

Ludwig, Thorsten; Tholen, Jochen

**Working Paper**

## Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003

IAW Arbeitspapier, No. 4/2004

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Ludwig, Thorsten; Tholen, Jochen (2004) : Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003, IAW Arbeitspapier, No. 4/2004, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/110213>

**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  
Dr. Jochen Tholen

## **Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau**

**Ergebnisse der Befragung der  
Betriebsräte im September 2003**

IAW Arbeitspapier 4 | Oktober 2004

Herausgeber:

© Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW)  
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen  
Postfach 33 04 40  
28334 Bremen  
  
Forschungseinheit  
Strukturwandel von Wirtschaft und Unternehmen  
Dr. Jochen Tholen  
Tel.: 04 21/2 18- 32 86  
Fax: 04 21/2 18- 26 80

Kostenbeitrag:

3,00 € + Versandkostenpauschale  
bei Frau Sigrid Hirschhausen  
Tel.: 04 21/2 18- 34 07  
shirschhausen@iaw.uni-bremen.de

1. Auflage 2004  
ISSN-Nr.: 1610 - 9325

Thorsten Ludwig  
Dr. Jochen Tholen

# **Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau**

Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003

**Kontakt:**

**Bezirksleitung Küste**  
**Heino Bade**  
**Kurt-Schumacher-Allee 10**  
**20097 Hamburg**  
**Tel.: (040) 28 00 90 – 28**  
**Fax: (040) 28 00 90 – 55**  
**heino.bade@igmetall.de**  
**www.igmetall.de**



**Dr. Jochen Tholen**  
**Thorsten Ludwig**  
**Parkallee 39**  
**28209 Bremen**  
**Tel.: (0421) 218 - 3286**  
**Fax.: (0421) 218 - 2680**  
**itholen@uni-bremen.de**  
**www.iaw.uni-bremen.de**

## Kurzfassung

Die in der letzten Schiffbaustudie prognostizierten negativen Entwicklungen für die Beschäftigung im deutschen Schiffbau bestätigen sich in der aktuellen Erhebung. Die tatsächliche Situation stellt sich jedoch deutlich schlechter dar als es noch im Vorjahr abzusehen war. Im Jahr 2003 hat sich die Beschäftigungslage auf den deutschen Werften in Vergleich zu den beiden Vorjahren deutlich verschlechtert. Während in den letzten Erhebungen jeweils ein Zuwachs an Arbeitsplätzen in der Werftindustrie verzeichnet werden konnte, ist im Vergleich zum Vorjahr **die Beschäftigung im Jahr 2003 um 5,1 Prozent gesunken**. Im September 2003 arbeiteten nur noch 20.681 Menschen im deutschen Schiffbau.

Auch die Zahl der **Fertigungsstunden ist von 2001 auf 2002 um 23,5 Prozent gesunken**. Für das Jahr 2003 muss von einem weiteren Rückgang ausgegangen werden. Die Beschäftigungssituation wird sich auch im nächsten Jahr voraussichtlich weiter verschlechtern. Nach gegenwärtigen Schätzungen muss mit **einem weiteren Verlust von ca. 1.800 Arbeitsplätzen in 2004** (-8,7 Prozent) ausgegangen werden.

**Vier Werften befinden sich aktuell in einem Insolvenzverfahren**. Auf diesen Werften sind aufgrund des ungewissen Ausgangs des Verfahrens akut 608 Arbeitsplätze in Gefahr.

Für die **ostdeutschen Werften** wird die Situation in der internationalen Konkurrenz zunehmend kritischer, da die strengen **Kapazitätsbeschränkungen** weiterhin Bestand haben. Alle ostdeutschen Betriebsräte drängen auf eine Aufhebung dieser Regelungen.

Vor dem Hintergrund der weltweit zu beobachtenden **Konsolidierung in der wehrtechnischen Industrie** zeichnet sich im Zusammenhang mit dem anstehenden Verkauf der HDW Werft auch eine Neustrukturierung des deutschen Marineschiffbaus ab. Der Ausgang dieses Prozesses wird entscheidend sein für die zukünftige Stellung des deutschen Marineschiffbaus innerhalb einer europäischen Rüstungsindustrie

Nach wie vor liegt ein zentrales Problem im globalen Wettbewerb, der durch die **Preispolitik der koreanischen** Werften stark verzerrt ist. Trotz der von der EU Kommission eingereichten Klage bei der Welthandelsorganisation (WTO) gegen Südkorea setzen die koreanische Regierung und die koreanischen Werften ihre offensive Kapazitätsausweitung verbunden mit einer Dumpingpreispolitik fort. Nach dem Scheitern des Welthandels Gipfels in Cancún ist eine außergerichtliche Entscheidung in dieser Sache in der nahen Zukunft nicht zu erwarten.

Aufgrund der aggressiven Preispolitik südostasiatischer Werften haben die **europäischen Werften weiter Marktanteile verloren**. Ende 2002 konnten die EU Werften nur noch 7 Prozent der Marktanteile auf sich vereinen.

## Abstract

The in the previous study from 2002 prognosticated **negative employment trends** in German shipbuilding industry had been confirmed by this study. Even more, the current situation is even more worse as foreseen in the last year.

In 2003, the employment in German shipbuilding yards has been decreased by 5,1 %, compared with 21.796 jobs in September 2002. Now in September 2003 just **20.681 employees** work in the German shipbuilding industries.

Parallel to this the **number of production hours has been dropped from 2001 to 2002 by 23,5 %**. For the year 2003 another decrease must be considered.

The employment situation will presumably be decreasing in 2004. According to estimations there will be **another loss of 1.800 jobs in 2004**.

Four yards are in the current situation of **bankruptcy** (according to the German law of "Insolvenz"). Because of the not foreseeable outcome **another 608 jobs are in danger**.

For the yards in the new laender (East Germany) the situation within the global competition is getting more critical insofar, as the **strict EU limitations of capacities are still in power**. The works councils of all these yards are demanding to abolish these regulations.

On the background of the worldwide consolidation process of armanent industries, the **German Naval Shipbuilding Industry** will be reconstructed in the course of the selling of the yard HDW/Kiel. This sale will be decisive for the future standing of the German Naval Industry within the European Naval Industry.

As in the last years, the **aggressive capacity expansion and price policy of the Korean yards** as one of the main problems of the global competition is remaining. Despite of the legal action by the EU Commission against South Korean dumping practices at the WTO, the Korean government and the Korean yards are going on with their policy. After the failing of the Cancun Meeting a compromise beyond the WTO court is not in sight.

Due to this processes the European yards have **lost further market shares** – in the end of 2002 only 7 % of the World Shipbuilding market are concentrated on yards in the EU.

# Inhaltsverzeichnis

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	7
<u>1 Beschäftigung, Auftragslage, Perspektiven Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003</u>	8
<u>2 Beschäftigungsentwicklung 2002/2003</u>	8
<u>2.1 Deutlicher Beschäftigungsrückgang</u>	8
<u>2.2 Sonderentwicklungen einzelner Betriebe in 2002/2003</u>	10
<u>Insolvenzen</u>	10
<u>Beschäftigungspakte</u>	12
<u>Zusammenschluss von Aker MTW Werft und Kvaerner Warnow Werft</u>	13
<u>3 Zum Weltschiffbaumarkt</u>	13
<u>3.1 Entwicklung der Marktanteile</u>	13
<u>3.2 Preisentwicklung</u>	15
<u>4 Aufträge für deutsche Werften September 2002 – August 2003</u>	15
<u>4.1 Fertigungsstunden in 2002 dramatisch eingebrochen</u>	17
<u>4.2 Negative Beschäftigungsperspektiven für 2004</u>	19
<u>4.3 Auslastung im deutschen Schiffbau</u>	19
<u>4.4 Kurzarbeit</u>	21
<u>4.5 Überstunden</u>	21
<u>4.6 Arbeitszeitkonten</u>	21
<u>5 Marineschiffbau</u>	23
<u>5.1 Europäischer Marineschiffbau</u>	23
<u>5.2 Umstrukturierung im deutschen Marineschiffbau</u>	24
<u>6 Arbeitsmarkt und Werften</u>	25
<u>6.1 Neueinstellungen</u>	25
<u>6.2 Auszubildende</u>	26
<u>7 Hauptprobleme aus der Sicht der Betriebsräte</u>	26
<u>Quellen</u>	27
<u>Datenanhang</u>	28
<u>Härtefallregelungen in deutschen Werften</u>	31

# **1 Beschäftigung, Auftragslage, Perspektiven Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003**

Zum 12. Mal führte die IG Metall Küste in Zusammenarbeit mit der Universität Bremen (Institut Arbeit und Wirtschaft - IAW) eine Befragung zur Beschäftigungslage und den Perspektiven der deutschen Schiffbauindustrie durch, an der sich 40 Betriebsräte/Betriebe beteiligten. Diese repräsentieren 20.681 Beschäftigte (Stand: 1. September 2003) und damit die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer der Seeschiffahrtswerften. Nicht *alle* Fragen wurden von jeweils *allen* Betriebsräten/Betrieben beantwortet, was in der Folge jeweils kenntlich gemacht werden wird.

## **2 Beschäftigungsentwicklung 2002/2003**

### **2.1 Deutlicher Beschäftigungsrückgang**

Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Beschäftigungslage auf den deutschen Werften stark verschlechtert. In der vorangegangenen Umfrage erwarteten die Betriebsräte für das Jahr 2003 noch einen Rückgang der Beschäftigung um 1 Prozent (216 Beschäftigte). Tatsächlich wurden im deutschen Schiffbau im Zeitraum September 2002 bis September 2003 5,1 Prozent der Werftarbeitsplätze abgebaut. Nominal arbeiteten zum Zeitpunkt der Untersuchung noch 20.681 Menschen im Schiffbau, 1.115 weniger als ein Jahr zuvor.

