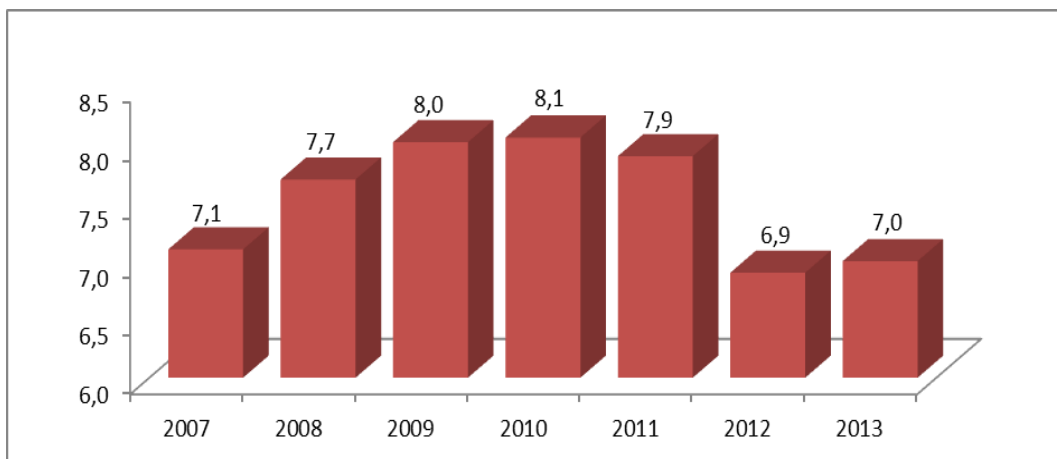
Quelle: eigene Darstellung.

2. Ausbildungsaktivitäten

2.1 Ausbildungsquote bei dualer Ausbildung bleibt stabil

Die Ausbildungsquote in der deutschen Werftindustrie ist gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben und beträgt insgesamt sieben Prozent (2012: 6,9%). Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Ausbildungsquote bei 6,9 Prozent.¹⁴ Dabei liegt die absolute Zahl mit 1.044 Auszubildenden signifikant unter dem Wert des Vorjahres (1.121 Auszubildende).

Abbildung 5: Durchschnittliche Ausbildungsquote der deutschen Werften der Jahre 2006 bis 2013 (in %).



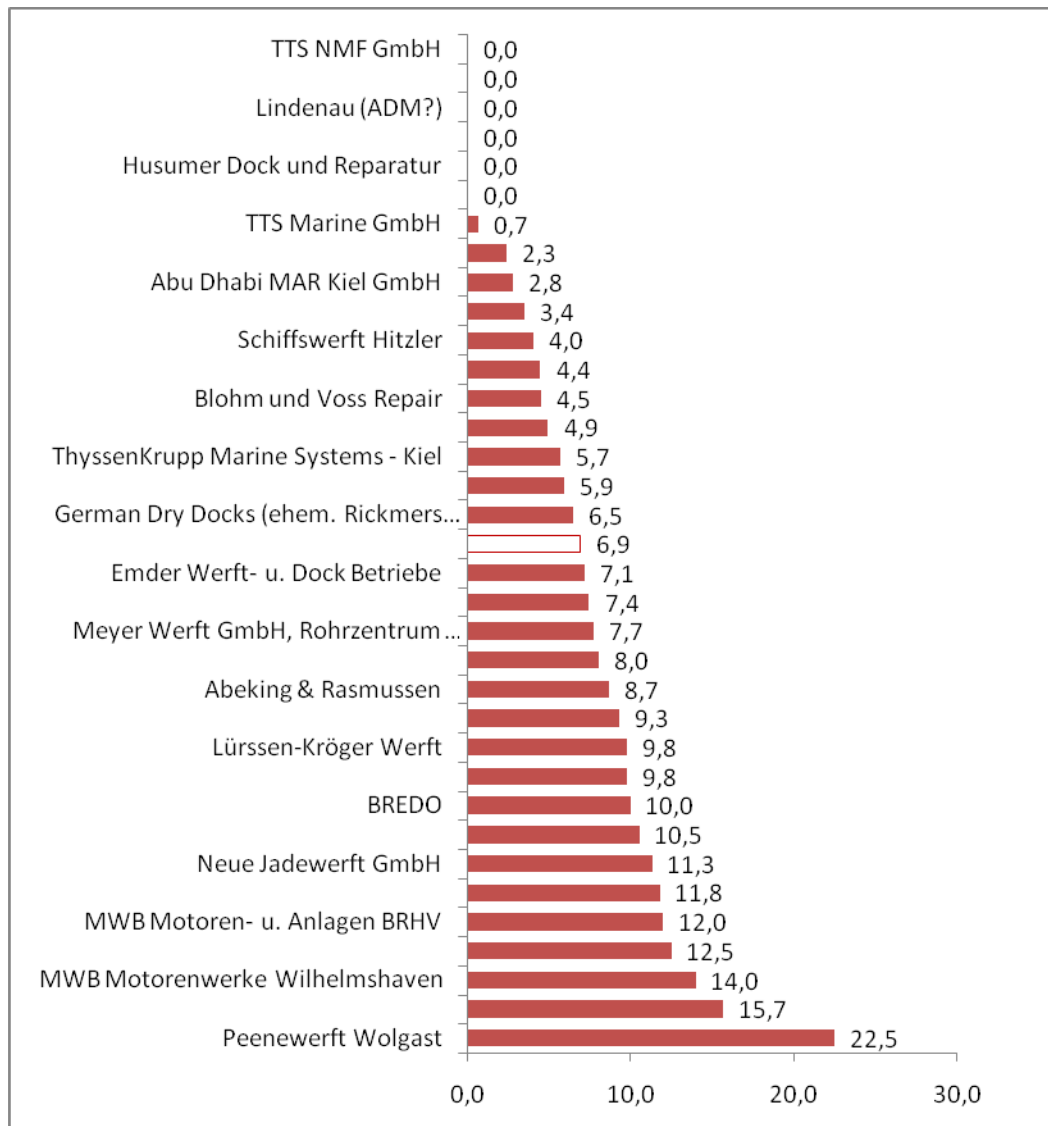
Quelle: eigene Darstellung.

Ein Blick auf die Ausbildungsquoten der einzelnen Werften zeigt, dass insbesondere die kleineren und mittleren Werften z.T. deutlich über dem Durchschnitt ausbilden. 17 der erfassten Werften weisen deutlich höhere Quoten als der Durchschnitt auf, wobei der Spitzenwert bei 22 Prozent liegt.

Dass trotz der geringeren absoluten Zahl der Auszubildenden die Ausbildungsquote beinahe auf dem Vorjahresniveau liegt, ist vor allem auf dem in Summe geringeren Gesamtbeschäftigungsniveau der Werften zurückzuführen.

¹⁴ Basis: 34 Betriebe mit 14.755 Beschäftigten und 1.044 Auszubildenden

Abbildung 6: Ausbildungsquoten deutscher Werften im Jahr 2013 (in %).



Quelle: eigene Darstellung.

Ergänzend hierzu beinhaltet die folgende Tabelle die Ausbildungsquoten der einzelnen Werften für die Jahre 2006 bis 2013.

Tabelle 3: Ausbildungsquoten deutscher Werften der Jahre 2006 bis 2013 (in %).

Werft	Ausbildungsquote in %							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Abeking & Rasmussen	6,7	8,7	9,3	10,1	10,5	10,1	8,5	8,7
Blohm & Voss Shipyards GmbH	7,2	8,5	10,8	8,6	11,0	7,8	6,4	4,4
Blohm & Voss Repair GmbH	5,0	4,0	4,3	4,8	4,5	3,6	4,0	4,5
BREDO GmbH	2,7	5,6	k.A.	12,6	8,8	12,7	10,8	10,0
Cassens Werft GmbH	14,4	13,7	k.A.	6,2	13,3	13,6	13,7	12,5
Stahlbau Nord (ehem. ConMar Ing.)	0,0	8,0	16,7	30,8	12,0	18,2	5,7	0,0
Elsflether Werft AG	2,5	3,8	10,7	13,6	k.A.	21,2	18,8	15,7
Emder Werft und Dockbetr. GmbH						19,1	13,1	7,1
Fassmer Werft GmbH & Co. KG	k.A.	k.A.	k.A.	15,0	16,7	13,9	12,1	11,8
Ferus Smit Leer GmbH	k.A.	k.A.	k.A.	4,2	2,0	4,3	0,0	2,3
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	4,1	6,8	5,3	5,4	5,6	5,5	2,9	3,4
Flensb. Schiffbaugesellschaft mbH	8,3	9,0	10,0	10,3	7,5	7,0	6,0	k.A.
TKMS Kiel (ehem. HDW GmbH)	6,2	4,6	6,6	4,6	6,5	6,2	6,0	5,7
ADM Kiel	Der Betrieb bildet erst seit dem 1.9.2012 aus						1,2	2,8
Nobiskrug GmbH	7,7	8,0	8,1	8,1	7,9	5,6	6,3	5,9
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH	7,3	6,1	6,6	8,4	0,0	0,0	0,0	0,0
J.J. Sietas KG	6,2	6,3	7,7	6,5	8,1	6,5	7,2	0,0
Norderwerft Repair	0,0	0,0	0,0	k.A.	0,0	0,0	0,0	0,0
Krögerwerft GmbH	9,1	10,2	10,8	11,6	13,7	11,1	9,3	9,8
ADM Lindenau GmbH	6,3	6,4	6,7	5,9	7,6	2,5	0,0	0,0
Lloyd Werft GmbH	9,2	9,1	8,1	8,9	10,7	8,0	7,6	7,4
Meyer Werft GmbH	7,4	9,0	9,9	9,6	6,9	9,0	7,1	7,7
Mützelfeldwerft	k.A.	k.A.	k.A.	8,8	3,6	16,0	14,5	k.A.
MWB Wilhelmshaven	0,0	11,6	k.A.	k.A.	11,1	12,5	18,0	14,0

Fortsetzung Tabelle 3: Ausbildungsquoten deutscher Werften der Jahre 2006 bis 2013 (in %).

Werft	Ausbildungsquote in %							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
MWB Motorenwerke Brhv	k.A.	k.A.	k.A.	11,6	10,2	9,4	7,5	12,0
Neptun Werft GmbH	15,3	16,3	18,3	18,8	17,4	14,7	10,6	10,5
Neue Jade Werft	k.A.	18,1	18,2	17,2	12,3	15,9	10,3	11,3
Peenewerft	12,0	11,2	10,7	9,9	11,0	11,3	12,6	22,5
Peters Schiffbau	0,0	14,7	15,0	16,1	15,7	13,1	10,6	k.A.
German DryDocks (ehem. Rickmers Lloyd Dock)	4,7	6,7	11,1	11,1	8,9	11,5	7,4	6,5
Schiffswerft Hitzler	k.A.	12,0	15,6	k.A.	k.A.	7,0	3,6	4,0
Schiffswerft Diedrich	k.A.	k.A.	k.A.	14,3	15,0	15,0	0,0	k.A.
Thyssen Krupp Marine Systems Std. Emden	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0,0
ThyssenKrupp Marine Systems GmbH, Blohm + Voss Naval HH	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	4,9
Volkswerft Stralsund	4,1	4,1	5,2	4,9	5,5	5,8	6,2	9,3
Durchschn. Ausbildungsquote	6,8	7,1	7,7	8,0	8,1	7,9	6,9	7,0

Quelle: eigene Darstellung.

Insgesamt haben im Untersuchungszeitraum 225 Auszubildende auf 19 Werften ihre Ausbildung abgeschlossen.¹⁵ Allerdings wurden davon nur 189 Auszubildende von den Ausbildungsbetrieben übernommen (84%) – im Falle der Volkswerft Stralsund wurden aufgrund der Insolvenz nur drei der 27 Absolventen übernommen. Betont werden muss an dieser Stelle, dass 38,6 Prozent aller übernommenen Ausbildungsabsolventen nur ein befristetes Anstellungsverhältnis erhalten haben.¹⁶

Die Zahl der Auszubildenden wird sich auch in den kommenden zwölf Monaten auf den meisten Werften kaum verändern.¹⁷ Lediglich bei ADM Kiel – wo erst in 2012 mit der Ausbildung im Betrieb begonnen wurde – soll ein weiterer Ausbildungsplatz ein-

¹⁵ Basis: 19 Betriebe mit 13.207 Beschäftigten (entspricht 83,5% aller Werftbeschäftigten)

¹⁶ Basis: 12 Betriebe mit 11.426 Beschäftigten (mit 176 Azubi-Übernahmen in 2012)

¹⁷ Basis: 20 Betriebe mit 13.302 Beschäftigten (entspricht 84,2% aller Werftbeschäftigten)

gerichtet werden. Dagegen wird offensichtlich in zwei Betrieben eine Verringerung der Ausbildungsplätze angestrebt.

2.2 Duales Studium, Werkstudent/innen und Praktika

Nach wie vor scheint die Möglichkeit, die benötigten Nachwuchskräfte durch das Angebot von Dualen Studiengängen zu sichern, nicht flächendeckend genutzt zu werden. 18 Von den erfassten 20 Betrieben, die dazu Angaben machten, bieten nur 12 Betriebe (mit insgesamt 10.709 Beschäftigten) ein Duales Studium an. In zehn Betrieben befinden sich gegenwärtig 108 junge Menschen in einem Dualen Studium. Zwei Betriebe verneinten ausdrücklich ein derartiges Ausbildungsangebot.

