ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten

Research Report

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2005

IAW Forschungsbericht, No. 9/2005

Provided in Cooperation with:
Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen / Arbeitnehmerkammer Bremen

Suggested Citation: Tholen, Jochen; Ludwig, Thorsten (2005) : Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2005, IAW Forschungsbericht, No. 9/2005, ISBN 3-88722-658-5, Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW), Universität Bremen und Arbeitnehmerkammer Bremen, Bremen

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/110241

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

Jochen Tholen
Thorsten Ludwig

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse einer Betriebsrätebefragung im September 2005

Ein Projekt von

Hans Böckler Stiftung (HBS)

Otto Brenner Stiftung (OBS)

Rationalisierungs- und Innovationszentrum der Deutschen Wirtschaft e.V. (RKW)

Mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste

IAW Forschungsbericht 9 | Oktober 2005

Universität Bremen

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

Forschungseinheit
Regionaler und sektoraler Strukturwandel

Dr. Jochen Tholen
Tel.: 04 21/2 18- 32 86
Fax: 04 21/2 18- 26 80
E-mail: jtholen@uni-bremen.de
www.iaw.uni-bremen.de

Thorsten Ludwig
Tel.: 04 21/2 18- 89 78
Fax: 04 21/2 18- 26 80
ludwig@iaw.uni-bremen.de
www.iaw.uni-bremen.de

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

1. Auflage 2005
ISBN-Nr.: 3-88722-658-5

Jochen Tholen

Thorsten Ludwig

unter Mitarbeit von:

Rudolf Hickel und Florian Smets

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse einer Betriebsrätebefragung im September 2005

Ein Projekt von

Hans Böckler Stiftung (HBS)
Otto Brenner Stiftung (OBS)
Rationalisierungs- und Innovationszentrum
der Deutschen Wirtschaft e.V. (RKW)

Mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste

Kurzfassung

Der vielzitierte **Auftragsboom** der deutschen Werften hat sich auch im Berichtszeitraum der diesjährigen Schiffbauumfrage (September 2004 bis August 2005) fortgesetzt. Motor dieses Booms sind die Auftrageingänge bei den Containerschiffen. Hier konnten die deutschen Werften einen Zuwachs (gemessen an der Zahl der Schiffe) an Neubauaufträgen von knapp 60% gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum erzielen. Auch im Segment der Kreuzfahrt- und Passagierschiffe sowie bei Tankern und Trockenfrachtern konnten gegenüber dem Vorjahr Steigerungen bei den Auftragseingängen verzeichnet werden.

Bei den **Beschäftigungszahlen** muss jedoch trotz des Booms ein Rückgang um 3,1% festgestellt werden. Im September 2005 arbeiteten auf den 40 deutschen Seeschiffswerften insgesamt 18.980 Menschen, das sind 602 Menschen weniger als noch ein Jahr zuvor. Auf den ostdeutschen Werften (mit 1,9%) fällt der Arbeitsplatzabbau weniger drastisch aus als in Westdeutschland (3,5%), da die Werften in Mecklenburg-Vorpommer überwiegend im Containersegment aktiv sind, dessen Boom zur Stabilisierung bzw. zur nur geringfügigen Reduzierung der Beschäftigung beitrug. Die in Westdeutschland deutlich stärkere Reduzierung ist vor allem auf den im Rahmen der Restrukturierung bei Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) vollzogenen Stellenabbau zurückzuführen. Auf den zur Werftengruppe gehörenden Werften wurden seit September 2004 beinahe 600 Arbeitsplätze gestrichen.
Drei Viertel der gesamten Werftbeschäftigung konzentrieren sich auf sieben Werftgruppen mit insgesamt 18 Werften. Allein TKMS hat einen Anteil von fast 32% an der Gesamtbeschäftigung.

Die gegenläufige Entwicklung bei den Auftragseingängen und den Beschäftigungszahlen ist vor allem durch die erheblich gesteigerte Produktivität der Werften zu erklären.
Das **Förderprogramm „Innovativer Schiffbau“** der Bundesregierung (Gesamtvolumen: 27 Mio. EURO, Förderungszeitraum 2005-2007) ist gegenüber den Förderprogrammen anderer europäischer Schiffbaunationen volumenmäßig an der unteren Grenze angesiedelt. Aufgrund der bereits vorliegenden Anträge wären die Mittel bereits Ende 2005 ausgeschöpft.