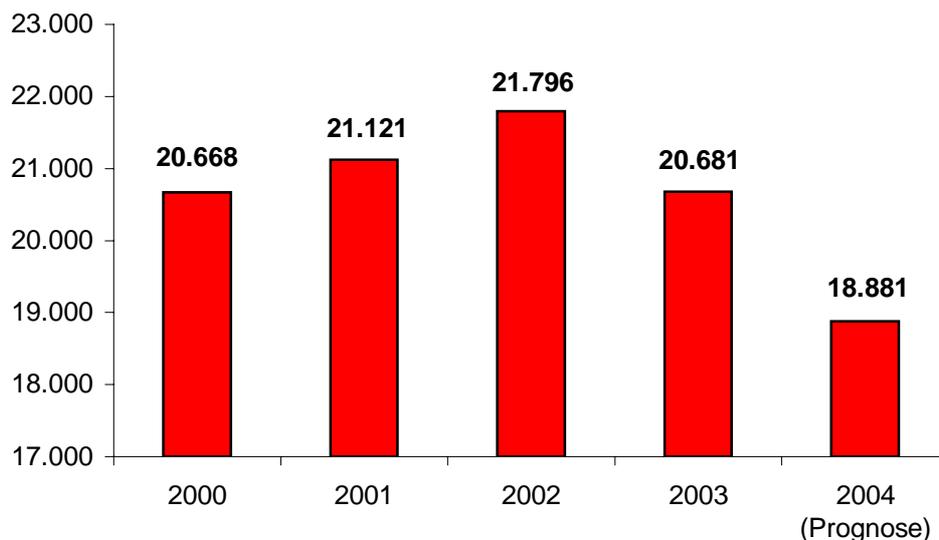
Die Darstellung in Tabelle 1 macht deutlich, dass die ostdeutschen Werften etwas weniger stark vom Arbeitsplatzabbau betroffen waren als die westdeutschen. Die im Untersuchungszeitraum insgesamt vorgenommenen 410 Neueinstellungen haben sich nicht positiv auf die Entwicklung auswirken können. 406 Neueinstellungen entfielen auf 25 westdeutsche, lediglich 4 Neueinstellungen auf eine ostdeutsche Werft (34 Werften beantworteten diese Frage).

**Tabelle 1: Beschäftigungsentwicklung 2002/2003**

	Beschäftigte		Entwicklung	
	2002	2003	Absolut	in Prozent
<b>Werften gesamt</b>	21.796	20.681	-1.115	-5,1 %
<b>Ostwerften</b>	4.951	4.696	-225	-4,5 %
<b>Westwerften</b>	16.845	15.856	-989	-5,9 %

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003/40 Werften

Bei der Entwicklung der Beschäftigungssituation müssen an dieser Stelle auch die im Untersuchungszeitraum eingeleiteten bzw. laufenden Insolvenzverfahren berücksichtigt werden. Neben der SSW Fähr- und Schiffbaugesellschaft (Bremerhaven), der Flender Werft (Lübeck), der Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG) ist auch die Cassens Werft (Emden) insolvent. Im letzten Jahr waren dort insgesamt noch 1.711 Beschäftigte tätig. Zwar wurde im Untersuchungszeitraum auf diesen Werften in großem Umfang Personal abgebaut, durch den ungewissen Ausgang der Insolvenzverfahren sind an diesen Standorten jedoch noch 608 bestehende Arbeitsplätze akut gefährdet. Die Beschäftigungsentwicklung über die letzten sieben Jahre hinweg veranschaulicht Grafik 1.

**Grafik 1: Beschäftigungsentwicklung Schiffbau 1996 bis 2004**

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003

Aufgrund des stark unterdurchschnittlichen Zugangs an Neubaufträgen ist für das nächste Jahr mit einem weiteren drastischen Beschäftigungsrückgang zu rechnen.

Die Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau seit der Wiedervereinigung 1990 veranschaulicht Tabelle 2.

**Tabelle 2: Beschäftigungsentwicklung 1990 - 2003**

	Beschäftigte		Entwicklung	
	1990	2003	Absolut	in Prozent
<b>Alle Werften</b>	59.278	20.681	-38.597	-65,1%
<b>Ostwerften</b>	30.582	4.696	-25.886	-85,5%
<b>Westwerften</b>	28.696	15.856	-12.840	-44,7%

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003

## 2.2 Sonderentwicklungen einzelner Betriebe in 2002/2003

### *Insolvenzen*

Die **Lübecker Maschinenbau Gesellschaft (LMG)** musste im Juli 2003 beim Lübecker Amtsgericht Insolvenzantrag stellen. Zuvor war in Verhandlungen mit Banken und den Gesellschaftern der Hamburger Nord GB die Durchsetzung eines Fortführungskonzepts gescheitert, welches vorsah, 150 der 300 Mitarbeiter in eine Qualifizierungsgesellschaft auszugliedern. Der am 1. September 2003 in Kraft getretene Interessenausgleich sieht vor, die Kollegen, die nicht weiter beschäftigt werden können, in eine Beschäftigungsgesellschaft überzuleiten. Darüber hinaus wurde vereinbart, aufgrund des bestehenden Personalüberhangs die Arbeitsverhältnisse von 182 Beschäftigten zu beenden. Zum Zeitpunkt der Umfrage (1. September 2003) waren noch 129 Mitarbeiter bei der LMG beschäftigt.

Die LMG wurde im Jahr 2000 vom Thyssen-Krupp-Konzern an die Nord GB verkauft. Letzterer wird von Seiten des Insolvenzverwalters und der IG Metall vorgehalten, versprochene Investitionen und Modernisierungen in der Vergangenheit nicht realisiert und sich zu wenig um neue Aufträge bemüht zu haben. Stattdessen habe man erheblich Gelder als Beratungsdienstleistungen abgerechnet, welche dann von der LMG an die Nord GB geflossen sind.

Auch die Lübecker **Flender Werft** befindet sich im Insolvenzverfahren. Von den noch im letzten Jahr dort beschäftigten 799 Mitarbeitern arbeiteten zum Zeitpunkt der Untersuchung nur noch 26 Mitarbeiter in der als Auffanggesellschaft gegründeten Trave Betriebsgesellschaft.

Ebenfalls einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens musste die **Cassens Werft** (Emden) im Juni 2003 stellen. Die auf den Bau kleiner Kreuzfahrtschiffe spezialisierte Werft konnte in den letzten beiden Jahren keine neuen Aufträge akquirieren. Die im Nachklang des 11. September 2001 eingetretene Nachfrageschwäche sowie die globale Wettbewerbssituation im Handelsschiffbau mit Preisnachteilen von 30 bis 40 Prozent für deutsche Werften wurden vom Insolvenzverwalter als Antragsgründe hervorgehoben.

Aufgrund der schlechten Auftragslage konnte eine Weiterbeschäftigung der 140 Mitarbeiter über den 1. September 2003 nicht mehr gewährleistet werden, so dass Geschäftsleitung und Insolvenzverwalter zum 31. August 2003 eine Betriebsstillegung veranlasst haben. Die noch bestehenden Aufträge werden von den Beschäftigten im Rahmen einer Betreibergesellschaft abgearbeitet. Die ehemaligen Beschäftigten der Cassens Werft können in die neugegründete 'Nesserland Transfergesellschaft mbH' (NESTRAG) wechseln, von der sie einen Arbeitsvertrag befristet für durchschnittlich fünf Monate erhalten und in diesem Rahmen bei Kurzarbeit 'Null' angestellt sein werden.

Auf der seit Oktober 2002 im Insolvenzverfahren befindlichen **SSW Fähr- und Speziialschiffbau GmbH** (Bremerhaven) ist die Beschäftigung der 375 Mitarbeiter (September 2002: 704 Beschäftigte) nur noch bis Dezember 2003 gesichert. Dann wird der Ausbau eines Containerschiffes abgeschlossen sein. Zum Zeitpunkt der Erhebung lagen keine neuen Aufträge vor, so dass die Betriebsräte für das kommende Jahr von einem Auslastungsgrad von 10 Prozent ausgehen. Neben dem Containerschiffausbau werden zur Zeit auf der SSW noch Stahl- und Ausrüstungsarbeiten von der Lloyd-Werft ausgeführt, die bereits im letzten Jahr das Management der SSW übernommen hatte.

### ***Beschäftigungspakte<sup>1</sup>***

Im Zusammenhang mit einem im Juli 2003 zunächst geplatzten Auftrags über vier Containerschiffe für die Hamburger Reederei MPC Steamship haben sich Betriebsrat und Leitung der **HDW Werft** in Kiel auf einen Beschäftigungspakt verständigt. Mit den dadurch angestrebten Einsparungen soll der Bau der 212 Meter langen Containerschiffe ermöglicht und der Erhalt von 2.700 Arbeitsplätzen gesichert werden. Das heißt aber auch, dass in den kommenden zwei Jahren 750 Mitarbeiter entlassen werden.

Zu den zentralen Inhalten des vom 1. September 2003 bis zum 31. August 2006 geltenden Beschäftigungspaktes gehören:

- die Verlängerung der Arbeitszeit für zwei Jahre um 276 Stunden ohne Lohnausgleich,
- das Abschmelzen von Weihnachts- und Urlaubsgeld auf einheitliche Beträge sowie
- der Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen während der Vertragslaufzeit.

Auch die 750 Beschäftigten der zur Hegemann-Gruppe gehörenden **Peene-Werft** in Wolgast verzichten im Rahmen eines zwischen der IG Metall und der Werftleitung vereinbarten Beschäftigungspaktes bis Ende 2005 auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld. Im Gegenzug werden von der Unternehmensleitung in diesem Zeitraum keine betriebsbedingten Entlassungen vorgenommen.

Auf der **Flensburger Schiffbau Gesellschaft (FSG)** einigten sich die Geschäftsführung und der Betriebsrat bzw. die IG Metall im Rahmen einer Betriebsvereinbarung bzw. eines Ergänzungstarifvertrages auf gezielte Maßnahmen, um den Erhalt der Arbeitsplätze abzusichern und die Hereinnahme von Neubaufträgen im Zeitraum für den Zeitraum 2005-2006 zu erleichtern. Nach Auskunft des Betriebsrates bestehen zum Teil noch Probleme bei der Umstellung der Produktion von Containerschiffen auf RoRo-Frachter. Die Kostensenkungsmaßnahmen sind vor allem deshalb notwendig, da für das RoRo-Segment die Wettbewerbshilfe entfällt, zugleich aber die Weltmarktpreise weiter fallen. Zur Absicherung der Vollbeschäftigung hat die Werftleitung DFDS- und UND-Aufträge als Verlustaufträge angenommen.

Die ab Januar 2004 wirksam werdenden Regelungen des Ergänzungstarifvertrag sehen u.a. den Wegfall von Brückentagen vor, so dass die betriebsübliche Wochenarbeitszeit 36

---

<sup>1</sup> In diesem Abschnitte werden nur einige Beispiele für Beschäftigungspakte bzw. Härtefallregelungen dargestellt. Eine ausführliche Auflistung aller Härtefallregelungen im Werftenbereich der IG Metall – Bezirk Küste findet sich im Datenanhang.