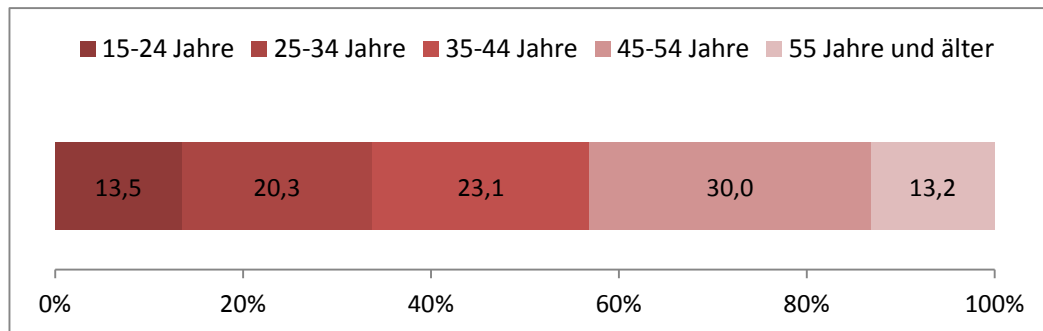
Neben dem Dualen Studium wird Nachwuchsgewinnung auch über Angebote für Werksstudent/innen oder Praktika betrieben. Nur acht von 16 Betrieben, die dazu Angaben machten, beschäftigen gegenwärtig Werkstudent/innen (absolut: 53 Werkstudent/innen). Beinahe doppelt so hoch ist die Summe der auf den Werften beschäftigten Praktikant/innen. Auf immerhin 13 Werften absolvieren derzeit insgesamt 111 junge Menschen ein Praktikum.

¹⁸ Basis: 20 Betriebe mit 13.302 Beschäftigten (entspricht 84,2% aller Werftbeschäftigten)

3. Altersstruktur der Werften

Hinsichtlich der Altersstruktur der Werftbelegschaften konnten Angaben von 15 Werften ausgewertet werden, die zusammen 10.982 Mitarbeiter/innen beschäftigen und rund 70 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentieren.

Abbildung 7: Altersstruktur der Werftbelegschaften im Jahr 2013 (in %).



Basis: 15 Betriebe mit 10.982 Beschäftigten

Quelle: eigene Darstellung.

In 13 Betrieben konnte das Durchschnittsalter der gesamten Belegschaft ermittelt werden.¹⁹ Hier zeigt sich, dass das Alter der Gesamtbelegschaften bei durchschnittlich 43,8 Jahren liegt. Interessant ist, dass insbesondere in den Werften, die sich durch einen hohen Anteil an Ingenieur/innen und Techniker/innen auszeichnen, das Durchschnittsalter signifikant höher liegt. So liegt das Durchschnittsalter bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft bei rund 50 Jahren, bei TKMS in Kiel (ehem. HDW) bei 46 Jahren, bei Blohm & Voss Naval in Hamburg bei 44,2 Jahren und bei der Fr. Lürssen Werft in Bremen bei 46 Jahren. Auch bei den Nordic Yards in Wismar/Warnemünde liegt das Durchschnittsalter mit 47 Jahren deutlich über dem Gesamtdurchschnitt.

Von den in den 15 erfassten Werftbetrieben exakt 500 Beschäftigten mit einem Mindestalter von 60 Jahren arbeiten 387 in Vollzeit. Dies entspricht einer Vollzeit-Quote in dieser Altersgruppe von 85,1 Prozent.²⁰

¹⁹ Basis: 13 Betriebe mit 11.130 Beschäftigten (entspricht 70,0% aller Werftbeschäftigten)

²⁰ Zum Vergleich: In der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie liegt die Vollzeit-Quote der mindestens 60 Jahre alten Beschäftigten bei 92,1 Prozent (vgl. AgS/air|connect 2013).

Altersteilzeitvereinbarungen sind nach wie vor keine Selbstverständlichkeit in der deutschen Werftindustrie. Von den 21 Werften,²¹ die Angaben dazu machen konnten, existieren derartige Vereinbarungen in nur acht Betrieben.²² D.h., dass nur in rund 38 Prozent aller Betriebe die Beschäftigten das Angebot von Altersteilzeit wahrnehmen könnten.

Von diesen acht Betrieben konnten sechs konkrete Zahlen zur Nutzung der Altersteilzeit machen: Gerechnet auf alle in diesen sechs Betrieben beschäftigten Mitarbeiter/innen (5.349 Beschäftigte) liegt die ATZ-Quote bei 3,6 Prozent (195 ATZ-Beschäftigte). Auf der Basis der 229 in diesen Betrieben Beschäftigten der Altersgruppe „60 Jahre und älter“ würde die ATZ-Quote bei 85,2 Prozent liegen.

Altersvorsorgewirksame Leistungen (AVWL) werden in 17 Werften angeboten.²³ Nur in einer Werft wird die Existenz eines derartigen Vorsorgeprogramms verneint. Zwei Betriebsräte gaben an, sie könnten dazu keine Angabe machen. Insgesamt nutzen rund 38 Prozent aller Beschäftigten die vom Betrieb angebotenen AVWL.²⁴ Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Quote bei 47,5 Prozent.

²¹ Basis: 21 Betriebe mit 13.372 Beschäftigten (entspricht 84,6% aller Werftbeschäftigten)

²² Elf Betriebe arbeiten ohne eine Altersteilzeitvereinbarung und zwei Betriebsräte konnten dazu keine Angaben machen.

²³ Basis: 20 Betriebe mit 13.302 Beschäftigten (entspricht 84,1% aller Werftbeschäftigten)

²⁴ Basis: 13 Betriebe mit 10.024 Beschäftigten (entspricht 63,4% aller Werftbeschäftigten)

4. Kurzarbeit

Trotz der nach wie vor schwierigen Lage der Schiffbauindustrie und den sinkenden Auslastungshorizonten vieler Werften (siehe weiter unten im Bericht) spielt Kurzarbeit in der betrieblichen Realität bislang keine nennenswerte Rolle. Allerdings wird Kurzarbeit im Rahmen von Transferkurzarbeit bei der Volkswerft Stralsund und der J.J. Sietas Werft i.l. in Hamburg angewendet, um innerhalb der laufenden Insolvenz arbeitsfähig zu bleiben. Gegenwärtig ist in keinem anderen der befragten Betriebe Kurzarbeit in absehbarer Zeit geplant.

5. Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2012 bis Ende August 2013

Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume (September 2012 bis Ende August 2013) unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt, von denen wir uns nur auf Festaufträge, ohne Optionen oder Vorverträge, beziehen.

Im diesjährigen Berichtszeitraum setzt sich der Trend der vorangegangenen Jahre fort. Allgemein ist die Zahl der Neubaufträge überschaubar. In der nach wie vor herrschenden Schifffahrts- und Werftenkrise, welche immer mehr deutscher Werften zum Opfer gefallen sind, ist zu beobachten, dass der deutschen Branche die Umstellung auf den Spezialschiffbau gelungen ist. Hauptsächlich konnten Aufträge „an Land gezogen werden“, welche sich auf Fahrgastschiffe, Yachten, aber auch nicht frachtfahrende Schiffe und Geräte, beschränken.

5.1 Containerschiffe – erneut keine Aufträge

Wie auch im Jahr zuvor lassen sich in der deutschen Werftlandschaft keine Aufträge für Containerschiffe finden. Betrachtet man dies in Bezug auf die vergangenen Jahre, so wird deutlich, dass bis auf ein Auftragspaket für drei kleine eisgängige Containerschiffe (Gesamt tdw 14.850, Gesamt TEU 894) im Jahre 2010/2011 mittlerweile seit fünf Jahren keine Aufträge mehr für Standardcontainerschiffe akquiriert werden konnten. Dabei war der Containerschiffbau gerade für deutsche Werften ein wichtiges Segment, wie aus der folgenden Abbildung hervorgeht.

Tabelle 4: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2013 (jeweils von September bis Ende August eines Jahres).

	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	09/2010- 08/2011	09/2011- 08/2012	09/2012- 08/2013
Anzahl Schiffe	6	46	71	121	45	20	35	0	5	0	0
tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	14.850	0	0
TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	894	0	0

Quelle: eigene Darstellung.

5.2 Konventionelle Frachter, Bulker und Tanker

Ebenfalls überschaubar sind die Neubaufträge von frachtfahrenden Schiffen wie konventionellen Frachtern, Bulkern oder Tankern. Hier konnte lediglich Ferus Smit aus Leer einen Auftrag akquirieren, welcher aus einer Option aus dem Jahr 2011 stammt und nun doch in Produktion gehen soll. Dies ist auch das einzige frachtfahrende Schiff, welches innerhalb der letzten zwölf Monate bei einer deutschen Werft geordert wurde.

Tabelle 5: Auftragseingänge deutscher Werften für konventionelle Frachter, Bulker und Tanker im Zeitraum September 2012 bis Ende August 2013.

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladever- mögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe tdw
1	Ferus Smit Leer	Wagenborg Shipping	23.000	Bulker	23.000

Quelle: eigene Darstellung.

5.3 Spezialfrachter/RoRo-Frachter

Als Spezialschiffe sind RoRo-Frachter als Zeichen für die andauernde Umstellung auf den Spezialschiffbau zu verstehen. Während im letzten Jahr noch zwei RoRo-Frachter bei der FSG mit über 35.000 tdw bestellt worden sind, ist im gesamten deutschen Schiffbau für diesen Berichtszeitraum kein einziger dieser Spezialfrachter geordert worden. Es befinden sich immer noch RoRo-Frachter in den Auftragsbüchern, aber was den Neubau angeht, sind dieses Jahr keine neuen Aufträge zu nennen.

5.4 Passagierschiffe, Yachten, Fähren

Wie schon im letzten Jahr angedeutet, hat der Kreuzfahrtsektor die Krise nahezu unbeschadet überstanden, sodass sich auch in diesem Jahr diverse Werften über Neubaufträge aus diesem Bereich freuen dürfen. Neben den Ablieferungen der Meyer Werft für AIDA Cruises, Disney Cruises und Celebrity Cruises konnte ein weiterer Auftrag angenommen werden; dieses Mal ein dritter Neubau der neuen Serie für

Royal Caribbean Cruises. Zudem wurden von der Norwegian Cruise Line zwei weitere Exemplare der Kreuzfahrtschiffe für 4.200 Personen geordert, nachdem die Meyer Werft den ersten von zwei bestehenden Aufträgen abgeliefert und den zweiten Ablieferungstermin vorgezogen hat. Diese beiden Neubaufträge werden 2015 und 2017 abgeliefert. Aus der Sicht von Abeking & Rasmussen ist der Auftrag für eine Megayacht über 72 Meter sehr erfreulich, da Megayachten im Allgemeinen zur Beschäftigungssicherung beitragen. SSB Oortkaten hat den Auftrag für eine Hafenfähre für etwa 190 Personen erhalten. Die Neptun Werft hat Ende 2012 den Auftrag für die Ablieferung von zehn Flusskreuzfahrtschiffen bekommen. Weitere Aufträge sind fix, können aber nicht mehr von der Neptun Werft alleine bearbeitet werden, was bedeutet, dass die freien Kapazitäten der Muttergesellschaft genutzt werden.

Des Weiteren laufen für Megayachten bei mehreren Werften Verhandlungen. Bisher sind aber nur wenige Abschlüsse erzielt worden.

Tabelle 6: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum September 2012 bis Ende August 2013.

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge/Personen	Schiffstyp
1	Meyer Werft	Royal Caribbean Cruises	168.000	4.180 Personen	Kreuzfahrtschiff
2	Meyer Werft	Norwegian Cruises Line	163.000	4.200 Personen	Kreuzfahrtschiff
1	Abeking & Rasmussen	Unbekannt		72 Meter	Megayacht
1	SSB Oortkaten	Hadag, Hamburg		190 Personen	Hafenfähre
4	Meyer Werft	Viking River Cruises		135 Meter	Flusskreuzfahrtschiff
10	Neptun Werft	Viking River Cruises		135 Meter	Flusskreuzfahrtschiff

Quelle: eigene Darstellung.

5.5 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)

Die Zahl der Aufträge für kleinere nicht Fracht fahrende Schiffe ist im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen.

Die Fr. Fassmer Werft baut für die Bugsier Reederei zwei Schlepper und für die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein ein Polizeiboot. Nordic Yards konnten sich mit Auftraggebern aus Russland für die Anfertigung zweier eisgehender Rettungsschiffe einigen. Die weit verzweigte Rönner-Gruppe konnte einen Auftrag für ein Ölfangschiff einholen. Gebaut wird dies am Standort der SET Tangermünde.

Tabelle 7: Auftragseingänge für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum September 2012 bis Ende August 2013.

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge/Personen	Schiffstyp
2	Fr. Fassmer Werft	Bugsier Reederei		31 Meter	Schlepper
1	Fr. Fassmer Werft	WSP Schleswig-Holstein		34 Meter	Polizeiboot
2	Nordic Yards	Russland		86 Meter	Rettungsschiffe
1	SET Tangermünde	LKN Schleswig – Holstein	500	39 Meter	Ölfangschiff

Quelle: eigene Darstellung.

5.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte / Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor (einschließlich Windenergie)

Wie bereits im Vorjahr beleuchtet, ist der Hoffnung, dass der Offshore Windenergie Markt als Ersatz für den seit Jahren schwächelnden Standardschiffbaubereich fungieren könnte, Ernüchterung gewichen. Zwar sind bei einigen Werften Strategien zur Erschließung dieses Marktes zu erkennen, dennoch erschweren politische Rahmenbedingungen die weitere strategische Ausrichtung einiger Werften auf diesen Markt.