Auf dem Weg zur **Konsolidierung des europäischen Marineschiffbaus** ist mit dem Zusammenschluss der HDW AG und der Thyssen Krupp Werften zu TKMS ein wichtiger Schritt getan. Damit könnte die führende Stellung der deutschen Werften beim Export von Marineschiffen gefestigt werden.

Die **Prognosen zur Entwicklung des Containerumschlags** und der Entwicklung der Containerflotte bis zum Jahr 2009 belegen die Möglichkeit eines Kapazitätsüberhangs in den nächsten Jahren. Dies könnte zu einschneidenden Veränderungen des Weltschiffbaus im Allgemeinen und des deutschen im Besonderen haben.

Die **Mehrarbeit** im Berichtszeitraum (Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten) entspricht einem Äquivalent ca. 830 Arbeitsplätzen. In diesen Zahlen sind nicht die Leiharbeiter (Arbeitnehmerüberlassungsgesetz) und die Fremdfirmen enthalten, die über die Mehrarbeit der Stammbelegschaft hinaus erhebliche Beschäftigungspotenziale darstellen. Insgesamt sind diese Zahlen ein Ausdruck für die hohe, auch auf die einzelne Werft zugeschnittene Flexibilität des Arbeitskräfteeinsatzes innerhalb des geltenden Flächentarifvertrages und der derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen.

Inhalt

1 BESCHÄFTIGUNGSSITUATION IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU 7

1.1 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2004/2005 7

1.2 PRODUKTIVITÄTSZUWACHS VERHINDERT BESCHÄFTIGUNGSZUWACHS – BESCHÄFTIGUNG SCHEINT SICH ZU STABILISIEREN 12

2 SONDERENTWICKLUNGEN IM BERICHTSZEITRAUM 14

2.1 INNOVATIONSFÖRDERUNG 14

2.2 WTO-ENTSCHEIDUNG ZUR SÜDKOREANISCHEN SUBVENTIONSPRAXIS 15

3 WELTHANDEL UND CONTAINERKAPAZITÄTEN ALS RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN SCHIFFBAU 16

3.1 ZUR ENTWICKLUNG VON CONTAINERUMSCHLAG UND CONTAINERFLOTTE 17

3.2 DIE ENTWICKLUNG DER CONTAINERFLOTTE 20

3.3 ZUSAMMENFASSUNG 22

4 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2004 BIS ENDE AUGUST 2005 23

4.1 NEUBAUAUFTRÄGE FÜR CONTAINERSCHIFFE 23

4.2 NEUBAUAUFTRÄGE FÜR TROCKENFRACHTER UND TANKER 27

4.3 NEUBAUAUFTRÄGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE UND RORO 27

4.4 NEUBAUAUFTRÄGE FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE 28

5 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU 29

6 MARINESCHIFFBAU IN DEUTSCHLAND 31

6.1 THYSSEN KRUPP MARINE SYSTEMS - TKMS 31

6.2 LÜRSSEN-GRUPPE 32

6.3 WEITERE ANBIETER VON MARINESCHIFFEN 33

6.4 DIE STELLUNG DEUTSCHER MARINESCHIFFSWERFTEN AUF DEN EXPORTMÄRKTEN 34
6.4.1 EUROPÄISCHE U-BOOTE FÜR DEN WELTWEITEN EXPORT 36
6.4.2 EUROPÄISCHE ÜBERWASSERSCHIFFBAU FÜR DEN EXPORT 38

7 ARBEITSZEIT, EINSTELLUNGEN UND AUSZUBILDENDE 40

7.1 ARBEITSZEITKONTEN UND ZEITGUTHABEN 40
7.2 ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN 41
7.3 KURZARBEIT 42
7.4 NEUEINSTELLUNGEN 42
7.5 AUSZUBILDENDE 43

8 LEIHARBEIT UND FREMDFIRMEN 43

9 HAUPTPROBLEME AUS DER SICHT DER BETRIEBSRÄTE 46

10 QUELLEN 51

Vorbemerkung

Im Rahmen des Projekts „Schiffbau in Europa“ führte das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) im September 2005 eine Befragung zur Beschäftigungssituation und den Perspektiven im deutschen Schiffbau unter den Betriebsräten der deutschen Werften durch.[1] Die Umfrage umfasst insgesamt 40 deutsche Werften bzw. Schiffbauunternehmen. Diese repräsentieren 18.980 Beschäftigte (Stand 1. September 2005) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer der deutschen Seeschiffbauwerften (Totalerhebung). Nicht alle Fragen wurden von jeweils allen Betriebsräten/Betrieben beantwortet. Entsprechende Abweichungen werden in den nachfolgenden Kapiteln kenntlich gemacht wird.