Stunden umfasst. In der Betriebsvereinbarung verzichtet der Betriebsrat auf die Durchführung von jährlich zwei Betriebsversammlungen. Zudem verständigen sich die Betriebsparteien auf Anstrengungen zur Reduzierung der Krankheitsquote.

### ***Zusammenschluss von Aker MTW Werft und Kvaerner Warnow Werft***

Nach dem Zusammenschluss der Aker MTW Werft Wismar und der Kvaerner Warnow Werft Warnemünde zur neuen **Aker Warnow Werft** wurden von der Geschäftsführung ein drastischer Personalabbau und jährliche Einsparungen in Höhe von 25 Millionen Euro angekündigt. Wesentliche Einsparungen erhofft sich die Werftführung von einer neuen Arbeitsteilung zwischen den Werften. So sollen zukünftig in Rostock-Warnemünde nur noch die vorderen Hälften der Schiff sowie die Decksaufbauten produziert werden. In Wismar sollen den Plänen zufolge die Achterschiffe gefertigt, die Schiffskörper zusammenfügt, in Betrieb genommen und getestet werden.

Ursprünglich sollten auf beiden Werftstandorten insgesamt 553 Arbeitsplätze wegfallen. Anfang September 2003 erzielte die IG Metall jedoch mit der Werftleitung eine Einigung, nach der nur noch 247 Mitarbeitern betriebsbedingt gekündigt wird. Betriebsrat und IG Metall konnten für die von den Kündigungen betroffenen Mitarbeiter eine Auffanggesellschaft durchsetzen und so den direkten Gang in die Arbeitslosigkeit verhindern.

## **3 Zum Weltschiffbaumarkt**

### **3.1 Entwicklung der Marktanteile**

Die seit dem Jahr 2000 zu beobachtende negative Entwicklung bei den weltweiten Auftragseingängen im Schiffbau setzte sich auch im Jahr 2002 weiter fort. Während von 2000 auf 2001 ein Rückgang um 20,7 Prozent zu verzeichnen war, gab es von 2001 auf 2002 einen nochmaligen Rückgang um 12,3 Prozent.

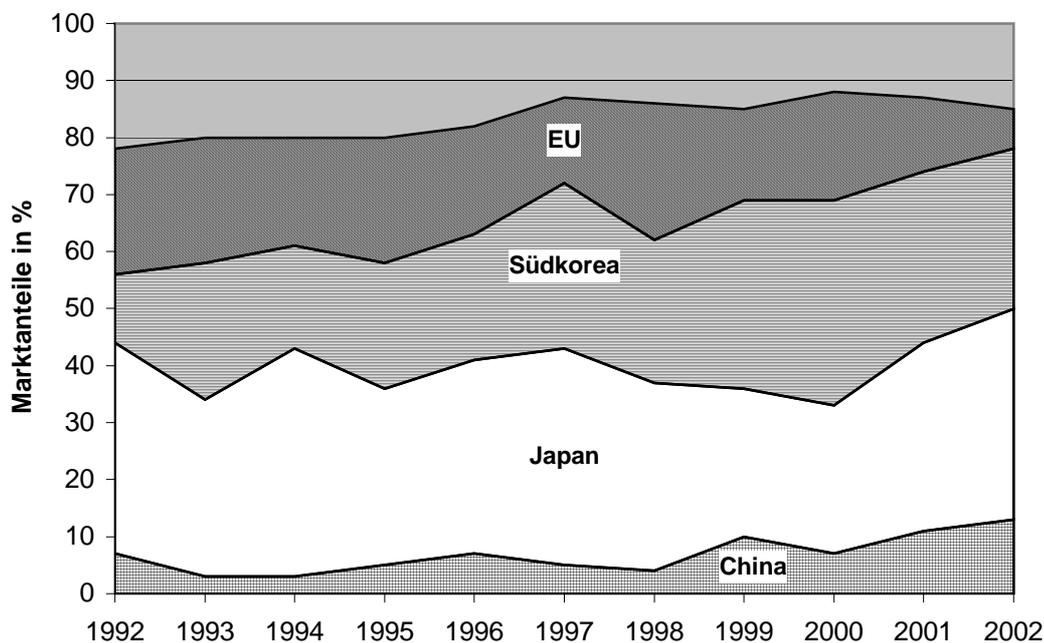
Der Markt für Kreuzfahrtschiffe und Containerschiffe ist von dieser Entwicklung am stärksten betroffen. Ebenfalls rückläufig – wenn auch nicht so stark wie bei den

vorgenannten Schiffstypen – ist der Auftragseingang bei Erdgas-, Chemikalien- und Rohöltankern.

Bei Massengutfrachtern gelten (in der Folge der „Erika“- und der „Prestige“-Havarie) seit dem 1. Juli 2003 neue technische Vorschriften. Schiffe, die nach diesem Datum in Auftrag gegeben werden, müssen an gewissen Stellen verstärkt ausgeführt werden. Obwohl dies zu einem um ca. 5 Prozent höheren Stahlverbrauch – und damit auch zu höheren Baukosten – führt, ist der Produktionswert dieser Schiffe aufgrund des scharfen Wettbewerbs weiterhin im Sinken begriffen.

EU Werften können in diesen Segmenten mit niedriger Wertschöpfung nicht konkurrieren, weshalb auch ihr Marktanteil am Weltschiffbau weiter abnimmt (vgl. Grafik 2). Im Jahr 2002 hatte Japan mit 37 Prozent den größten Marktanteil. Danach folgten Südkorea mit 28 Prozent, China mit 13 Prozent und schließlich die EU mit nur noch 7 Prozent. Im Jahr 2000 hatte die EU noch einen Marktanteil von 19 Prozent aufweisen können!

**Grafik 2: Entwicklung der Marktanteile der Hauptschiffbauregionen (in % der cgt)**



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003; Quelle EU 2002, EU 2003 ; eigene Darstellung

Unter anderem Fährschiffe, kleine Tanker, Passagierschiffe und RoRo-Schiffe sind für europäische Werften noch profitable Marktsegmente. Bei diesen Schiffstypen wird der Ersatzbedarf aufgrund einer überalterten Flotte in den nächsten Jahren noch zunehmen. Nicht unerwähnt darf dabei der weitere Aufbau von Überkapazitäten bleiben. Insbesondere Südkorea weitet seine Schiffbaukapazitäten aus, indem bestimmte Arbeiten an Subunternehmer vergeben werden. Dies wird auch die Preisentwicklung negativ beeinflussen. Aber auch China und Vietnam investieren weiter in ihre Werften, so dass auch dadurch die Überkapazitäten anwachsen. Die EU geht davon aus, dass die weltweiten Kapazitäten um mindestens 20 Prozent über dem eigentlichen Bedarf liegen (vgl. EU 2003, S.6).

### **3.2 Preisentwicklung**

Durchschnittlich sind die Preise Ende 2002 verglichen mit 2001 weiter gesunken. Stabil sind die Preise bei den Schiffstypen geblieben, bei denen die europäischen Werften stark und die südostasiatischen eher schwach vertreten sind (kleine Containerschiffe und RoRo-Schiffe). Aufgrund neuer EU-Sicherheitsvorschriften, denen ältere Schiffe nicht mehr gerecht werden und deshalb ersetzt werden müssen, sind die Preise bei kleinen Tankschiffen leicht um 2,9 Prozent gestiegen. Einen starken Preisverfall kann man in den Segmenten feststellen, in denen die koreanischen Werften stark vertreten sind (Gastanker, Containerschiffe).

Aufgrund der Daten des Schiffpreisindex' kommt die EU zu dem Ergebnis, dass das Preisniveau im weltweiten Schiffbau „so niedrig ist, wie seit zehn Jahren nicht mehr.“ (EU 2003, S.9).

## **4 Aufträge für deutsche Werften September 2002 – August 2003**

Nach dem außergewöhnlich guten Jahr 2000 mit zahlreichen vorgezogenen Aufträgen hatte sich die Auftragsentwicklung schon 2001 stark beruhigt. Der nochmalige Rückgang seit Herbst 2001 kann nur als drastischer Einbruch bezeichnet werden.

Am weltweiten Bauboom bei Bulkern und Großcontainerschiffen können die deutschen Werften nicht profitieren. Auch im Bereich des Tankerbaus konnten nur sehr wenig Neubaufträge nach Deutschland geholt werden.

Der Markt für Kreuzfahrtschiffe und Fähren ist entgegen im Vorjahr geäußelter Erwartungen weltweit eingebrochen. Seit dem September 2001 wurde bis zum Stichtag der Untersuchung weltweit nur ein einziges Kreuzfahrtschiff in Auftrag gegeben. Kreuzfahrtveranstalter gehen davon aus, dass auch in den nächsten zwei bis drei Jahren nur mit sehr wenig Neubaufträgen in diesem Segment zu rechnen ist (vgl. EU 2003, S. 4).

Angesichts sich leerender Auftragsbücher wurden wieder vermehrt mittlere und kleinere Containerschiffe in Auftrag genommen. Die im Erfassungszeitraum von der EU wieder zugelassenen Abwehrbeihilfen konnten dabei unterstützend wirken. Dabei spielt allerdings auch die zur Zeit in Südostasien bestehende Totalauslastung der Werften eine sehr wichtige Rolle. Neubaufträge können dort nicht mehr bearbeitet werden, so dass europäische Werften davon profitieren können.

Einen Überblick über die im Berichtszeitraum hereingenommenen Aufträge deutscher Werften gibt Tabelle 3.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Die Papenburger Meyer Werft konnte Mitte September 2003 einen Auftrag über zwei Kreuzfahrtschiffe im Wert von 800 Millionen Euro hereinholen. Da dieser Auftrag außerhalb des Berichtszeitraumes liegt wird er hier nur nachrichtlich erwähnt und findet sich nicht in Tabelle 3.