Nichtsdestoweniger ist ein leichter Zuwachs bei den Aufträgen in diesem Bereich zu erkennen. Die Nordic Yards konnten einen Auftrag einholen, welcher den Bau und die Zulieferung einer Konverter-Plattform und voll ausgerüstete Aufbauten beinhaltet. Letztgenannte Komponenten sind zwar „nur“ Teil eines in St. Petersburg entstehenden Großeisbrechers, aber der Umfang mit 2.500 Tonnen ist sowohl von der Qualität als auch von der Quantität her nicht zu unterschätzen. ADM Nobiskrug hat den Auftrag für eine Wohnplattform erhalten, welche einen Umfang von 50 Einzelkabinen hat. Die Fertigung des Fundaments wurde seitens Nobiskrugs an die Nordseewerke in Emden übergeben. Die Lloyd-Werft hat den Auftrag für einen Rohrleger von 200 Metern Länge angenommen. Dabei wird der in Polen gebaute Rumpf von der Lloyd-Werft voll ausgerüstet, sodass dieser dann in die Niederlande an die entsprechende Rohrlegeanlage gebracht werden soll.

Tabelle 8: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum September 2012 bis Ende August 2013.

Zahl	Werft	Auftraggeber	Größe	Schiffstyp
1	Nordic Yards	Alstom		Konverter-Plattform
1	Nordic Yards	Baltiskiy Zavod	2.500 t	Aufbauten Eisbrecher
1	ADM Nobiskrug	Vattenfall		Wohn-Plattform
1	Lloyd-Werft	Ceona, UK	200 m	Rohrleger

Quelle: eigene Darstellung.

Zusammenfassend lässt sich für die diesjährigen Neubaufträge festhalten, dass die Neubaufträge im Großen und Ganzen deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen. Erneut gingen keine Aufträge für Containerschiffe ein. Dieses Jahr blieben ebenfalls Aufträge von Spezialschiffen aus und allgemein ist die Zahl der Neubaufträge aller Schiffsarten rückläufig. Zwar sind, wie kurz erwähnt, noch Verhandlungen über den Bau von Megayachten im Gange. Nichtsdestoweniger scheint es, als würden die deutschen Werften von ihren bisherigen Aufträgen „leben“.

6. Auslastung im deutschen Schiffbau

6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau

Aufgrund der unterschiedlichen Produktions- und Beschäftigungszyklen wird im Folgenden zwischen den Auslastungshorizonten im Handels- und Marineschiffbau unterschieden. Von den insgesamt 39 Werften haben 18 Werften Angaben gemacht, inwiefern sich der Umsatz des Betriebes auf den zivilen bzw. militärischen Bereich verteilt. Diese Werften repräsentieren mit 12.785 Beschäftigten 80,9 Prozent der gesamten Werftbeschäftigten in Deutschland. Wir differenzieren im Folgenden zwischen Betrieben, die entweder im zivilen Schiffbau, im militärischen Schiffbau oder in beiden Schiffbausegmenten aktiv sind.

Tabelle 9: Umsatzverteilung, zivil, militärisch und in beiden Bereichen tätig.

Umsatzverteilung	Werft
Nur zivil	Blohm & Voss Repair, FSG, Meyer-Werft, Mützelfeldtwerft, Neptun Werft, Nordic Yards (Wismar/Warnemünde), Peters Schiffbau
Nur militärisch	Blohm & Voss Shipyards, TKMS Blohm & Voss Naval Hamburg, TKMS Kiel
Sowohl zivil als auch militärisch	Abeking & Rasmussen, Eisflether Werft AG, Fr. Lürssen Werft, Fr. Fassmer Werft, Lürssen-Kröger-Werft, MAN Diesel, Neue Jade Werft, Norderwerft Repair, Volks-werft Stralsund

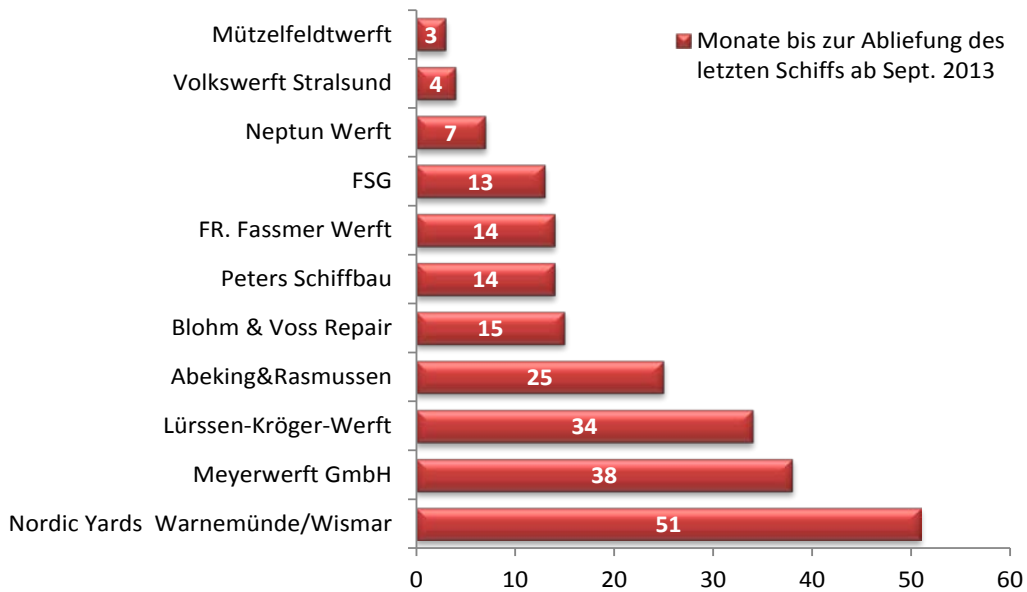
Quelle: eigene Darstellung.

Wie hervorgeht, sind sieben Werften ausschließlich im Handelsschiffbau tätig, wobei hierunter auch die Werften fallen, welche im Reparaturgeschäft sind. Rein militärisch sind hingegen die zur TKMS –Gruppe gehörenden Werften und die eigenständige Werft Blohm & Voss Shipyards ausgerichtet. Neun Werften haben angegeben, sowohl im zivil als auch im militärischen Bereich tätig zu sein.

Zum Zivilschiffbau und Offshore-Bereich

Wie auch im Vorjahr wurden auf Basis der Angaben des Ablieferungsdatums des letzten Schiffes im Auftragsbuch Daten ermittelt, die wir als „Auslastungshorizont“ bezeichnen. Insgesamt liegen für den Zivilschiffbau Angaben von 11 Werften vor; leider deutlich weniger Angaben als noch vor einem Jahr. Bei Werften, welche sowohl im zivilen als auch militärischen Bereich tätig sind, wird das letzte zivile Schiff im Auftragsbuch als Bezugspunkt verwendet. Da im Reparaturbereich die Auftragslage durch kurzfristige Reparaturen besteht, muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass Reparaturwerften teilweise keine verwertbaren Angaben machen konnten. Zudem sei im Vorfeld darauf verwiesen, dass die folgenden Angaben nicht gleichbedeutend mit einer hundertprozentigen Auslastung der Werften sind. Es kann durchaus vorkommen, dass das letzte Schiff im Auftragsbuch die Kapazitäten einiger Werften vollständig auslasten, dennoch sind zwischenzeitliche Lücken in der Produktion durchaus branchentypisch.

Abbildung 8: Übersicht Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2013 (Stand: September 2013; Handelsschiffneubau, Offshore-Anlagen und Reparatur).



Quelle: eigene Darstellung.

Die Auftragssituation für die deutschen Werften hat sich im Allgemeinen im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Dennoch lässt sich ein differenziertes Bild erkennen. Während die Meyer Werft, die Nordic Yards Werften, die Lürssen-Kröger-Werft und Abeking & Rasmussen ihre letzten Schiffe in 2015 oder darüber hinaus abliefern, werden sechs Werften – Blohm & Voss Repair, Peters Schiffbau, Fr. Fassmer Werft, die FSG, Neptun Werft und Volkswerft Stralsund 2014 ihr letztes Schiff abgeliefert haben. Bei der Mützelfeldtwerft sind die Arbeiten an diversen Schiffen schon im Dezember 2013 beendet. Inwieweit sich die Auftragssituation im Vergleich zum Vorjahr verändert hat, kann aus Abbildung 18 (S. 37) entnommen werden.

Tabelle 10: Änderung der Dauer bis zur Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2013 im Vergleich zum Vorjahr (Stand: September 2013; Handelsneubauschiffe, Offshore-Anlagen und Reparatur).

Werft	Änderung zum Vorjahr (in Monaten)
Meyer Werft	+7
Neptun Werft	-32
Volkswerft Stralsund	-23
FSG	-12
Fr. Fassmer Werft	1
Peters Schiffbau	-9
Abeking & Rasmussen	-17
Lürssen-Kröger Werft	-11
Nordic Yards (Warnemünde/Wismar)	0

Quelle: eigene Darstellung.

Bei den meisten Werften lässt sich ein Auftragsminus erkennen. Dieser Aspekt ist in der Hinsicht unproblematisch, wenn die Minderung zwölf Monate oder weniger beträgt. Dies würde bedeuten, dass zumindest keine Stornierungen o.ä. stattgefunden haben und bestehende Aufträge abgearbeitet werden. Dennoch können nur zwei Werften eine Zunahme an Aufträgen verzeichnen und lediglich eine Werft bleibt auf dem Vorjahreswert. Zusammen betrachtet mit den Werten der Werften, welche nur im Vorjahr Daten geliefert haben, lässt sich erkennen, dass sich die Auftragslage leicht verschlechtert hat; hier ist aber wertspezifisch zu differenzieren.

Die Meyer Werft konnte ihre bis 2015 anhaltenden Aufträge noch um ein Jahr erweitern. In dieser Zeit werden zehn Kreuzfahrtschiffe und ein Forschungsschiff gebaut. Die zur Meyer Werft Gruppe gehörende Neptun Werft muss ein starkes Minus hinnehmen. U.a. können Schwierigkeiten bei Schiffsfinanzierungen ausgemacht werden. Nicht verwunderlich hingegen ist der enorme Auftragseinbruch bei der Volkswerft Stralsund. Die in der Insolvenz befindliche Werft hatte im letzten Jahr noch Aufträge bis Ende 2014 / Anfang 2015. Nahezu alle Aufträge wurden laut Angaben des

Betriebsrates storniert, sodass das letzte Schiff im Januar 2014 abgefertigt ist. Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft entspricht das Minus genau einem Jahr. Hier werden noch bis Oktober 2014 Last- und Forschungsschiffe sowie ein RoRo-Schiff gefertigt. Die Fr. Fassmer Werft hat im Vergleich zum Vorjahr den Auslastungshorizont um einen Monat erweitert. Bis Ende 2014 stehen im Auftragsbuch Forschungsschiffe, Schlepper sowie Küstenboote und Offshore-Einheiten. Peters Schiffbau baut noch bis November 2014 eine Megayacht. Abeking und Rasmussen muss zwar ein relativ großes Minus hinnehmen, dennoch werden bis Oktober 2015 drei Yachten gebaut. Die Lürssen-Kröger-Werft und die Nordic Yards sind neben der Meyer Werft die einzigen Werften, deren Auftragshorizont über das Jahr 2015 hinausgeht. Während dabei die Lürssen-Kröger-Werft trotz eines Minus von elf Monaten Aufträge bis Mitte 2016 abarbeiten kann, sind die Auftragszahlen bei den Nordic Yards Werften konstant geblieben. Das letzte Schiff im Auftragsbuch wird im Jahr 2017 abgeliefert.

Wie auch in den vergangenen zwei Jahren zuvor, ist die Zahl der Schiffsstornierungen überschaubar. Von den 21 Werften, die uns hierzu Angaben gemacht haben, mussten lediglich zwei Werften Stornierungen hinnehmen. Neben der eben genannten Stornierung der Volkswerft in Stralsund, welche unglücklicherweise (fast) alle Aufträge beinhaltet, hat die Neue Jadewerft angegeben, dass ein Schiff storniert worden ist.

Zum Marineschiffbau

Analog zum vorangegangenen Abschnitt betrachten wir nun die Daten der Betriebe hinsichtlich der Auftragslagen im Militärbereich. Von den 13 Werften, welche angegeben haben, entweder ausschließlich oder zum Teil im militärischen Bereich tätig zu sein, haben uns lediglich drei Werften verwertbare Angaben gemacht. Alle Angaben entfallen auf die drei Werften, welche ausschließlich im militärischen Bereich tätig sind. Aus diesem Grund werden die Auslastungshorizonte und deren Veränderung komprimiert in der folgenden Abbildung festgehalten.

Tabelle 11: Auslastungshorizont, Ablieferung und Änderung zum Vorjahr bei Werften im Militärschiffbau.

Werft	Auslastungshorizont/ Ablieferungsdatum /Änderung zum Vorjahr (in Monaten)
Blohm & Voss Shipyards	63 / Dezember 2018 / -12
TKMS Blohm & Voss Naval Hamburg	63 /Dezember 2018 / -12
TKMS Kiel	101 / Februar 2022 / -12

Quelle: eigene Darstellung.