1 Beschäftigungssituation im deutschen Schiffbau

1.1 Beschäftigungsentwicklung 2004/2005

Im Berichtszeitraum von September 2004 bis September 2005 war die Berichterstattung über die deutsche Schiffbauindustrie geprägt von positiven Meldungen. Der im Herbst 2003 begonnene Auftragsboom setzte sich während des ganzen Jahres 2004 weiter fort und auch in den ersten acht Monaten des Jahres 2005 konnten die deutschen Werften vergleichsweise viele Neubauaufträge in ihre Bücher schreiben.

Auf die Beschäftigungsentwicklung auf den deutschen Werften (Neubau- und Reparaturwerften) hatte der Boom bei den Neubauaufträgen allerdings keinen nennenswerten Einfluss nehmen können. Anfang September 2005 arbeiteten auf den 40 deutschen Werften insgesamt 18.980 Menschen, das sind 3,1% weniger als noch zwölf Monate zuvor. Der Arbeitsplatzabbau im deutschen Schiffbau setzte sich also trotz des Auftragsbooms weiter fort, wenn auch in einem geringerem Umfang als ein Jahr zuvor: Im September 2004 hatte sich die Gesamtbeschäftigung gegenüber 2003 um 5,3% verringert (vgl. Abbildung 1).

[1] Diese Befragung fügt sich in eine Reihe von jährlich stattfindenden Befragungen ein, die seit 1990 vom IAW mit Unterstützung der IG Metall – Bezirk Küste durchgeführt werden.

Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 2004 bis 2005

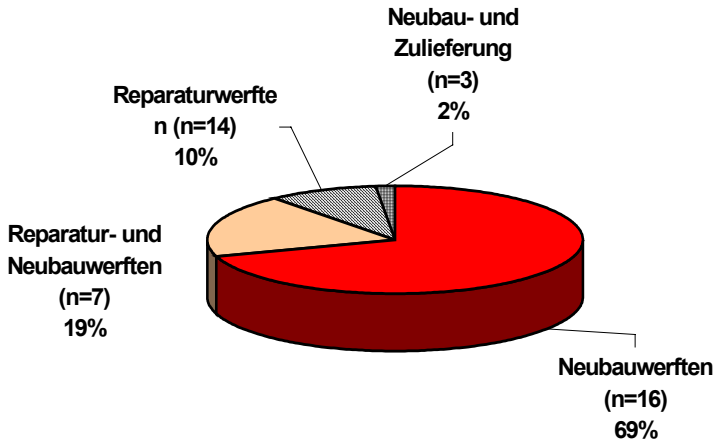
	Beschäftigte		Entwicklung	
	1.9.2004	1.9.2005	Absolut	in %
Werften gesamt	19.582	18.980	-602	-3,1 %
Ostwerften (N=5)	4.905	4.811	-94	-1,9 %
Westwerften (N=35)	14.677	14.169	-508	-3,5 %

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Zur Beschäftigungsstruktur nach Werfttypen:

Dabei zeigt sich, dass der Beschäftigungsrückgang im aktuellen Berichtszeitraum sich hinsichtlich der Werfttypen kaum unterscheidet. Lediglich die Reparaturwerften konnten gegenüber dem Vorjahr einen sehr geringen Stellenzuwachs verzeichnen. Der größte Anteil von fast 70% an der Gesamtbeschäftigung entfiel auf den Bereich des Neubaus, sowohl von Handels- als auch von Marineschiffen.[2] Knapp ein Fünftel der Beschäftigten arbeiteten auf Werften, die sowohl im Reparatur- als auch im Neubaubereich aktiv sind. Weitere 10% waren auf reinen Reparaturwerften beschäftigt, während die restlichen 2% auf Unternehmen entfielen, die als Zulieferer- und Neubauunternehmen fungieren (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Verteilung der Gesamtbeschäftigung im deutschen Schiffbau nach Werfttyp