**Tabelle 3: Aufträge für deutsche Werften [September 2002-September 2003]****Containerschiffe**

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	TEU
4	Aker MTW	IRISL, Iran	33.900	2.478
3	Aker MTW	Hartman	33.900	2.478
2	Kvaerner Warnow Werft	IRISL, Iran	33.900	2.478
4	Kvaerner Warnow Werft	Ugland/Hamburg Süd	33.800	2.532
1	Volkswerft	Schepers	33.570	2.500
1	Volkswerft	Oltmann	33.570	2.500
2	Volkswerft	C.-P. Offen	33.570	2.500
1	Nordseewerke	IRISL, Iran	30.000	2.188
3	Volkswerft	Safemarine	27.500	2.100
4	Hegemann Peene-Werft	Simotech	18.400	1.150
2	Hegemann Peene-Werft	Arkas, Türkei	18.400	1.150
4	Sietas	Deutsch	11.200	880
2	Sietas	Samskip, Island	10.950	908
4	Peters AG *	Deutsch	9.000	905
4	Sietas	Deutsch	8.900	822
2	Hegemann Roland-Werft	Jüngerhans	8.500	707
3	Sietas	Deutsch	8.000	735

**Tanker**

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw
2	Lindenau	German Tanker Shipping	32.200
1	Lindenau	Seychelles Petroleum	34.200

**Passagierschiffe, Yachten, Fähren, Ro-Ro-Frachter**

Zahl	Werft	Auftraggeber	Schiffstyp	BRZ
1	Lloyd-Werft	Star – NCL	Kreuzfahrtschiff **	ca.90.000
2	Flensburger Schiffbau	UND, Türkei	Ro-Ro-Frachter	28.900
1	Meyer, Papenburg	Indonesien	Passagier-Liner	15.200
1	Peters AG		Megayacht	

**Sonstige**

Zahl	Werft	Auftraggeber	Schiffstyp
1	Peene-Werft	Deutsch	Ölunfallbekämpfungsschiff
1	Abeking & Rasmussen	Deutsch	SWATH Lotsentender

\*) Vorbehaltlich Finanzierung und Subvention \*\*\*) Verlängerung und Ausbau eines zugelieferten Rumpfes

Quelle: ISL Newbuilding Contracts, August 2003 (ISL 2003b)

**4.1 Fertigungsstunden in 2002 dramatisch eingebrochen**

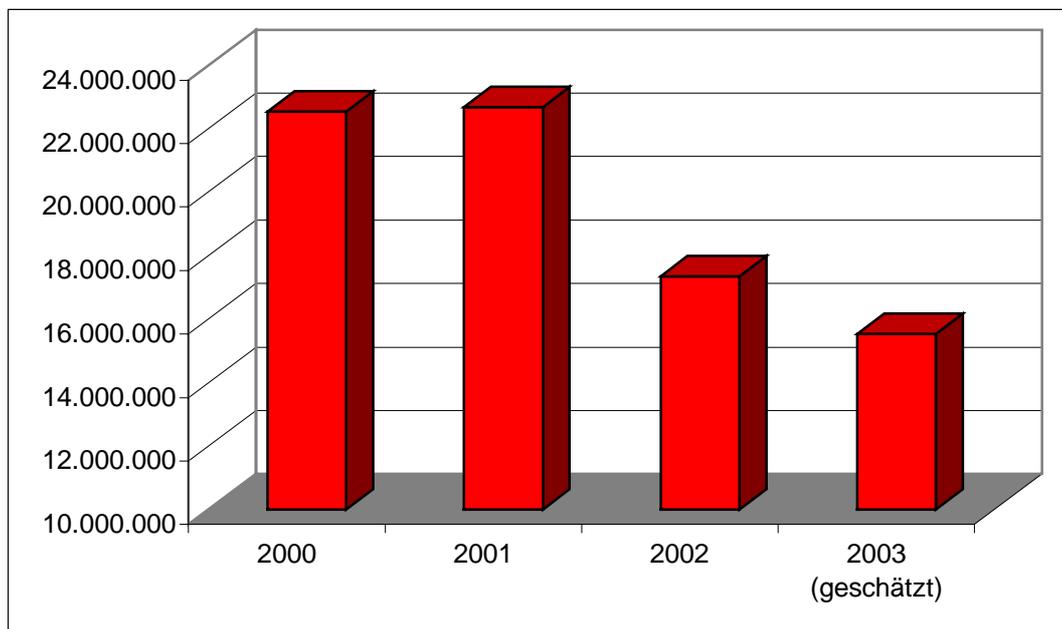
Die zuvor beschriebenen rückläufigen Entwicklungen bei den Neubaufträgen und der Beschäftigung spiegeln sich auch bei den Fertigungsstunden wider. Hier setzt sich der bereits Ende 2001 begonnene Negativtrend fort.

Im Jahr 2001 betrug die Zahl der Fertigungsstunden 22.667.748. Für das Jahr 2002 erwarteten die Werften eine Zahl von 21.096.895 (ein Rückgang um 1.570.853 = -6,9

Prozent). Die tatsächliche Entwicklung gestaltete sich jedoch deutlich negativer als von den Befragten prognostiziert. Im Jahr 2002 fielen insgesamt nur noch 17.339.101 Fertigungsstunden an, 5.328.647 Stunden weniger als im Vorjahr (26 Werften machten dazu Angaben). Das entspricht einem Rückgang um 23,5 Prozent.

Auch für das Jahr 2003 sehen die Betriebsräte eine weitere Reduzierung der Fertigungsstunden. Nach gegenwärtigen Schätzungen wird davon ausgegangen, dass am Ende des Jahres 2003 nur noch 15.531.330 Stunden in den Büchern stehen werden.

**Grafik 3: Entwicklung der Fertigungsstunden 2000 bis 2003**



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003

Der überwiegende Anteil der Fertigungsstunden entfiel im Jahr 2002 auf Neubauten (76 Prozent). 13 Prozent wurden für Reparaturen und 11 Prozent für sonstige Arbeiten aufgewendet.

Angesichts der unbefriedigenden Lage bei den Neuaufträgen scheint ein weiterer Rückgang der Fertigungsstunden in naher Zukunft unvermeidlich. Sollte durch weiterführende Schiffbauhilfen und eine verbesserte Konjunktorentwicklung kein gegenläufiger Trend eingeleitet werden können, werden die Schiffbaukapazitäten in Deutschland weiterhin abgebaut und der Schiffbaustandort Deutschland mittelfristig in eine schwere Krise geraten. Ein schneller Kapazitätsaufbau bei einem eventuell einsetzendem Auftragsboom wäre dann nur noch bedingt möglich.

## 4.2 Negative Beschäftigungsperspektiven für 2004

Die befragten Betriebsräte reflektieren die im letzten Jahr begonnene Entwicklung auch bei ihren Erwartungen hinsichtlich der Beschäftigung im Jahr 2004 (30 Betriebsräte machten dazu Angaben). Für das kommende Jahr gehen 12 Werften von einem Personalabbau aus (zwei Betriebsräte gehen von einem Abbau aus, können diesen aber noch nicht abschätzen, 10 Betriebsräte konnten ihn grob beziffern). Lediglich auf drei Schiffswerften rechnet man in geringem Umfang mit Neueinstellungen. 15 Betriebsräte erwarten eine gleichbleibende Beschäftigungslage auch im nächsten Jahr.

Nach derzeitigen Schätzungen werden im deutschen Schiffbau in den nächsten zwölf Monaten voraussichtlich rund 1.800 Arbeitsplätze abgebaut werden. Das sind 8,7 Prozent der Gesamtbeschäftigten.

**Tabelle 4: Beschäftigungsperspektive 2003/2004**

	Beschäftigte		Entwicklung	
	2003	2004	Absolut	in Prozent
<b>Werften gesamt</b>	20.681	18.892	-1.789	-8,7%
<b>Ostwerften</b>	4.696	4.286	-410	-8,7%
<b>Westwerften</b>	15.856	14.477	-1379	-8,7%

© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003

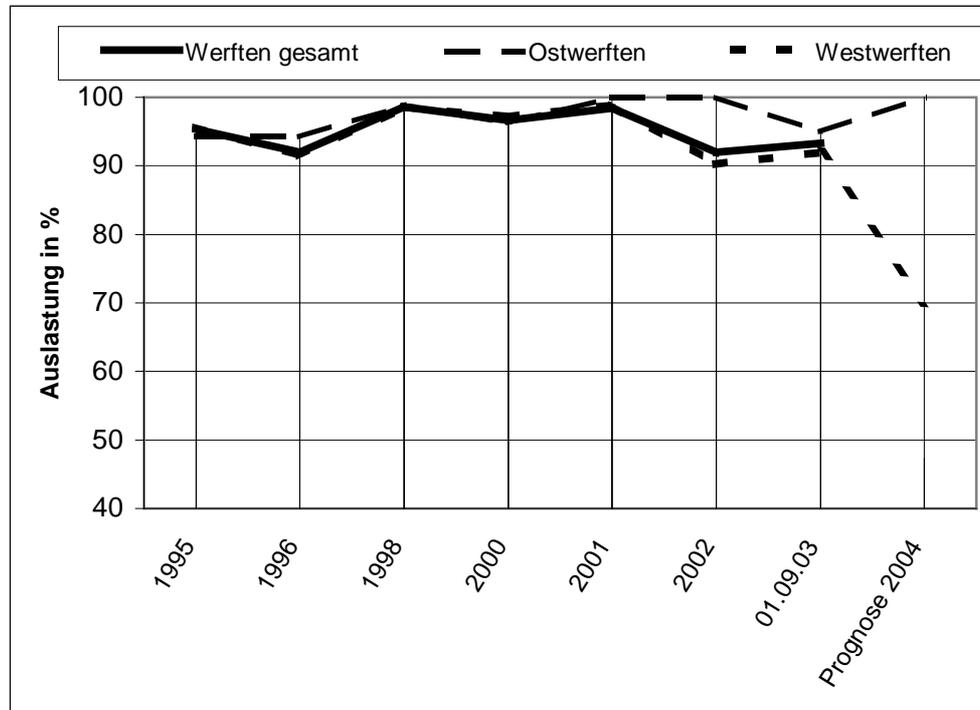
Bei den westdeutschen Werften schlagen insbesondere die geplanten Entlassungen bei HDW (ca. 800) und bei der Meyer-Werft (390) zu Buche. Bei den ostdeutschen Werften gehen die beiden Aker-Standorte Wismar und Rostock-Warnemünde zum Zeitpunkt der Untersuchung (1. September 2003) von zusammen 350 Entlassungen im nächsten Jahr aus.