Im Vergleich zum Vorjahr wird deutlich, dass keine großartigen Änderungen in den Aufträgen zu erkennen sind; das jeweilige Minus bezieht sich auf ein Jahr. Die eigenständige Werft Blohm & Voss Shipyards hat Aufträge bis Ende 2018 abzuarbeiten, insgesamt 63 Monate. Zwischen 2016 und 2018 müssen vier F125 Fregatten abgeliefert werden. Ebenfalls konstant ist der Auslastungshorizont der Werften der Thyssen Krupp Marine Systems. Genau wie Blohm & Voss Shipyards hat auch TKMS Blohm & Voss Naval in Hamburg einen Auslastungshorizont von 63 Monaten und liefert in der Zeit sechs Fregatten ab. Wenn man es so nennen möchte, ist der Branchenprimus hinsichtlich der Auslastungshorizonte wie in den letzten Jahren TKMS Kiel mit einem Auftragshorizont von 101 Monaten. In den Auftragsbüchern stehen 21 U-Boote, von denen das Letzte im Februar 2022 abgeliefert werden soll.

Was zumindest den Marineschiffbau betrifft, sind die deutschen Werften in diesem Bereich sehr gut aufgestellt und haben in den kommenden Jahren volle Auftragsbücher.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich im Vergleich zum Vorjahr die Auftragslagen der Werften im Handelsschiffbau verschlechtert haben bzw. im Marineschiffbau konstant geblieben sind. Nichtsdestoweniger sind die Auftragsbücher in beiden Bereichen mindestens über die kommenden anderthalb Jahre relativ gut gefüllt. Es ist jedoch zu beobachten, dass wenige Neubaufträge seit dem letzten Jahr dazugekommen sind. Die Werften „leben“ von den bisherigen Aufträgen, was auch dadurch sichtbar wird, dass im Vergleich zum Vorjahr weniger Werften Aufträge in den Auftragsbüchern zu verzeichnen haben, die länger als 24 Monate andauern.

Tabelle 12: Auftragsvergleich 2012/2013, welche mehr als 24 Monate in die Zukunft reichen.

Werften 2012 mit Auftragsdauer > 24 Monate	Werften 2013 mit Auftragsdauer > 24 Monate
10	4
FSG, Volkswerft Stralsund, ADM Nobiskrug, Nordic Yards Wismar & Warnemünde, Meyer Werft, Neptun Werft, Abeking & Rasmussen, Lürssen-Krögerwerft, Fr. Lürssen Werft	Abeking & Rasmussen, Lürssen-Krögerwerft, Meyer Werft, Nordic Yards

Quelle: eigene Darstellung.

Zum Vergleich: Im vorangegangenen Jahr gaben zehn Werften an, Aufträge zu haben, die mehr als 24 Monate in die Zukunft reichen. In diesem Jahr sind dies lediglich vier Werften. Zudem haben wir nach der Einschätzung der Auftragslagen in den kommenden zwei Jahren gefragt.²⁵ 16 Werften haben angegeben, dass die Auftragslage gleichbleiben wird. Vier Werften, darunter Nordic Yards, Norderwerft Repair, FSG und Blohm & Voss Shipyards, haben angegeben, dass die Auftragslage voraussichtlich zunehmen wird. Keine der Werften, die hierzu Angaben gemacht haben, verweisen auf eine Abnahme von Aufträgen. Diese Ergebnisse unterstreichen auch die Auslastungsquoten, die folgenden Part thematisiert werden.

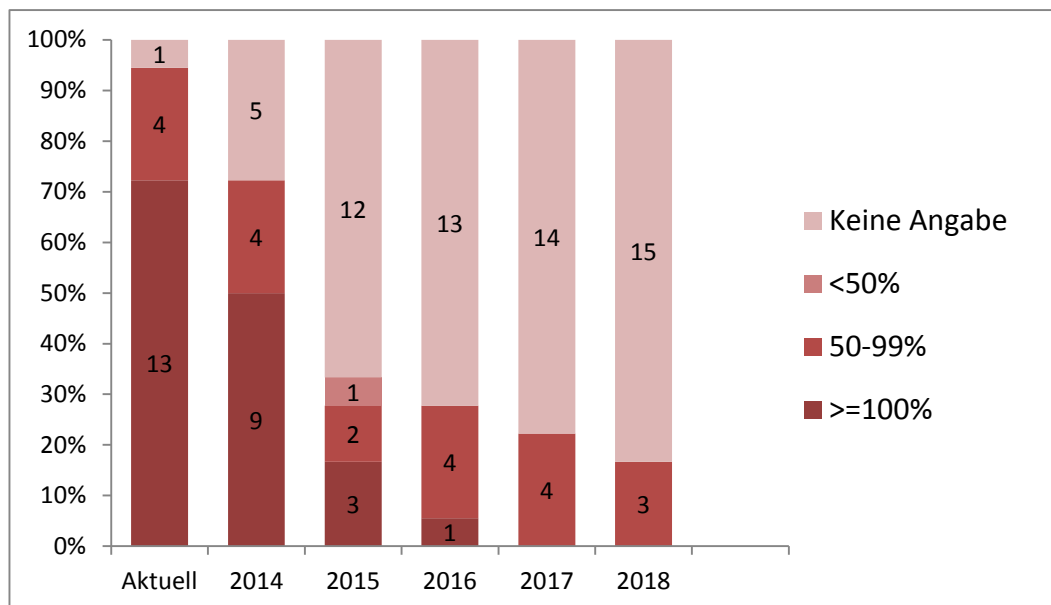
6.2 Auslastungsquoten

Mit voranschreitender Zeit sinken die Angaben zu den Auslastungsquoten²⁶, da u.a. bis jetzt nicht alle Werften Aufträge bis in diese Jahre akquirieren konnten. Für 2014 liegen deswegen 13 Angaben vor; für 2015 nur noch sechs Angaben, für 2016 fünf Angaben und für 2017 und 2018 vier bzw. drei Angaben.

²⁵ Basis: 20 Betriebe mit 13.187 Beschäftigten (entspricht 83,4% aller Werftbeschäftigten)

²⁶ Basis: 18 Betriebe mit 12.485 Beschäftigten (entspricht 79% aller Werftbeschäftigten)

Abbildung 9: Auslastungsquoten der deutschen Werften 2013 bis 2018 (N=18/12.485 MA).



Quelle: eigene Darstellung.

In diesem Jahr sind von den 18 Werften 13 Werften zu 100 Prozent ausgelastet. Diese 13 Werften beschäftigen 10.943 Mitarbeiter. Das entspricht einem prozentualen Anteil von 69,2 Prozent der gesamten deutschen Werftindustrie. Im Vergleich zum Vorjahr ist dieser Wert minimal gesunken. In 2012 waren 71 Prozent der Werftbeschäftigten auf Werften tätig, die zu 100 Prozent ausgelastet waren. Des Weiteren sind vier Werften zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet. Keine der Werften, die in diesem Jahr Angaben gemacht haben, weisen eine Auslastung von unter 50 Prozent auf. Eine Werft, die Volkswerft Stralsund, hat hier explizit keine Angabe gemacht.

Für die kommenden Jahre sieht die Auslastungsentwicklung ebenfalls ähnlich aus wie im Vorjahr. Für 2014 haben nur noch neun Werften angegeben, zu 100 Prozent ausgelastet zu sein. Vier Werften verweisen in dem Jahr auf eine 50 bis 99 prozentige Auslastung. Für das Jahr 2015 konnten nur noch sechs Werften überhaupt Angaben zu den Auslastungsquoten machen. Davon sind drei Werften zu 100 Prozent ausgelastet, zwei Werften zwischen 50 und 99 Prozent und eine Wert unter 50 Prozent. Im Jahr 2016 liegen nur noch Angaben von fünf Werften vor, von denen eine Werft zu 100 Prozent ausgelastet ist. Die übrigen vier Werften haben eine Auslastung zwischen 50 und 99 Prozent. Für die Jahre 2017 und 2018 hat keine Werft mehr

eine Auslastung von 100 Prozent. Lediglich vier Werften konnten 2017 überhaupt eine Angabe machen. Alle vier Werften haben angegeben, zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet zu sein. 2018 haben nur noch drei Werften angegeben, zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet zu sein.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Schiffbaustudie haben wir differenziert nach den Auslastungsquoten der Werften in Bezug auf Entwicklung bzw. Konstruktion und Fertigung gefragt. Diese Ergebnisse sollen nun kurz vorgestellt werden.

Tabelle 13: Auslastung der Werften von 2013 bis 2018, Entwicklung und Konstruktion.

Auslastung	aktuell	2014	2015	2016	2017	2018
Keine Angabe	2	4	9	10	11	12
<50%	2	1	0	1	0	0
50-99%	2	2	2	2	4	3
100%	9	8	4	2	0	0

Quelle: eigene Darstellung.

Hier liegen Angaben von 15 Werften vor. Nicht alle Werften, welche Angaben für die gesamte Auslastung gemacht haben, konnten detailliert zwischen Entwicklung/Konstruktion und Fertigung differenzieren.

Wie deutlich wird, ist ein ähnliches Bild, wie bei der gesamten Auslastung, zu erkennen. Für 2013 und 2014 sind neun bzw. acht Werften zu 100 Prozent ausgelastet. Je weiter die Entwicklung/Konstruktion in die Zukunft reicht, desto weniger sind die Werften ausgelastet. Ähnlich sieht es bei der Fertigung aus.

Tabelle 14: Auslastung der Werften von 2013 bis 2018, Fertigung.

Auslastung	aktuell	2014	2015	2016	2017	2018
Keine Angabe	1	4	10	11	12	13
<50%	1	0	1	0	0	0
50-99%	3	5	2	4	3	3
100%	11	7	3	1	1	0

Quelle: eigene Darstellung.

Wie aus der Abbildung 23 hervorgeht, liegen Angaben von 16 Werften vor. Allgemein fällt auf, dass die Werften im Fertigungsbereich nicht nur mehr Angaben machen konnten, sondern auch vermehrt über die Jahre ausgelastet sind. So sind beispielsweise 2013 und 2014 elf bzw. sieben Werften zu 100 Prozent ausgelastet. Es wird deutlich, dass sich in Bezug auf die Auslastung die Bereiche Entwicklung/Produktion und Fertigung nur wenig unterscheiden.

Fazit: Wie deutlich wurde, hat sich die Auftragslage der deutschen Werften im Vergleich zum Vorjahr leicht verschlechtert. Dies liegt primär darin, dass wenig neue Aufträge akquiriert werden konnten und die Werften ihre bisherigen Aufträge abarbeiten und somit der Auftragshorizont allgemein gesunken ist. Deutlich wird dies vor allem, wenn man werftspezifisch schaut. So haben größere Werften wie die Meyer Werft oder Nordic Yards noch Aufträge, welche über drei Jahre laufen. Kleiner Werften hingegen haben Aufträge, die zwischen einem Jahr und anderthalb Jahren andauern. Die Auslastungsquoten unterstreichen diese Eindrücke. Während in den nächsten ein bis zwei Jahren die Auslastungsquoten relativ hoch sind, ist dies mit fortschreitender Zeit nicht mehr der Fall.

7. Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

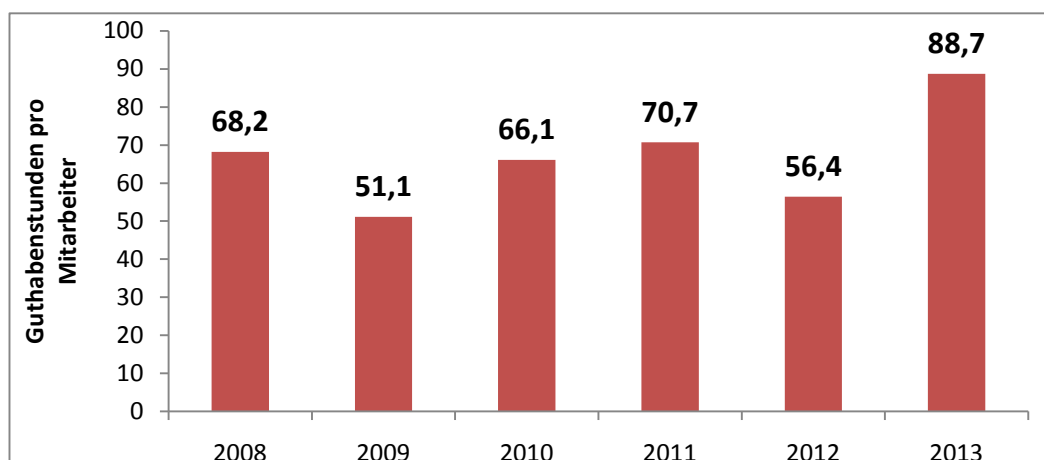
Nahezu alle Werften in Deutschland nutzen das Instrument der Arbeitszeitkonten, um dadurch Auslastungsschwankungen ausgleichen zu können. Dabei sind Kurz- bzw. Langzeitarbeitskonten mit einem Ausgleichszeitraum von bis zu zwölf Monaten am häufigsten vorzufinden. Nur zwei Werften haben in diesem Jahr angegeben, das Instrument der Lebensarbeitszeitkonten zu nutzen. Lebensarbeitszeitkonten ermöglichen es Mitarbeitern, bei entsprechender Stundenansammlung früher aus dem Erwerbsleben auszusteigen.

Von allen Werften haben 20 Werften angegeben, Arbeitszeitkonten zu nutzen. Von diesen 20 Werften haben hingegen nur 15 Werften verwertbare Angaben über die Arbeitszeitkonten gemacht.²⁷ Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 887.918 Stunden. Diese verteilen sich auf 380.667 Kurzzeit- und 499.241 Langzeitkontenstunden sowie 8.000 Lebenszeitkontostunden. Im Vergleich zum Vorjahr ist zwar die Zahl der Stunden auf den Kurzzeitkonten zurückgegangen, dafür ist eine deutliche Steigerung der Stunden auf den Langzeitkonten zu beobachten.