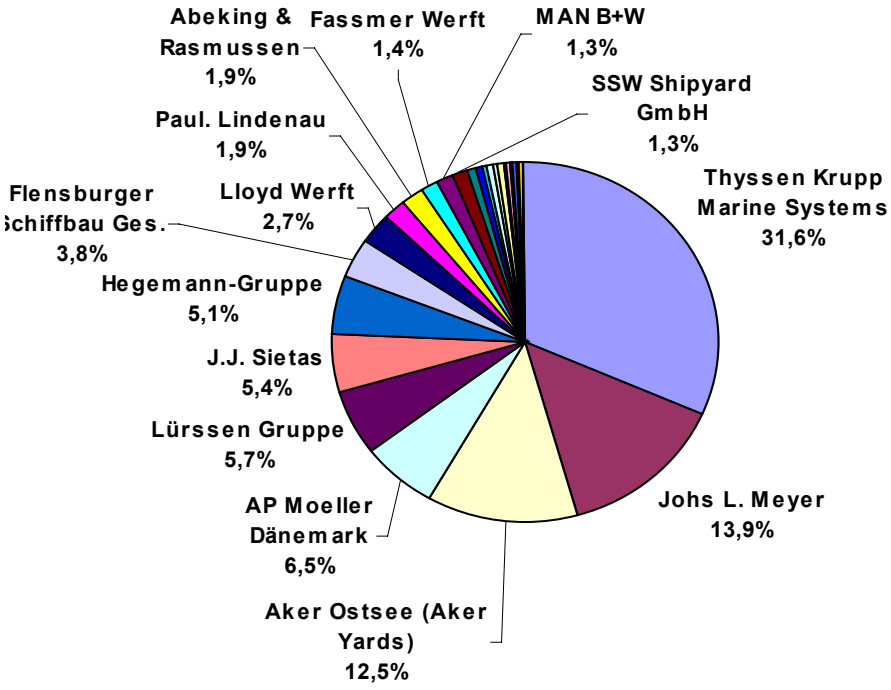
© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

[2] Da auf den deutschen Marineschiffswerften auch Handelsschiffsneubau betrieben wird, ist hinsichtlich einer Unterscheidung zwischen zivilem und militärischen Anteil an der Beschäftigung eine Aussage nicht möglich.

Zur Beschäftigungsstruktur nach Werftgruppen/Eigentümerverhältnissen:

Hinsichtlich der Anteile der einzelnen Werften bzw. Werftengruppen an der Gesamtbeschäftigung im deutschen Schiffbau nimmt nach wie vor Thyssen Krupp Marine Systems eine herausragende Stellung ein. Mit 31,6% sind beinahe ein Drittel aller deutschen Werftarbeiter auf den fünf Werften dieser Gruppe beschäftigt. Mit knapp 14% folgen die zur Jos. L. Meyer-Gruppe gehörenden Werften in Papenburg und Neptun Industries in Warnemünde. Nur geringfügig weniger Arbeitnehmer (12,5%) sind auf den beiden Standorten von Aker Ostsee angestellt. Darauf folgen mit deutlichem Abstand die Volkswerft in Stralsund (A.P.Moeller) mit einem Anteil von 6,5%, die Lürssen-Gruppe mit 5,7%, J.J. Sietas mit 5,4% sowie die Hegemann-Gruppe mit 5,1%. Bemerkenswert ist, dass die genannten Werften(-gruppen) beinahe ausschließlich im Neubaubereich aktiv sind. Abbildung 3 lässt darüber hinaus erkennen, dass der Reparatursektor eher von kleineren selbständigen Werften dominiert wird und somit ihr Anteil an der deutschen Werftbeschäftigung dementsprechend geringer ausfällt:

Abbildung 3: Prozentuale Verteilung der Gesamtbeschäftigung auf die einzelnen Werftgruppen bzw. Werften in 2005



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Hervorzuheben ist, dass sich über 75% der gesamten Werftbeschäftigung in Deutschland auf sieben Werftgruppen mit insgesamt 18 Werften konzentriert (vgl. Abbildung 4). An der Gesamtzahl der deutschen Seeschiffswerften machen diese 18 Werften jedoch nur 45% aus.