## 4.3 Auslastung im deutschen Schiffbau

Die deutschen Werften wiesen zum Zeitpunkt der Untersuchung (Stichtag 1. September 2003) nach Angaben der Betriebsräte einen durchschnittlichen Auslastungsgrad von 93,3 Prozent auf (30 Werften machten hierzu Angaben). Die Auslastungsgrade der ost- und westdeutschen Werften unterscheiden sich dabei nur minimal.

19 von 30 Werften sind im aktuellen Jahr zu 100 Prozent ausgelastet. Bei den übrigen (ohne Insolvenzen) schwanken die Auslastungsgrade zwischen 75 und 90 Prozent.

**Grafik 4: Auslastungsentwicklung deutscher Werften**



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003

Hinsichtlich der Aussichten für das nächste Jahr muss allerdings festgestellt werden, dass die durchschnittliche Auslastung der westdeutschen Werften deutlich geringer auszufallen droht als die der ostdeutschen. Während die Werften in Mecklenburg-Vorpommern auch im nächsten Jahr von einer beinahe hundertprozentigen Auslastung ausgehen (vier von fünf ostdeutschen Werften gaben Schätzungen ab), rechnen die Betriebsräte der westdeutschen Werften lediglich damit, nur noch durchschnittlich 70 Prozent der ihrer Kapazitäten auslasten zu können (20 Werften). Aussagen über künftige Auslastungsgrade insbesondere von jenen Werften, die sich überwiegend im Reparaturgeschäft bewegen, sind nur sehr schwer zu treffen. Hier werden Aufträge typischerweise kurzfristig vergeben. Aufgrund dessen kann eine Prognose für den Auslastungsgrad aller deutschen Werften (siehe Grafik 4) nicht gestellt werden.

#### **4.4 Kurzarbeit**

Wie bereits im Vorjahr spielte Kurzarbeit – ausschließlich in Westdeutschland - im deutschen Schiffbau auch in den vergangenen zwölf Monaten keine große Rolle. Lediglich auf drei Werften wurde Kurzarbeit vereinbart, darunter sind zwei in Insolvenz sich befindende Unternehmen. Insgesamt waren von dieser Maßnahme 371 Arbeitnehmer betroffen. Neben diesen drei Werften planen für das nächste Jahr zwei weitere Firmen die Einführung von Kurzarbeit. Unter anderem plant Blohm&Voss für einen großen Teil der Belegschaft Kurzarbeit. Nach Auswertung der 32 zu diesem Punkt gemachten Angaben ist davon auszugehen, dass im nächsten Jahr insgesamt ca. 890 Beschäftigte von Kurzarbeit betroffen sein werden. Allein die Meyer-Werft plant Kurzarbeit für rund 400 Mitarbeiter.

#### **4.5 Überstunden**

Auf 23 Werften, die Angaben zur Mehrarbeit machten, fielen im Jahr 2002 insgesamt über 1,33 Millionen Überstunden an. Das entspricht einer durchschnittlichen individuellen Überstundenzahl pro Beschäftigtem von beinahe 98 Stunden. Auf den einzelnen Beschäftigten bezogen hat sich die Mehrarbeit im Vergleich zum Jahr 2001 um 10 Stunden erhöht!

Die summierten Überstunden entsprechen - bei einer zugrundegelegten Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem - einem Arbeitsplatzvolumen von rund 900 Arbeitsplätzen.

#### **4.6 Arbeitszeitkonten**

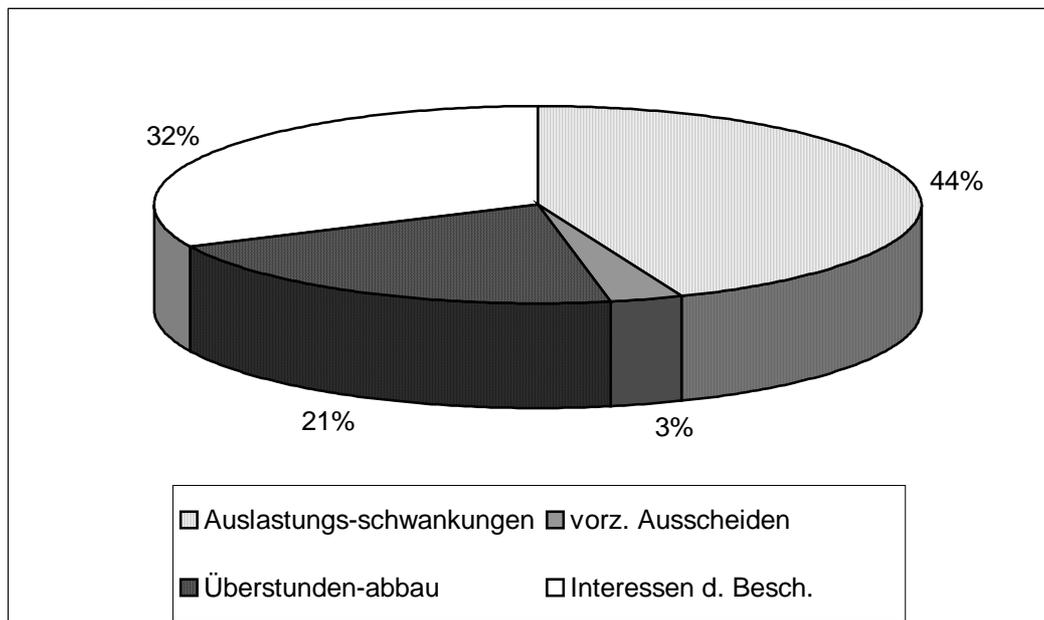
Um besser auf Auftragsschwankungen und Konjunkturlagen reagieren zu können, sind in den letzten Jahren immer mehr Unternehmen dazu übergegangen, die Arbeitszeit nicht mehr nur durch Überstunden zu flexibilisieren. Auf 33 Schiffswerften werden Arbeitszeitkontenmodelle praktiziert, mit deren Hilfe teure Überstunden reduziert und Mehrarbeit in Freizeit ausgeglichen werden sollen. Im Gegensatz zur klassischen bezahlten Mehrarbeit oder der ebenfalls teuren Kurzarbeit liegt der Vorteil eines derartigen Arbeitszeitmodells darin, dass keine Überstunden im eigentlichen Sinne mehr anfallen. Die Beschäftigten können im Rahmen vereinbarter Bandbreiten auf ihrem

Arbeitszeitkonto sowohl Minus- als auch Plusstunden ansammeln und das Konto zu einem späteren Zeitpunkt wieder ausgleichen.

Auf 20 Werften werden Kurzzeitkonten, auf 18 Werften Langzeitkonten geführt. Auf keiner der untersuchten Werften existieren Lebensarbeitszeitkonten. Fünf Werften praktizieren eine Kombination aus Kurz- und Langzeitkonten.

Die Ermittlung der (ungewichteten) Mittelwerte zeigt, dass die Werften mit den Arbeitszeitkonten ein wichtiges Instrument zur flexiblen an die Auslastung angepassten Gestaltung der Arbeitszeit gewonnen haben. So können die Beschäftigten durchschnittlich bis zu 152 Plus- und bis zu 87 Minusstunden auf ihren Konten ansammeln. Bei zehn Werften gehen die Bandbreiten sogar von 200 bis 250 Stunden Plusstunden bzw. 100 bis 150 Minusstunden. Die Bandbreiten der Arbeitszeitkonten machen deutlich, dass damit Auslastungsschwankungen ausgeglichen werden sollen. Dies zeigt sich auch bei den Gründen, warum Kontenmodelle eingeführt worden sind (vgl. Grafik 5).

**Grafik 5: Gründe für das Führen von Arbeitszeitkonten**



© Universität Bremen, IAW- IG Metall Küste 2003/33 Werften

Bei der Betrachtung der Arbeitszeitsituation auf den deutschen Werften müssen demnach nicht nur die klassischen (bezahlten oder in Freizeit ausgeglichenen) Überstunden berücksichtigt werden. Vielmehr müssen auch die in den Arbeitszeitkonten angesammelten Arbeitsstunden in die Kalkulation mit einfließen. Die 28 Betriebsräte, die zu diesem Punkt Angaben machen konnten, bezifferten die durchschnittlich bei jedem

Beschäftigten angelaufenen Plusstunden auf rund 73 Stunden. Die auf diesen Werten beschäftigten 16.421 Mitarbeiter haben danach insgesamt 1.198.733 Plusstunden auf ihren Arbeitszeitkonten angesammelt. Errechnet man aus diesem ‚Arbeitszeitguthaben‘ wiederum das mögliche Arbeitsplatzpotenzial, so kommt man auf ein potenzielles Beschäftigungsvolumen von 810 Arbeitsplätzen. Angesichts der auf den Konten angelaufenen Arbeitsstunden wird zudem die Notwendigkeit offensichtlich, Insolvenzversicherungen für derartige Arbeitszeitkontenmodelle zu etablieren.

## **5 Marineschiffbau**

### **5.1 Europäischer Marineschiffbau**

Der europäische Marineschiffbau ist nach wie vor nationalstaatlich ausgerichtet. Anders als beispielsweise in der (militärischen) Luftfahrt- und Elektronikindustrie gibt es im militärischen Schiffbau zwischen den europäischen Werften bislang nur sehr wenig Kooperationen bei der Entwicklung und Fertigung von Marineschiffen.<sup>3</sup> Dies gründet u.a. in den Traditionen der nationalen Marinen, die bevorzugt bei heimischen Schiffswerften beschaffen. Aber auch die Furcht vor dem Verlust technologischen Know-hows durch transnationale Zusammenarbeit hat bislang dazu geführt, dass Marineschiffbau weiterhin hauptsächlich im nationalen und nicht im europäischen Rahmen stattfindet. Dass vor allem im militärischen Flugzeugbau die Kooperation sehr weit fortgeschritten ist, mag an den um ein Vielfaches höheren Entwicklungskosten in diesem Bereich liegen.

Die Konstruktion und der Bau von militärischen Schiffen wird wahrscheinlich auch in naher Zukunft noch nationalstaatlich organisiert bleiben. Allerdings arbeiten europäische Werften zunehmend zusammen, wenn es um die Entwicklung spezifischer Elemente geht. Derartige Kooperationen gibt es beispielsweise zwischen deutschen und italienischen bzw. griechischen Werften (U-Boote). Spanische und finnische Werften bauen gemeinsam an Fregatten. Kooperationen bestehen zudem zwischen italienischen und französischen Werften. Der Vorteil derartiger Kooperationen liegt im Einsparen doppelter Entwicklungskosten und den Zugriff auf bereits bestehende Designs.