Diese 887.918 Gesamtarbeitskontenstunden entsprechen einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 88,7 Stunden pro Beschäftigtem. Dieser Wert übersteigt deutlich das Vorjahresniveau. Die Entwicklung der Stunden auf Arbeitszeitkonten pro Mitarbeiter sind im Folgenden abgetragen.

²⁷ Basis: 15 Betriebe mit 9.992 Beschäftigten (entspricht 63,2% aller Werftbeschäftigten)

Abbildung 10: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter von 2008 bis 2013
(Hochrechnung auf der Basis von 15 Werften in 2013).



Quelle: eigene Darstellung.

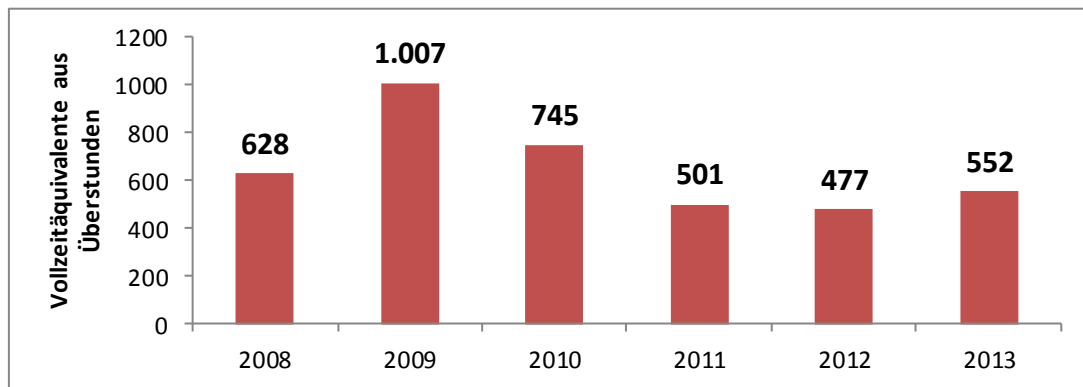
Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem, was einer 35-Stunden-Woche entspricht, einem Arbeitsvolumen von rund 600 Vollzeitarbeitsplätzen. Hochgerechnet auf die diesjährige Gesamtzahl von 15.805 der Werftbeschäftigten im deutschen Schiffbau ergibt sich, dass in der Schiffbauindustrie 949 Arbeitsplätze das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Im Vorangegangenen Jahr betrug das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben 641 Arbeitsplätze. Auf Grundlage dieser Berechnungen lässt sich im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung der Vollzeitäquivalente um 48 Prozent beobachten.

Auch in diesem Jahr wurde nach den Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten gefragt. Hierzu konnten elf Werften Angaben machen.²⁸ Für die Beschäftigten dieser Werften errechnet sich ein Überstundenvolumen von 432.470 Stunden. Dadurch ergibt sich ein Überstundenaufkommen pro Beschäftigtem von 51,7 Stunden. Im Vorjahr waren es pro Beschäftigtem 42 Stunden; eine Steigerung in 2013 von 23,1 Prozent. Insgesamt wurden 94,6 Prozent der Überstunden ausbezahlt.

²⁸ Basis: 11 Betriebe mit 8.364 Beschäftigten (entspricht 52,9% aller Werftbeschäftigten)

Auch für die Überstunden werden nun die Vollzeitäquivalente berechnet. Zugrunde liegt wieder eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden. Dabei stellen die 432.470 Überstunden ein Arbeitspotential von 292 Vollzeitstellen dar. Rechnet man die Überstundenzahl hoch auf die Gesamtzahl aller Werftbeschäftigten in Deutschland, so beträgt das Äquivalent 552 Arbeitsplätze aller auf den Werften auflaufenden Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten. Im Vergleich zum Vorjahr, in dem das Arbeitsplatzäquivalent 477 betrug, ist dies eine Steigerung um 15,7 Prozent. Damit steigt das Arbeitsplatzäquivalent der Überstunden das erste Mal seit 2009 wieder an und liegt über dem Niveau von 2011.

Abbildung 11: Überstunden bei den Werften in Arbeitsplatzäquivalenten von 2008 bis 2013.

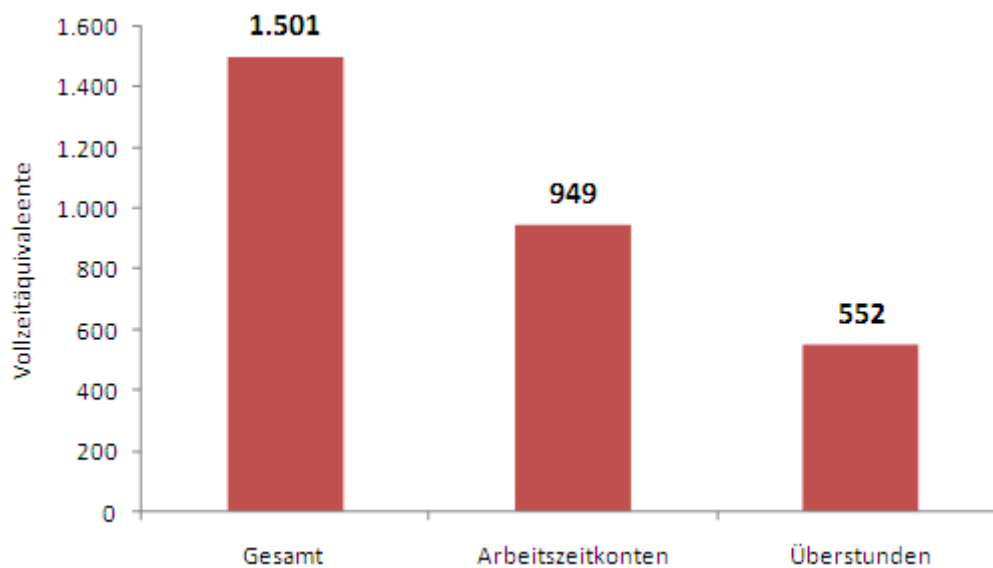


Quelle: eigene Darstellung.

Für Arbeitgeber besteht durch Zeitkontenmodelle die Möglichkeit, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten zu verzichten. Auch in diesem Jahr hat die Umfrage gezeigt, dass der Großteil der Überstunden ausbezahlt oder in Arbeitszeitkonten gutgeschrieben und abgearbeitet wurde, sodass relativ wenige unbezahlte Überstunden bestehen.

Zu guter Letzt schauen wir uns das Gesamtbeschäftigungspotential an, welches durch Arbeitszeitguthaben und Überstunden zusammen in der deutschen Werftlandschaft anfällt. Durch die Addition der Arbeitszeitguthaben von 949 Arbeitsvollzeitäquivalenten und den außerhalb der Arbeitszeitkonten angefallenen Überstunden von 552 Arbeitsvollzeitäquivalenten ergibt sich ein Gesamtbeschäftigungspotential von rund 1.501 Vollzeitstellen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten am 1. September 2013).

Abbildung 12: Gesamtbeschäftigungspotential von Arbeitszeitguthaben und Überstunden auf den Werten im Jahr 2013 in Vollzeitäquivalenten (Hochrechnung).



Quelle: eigene Darstellung.

Im Vergleich zum Vorjahr, in dem durch Arbeitszeitkonten und Überstunden insgesamt 1.044 Arbeitsplatzäquivalente angefallen sind, ist demgegenüber eine Steigerung um 43,8 Prozent bzw. 457 Vollzeitäquivalente zu beobachten.

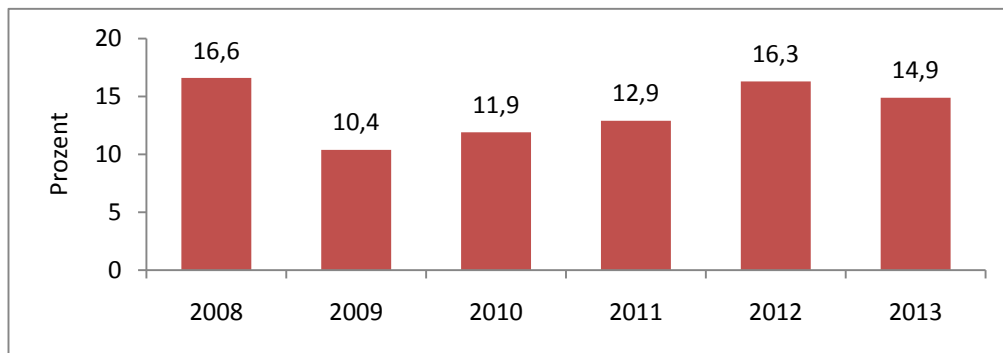
8. Leiharbeit und Werkverträge

8.1 Leiharbeit

Ursprünglich gelten Leiharbeit und Werkverträge als Instrument im Bereich der externen Flexibilisierung, um dadurch auf schwankende Auslastungsgrade einzelner Abteilungen, Gewerke und Produktionslinien reagieren zu können. Um die Situation der Leiharbeiter/innen angemessen darzustellen, beziehen wir uns auf die von uns errechnete Leiharbeitsquote²⁹.

Zu den Leiharbeiter/innen liegen uns in diesem Jahr Angaben von 19 Werften vor.³⁰ Auf diesen Werften waren zum Stichtag 1. September 2013 insgesamt 2.048 Leiharbeiter/innen im Einsatz. Damit liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote in diesem Jahr bei 14,9 Prozent.

Abbildung 13: Durchschnittliche Leiharbeitsquote im deutschen Schiffbau in 2008 bis 2013 (in %).



Quelle: eigene Darstellung.

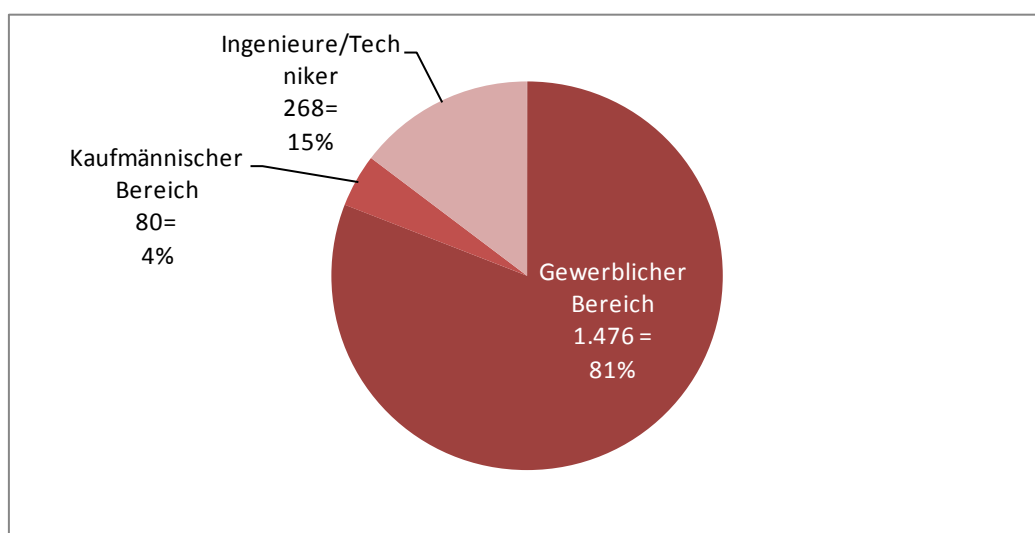
Wie deutlich wird, ist die **Leiharbeitsquote im Vergleich zum Vorjahr gesunken**; die Abnahme beträgt 1,4 Prozentpunkte oder 8,6 Prozent der ursprünglichen Leihar-

²⁹ Die Leiharbeitsquote setzt sich aus dem Verhältnis der Zahl der Leiharbeiter/innen zur Summe von Stammesbeschäftigten und Leiharbeiter/innen.

beitsquote aus 2012. Im Vergleich zu der Gesamtzahl der Leiharbeiter/innen im vergangenen Jahr (2.718 Leiharbeiter) ist die Zahl in 2013 um 24,7 Prozent gesunken.

Diese 2.048 Leiharbeiter verteilen sich auf verschiedene Bereiche der Werften. Hierzu wurden von den Werften Angaben zu 1.824 Leiharbeiter/innen bzw. 89,1% aller Leiharbeiter/innen gemacht. Als Ingenieure sind 268 Leiharbeiter oder 14,7 Prozent tätig. 80 Personen oder 4,4 Prozent der Leiharbeiter sind im kaufmännischen Bereich tätig. Im gewerblichen Bereich arbeiten 1.476 Personen und damit mehr als 80,9 Prozent.

Abbildung 14: Tätigkeitsbereiche der Leiharbeiter/innen.



Quelle: eigene Darstellung.

Die Betriebsräte von sechs Werften haben sich über Probleme bezüglich des Einsatzes von Leiharbeiter/innen in ihrem Unternehmen geäußert. Eine Werft beklagt sich über die hohe Zahl der Leiharbeiter/innen im eigenen Betrieb. Hingegen wird an anderer Stelle der Einsatz von Leiharbeiter/innen insofern kritisch gesehen, als dass dadurch die Stammebelegschaft abgebaut wird. Ein Betriebsrat sieht

³⁰ Basis: 19 Betriebe mit 11.684 Beschäftigten (entspricht rund 75% aller Werftbeschäftigten)

die Entstehung von Entgeltkonkurrenz als problematisch an. Zwei Werften haben angegeben, dass es Schwierigkeiten bei Branchenzuschlägen gibt. Vor allem die Kontrolle der Einhaltung der Branchenzuschläge wird als schwierig angesehen. Dadurch, dass Leiharbeiter/innen nur zeitweise im Unternehmen tätig sind, wird von einer Werft darauf verwiesen, dass relevantes Wissen der Werft durch die Leiharbeiter/innen nach außen getragen und somit transparent wird, vor allem, wenn diese Leiharbeiter/innen in anderen Betrieben angestellt werden.