Abbildung 4: Anteile der sieben großen Werftgruppen an der Gesamtbeschäftigung

Werften-Gruppe	Dazugehörige Werften	Arbeitnehmer 2004	Arbeitnehmer 2005	Anteil an allen Arbeitnehmern auf deutschen Werften in 2005
Thyssen Krupp Marine Systems	HDW GmbH, HDW-Nobiskrug, Blohm&Voss GmbH, Blohm&Voss Repair GmbH, Nordseewerke Emden	6.519	5.949	31,6 %
Jos. L. Meyer	Jos. L. Meyer-Werft, Neptun Industrie	2.594	2.625	13,9%
Aker Ostsee	Aker MTW, Aker Warnow	2.379	2.352	12,5 %
AP Moeller, Dänemark	Volkswerft Stralsund	1.211	1.230	6,5 %
Fr. Lürssen Gruppe	Fr. Lürssen Werft, Lürssen Bardenfleth, Kröger Werft GmbH, Neue Jade Werft	1.033	1.074	5,7 %
J.J. Sietas KG	J.J. Sietas KG, KG Norderwerft	1.128	1.015	5,4 %
Hegemann-Gruppe	Detlef Hegemann Rolandwerft, Peene-Werft	969	957	5,1 %

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Beschäftigungsentwicklung nach Regionen:

Auf den fünf Werften in Mecklenburg-Vorpommern fiel der Beschäftigungsabbau mit 1,9% deutlich geringer aus als in den westdeutschen Bundesländern (4,4%). Noch im Zeitraum von September 2003 bis September 2004 hatte sich der Beschäftigungsrückgang sowohl in West als auch in Ost beinahe in der gleichen prozentualen Größenordnung vollzogen.

Trotzdem verzeichneten auch alle ostdeutschen Werften - bis auf die Volkswerft in Stralsund - einen Stellenrückgang. Am drastischsten verlief der Arbeitsplatzabbau mit 14,7% bei der auf den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen spezialisierten Neptun Industries in Warnemünde. Da dies die einzige der fünf ostdeutschen Werften ist, die nicht im Containerschiffbau aktiv ist, kann daraus der Schluss gezogen werden, dass bei den anderen Werften dank der Containeraufträge die Beschäftigungssituation stabil geblieben ist bzw. dass der Stellenabbau deutlich moderater ausfiel.

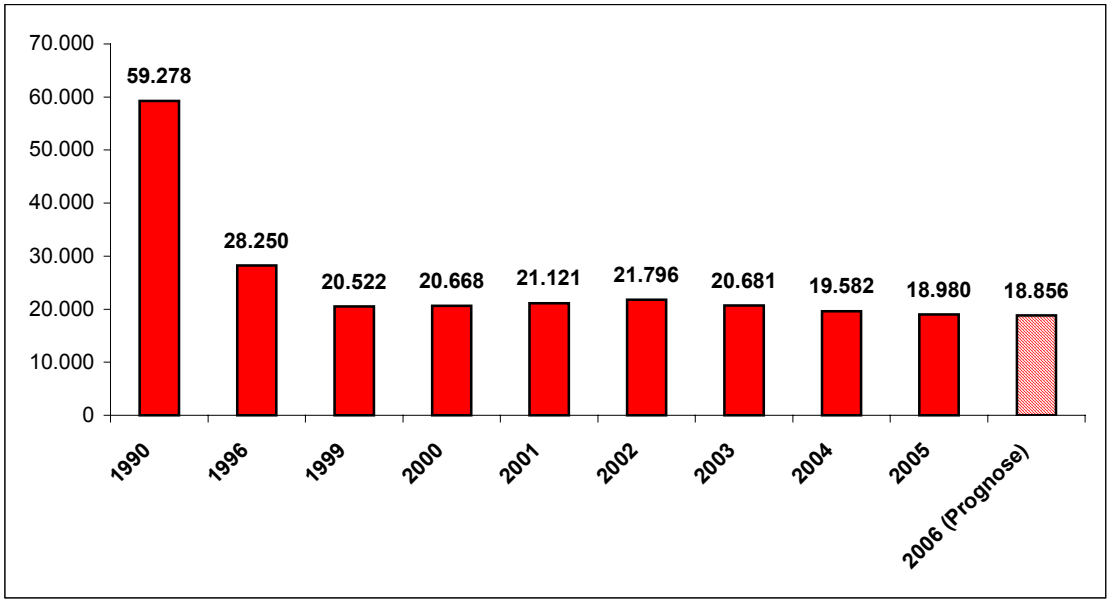
So ist der relativ geringere Stellenrückgang bei den ostdeutschen Werften (im Vergleich zu Westdeutschland) vor allem der Tatsache geschuldet, dass diese Werften beinahe ausnahmslos im Containerschiffbau aktiv sind. Sie profitieren vom Neubauboom in diesem Schiffssegment. Containerschiffe werden zwar auch in Westdeutschland von einigen Werften gebaut, jedoch in deutlich geringerem Umfang als in Mecklenburg-Vorpommern.