---

<sup>3</sup> Für Deutschland stellt die Zusammenarbeit der HDW-Werft mit der Swedish Kockums die einzige Ausnahme dar.

Diese Form der Zusammenarbeit wird in den nächsten Jahren noch zunehmen (vgl. Smit et al, S. 166). Dazu wird auch das von Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Schweden und Spanien unterzeichnete ‚Rahmenabkommen über Maßnahmen zur Erleichterung der Umstrukturierung und der Tätigkeit der Europäischen Rüstungsindustrie‘ beitragen. Darin verpflichten sich die Unterzeichnerstaaten u.a. Maßnahmen zur Erleichterung von Rüstungsexporten und des Technologietransfers einzuführen. Nur aus Gründen der nationalen Sicherheit dürfen danach noch rüstungsindustrielle Kernkapazitäten im eigenen Land unterhalten werden.

## **5.2 Umstrukturierung im deutschen Marineschiffbau**

Mit Abschluss des o.g. Rahmenabkommens ist die deutsche Regierung aufgefordert juristisch und politisch zu definieren, welche Unternehmen und Produkte unter diese Kernkapazitäten fallen. Dies ist die Voraussetzung, um mit den Partnerstaaten in Verhandlungen treten zu können. Außer Deutschland verfügen alle anderen Staaten bereits über derartige Regelungen.

Die Bundesregierung steht in dieser Sache unter Zugzwang. Sollten weiterhin keine klaren Vorgaben entwickelt werden, steht nicht nur die Versorgungssicherheit bei der Beschaffung von Waffensystemen zu Disposition. Es würde sich auch der Einfluss auf die Entwicklung neuer Systeme reduzieren sowie die kurzfristige Produktion spezieller Produkte in kleinen Stückzahlen gefährden. Darüber hinaus würde auch die staatliche Kontrolle über Technologien und Know-how durch den Zugriff ausländischer Käufer auf Blaupausen und das Wissen der Fachkräfte schwinden. In letzter Konsequenz wäre auch eine effektive Rüstungsexportkontrollpolitik dann nicht mehr möglich.

Die Entwicklung im deutschen Marineschiffbau wird derzeit geprägt von der Diskussion um den Verkauf der HDW-Werft in Kiel. Der Eigentümer One Equity Partners (OEP) hat die Werft zum Verkauf angeboten, woraufhin Northrop Grumman (USA), Thales und DCN (Frankreich) sowie Thyssen-Krupp ihr Kaufinteresse bekundet bzw. Angebote gemacht haben.

Vor diesem Hintergrund wird im Wirtschaftsministerium zur Zeit ein Gesetzesentwurf gemeinsam mit dem Verteidigungsministerium und dem Auswärtigem Amt erarbeitet, mit dem Anfang 2004 das Außenwirtschaftsgesetz reformiert werden soll. Mit dem

Gesetz soll ein Veto-Recht der Bundesregierung beim Verkauf von deutschen Rüstungsunternehmen festgeschrieben werden. Werden mehr als 25 Prozent der Anteile ins Ausland verkauft, dann sollen diese Geschäfte genehmigungspflichtig sein, da dadurch ‚nationale Sicherheitsinteressen‘ berührt würden. Nachdem man der Bundesregierung nach der Übernahme von HDW durch OEP damals vorgeworfen hatte, sie würde dem Verkauf eines der bedeutendsten deutschen Rüstungsunternehmen tatenlos zusehen, kann dieser Gesetzesentwurf auch als späte Antwort auf die damaligen Vorwürfe interpretiert werden. Mit dem Gesetz würde der Regierung nachträglich ein Mitspracherecht beim HDW-Verkauf eingeräumt.

Thyssen-Krupp befürchtet, dass mit dem Verkauf von HDW ins Ausland auch die Kooperation mit den zum Thyssen-Krupp Konzern gehörenden Werften Nordseewerke Emden und Blohm&Voss beendet werden könnte. Während bei Überwasserkriegsschiffen Thyssen-Krupp die Federführung hat, übernimmt HDW bei U-Booten die Führung in der Zusammenarbeit. Zwei Konstellationen werden gegenwärtig diskutiert: Erstens scheint eine nationale Lösung möglich, indem Thyssen-Krupp einen Mehrheitsanteil an einer nationalen Werftenholding übernimmt, zu der dann auch HDW gehören würde. In einem weiteren Schritt könne es dann zu einem europäischen Werftenverbund kommen, bei der Thyssen-Krupp bislang aber keine eine Führungsrolle anstrebt. Die zweite Konstellation bestünde in einem deutsch-französischem Werftenverbund. Allerdings existieren auf Seiten der Bundesregierung Vorbehalte gegenüber einer derartigen Strategie.

In welcher Form sich der deutsche Marineschiffbau für die Zukunft einer europäischen Rüstungsindustrie aufstellen kann, wird vom Ausgang des HDW-Verkaufs abhängen.

## **6 Arbeitsmarkt und Werften**

### **6.1 Neueinstellungen**

Auf 27 Werften des Samples wurden zwischen September 2002 und September 2003 insgesamt 410 Neueinstellungen in sämtlichen Berufsgruppen vorgenommen. Die Fluktuationsquote – das Verhältnis von Neueinstellungen zu den auf Beschäftigten – beträgt auf diesen 25 Werften durchschnittlich knapp 3 Prozent. Die letzte Erhebung ergab eine Quote von 4,1 Prozent.

Die meisten Betriebsräte gaben an, keine Probleme bei der Besetzung offener Stellen gehabt zu haben. Die Umfrage ergab jedoch auch, dass es offensichtlich in bestimmten Bereichen Schwierigkeiten gibt, qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt zu finden. Insbesondere in den hochqualifizierten Bereichen - Konstrukteure, Ingenieure, Kaufleute - scheint ein Mangel an Fachkräften zu bestehen.

## 6.2 Auszubildende

Auf 25 Werften hatten im Untersuchungszeitraum insgesamt 332 Auszubildende ihre Ausbildung abgeschlossen. Rund 80 Prozent der Auszubildenden wurden auch übernommen (absolut: 266).

## 7 Hauptprobleme aus der Sicht der Betriebsräte

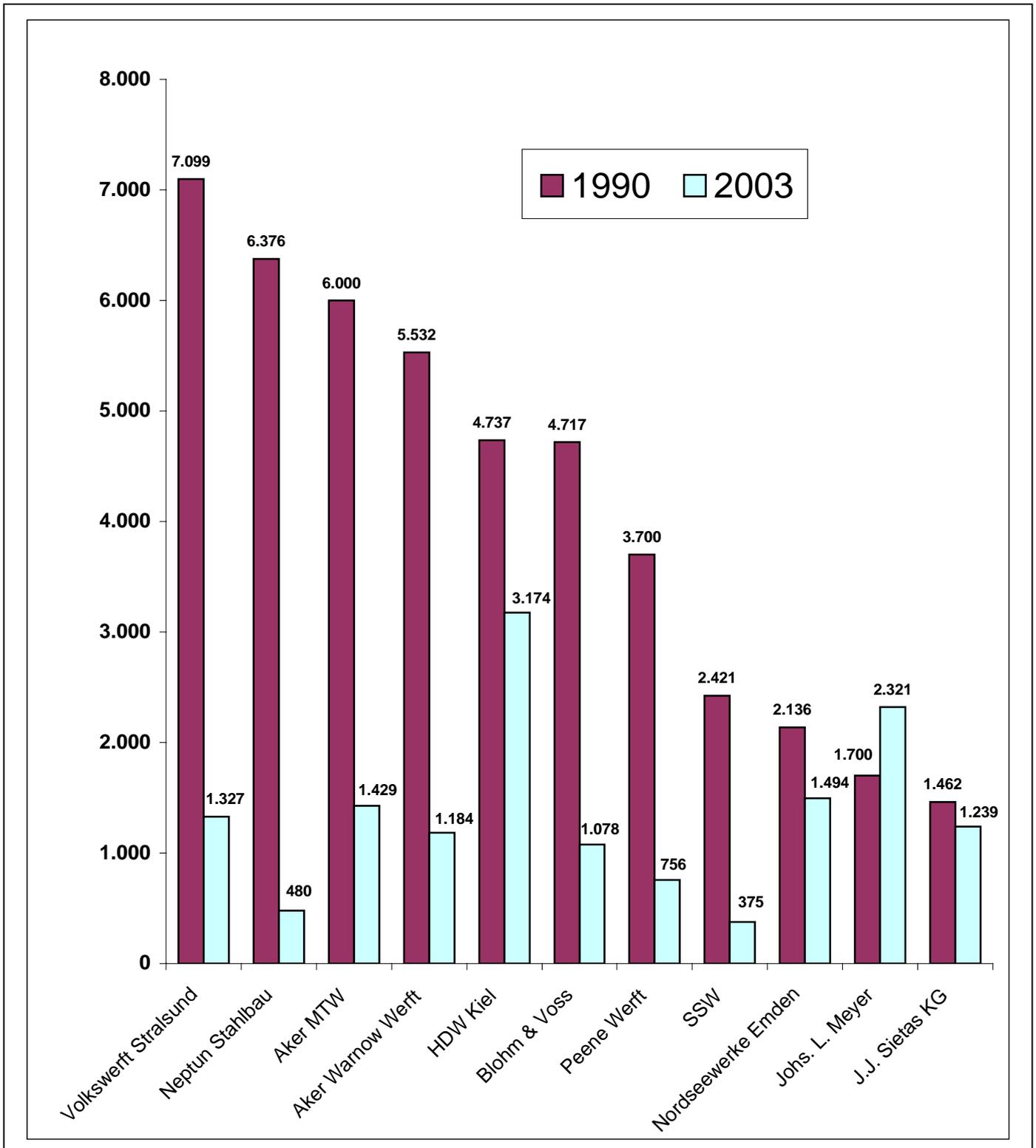
- Alle Betriebsräte der ostdeutschen Werften weisen auf die negativen Auswirkungen der für ihre Werften geltenden **cgt-Kapazitätsbeschränkungen** hin. Durch die Aufhebung dieser Regelung könnten die ostdeutschen Werften ihre Auslastung verbessern und die Beschäftigung stabilisieren bzw. aufstocken.
- Allgemein werden auch die von den südkoreanischen und auch den chinesischen Werften betriebenen **Dumpingpreis-Strategien** als Hauptproblem für den deutschen Schiffbau angeführt. Solange diese Wettbewerbsverzerrung anhält, kann der deutsche Schiffbau an zentralen Segmenten des weltweiten Schiffbausmarktes nicht profitieren. Das Einreichen der EU-Klage bei der WTO wird von allen Werften ausdrücklich begrüßt. Von der WTO erwarten die Betriebsräte nun ein zügiges Vorgehen gegen Südkorea.
- Die Betriebsräte von Blohm&Voss und den Nordseewerken betonen die unklare Situation ihres Kooperationspartners – der **HDW Werft in Kiel**. Die beiden zum Thyssen-Konzern gehörenden Werften sind auf die Zusammenarbeit in wichtigen Segmenten angewiesen. Der Verkauf der HDW Werft wird auch Auswirkungen auf das Geschäft der beiden Werften haben, deshalb wird von den Gesellschaftern und der Bundesregierung eine für den Standort Deutschland förderliche Entscheidung erwartet.