13 Betriebsräte haben Angaben zu der Kommunikation zwischen Betriebsrat und den Leiharbeiter/innen gemacht, um diese für die IG Metall zu gewinnen. Davon haben zehn Betriebsräte explizit genannt, es würde zu persönlichen oder Gruppengesprächen zwischen Betriebsrat und Leiharbeiter/innen kommen, teilweise schon bei den Einstellungen. Zudem finden ständig Gespräche statt, indem Betriebsräte aktiv auf die Leiharbeiter/innen zugehen. Neben dieser direkten Kommunikationsform haben die Betriebsräte angegeben, dass Informationsrunden und Versammlungen abgehalten werden.

Nach wie vor ist Leiharbeit ein Mittel, um die Stammebelegschaft in nennenswertem Umfang zu ersetzen. Jedoch muss dieser Gesichtspunkt werftspezifisch betrachtet werden. Im Folgenden sind die Leiharbeitsquoten einzelner Werften abgetragen.

Tabelle 15: Leiharbeitsquoten deutscher Werften von 2008 bis 2013 (in %)

Name der Werft	Leiharbeitsquoten in %					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Neptun Werft GmbH	19,8	12,8	23,7	23	34,7	17,9
Lürssen -Kröger Werft	25,9	35	31,4	33	29,1	28,4
Fr. Lürssen Werft GmbH	17,9	26	22,9	23,2	23,6	k.A.
Fr. Fassmer Werft GmbH	k.A.	30,7	26,7	27,3	23	21,2
Volkswerft Stralsund	20,4	3,2	2	3,7	21	k.A.
Blohm & Voss Repair	33,7	31	11,4	19,9	20,2	42,6
TKSM Blohm & Voss Naval Emden	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	19,7	k.A.
FSG	11	12,1	12	14,2	16,5	17,3
Meyerwerft GmbH	15,5	9,9	13,3	13,3	15,9	5,9
Norderwerft Repair	38,5	10,1	13,6	20,8	13,8	24,0
Blohm & Voss Shipyard	22,7	3,4	2,8	6,1	13,7	26,9
Nordic Yards	27,3	k.A.	0	2,1	12,5	17,7
TKSM Blohm & Voss Naval Hamburg	k.A.	k.A.	4,8	9	12,4	12,5
TKMS Kiel	8,4	1,2	2,5	6,6	7,9	8,7
J.J. Sietas	10,9	0,4	14,2	12	5,8	k.A.
Abeking & Rasmussen	2,8	12,5	14,3	16,6	5,6	8,0
Peters Schiffbau	20	3,3	20,2	4,8	4,2	22,1
Lloyd Werft	5,2	2,5	0	4,5	3,1	k.A.

Quelle: eigene Darstellung.

Des Weiteren rechnen wir die Zahl der Leiharbeiter/innen der deutschen Schiffbaubranche hoch auf die Gesamtzahl aller Werftbeschäftigten. So entfallen in diesem Jahr in der gesamten deutschen Schiffbauindustrie 2.770 Arbeitsplätze auf Leiharbeitspersonal, welches nicht zur Stammebelegschaft gezählt wird. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Abnahme um 15,4 Prozent.

8.2 Werkverträge

Die im vorangegangenen Abschnitt thematisierte Leiharbeit steht auch im direkten Zusammenhang mit Werkverträgen. Ähnlich wie im letzten Jahr haben von den 21 Werften, die hierzu geantwortet haben, 20 Werften angegeben, dass es keine Betriebsvereinbarung zur Regulierung von Werkverträgen gibt.³¹ Lediglich bei der Fr. Lürssen-Werft gibt es eine derartige Betriebsvereinbarung. Mitte September 2013 hat die Meyerwerft GmbH einen Tarifvertrag zur Regulierung von Werkverträgen abgeschlossen.

Insgesamt wurde einheitlich angegeben, dass kein speziell benannter Ansprechpartner für Werksverträge im Betrieb existiert. Auf vier der 21 Werften sind in den letzten zwei Jahren Leiharbeits- in Werkverträge umgewandelt worden. Lautet bei acht Werften hingegen die Prognose, dass die Umwandlung von Leiharbeits- in Werkverträge in den nächsten Jahren zunehmen wird. Fünf Werften gaben an, dass die Umwandlung unverändert bleibt und acht Werften machten hierzu keine expliziten Angaben.

Für elf Werften konnte dieses Jahr die Zahl der Werkvertragsbeschäftigten ermittelt werden.³² Zusätzlich zu den 5.773 Stammbeschäftigten dieser Werften arbeiten dort bis zu 2.608 Werkvertragsarbeitnehmer/innen³³. Dies entspricht einer Werkvertragsquote³⁴ in 2013 von bis zu 31,1 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr, in dem die Werkvertragsquote bei 27,8 Prozent lag, ist dies eine Steigerung der Quote von bis zu 11,9 Prozent, auch wenn die Gesamtzahl der Werkvertragsarbeitnehmer - bei 4.943 Mitarbeitern – höher als in diesem Jahr war. Nur im Krisenjahr 2009 hat die Quote mit 33,6 Prozent noch höher gelegen.

³¹ Basis: 21 Betriebe mit 13.415 Beschäftigten (entspricht 84,9% aller Werftbeschäftigten)

³² Basis: 11 Betriebe mit 5.773 Beschäftigten (entspricht 36,5% aller Werftbeschäftigten)

³³ Wir mussten ein „bis zu“ vor die Gesamtzahl der Werkvertragsarbeitnehmer setzen, da eine Werft eben angegeben hatte, dass sie zeitweise zwischen 500 und 800 Werkvertragsarbeiter beschäftigt. In den Rechnungen wurden die 800 Mitarbeiter eingerechnet.

³⁴ Die Werkvertragsquote setzt sich aus der Summe des Anteils der Werkvertragsarbeitnehmer und der Stammelegschaft zusammen, in Relation zum Anteil der Werkvertragsarbeitnehmer gesetzt.

Insgesamt haben uns zu der Frage, in welchen Bereichen bzw. für welche Leistungen im Unternehmen Werkverträge eingesetzt werden, 16 Werften geantwortet. Davon konnten 14 Werften verwertbare Angaben machen; zwei Betriebsräte haben explizit keine Angabe gemacht, von denen eine Person darauf verwies, dass in ihrem Unternehmen der Betriebsrat keine Informationen über den Einsatz von Werkverträgen erhält. Die Angaben über die Leistungen der Werkvertragsarbeitnehmer differenzieren sich sehr. Während drei Werften angaben, Werkvertragsarbeitnehmer/innen in (fast) allen Bereichen der Werft zu beschäftigen, nutzt der überwiegende Teil der Werften Werkvertragsarbeitnehmer/innen im Bereich der Schiffsausrüstung. Neben den Bereichen Schiffselektrik, Tischlerei-, Schlosserei-, Schweißerei- und Malerarbeiten sowie Isolierung und Gerüstbau Instandhaltung, Wartung zu den Bereichen, in denen Werkvertragsarbeitnehmer eingesetzt werden. Zwei Werften haben die Angabe gemacht, dass in technischen Bereichen und der Konstruktion Werkverträge genutzt werden. Dabei arbeiten die Werften mit bestimmten Werkvertragsfirmen zusammen.

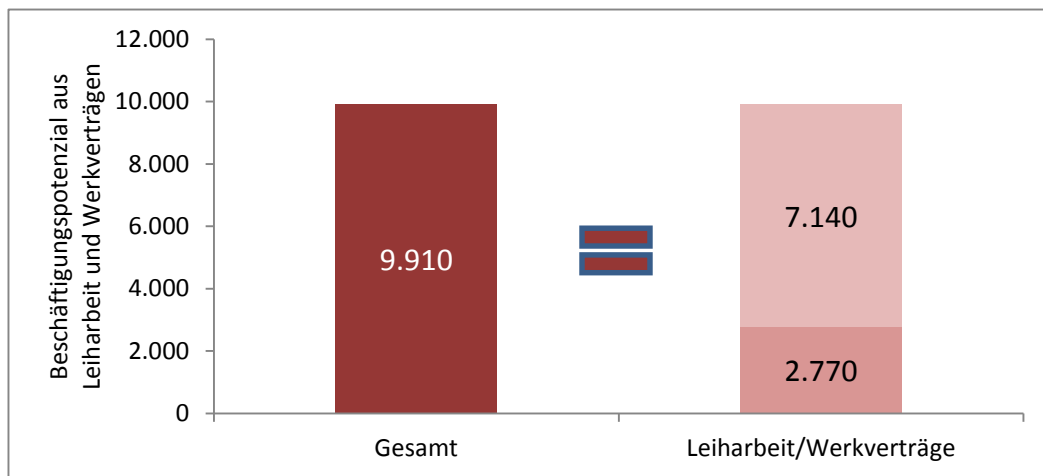
Von den 21 vorliegenden Angaben hat nur eine Werft angegeben, dass es eine Beteiligung des Betriebsrates vor der Vergabe eines Werkvertrags gibt. 17 Werften beteiligen ihre Betriebsräte nicht bei der Vergabe von Werkverträgen und drei Werften haben keine Angabe gemacht. Einheitlich hingegen ist die Situation bezüglich des Ansprechpartners im Betriebsrat für Werkvertragsarbeitnehmer/innen. Bei 18 Werften steht keine ausgewählte Ansprechperson zur Verfügung. Drei Werften machten dazu keine Angabe.

Wenn es um die Umwandlung der Leiharbeit in Werkverträge in den letzten zwei Jahren geht, sieht das Bild wie folgt aus. Hier haben von 21 Werften vier Werften angegeben, dass verstärkt Leiharbeit in Werkverträge umgewandelt worden sind. 14 Werften antworteten mit „nein“, drei Werften machten keine Angabe. Jedoch prognostizieren acht Betriebsräte eine Zunahme der Umwandlung von Leiharbeit in Werkverträgen in den kommenden Jahren. Fünf Betriebsräte gaben an, dass die Umwandlung in den kommenden Jahren gleich bleibt. Acht Betriebsräte konnten hierzu keine Angaben machen.

Rechnet man die Zahl der 2.608 Werkvertragsarbeitnehmer am 1. September 2013 auf die Gesamtzahl aller bei deutschen Werften Direktbeschäftigten, so er-

hält man bis zu 7.140 Arbeitsplätze durch Werkvertragsarbeitnehmer, die nicht zur Stammebelegschaft zählen. Addiert man nun die Zahl der Leiharbeiter/innen und Werkvertragsbeschäftigten, so erhält man insgesamt 9.910 Arbeitsplätze, die zusätzlich zu der Stammebelegschaft auf deutschen Werften anfallen.

Abbildung 15: Gesamtbeschäftigungspotential von Leiharbeit und Werkverträgen auf den Werften im Jahr 2013 (Hochrechnung).

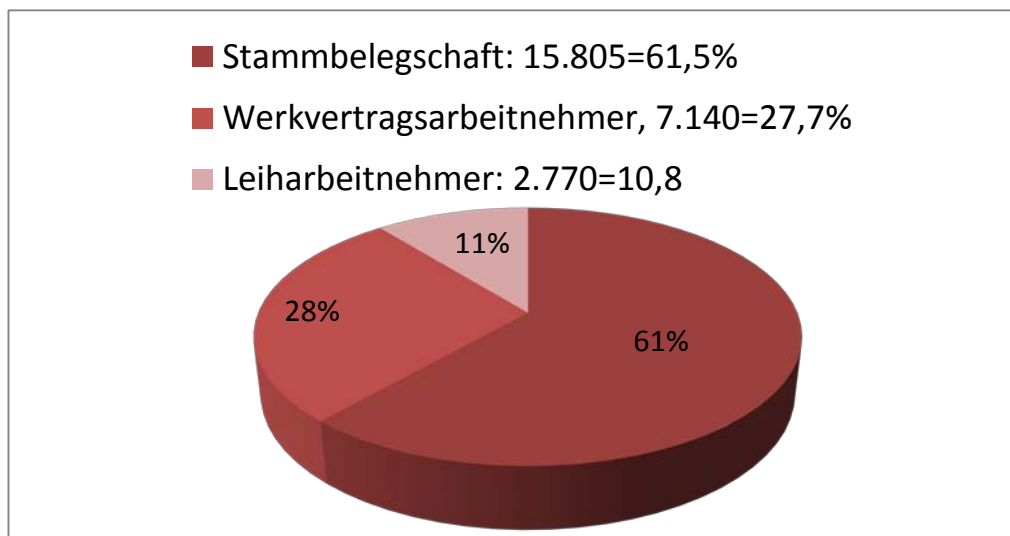


Quelle: eigene Darstellung.

Gesamtbeschäftigungspotential in der deutschen Werftindustrie

Summiert man wiederum diese zusätzlichen Arbeitsstellen mit der Zahl der gesamten Stammebelegschaft der deutschen Schiffbauindustrie, so erhält man insgesamt durch unsere Hochrechnung 25.715 Arbeitsplätze. Im Vergleich zum Vorjahr (2012: 26.625) ist das Gesamtbeschäftigungspotential um 910 Arbeitsplätze gesunken. Dies entspricht einem Anteil von 3,4 Prozent. Das durch die Hochrechnung entstandene Gesamtbeschäftigungspotential von 25.715 Arbeitsplätzen verteilt sich zum 1. September 2013 wie folgt: Auf die Stammebelegschaft entfallen 61,5 Prozent der gesamten Arbeitsstellen. Auf die Werkvertragsarbeitnehmer/innen entfallen 27,7 Prozent und auf die Leiharbeiter/innen 10,8 Prozent.