Für die westdeutschen Werften zeigt sich ein differenziertes Bild bei der Betrachtung der Beschäftigungsentwicklung. Nach der Eingliederung der HDW AG in Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) und die damit einhergehende Umstrukturierung des gesamten Schiffbaukonzerns sind hier zum Teil deutliche Stellenreduzierungen zu verzeichnen. Bei HDW in Kiel ging die Beschäftigung in Folge der Fusion um 12,9% zurück, bei Blohm & Voss in Hamburg sogar um 13,5%. Lediglich die zum Konzern gehörende HDW Nobiskrug konnte ihr Personal um knapp 5% aufstocken. Um beinahe 10% wurde auch die Belegschaft von J.J. Sietas in Hamburg reduziert.
Während sich auf den verbleibenden westdeutschen Werften der Stellenabbau bzw. der Stellenzuwachs vergleichsweise moderat ausnimmt, bleiben einige „Ausreißer“ hervorzuheben: Eine merkliche Personalreduzierung hat es bei der ehemaligen Lübecker Maschinenfabrik gegeben. Dort arbeiteten 2004 noch 125 Menschen. Mittlerweile wurde das Unternehmen aufgespalten: Der für die vorliegende Untersuchung relevante Bereich der Schwimmkräne wurde von der niederländischen Firma VOSTA übernommen und firmiert nunmehr unter dem Namen VOSTA LMG. Dort sind nur noch 35 Mitarbeiter beschäftigt. Der Bereich der Landkräne wurde an die norwegische Firma TTS verkauft. Eine vom Durchschnitt abweichende Entwicklung hat es ebenfalls bei der SSW Shipyard in Bremerhaven gegeben. Dort arbeiten im September 2005 240 Menschen, was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um 33% entspricht.

1.2 Produktivitätszuwachs verhindert Beschäftigungszuwachs – Beschäftigung scheint sich zu stabilisieren

Für den gesamten deutschen Schiffbau lässt sich festhalten, dass die durch den Auftragsboom geborene Hoffnung auf eine Besserung bei der Beschäftigungsentwicklung sich nicht erfüllt hat. Angesichts der Zahlen aus den ostdeutschen Werften könnte man lediglich zu dem Schluss kommen, dass der Auftragsboom den Beschäftigungsabbau nicht hat noch schmerzhafter ausfallen lassen. Lediglich im Reparatursektor, der vom Tagesgeschäft abhängig ist, konnten geringfügige Zuwächse verzeichnet werden. Die Beschäftigungsentwicklung der deutschen Werften von 1996 bis 2005 einschließlich der Prognose für das Jahr 2006 ist in Abbildung 5 veranschaulicht.

Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum von 1996 bis 2005 (jeweils zum 1. September)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Seit dem Jahr 2002 sind auf den deutschen Werften bis September 2005 rund 2.800 Arbeitsplätze abgebaut worden. Das entspricht einer Reduzierung um knapp 13%. Auch der seit dem Herbst 2003 zu beobachtende Auftragsboom im Containersegment konnte nicht verhindern, dass seit 2001 Jahr für Jahr weitere Stellen abgebaut wurden. Ein ursächlicher Faktor für diese Entwicklung scheint vor allem die Steigerung der Produktivität der Werften zu sein. Nach Berechnungen der Dresdner Bank konnten die deutschen Werften vor allem nach 2003 deutliche

Produktivitätssteigerungen erreichen. So kommen die Analysten der Dresdner Bank zu dem Ergebnis, dass im deutschen Schiffbau im Jahr 2004 die Produktivität gegenüber dem Vorjahr um 4,7% gestiegen ist. Eine vorläufige Schätzung für das Jahr 2005 (basierend auf den Zahlen bis Februar 2005) besagt sogar einen Produktivitätszuwachs um 13,5% (vgl. Dresdner Bank 2005, 8). Damit einher ging eine deutliche Reduzierung der Lohnstückkosten sowie (in etwas geringerem Maße) eine Absenkung der Löhne (vgl. Abbildung 6):

Abbildung 6: Entwicklung ausgewählter Indikatoren im deutschen Schiffbau/ Stand 26. April 2005 (Quelle: Dresdner Bank 2005, 8)