## Quellen

- Clarkson 2003:** Prospects for the Shipping Markets in 2003 and Beyond, February, Hong Kong
- EU 2002:** Fünfter Bericht an der Kommission an den Rat: Zur Lage des Weltmarktes im Schiffbausektor, 30.04.2002, Brüssel
- EU 2003:** Siebter Bericht der Kommission an den Rat: Zur Lage des Weltmarktes im Schiffbausektor, 06.05.2003, Brüssel
- IG Metall – Bezirk Küste, Universität Bremen – Institut Arbeit und Wirtschaft 2002:** Beschäftigung, Auftragslage, Perspektiven im deutschen Schiffbau; Umfrage, Hamburg/Bremen 2002
- IG Metall-Bezirk Küste; Institut Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen:** Jährliche Befragungen deutscher Werften, 1991 - 2002
- ISL 2003:** Newbuilding Contracts, August 2003, Bremen
- Smit, Wim A. et al. 2002:** Naval Shipbuilding in Europe, in: Elsner, Wolfram (Hg.): International Restructuring and Conversion of the Arms Industries and the Military Sector, Münster, S. 111-172.

## Datenanhang

**Grafik 1: Beschäftigungsentwicklung der elf größten deutschen Werften**



**Tabelle A1: Unternehmensstruktur im deutschen Schiffbau**

Name der Werft		Werftstandort	Beschäftigte						
			1990	1996	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Konzernunternehmen</b>									
<b>One Equity Partners (OEP)</b>									
1	HDW Kiel	Kiel	4.737	3.360	3.244	3.320	3.460	3.432	3.174
2	HDW Nobiskrug	Rendsburg	400	420	408	397	392	405	397
<b>Thyssen Werften GmbH</b>									
3	Blohm & Voss GmbH	Hamburg	4.717	1.875	992	1.017	1.036	1.100	1.078
4	Blohm & Voss Repair GmbH	Hamburg			385	394	404	454	458
5	Nordseewerke Emden (NSWE)	Emden	2.136	1.691	1.385	1.426	1.458	1.451	1.494
<b>Hegemann-Gruppe</b>									
6	Hegemann Rolandwerft	Berne	180	187	205	198	171	163	141
7	Hegemann Peene Werft	Wolgast	3.700	873	788	735	764	782	756
<b>Aker Ostsee (Aker Yards)</b>									
8	Aker Warnow Werft	Rostock	5.532	1.473	1.372	1.282	1.279	1.233	1.184
9	Aker MTW	Wismar	6.000	2.070	1.405	1.496	1.445	1.431	1.429
<b>AP Moeller Dänemark</b>									
10	Volkswerft Stralsund	Stralsund	7.099	2.161	1.232	1.252	1.289	1.340	1.327
<b>Joh.s L. Meyer</b>									
11	Johs. L. Meyer (Papenburg)	Papenburg	1.700	1.940	2.104	2.246	2.526	2.600	2.321
12	Neptun Werft /NIR	Rostock	6.376	1.492	149	143	170	165	480
<b>Selbständige Werften mittlerer Größe</b>									
13	J.J. Sietas KG( + Norderwerft)	Hamburg	1.462	1.393	1.243	1.306	1.201	1.270	1.239
14	Flender Werft	Lübeck	718	733	800	809	800	799	26
15	Flensburger Schiffbau Ges.	Flensburg	599	607	601	668	669	683	694
<b>Lürssen Gruppe</b>									
16	Fr. Lürssen Werft (+ Schweers Bardenfleht)	Bremen	1.100	627	666	645	624	752	762
17	Kröger Werft GmbH & CoKG	Rendsburg	443	264	243	250	271	271	225
<b>Bremen/Bremerhaven (ehem. Vulkan)</b>									
18	Bremer Vulkan Werft	Bremen	2.919	1.836	0	0	0	0	0
19	SSW Fähr-u.Spezialschiffbau GmbH	Bremerhaven	2.421	1.710	510	660	683	704	375
20	Lloyd Werft	Bremerhaven	1.068	470	485	486	540	530	543
<b>Kleine Werften/Schiffbaubetriebe</b>									
21	Abeking & Rasmussen	Lemwerder	600	324	336	347	386	402	396
22	Paul. Lindenau	Kiel	248	259	275	272	278	330	382
23	Husumer Dock u. Reparatur	Husum	382	250	247	30	31	30	30
24	Fassmer Werft	Berne	200	191	246	241	279	240	280
25	Peters Schiffbau AG	Wewelsfleth	292	254	240	90	116	112	106
26	MWB Motoren u. Anlagen	Bremerhaven	827	182	239	235	240	198	262
27	J.G. Hitzler	Lauenburg	270	168	162	164	63	65	65
28	Cassens GmbH	Emden	240	154	153	149	151	150	78
29	Maschinenfabrik Lübeck	Lübeck	100	96	51	90	0		129

	(LMG)								
30	VOSTA LMG	Lübeck							55
31	Elsflether Werft	Elsfleth	257	89	76	77	78	82	82
32	Neue Jade Werft	Wilhelmshaven	150	77	76	81	86	100	95
33	Mützelfeldwerft	Cuxhaven	200	96	58	60	63	68	76
34	BREDO	Bremerhaven	0	0	45	45	45	50	30
35	Rickmers Dock	Bremerhaven	43	43	43	45	42	42	45
36	MAN B+W	Hamburg						277	262
37	Schlömer Werft							14	
38	Neuenfelder Maschinenfabrik	Hamburg							130
39	Con-Mar-Ing.technik (MWB)	Brake			38	42	45	50	55
40	Schiffswerft Diedrich	Oldersum	80	65	20	19	21	21	20
41	Elbewerft Boizenburg	Boizenburg	1.875	306	0	0	0	0	0
42	Brandwerft GmbH & Co KG i	Oldenburg		244	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>			<b>59.278</b>	<b>28.250</b>	<b>20.522</b>	<b>20.668</b>	<b>21.121</b>	<b>21.796</b>	<b>20.681</b>

## Härtefallregelungen in deutschen Werften

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
Bremerhaven	Lloydwerft	01.07.96 bis 31.12.97	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung Aussetzung der Mehrarbeitszuschläge Einführung von Arbeitszeitkonten, plus 105 / minus 70 Ausgleichszeitraum 12 Monate Besserungsschein
		01.01.98 bis 31.12.99	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung, stattdessen Einmalzahlungen in 98 und 99 Arbeitszeitkonten, plus 105 / minus 70 Aussetzung der Mehrarbeitszuschläge, die Mehrarbeitsstunden werden in ein Mehrarbeitskonto gestellt Besserungsschein Beschäftigungssicherung
		01.01.00 bis 31.12.01	wie vor, jedoch prozentuale zusätzliche Urlaubsvergütung und Sonderzahlung in 00 und 01
		01.01.02 bis 31.12.03	AZ-Konten plus 105 / minus 70 Mehrarbeitszuschläge in 02 = 10 %, in 03 = 20 % für Mehrarbeit an Sonn- und Feiertagen Bestimmungen lt. MTV Beschäftigungssicherung bei positivem Geschäftsergebnis erhalten die Beschäftigten eine weitere Zahlung, die Höhe entscheidet eine paritätische Kommission
Bremerhaven	SSW	01.06.97	Budgetgarantie = 5,5 %
		01.01.98 bis 31.06.02	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
			<p>Urlaubsvergütung  Aussetzung der Mehrarbeitszuschläge  Einführung von Arbeitszeitkonten, plus 105 / minus 70  Ausgleichszeitraum 12 Monate  Einmalzahlungen für 99/00/01/02 Urlaubsgeld und Sonderzahlung, Besserungsschein  während Laufzeit keine betriebsbedingten Kündigungen im Insolvenzverfahren</p>
Emden	TNSW	<p>01.01.97 bis 31.12.97</p> <p>09.12.99 für Baunr. 528 und 529</p> <p>03.07.00 für Baunr. 530 und 3 weitere</p> <p>14.03.03 für Bau-Nr. 536</p>	<p>Budgetgarantie = 5,5 %</p> <p>Produktionszielvereinbarung, Budgetgarantie = 5,5 %</p> <p>wie vorherige, Budgetgarantie = 5,5 %</p> <p>Produktionszielvereinbarung für Bau-Nr. 536, lt. Zusatz-TV. vom 03.07.00  Budgetgarantie = 5,5 %</p>
Flensburg	FSG	<p>01.10.96 bis 30.11.98</p> <p>01.01.04 bis 31.12.06</p>	<p>Befristete Arbeitsverträge können bis zu 18 Monaten geschlossen werden, einmalige Verlängerung um 6 Monate möglich</p> <p>Entfall der Brückentage vom 01.01.04 bis 31.12.06, die betriebsübliche wöchentliche AZ umfasst 36 Std.  während Laufzeit keine betriebsbedingten Kündigungen  Halten der Ausbildungsplätze während der Laufzeit  Budget für die abzuarbeitenden Aufträge während der Laufzeit</p>

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
Hamburg	Blohm & Voss GmbH	01.07.98 bis Abrechnung der Aufträge 121 961/962	Budgetgarantie = 5,5 %
Hamburg	Blohm & Voss Inspection	01.07.97 bis 30.09.98 zur Zeit keine Regelung	Produktivitätsvorschuss = 5,5 %
Hamburg	Blohm & Voss Repair	01.03.97 bis 28.02.98	Arbeitszeitkonten, maximal plus 210 / minus 140 Ausgleichszeitraum 18 Monate Befristete Einstellung von bis zu 18 Monaten sind zur Vermeidung von Mehrarbeit möglich Beschäftigungsgarantie
		01.03.97 bis 28.02.98	Produktivitätsvorschuss = 5,5 %
		01.03.98 bis 28.02.99	Arbeitszeitkonten, wie 97
		01.03.98 bis 28.02.99	Produktivitätsvorschuss = 2,5 %
		01.03.99 bis 30.09.00	Arbeitszeitkonten wie 97
Hamburg	Sietas	01.05.99 bis 31.12.00 Schiffe 1163/1164	Produktivitätsvorschuss = 38 Std. je Schiff keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit
Kiel	HDW	01.07.96 bis 31.12.98	Einführung Arbeitszeitkonten, Ausgleichszeitraum 12 Monate
		01.01.97 bis 31.12.98	Budgetgarantie = 5 %
		21.05.99 bis 31.12.00 (Bau SUPERFAST- Fähren)	Absicherung von Produktionszielen Bau Nr. 355 = 30 Std. Bau Nr. 356 = 25 Std.