Abbildung 16: Struktur der Werftarbeitnehmer/innen – Hochrechnung unterschieden nach Stammebelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer/innen.

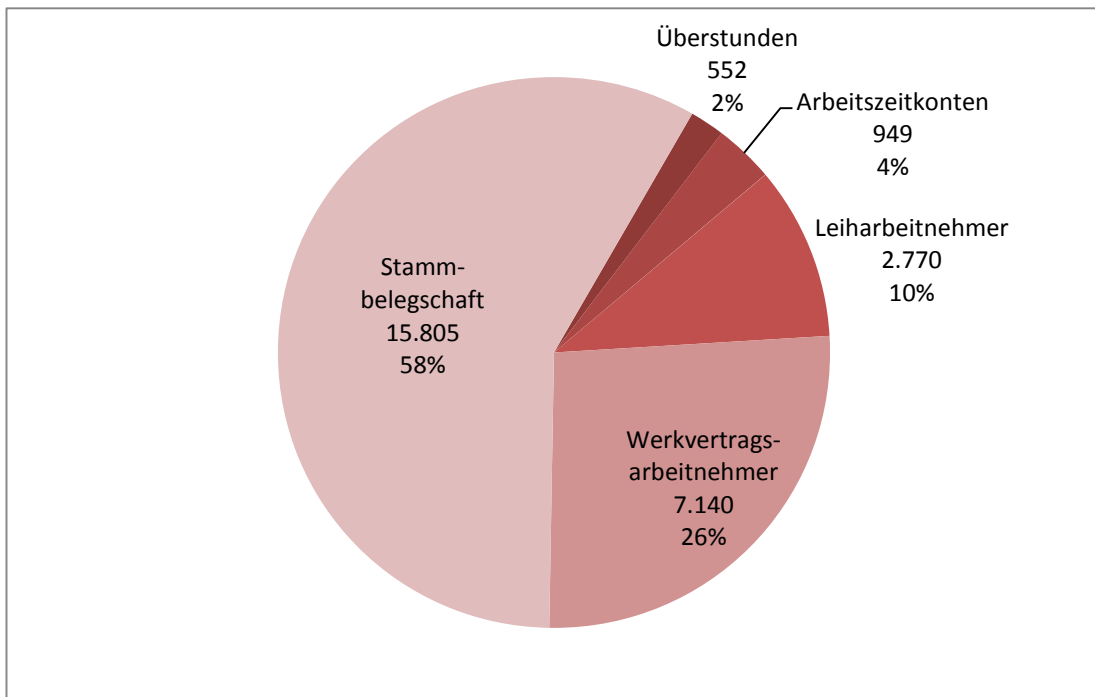


Quelle: eigene Darstellung.

Gesamtfazit zu den Arbeitsplatzäquivalenten

In den vorigen Abschnitten wurden verschiedene Arbeitsplatzäquivalente erfasst und dargestellt. Abschließend soll unter Betrachtung aller Äquivalente – Leiharbeit, Werkverträge, Arbeitszeitguthaben und Überstunden – eine theoretische Gesamtbeschäftigung der deutschen Werften erfolgen. Durch die Addition der genannten Äquivalente zu der tatsächlichen Stammebelegschaft der deutschen Werften erhalten wir eine theoretische Gesamtbeschäftigung von 27.216 Arbeitnehmer/innen. Insgesamt liegen also 11.411 Vollzeitarbeitsplätze mehr vor als am 1. September 2013 bei den deutschen Werften direkt beschäftigte Arbeitnehmer/innen. Im Vergleich zum vorangegangenen Jahr, in dem die theoretische Gesamtbeschäftigung bei 27.669 Arbeitsplätzen lag, ist dies eine Abnahme von 1,6 Prozent. Die folgende Abbildung soll die aktuelle, theoretische Gesamtbeschäftigungssituation verdeutlichen.

Abbildung 17: Theoretische Gesamtbeschäftigung deutscher Werften in 2013 unter Berücksichtigung aller Arbeitsplatzäquivalente.



Quelle: eigene Darstellung.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich der Anteil der Arbeitsplatzäquivalente im Vergleich zum Vorjahr erhöht, gleichzeitig sich aber die Zahl der Stammbeschaft auf den deutschen Werften reduziert hat, sodass die theoretische Gesamtbeschäftigung nur geringfügig (Abnahme um 1,6%) von der aus dem Vorjahr abweicht.

9. Die Befragung der Zulieferer

9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie

Im Durchschnitt wird nur noch ein Drittel der Wertschöpfung eines Schiffs von der Werft selbst hergestellt, zwei Drittel entfallen auf die maritimen Zulieferer. Aus diesem Grund ist die Kooperation mit organisierten Geschäftsprozessen der maritimen Zuliefererindustrie ein zentrales Segment für die deutschen Werften.

Laut den Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau VDMA - Abteilung Schiffbau und Offshore Zulieferindustrie - umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland Ende Juni 2013 rund 400 Firmen mit ca. 68.000 Gesamtbeschäftigten³⁵. Somit verringerte sich die Beschäftigtenzahl 2013 gegenüber 2012 um 2.000 Arbeitsplätze. Im vergangenen Jahr erhöhte sich dennoch der Jahresumsatz der Branche mit 11,6 Mrd. Euro leicht (vergangene Jahresumsätze: 2011: 11,5 Mrd. Euro; in 2010: 11,1 Mrd. Euro; in 2009: 11,9 Mrd. Euro; in 2008: 12,9 Mrd. Euro). So steht die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie im weltweiten Vergleich bei Produktion und Export weiter an erster Stelle.

Nach dem dramatischen Rückgang der Auftragseingänge im Jahre 2009 um 29 Prozent, stieg im Jahre 2010 der Auftragseingang der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland wieder um acht Prozent an. Im darauffolgenden Jahr 2011 konnte ein ähnlicher Anstieg der Aufträge um knapp sieben Prozent erreicht werden, ehe im Jahr 2012 die Steigerung der Auftragseingänge „nur“ noch vier Prozent betrug. Aktuell hat die Auslastung in der Produktion bei den Schiffbau-Zulieferern im Vergleich zu 2009 wieder angezogen. Die Kurzarbeit ist in den meisten Betrieben Vergangenheit.

Dennoch lässt sich ein differenziertes Bild beobachten. Während im Jahr 2012 40 Prozent der Unternehmen ein Wachstum verzeichneten, insbesondere Unternehmen mit einer breiten Produktpalette und die Offshore-Zulieferer, erlitt jedes dritte Unternehmen im gleichen Zeitraum Umsatzrückgänge, insbesondere die Zulieferfirmen mit großer Abhängigkeit von bestimmten Segmenten des Schiffsneubaus.

³⁵ Quelle: Verband deutscher Maschinen- und Anlagenbau.

Nichtsdestoweniger hatte in 2012 der Handelsschiffbau mit 79 Prozent den größten Anteil am Umsatz dieser Branche, gefolgt vom Marineschiffbau mit 13 Prozent und der Meerestechnik mit acht Prozent. Der Absatzmarkt Meerestechnik, insbesondere in den Teilmärkten Offshore-Öl und -Gas, aber auch Offshore Windenergie, wiesen ein kräftiges Wachstum auf.

Das spiegelt sich auch in der Struktur der Auftraggeber der maritimen Zulieferindustrie wider: Die Werften stellen mit 54 Prozent den größten Anteil, gefolgt von den Reedern/Schiffsmanagement mit 19 Prozent, anderen Unternehmen der Zulieferindustrie (Systemlieferanten) mit 18 Prozent, Handelshäusern/Engineeringunternehmen mit sechs Prozent sowie Händlern mit drei Prozent.

Der Maschinenbau ist und bleibt der größte Produktbereich dieser Branche. Dieser Bereich stellt 65 Prozent des Umsatzanteils in 2012. Dennoch werden die Dienstleistungen mit 15 Prozent werden immer wichtiger; neben der Elektrotechnik mit 16 Prozent und Sonstigen mit vier Prozent. Entsprechend liegt der After-Sales-Anteil am Umsatz dieser Branche in 2012 bei durchschnittlich 21,3 Prozent.

Die Exportquote lag 2012 weiterhin bei 72 Prozent und damit ähnlich wie in den Vorjahren auf einem sehr hohen Niveau. Allerdings hat China von seiner dominierenden Rolle vier Prozent eingebüßt. Dagegen konnten die Märkte im „sonstigen Asien“ - und insbesondere Singapur - um vier Prozent zulegen; ähnlich wie in Lateinamerika und hier insbesondere Brasilien mit einem Plus zwei Prozent. Größter Auslandsmarkt für die deutsche maritime Zulieferindustrie ist Asien mit 38,7 Prozent, gefolgt vom EU-Ausland mit 32,6 Prozent; letztgenannte Region mit abnehmender Tendenz.

Die Branche verteilt sich geographisch auf ganz Deutschland mit einem Schwerpunkt Süddeutschland. Zum Gesamtumsatz der Branche steuerten Unternehmen in Bayern 19 Prozent und in Baden-Württemberg 18 Prozent bei; Umsatz durch weitere Bundesländer: Schleswig-Holstein 18 Prozent, Hamburg 15 Prozent, Nordrhein-Westfalen acht Prozent, Niedersachsen sechs Prozent, Mecklenburg-Vorpommern sechs Prozent, Bremen vier Prozent und sonstige Bundesländer sieben Prozent. Bei den Auftragseingängen 2013 erwartet die Hälfte der Unternehmen eine Zunahme; allerdings kaum aus dem Inlandsgeschäft.

9.2 Ergebnisse der Befragung der Zulieferbetriebe

Zum achten Mal in Folge wird die maritime Zuliefererindustrie in die Schiffbaumfrage der IG Metall Bezirk Küste, des Instituts Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung Bremen einbezogen. Es sei im Vorfeld darauf verwiesen, dass keine Totalerhebung durchgeführt wurde, sondern Betriebsräte ausgewählter Unternehmen im norddeutschen Raum relevante Fragestellungen bearbeiten. Stichtag war dabei, wie im Schiffbau, der 1. September 2013.

Insgesamt haben in 2013, wie im Vorjahr, zehn Unternehmen, alle in Norddeutschland verortet, auf unsere Fragen geantwortet.³⁶ Diese Unternehmen beschäftigen 4.109 Mitarbeiter/innen. Mithin also sechs Prozent aller Beschäftigten der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland. Damit ist eine größere Repräsentativität erreicht als im Vorjahr (2012: 4,4%). Die Unternehmensgrößen bzw. Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren von 131 bis hin zu 1.478 Beschäftigten. Neun von zehn Betrieben haben Auszubildende eingestellt. Die Zahl der Auszubildenden ist im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich: Die Ausbildungsquote in den Betrieben reicht von zehn Prozent als Maximum bis null Prozent.

³⁶ Teilweise haben nicht dieselben Unternehmen geantwortet.

Tabelle 16: Maritime Zuliefer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen: Beschäftigte, Auszubildende, Ausbildungsquote.

Unternehmen	Beschäftigte 1.9.2013	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	Zahl der Auszubil- denden	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in ab- soluten Zahlen	Ausbil- dungsquote in %
Mecklenburger Metallguß GmbH, Waren	207	Nicht zu bewerten	8	Nicht zu bewerten	3,8
TTS Marine GmbH	151	- 5,0	1	gleich	0,6
MAN Diesel & Turbo SE Prime Serv, Hamburg	275	gleich	22	+ 1	8,0
TTS NMF GmbH, Hamburg	139	+ 1,5	0	Nicht zu bewerten	0,0
SAM Electronics, Hamburg	595	- 2,5	19	gleich	3,2
Siemens AG, NL Hamburg (Schiffbau und HGÜ)	307	-24,3	4	- 1	1,3
Raython Anschütz GmbH, Kiel	567	+ 2,2	32	- 1	5,7
Thales Electronic&Security Systems, Kiel	160	+3,8	16	+ 1	10,0
Atlas Elektronik GmbH, Bremen	1.478	Nicht zu bewerten	40	Nicht zu bewerten	2,7
Aljo Aluminium-Bau Jonuscheit GmbH	230	Nicht zu bewerten	23	Nicht zu bewerten	10,0
Gesamt	4.109		165		4,0 (Vorjahr:4,7)

Quelle: eigene Darstellung.

Insgesamt sind in den zehn Betrieben 165 Auszubildende tätig. Bezogen auf die insgesamt 4.109 Beschäftigten entspricht dies einer durchschnittlichen Ausbildungsquote von vier Prozent. Damit liegt ein leichter Rückgang zu 2012 (4,7 Prozent) vor. Hinsichtlich der Übernahme der Ausbildungsabsolventen im Jahr 2013, liegen nur sporadische Angaben der Zulieferer vor. Tendenz ist jedoch, dass das Verhältnis der unbefristet übernommenen Auszubildenden zu den befristet Übernommenen 4:1 ist – in 2012 war es noch umgekehrt.

Trotz eines leichten Arbeitsplatzabbaus in den vergangenen Jahren in der gesamten maritimen Zulieferindustrie lassen sich insgesamt 141 Neueinstellungen beobachten. Hingegen haben nur 20 Entlassungen stattgefunden. Die Bereiche bzw. Abteilungen, in denen Neueinstellungen vorgenommen wurden, umfassen alle Gewerke/Berufe: Von Software- über Projektingenieure, vom Vertrieb bis hin zu Schlossern und Drehern wurden in der gesamten Bandbreite von Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Verwaltung Neueinstellungen getätigt.