	Jahresdurchschnitt		Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %			
	2003	2004	2002	2003	2004	Letzter Wert (kumuliert bis Feb. 2005)
Löhne	38	38	2,7	4,4	-0,5	-3,7
Produktivität (2000=100)	94,3	98,8	-11,7	0,2	4,7	13,5
Lohnstückkosten (200=100)	118,2	112,0	16,3	4,4	-5,3	-15,2
Erzeugerpreise (2000=100)	98,7	100,8	1,7	0,7	0,8	1,4

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

2 Sonderentwicklungen im Berichtszeitraum

2.1 Innovationsförderung

Nach dem Auslaufen der Wettbewerbsbeihilfen für die deutschen Werften hat die Bundesregierung im Februar 2005 als erstes Land in der EU die von der EU Kommission verabschiedeten „Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau“ in nationales Recht umgesetzt. Das Ergebnis ist das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“, welches für den Zeitraum bis zum Jahr 2007 insgesamt 27 Millionen Euro bereitstellt. Werften können dadurch bis zu 20% ihrer Aufwendungen für Investitionen, Entwurfs-, Ingenieur- oder Testtätigkeiten als bedingt rückzahlbaren Zuschuss erhalten. Das Förderprogramm konzentriert sich auf drei Arten schiffbaulicher Innovation:

1. neue Typschiffe mit einem innovativen Gesamtkonzept
2. die Anwendung neuer Komponenten und Systeme in einem Schiff
3. die Anwendung neuer Verfahren beim Bau von Schiffen.

Das Innovationsförderprogramm bietet im Vergleich zur herkömmlichen F&E-Förderung den Vorteil, dass nun die kommerziell verwerteten ersten Schiffe (Prototypen) gefördert werden können.

Nachdem Deutschland die EU-Vorgaben in nationales Recht umgesetzt hatte, sind auch Spanien und Frankreich diesem Beispiel gefolgt. Gleichwohl sehen die Programme dieser beiden Länder deutlich höhere Fördervolumina vor. Spanien stellt für Innovationen in den Jahren 2005 und 2006 insgesamt 40 Millionen Euro zur Verfügung. In Frankreich wurden zum Zwecke der Innovationsförderung für den Zeitraum von 2005 bis 2010 sogar insgesamt 150 Millionen Euro zugesichert.

Vor dem Hintergrund der in Spanien und Frankreich deutlich höheren Innovationshilfen wird auch in der Bundesregierung darüber nachgedacht, das zur Zeit vorgesehene Fördervolumen aufzustocken. Auch die bis dato beim Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) eingereichten Förderanträge weisen darauf hin, dass eine Erhöhung der Fördersumme erforderlich ist. Nach Schätzungen des für die Abwicklung der Innovationsförderung zuständigen

Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAWA) lagen Anfang September 2005 17 Anträge (von denen einer bereits bewilligt worden ist) mit einem gesamten Fördervolumen von ca. 20 bis 25 Millionen Euro vor. Bliebe es bei der ursprünglich bereitgestellten Summe von 27 Millionen für die Innovationsförderung, so wären bereits Ende 2005 die Mittel weitestgehend ausgeschöpft.
Hervorzuheben ist dabei die Tatsache, dass die Mehrzahl der vorliegenden Anträge von vier Werften stammen, die mehrere Anträge zur Bewilligung vorgelegt haben.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass das Instrument der Innovationsförderung von den Werften angenommen worden ist, und zwar in einem Maße, welches den ursprünglich für die Förderung vorgesehenen Rahmen sprengt. Vor allem aus diesem Grund, aber auch vor dem Hintergrund der in Spanien und Frankreich zur Verfügung stehenden deutlich höheren Fördergelder erscheint es sinnvoll, die Mittel für die deutschen Werften aufzustocken. Zu diesem Ergebnis kommt auch das Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus, in dem bis 2007 eine jährliche Fördersumme für Innovationen von 18 Millionen Euro empfohlen wird (vgl. PriceWaterhouseCoopers 2005).