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
			<p>Bau Nr. 357 = 25 Std.            Bau Nr. 358 = 20 Std.            Bau Nr. 359 = 15 Std.            Bau Nr. 360 = 15 Std.            Ausgleichsvolumen = 77 Std./Mitarbeiter/Jahr</p>
		<p>19.12.00</p> <p>01.09.03 bis 31.08.06</p>	<p>Arbeitszeitkonten plus 140 / minus 35 Std.            Langzeitkonto nicht mehr als 200 Std/Mitarbeiter            Abrechnung von je 84 Std./Mitarbeiter aus ZusatzTV 21.05.99 (SFF)</p> <p>Arbeitszeitregelung wird wie folgt geändert: in 2003 insgesamt 46 Std., in 2004 insgesamt 138 Std. und in 2005 insgesamt 92 Std. zusätzlich ohne Entgeltausgleich, vorrangig erfolgt eine Verrechnung mit bestehenden Plusstunden aus den AZ-Konten. Anstelle der betrieblichen Sonderzahlung werden in 2003, 2004 und 2005 € 1.100,- gezahlt, anstelle der zusätzlichen Urlaubsvergütung in 2004, 2005 und 2006 = € 1.150,-. Personalabbau ca. 580 Entlassungen            Während Laufzeit keine betriebsbedingten Kündigungen im Fertigungsbereich</p>
Lübeck/Wismar	AKER MTW	01.01.96 bis 31.12.98	<p>Arbeitszeitkonten plus 50 / minus 30, Ausgleichszeitraum 12 Monate            Produktivitätsvorschuss = 5 %            Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung für 96 bis 98 und der zusätzlichen Urlaubsvergütung für 97 und 98            keine Mehrarbeitszuschläge und keine Erschwerniszuschläge während Laufzeit            wöchentliche Arbeitszeit 39 Std. bis 31.12.98            Besserungsschein            Tarifierhöhung erst ab 01.01.98</p>

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
		01.01.98 bis 31.12.00	wie vorherige, jedoch Einmalzahlung anstelle zusätzlicher Urlaubsvergütung und betrieblicher Sonderzahlung in 98, 99 und 00 wöchentliche Arbeitszeit ab 01.10.00 38 Std. Tariferhöhung 99 und 00 zeitversetzt
		01.01.01 bis 31.12.01	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung, stattdessen Einmalzahlungen im Juni und November Besserungsschein Übernahme Azubis 01 für 12 Monate keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit Verpflichtung Abschluss Arbeitszeitkontenregelung, um Mehr- und Leiharbeit abzubauen Zahlung einer pauschalierten Erschwerniszulage
		01.01.02 bis 31.12.03	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung in 2003 und 2003, stattdessen Einmalzahlung keine betriebsbedingten Kündigungen bis 31.12.03
	gemeinsam mit Aker Warnow Werft (Kvaerner)	01.01.04 bis 31.12.05	Beschäftigungssicherung und Strukturanpassung betriebsbedingter Personalabbau (247), Ausgründung der Konstruktion Anwendung TV Beschäftigungssicherung Die Monatsentgelte der von der Beschäftigungssicherung betroffenen Arbeitnehmer sowie sonstige regelmäßige monatlich gezahlte Entgeltbestandteile vermindern sich im Verhältnis der bisherigen individuellen regelmäßigen AZ zu der jetzt festgelegten regelmäßigen individuellen wöchentlichen AZ, Berechnung des Durchschnittsverdienstes erfolgt entsprechend MTV. Regelung einer Auffanglösung Ausschluss weiterer betriebsbedingter Kündigungen Sicherung der Übernahme der Azubis

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
			Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung während Laufzeit Einführung des einheitlichen Entgeltrahmens spätestens zum 01.07.02
Lübeck/Wismar	Schottel (vormals MTW)	01.12.01 bis 31.03.03  zur Zeit Verhandlungen	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung 2001, stattdessen Einmalzahlung im Febr. 2002 in Höhe von € 767. Aussetzung betriebliche Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung in 2002, Besserungsschein. keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit Auszahlung der Gleitzeitguthaben, die über 70 Std. hinausgehen falls 2002 negatives Ergebnis = Verhandlungen über Härtefallregelung für 2003
Lübeck/Wismar	Flender	16.02.00 bis Ablieferung des letzten Neubaus der Fährschiffserie	Budgetgarantie = max. 77 Std./Mitarbeiter/Jahr unbefristete Übernahme Azubis, Zahl der Ausbildungsplätze bleibt unverändert keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit Ergänzung zum ZusatzTV in 2001 = max. 66 Std./Mitarbeiter/Jahr nach Insolvenz Schließung
Neubrandenburg	MMG	Abschluss am 30.01.97  Abschluss am 16.04.98	In 96 keine betriebliche Sonderzahlung und kein zusätzliches Urlaubsgeld Anwendung TV Beschäftigungssicherung vom 13.12.96 bis 30.06.98, Absenkung der AZ auf eine Dauer von unter 38 bis zu 33 Std./Woche  Im 97 keine betriebliche Sonderzahlung und kein zusätzliches Urlaubsgeld,

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
		Abschluss am 08.09.03	im April 98 eine Einmalzahlung in Höhe von DM 800,-- Auszahlung der zusätzlichen Urlaubsvergütung in 98 = Juli 98  Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzliches Urlaubsgeld in 2004, Auszahlung abhängig vom Betriebsergebnis. Beschäftigungsgarantie bis 31.12.2004
Wesermarsch	Rolandwerft	Antrag 2000 z.Zt. neue Verhandlungen	Regelung abgelehnt
Untereibe	Peters Werft  Peters Schiffbau AG	01.01.00 bis 31.03.03  neue Vereinbarung 01.01.01 bis 31.03.03	Budgetgarantie = 5,5 % keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit Reduzierung der betrieblichen Sonderzahlung und der zusätzlichen Urlaubsvergütung um ein Drittel, Einmalzahlung des entsprechenden Betrages auf ein Treuhandkonto  u. V.: anteilige Absenkung Einmalzahlung Beschäftigungssicherung Einführung Arbeitszeitkonten, plus 70 / minus 70 Ausgleichszeitraum 12 Monate
Rostock	Kvaerner Warnow	01.01.97 bis 31.12.99  01.01.00 bis 31.03.02	Budgetgarantie 5,5 % Arbeitszeitkonten plus/minus 76 Std. Ausgleichszeitraum 12 Monate  Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzlichen Urlaubsvergütung in 00 und 01, stattdessen Einmalzahlungen 01.12.00 und 01.12.01 auf Basis einer Anzahl von 1100 Beschäftigten während Laufzeit Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
		01.01.02 bis 31.12.03  neue Vereinbarung siehe AKER MTW Vs. Lübeck-Wismar	Aussetzung betriebliche Sonderzahlung in 2003 und 2003, stattdessen Einmalzahlung keine betriebsbedingten Kündigungen bis 31.12.03
Rostock	Neptun Industrie	01.06.96 bis 31.12.97  01.01.98 bis 31.12.98 01.01.99 bis 31.12.00 01.01.01 bis 31.12.01	Einführung Arbeitszeitkonten, plus 80 / minus 50 Ausgleichszeitraum 12 Monate Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzlichen Urlaubsvergütung während Laufzeit Besserungsschein keine betriebsbedingten Kündigungen während Laufzeit Übernahme Azubis für mind. 6 Monate  wie vorherige, Gründung Produktivitätsausschuss  wie vorherige, jedoch Einmalzahlungen in 99 und 00  wie vorherige, Einmalzahlung in 2001
Stralsund	Volkswerft	01.01.96 bis 31.12.98  01.01.98 bis 31.12.00	Arbeitszeitkonten, plus 50 / minus 30 Ausgleichszeitraum 12 Monate Produktivitätsvorschuss = 5 % Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzlichen Urlaubsvergütung in 96, 97 und 98 keine Mehrarbeitszuschläge, keine Erschwerniszuschläge Arbeitszeit 39 Std. bis 31.12.98 zeitversetzte Tariferhöhung  wie vorherige, jedoch Einmalzahlungen in 99 und 00 wöchentliche Arbeitszeit 39 Std. zeitversetzte Tariferhöhung

Verwaltungsstelle	Werft	Regelung wann?	Inhalt
		01.12.99 bis 30.06.01  Zusatztarif vom 18.02.01, endet am 31.12.03  zur Zeit neue Verhandlungen	Budgetgarantie = 50 Std./Mitarbeiter  Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzlichen Urlaubsvergütung, stattdessen Einmalzahlung in November 01. Beschäftigungssicherung während Laufzeit Besserungsklausel
Stralsund	Peenewerft	Antrag in 97  01.01.99 bis 30.09.00  01.01.03 bis 31.12.05	Regelung abgelehnt  Budgetgarantie = 80 Std./Mitarbeiter  Aussetzung der betrieblichen Sonderzahlung und zusätzliche Urlaubsvergütung in 2003, 2004 und 2005 Fertigungsstundenbudgets = 2003 = 50 Std., 2004 = 60 Std., 2005 = 50 Std. Beschäftigungssicherung bis 31.12.2005
Rendsburg	Kröger Werft	zur Zeit Verhandlungen	