Was den *demografischen Wandel* anbetrifft, scheint der vor fünf Jahren zu beobachtende Trend der Verjüngung der Belegschaften gestoppt. Fünf Unternehmen haben Angaben zur Altersstruktur der Belegschaften gemacht. Das jeweilige Durchschnittsalter bewegt sich zwischen 42 und 48 Jahren. Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren in erheblichem Maß Einstellungen vorgenommen werden müssen, um die altersbedingten Abgänge zu ersetzen. Das wird vermutlich den allgemeinen Facharbeitermangel verschärfen.

Die im Vergleich zu den Werften besseren Auslastungen der maritimen Zulieferunternehmen – acht von zehn Unternehmen machten dazu Angaben – spiegeln sich auch in den Ausbildungsquoten wider: In 2013 sind fünf Unternehmen und weitere vier für das Jahr 2014 zu 100 Prozent ausgelastet - dementsprechend gibt es in 2013 nur in einem Betrieb Kurzarbeit.

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Auslastung stehen die Arbeitszeitkonten. In sechs Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Kurzarbeitkonten mit fünf etwas größer ist die Zahl der Langzeitkonten mit vier. Kein Zuliefererunternehmen, das Angaben gemacht hat, praktiziert ein Lebensarbeitszeitkonto. Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark - von Plus 350 bis Minus 200 - auch bedingt durch die Art der Konten.

Vier Unternehmen, die insgesamt 1.759 Arbeitnehmer repräsentieren, weisen am 1. September 2013 insgesamt 96.786 Plusstunden auf ihren Arbeitszeitkonten, durch Kurz- und Langzeitkonten, auf. Das sind rund zwei Drittel weniger als noch im Vorjahr.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt sich ein Arbeitsplatzvolumen von rund 65 Vollzeitstellen – dies bei einer Gesamtheit von 1.759 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die diese Fragen beantwortet haben. Das ist eine Quote von 3,7 Prozent; im Vorjahreszeitraum betrug diese Quote 9,6 Prozent. Überträgt man diese Quote auf die gesamte

maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche durch Arbeitszeitkonten 2.516 Vollzeitstellen.

Was die Überstunden anbetrifft, so antworteten drei Unternehmen mit insgesamt 1.392 Beschäftigten. Insgesamt existieren 45.514 Überstunden. Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt sich ein Arbeitsplatzvolumen von rund 31 Vollzeitstellen – dies bei einer Gesamtheit von 1.392 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die diese Fragen beantwortet haben. Das ist eine Quote von 2,2 Prozent (im Vorjahr 1,9 Prozent). Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche durch Überstunden 1.496 Vollzeitstellen.

Sieben von acht Unternehmen antworteten auf die Frage nach dem Einsatz von Leiharbeitern/Zeitarbeitern. Insgesamt sind 435 Leiharbeiter beschäftigt. Die entsprechenden Unternehmen repräsentieren 3.819 Beschäftigte. Damit beträgt die Leiharbeitsquote³⁷ 10,2 Prozent und hat den hohen Anteil von 2012 mit knapp zehn Prozent noch übertroffen. Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche durch Leiharbeiter/Zeitarbeit 6.936 Vollzeitstellen.

Was die Werkverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Dennoch gab es auch im Bereich der maritimen Zulieferindustrie in zwei Unternehmen, die auf diese Frage geantwortet haben und die insgesamt 727 Beschäftigte repräsentieren, 35 Werkverträge. Dies ist eine Quote³⁸ von 4,6 Prozent (im Vorjahr nur 1,1%). Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche durch Werkverträge von 3.128 Vollzeitstellen.

³⁷ Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeitnehmer an der Summe aus Stammbesellschaft + Leiharbeitnehmern wieder.

³⁸ Die Werkvertragsquote spiegelt den Anteil der Werkverträge aus Stammbesellschaft + Werkverträgen wieder.

Addiert man für die gesamte deutsche maritime Zulieferindustrie alle Arbeitsplatzäquivalente durch Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge, so kommt man neben den 68.000 direkt Beschäftigten noch auf zusätzlich 14.076 Vollzeitarbeitsplätze (im Vorjahr: 15.820) – d.h. 17 Prozent³⁹ der gesamten Beschäftigung in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland findet außerhalb der Stammbeschafts/Regelarbeitszeit statt.

Abschließend sollen noch kurz die Kommentare der Betriebsräte wiedergegeben werden. Fünf von zehn Betriebsräten der maritimen Zulieferbetriebe kommentierten die allgemeinen Entwicklungen der Industrie. Primär wird auf den schwachen Markt im Weltschiffbau, insbesondere Schiffsneubau, und hier speziell auf den noch schwächeren Schiffbau in Deutschland verwiesen. Zudem würden die Reeder aufgrund der niedrigen Frachtraten kaum noch Reparaturaufträge erteilen. Zusammen mit den Renditeerwartungen der Stakeholder ergibt dies eine schwierige „Klemme“ für einige Unternehmen.

Was Werkverträge und Leiharbeit anbetrifft, so werden in der maritimen Zulieferindustrie jetzt auch Werkverträge für Entwicklungsarbeit vergeben. Insgesamt gilt, dass freiwillige Betriebsvereinbarungen zu Leiharbeit und Werkverträgen von Seiten der Betriebsräte nur schwer durchsetzbar sind.

³⁹ Dieses gesamte Arbeitsplatzvolumen spiegelt den Anteil der vier Säulen des Zusatzvolumens (Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge) an der Summe aus Stammbeschaften und den vier Säulen wieder.

Anhang 1: Beschäftigungszahlen deutscher Werften von 1990 bis 2013

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2012/ 2013 in %
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)											
TKMS Kiel	4.737	3.320	2.554	2.492	2.538	2.428	2.369	2.250 ⁴⁰	2.300	2.300	0,0
HDW (Emden)							110	-	-	-	-
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Hamburg)							300	303	355	427	+20,2
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Emden)							200	180	212	228	+7,5
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH	2.136	1.426	1.450	1.496	1.664	1.200	320	110	84	70	-16,6
Abu Dhabi Mar											
ADM Kiel								(174) ⁴¹	243	289	+18,9
ADM Nobiskrug	400	397	440	426	421	433	428	463	476	560	+17,6
Lindenau-Werft GmbH	248	272	367	375	359	251	105	79	38	30	-21,1
Nordic Yards											
Nordic Yards Warnemünde	5.532	1.282	1.038	978	1.038	0	100	230	350	350	0,0
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.339	1.372	1.442	0	700	679	727	815	+12,6
Nordic Yards Wism/Warnem. ⁴²									1.077	1.165	+8,2
Petram-Gruppe											
Lloyd Werft AG	1.068	486	490	486	491	474	419	425	407	363	-10,8
German Dry Docks ⁴³	43	45	43	45	54	54	45	52	54	108*	+100,0
MWB Motoren u. Anlagen Bre- merhaven	827	235	182	188	198	215	196	202	200	142*	-29,0

⁴⁰ 2011 inkl. 174 Beschäftigt von HDW Gaarden.

⁴¹ Beschäftigte in 2011 wurden noch bei HDW (Kiel) eingerechnet.

⁴² Beide Werftenstandorte haben zwar ihre Stammebelegschaft, aber etliche Beschäftigte haben Verträge für beide Werftstandorte. Deswegen entsprechen die Zahlen aus 2013 nur in etwa der tatsächlichen Beschäftigten auf den jeweiligen Werften.

⁴³ Seit Januar 2013 Fusion Rickmers Lloyd Dock und Division „Schiffstechnik“ Motorenwerke Bremerhaven, umfasst in etwa 55 Beschäftigte.

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2012/ 2013 in %
Lürssen-Gruppe											
Fr. Lürssen Werft ⁴⁴	1.100	645	735	748	814	838	830	873	971	986	+1,5
Lürssen Bardenfleth ⁴⁵	k.A.	k.A.	87	85	91	94	87	liq.	liq.	liq.	-
Norderwerft Repair	k.A.	k.A.	86	84	88	89	95	95	94	95	+1,1
Lürssen-Kröger-Werft	443	250	254	275	306	310	315	315	334	338	+1,2
Neue Jade Werft	150	81	100	105	110	116	114	113	116	115	-0,8
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG ⁴⁶	180	198	137	163	151	143	122	112	(K.A)	-	-
Peene-Werft Wolgast ⁴⁷	3.700	735	847	883	891	863	753	718	585	213	-63,6
Meyer Werft Gruppe											
Meyer Werft GmbH	1.700	2.246	2.376	2.554	2.717	2.783	2.758	2.913	3.074	3.186	+3,6
Neptun Werft GmbH	6.376	143	417	424	420	437	442	441	526	513	-2,5
TTS Group ASA											
TTS NMF GmbH (ehemals Neuenfelder Maschinenfabrik)	k.A.	k.A.	148	135	156	192	247	251	134	139	+3,7
TTS Marine GmbH	100	90	40	170	68	68	65	52	160	151	-5,6
Rönner-Gruppe											
BREDO	0	45	75	90	83	95	91	102	102	100	-2,0
Stahlbau Nord (ehemals Con-Mar-Ing. Technik Bremerhaven)	k.A.	42	55	50	48	39	50	44	35	30	-14,3
Mützelfeldtwerft	200	60	86	86	89	80	82	50	55	49	-11,0

⁴⁴ Beschäftigtenzahlen bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth.

⁴⁵ Nach Aufgabe des Standortes in Bardenfleth sind die Mitarbeiter auf die anderen Standorte der Lürssen-Gruppe verteilt worden.

⁴⁶ Bis August 2008 Hegemann Rolandwerft, 2012 Beschäftigte zu Fr Lürssen Werft.

⁴⁷ Seit 1. Mai 2013 gehört die Peene Werft Wolgast zur Lürssen-Gruppe.

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2012/ 2013 in %
Selbstständige Werften											
Abeking & Rasmussen	600	347	357	402	410	432	438	437	425	426	+0,2
Blohm & Voss Repair GmbH		394	441	576	492	516	465	443	454	404	-11,0
Blohm & Voss Shipyard GmbH (Star Capital/UK)	4.717	1.017	1.139	1.064	887	1.135	698	587	576	675	+17,2
Cassens GmbH (Enercon)	240	149	90	95	90	65	75	81	95	96	+1,1
Elsflether Werft	257	77	79	80	84	88	95	104	101	102	+1,0
Fr. Fassmer Werft	200	241	295	322	275	359	340	360	379	398	+5,0
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	50	75	40	48	48	46	46	43	-6,5
Flender Werft	718	809	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	-
Flensburger Schiffbau Ges.	599	668	733	722	758	761	763	733	768	771	+0,4
Husumer Dock u. Reparatur	382	30	26	30	30	27	27	26	30	26	-13,3
Hitzler Werft GmbH	270	164	50	50	64	65	65	57	55	50	-9,1
J.J. Sietas KG (ab Oktober 2012 Veka-Gruppe/NL)	1.462	1.306	951	958	977	927	712	659	405	197	-51,9
MAN Diesel SE	k.A.	k.A.	273	263	326	300	291	289	276	275	-0,4
MWB Motorenwerke Wilhelms-haven GmbH&Co.	k.A.	k.A.	55	43	50	40	45	40	50	50	0,0
Peters Schiffbau	292	90	84	95	100	87	95	99	113	113	0
Schiffswerft Diedrich	80	19	20	18	18	21	20	20	20	22	+10,0
SSW Shipyard GmbH	2.421	660	320	324	324	Insolv.	liq.	liq.	liq.	liq.	-
Volkswerft Stralsund	7.099	1.252	1.282	1.351	1.368	1.373	1.240	1.380	1.427	560 ⁴⁸	-60,7
Gesamt	59.278	20.668	19.591	20.178	20.530	17.446	16.760	16.351	16.852	15.805	-6,2

⁴⁸ Beschäftigte in der Betreibergesellschaft „Schiffbaugesellschaft Stralsund“ (Stand: 1. September 2013).

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.

Nr. 4

Baumheier, Ulrike/Schwarzer, Thomas (2009): Neue Ansätze der Vernetzung durch Quartierszentren in Bremen.

Nr. 5

Warsewa, Günter (2010): Evaluation und Optimierung institutioneller Praktiken der Beratung und Förderung von Existenzgründerinnen.

Nr. 6

Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2010): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 7

Baumheier, Ulrike/Fortmann, Claudia/Warsewa, Günter (2010): Schulen in lokalen Bildungs- und Integrationsnetzwerken.

Nr. 8

Sommer, Jörg/Wehlau, Diana (2010): Governance der Politikberatung in der deutschen Rentenpolitik.

Nr. 9

Fortmann, Claudia/von Rittern, Roy/Warsewa, Günter (2011): Zum Umgang mit Diversität und Heterogenität in Bildungslandschaften.

Nr. 10

Klöpper, Arne/Holtrup, André (2011): Ambivalenzen betrieblicher Krisenbewältigung.

Nr. 11

Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2011): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 12

Rosenthal, Peer/Sommer Jörg/Matysik Alexander (2012): Wandel von Reziprozität in der deutschen Arbeitsmarktpolitik

Nr. 13

Schröter, Anne (2012): Zur Bedürftigkeit von Aufstocker-Familien

Nr. 14

Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen/Wolnik Kevin (2012): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 15

Almstadt, Esther/Gebauer, Günter/Medjedovic, Irena: Arbeitsplatz Kita – Berufliche und gesundheitliche Belastungen von Beschäftigten in Kindertageseinrichtungen im Land Bremen

Nr. 16

Ludwig, Thorsten/Wolnik, Kevin (2013): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.