2.2 WTO-Entscheidung zur südkoreanischen Subventionspraxis

Im März 2005 sprach die Welthandelsorganisation (WTO) das Urteil im Verfahren gegen Südkorea bezüglich der dortigen Schiffbausubventionen. Das Urteil sieht im Kern vor, dass Südkorea die durch die koreanische Export-Import-Bank (KEXIM) gewährten Exportsubventionen für die Werften innerhalb von 90 Tagen einzustellen hat.
Für die Europäische Union stellt dieses Urteil allerdings keinen Erfolg dar, da das im Jahr 2002 von Brüssel angestrengte WTO-Verfahren sich auf weitaus wichtigere Subventionsinstrumente der südkoreanischen Regierung konzentrierte. Im Mittelpunkt der Klage standen neben den KEXIM-Krediten die an mehrere koreanische Werften geleisteten Unterstützungszahlungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Erprobungsphasen sowie Steuervergünstigungen. In den drei zuletzt genanten Punkten folgte die WTO nicht der Auffassung der Europäischen Union, dass diese Instrumente den europäischen Schiffbau ernsthaft benachteiligen würden (vgl. Lloyds List vom 8.3.2005).

Die EU-Kommission und der Verband der europäischen Schiffbauverbände CESA zeigten sich von dem Urteil kaum überrascht, da es nur unwesentlich vom zuvor veröffentlichten Zwischenbericht abweicht. Mit Enttäuschung wurde dagegen zur Kenntnis genommen, dass im WTO-Urteil nicht ausdrücklich die OECD-Verhandlungen hinsichtlich eines Schiffbauübereinkommens unterstützt wurden.
Aus südkoreanischer Perspektive hat das Urteil keinen Einfluss auf die heimische Schiffbauindustrie, denn die von der WTO kritisierten Kreditsysteme sind nach Auskunft des südkoreanischen Außenministeriums bereits Ende 2004 ausgelaufen. „South Korea won in the main part of the dispute – whether support for corporate restructuring is tantamount to illegal subsidies, paving the way for maintaining its status as the world's top shipbuilder", so das Außenministerium (vgl. Tribune de Genève en ligne vom 8.3.2005).

3 Welthandel und Containerkapazitäten als Rahmenbedingungen für den Schiffbau

Von 1970 bis 2003 wuchs der Seehandel von 2.500 Mio. Tonnen auf 6.000 Mio. Tonnen. Allein im Jahr 2003 gab es ein Wachstum von 3,7%, nachdem in den beiden vorherigen Jahren geringere Raten zu verzeichnen waren (Unctad 2004). Auch die Prognosen für den Welthandel insgesamt sind positiv. Der Internationale Währungsfonds erwartet hier für den Zeitraum von 2005 bis 2009 ein jährliches Wachstum von über 6% (Dresdner Bank 2005). Davon profitiert vor allem der Schiffbau, denn es werden rund 95% des interkontinentalen und 62% des innereuropäischen Handels über See abgewickelt (Flottenkommando 2004).
Im Zentrum des sich dynamisch entwickelnden Seehandels steht der Containerverkehr mit den höchsten jährlichen Steigerungsraten. Seit der Einführung des Systems Container für einen standardisierten Warenaustausch in den sechziger Jahren hat diese Verkehrsart von Jahr zu Jahr stetig zugenommen. Dabei ist seit 1980 ein durchschnittliches Wachstum von 9,5% p.a. festzustellen, was deutlich mehr ist als die Rate, die der Welthandel in diesem Zeitraum zugenommen hat (HVB Group 2005). Während die Summe **aller** Gütermengen (Öl, Massengut, Container etc.) ungefähr dem Verlauf des realen BIP folgte, stieg das Wachstum

allein nur des **Containerumschlags** überproportional (Zachcial 2005). Dieser Trend wird gemäß der Prognose auch in den kommenden Jahren anhalten.

Die Weltwirtschaftsentwicklung ist jedoch nur bedingt für diesen rasanten Zuwachs verantwortlich. Lag der Kostenanteil des Seetransports am Produkt vor 20 Jahren noch bei 10%, ist dieser auf unter 1% gesunken (Dresdner Bank 2005). In der Folge kam es zu einer Abkopplung des Seehandels von der Weltwirtschaftsentwicklung, was den Seehandel zusätzlich positiv beeinflusste. Die kontinuierliche Steigerungsrate des Seehandels resultiert zum einem aus dem sich verstärkenden Globalisierungsprozess und der damit verbundenen Arbeitsteilung, in deren Folge es zu einem höheren globalen Verkehrsaufkommen von Zwischenprodukten und Fertigwaren kommt, zum anderen durch die gewaltigen Produktivitätssprünge als Folge der Containerisierung. Darüber hinaus beruhen die sehr hohen Wachstumsraten nicht zuletzt auf dem Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation (WTO) und die Verlagerung von Produktionsstätten dorthin sowie in weitere sogenannte Billiglohnländer.

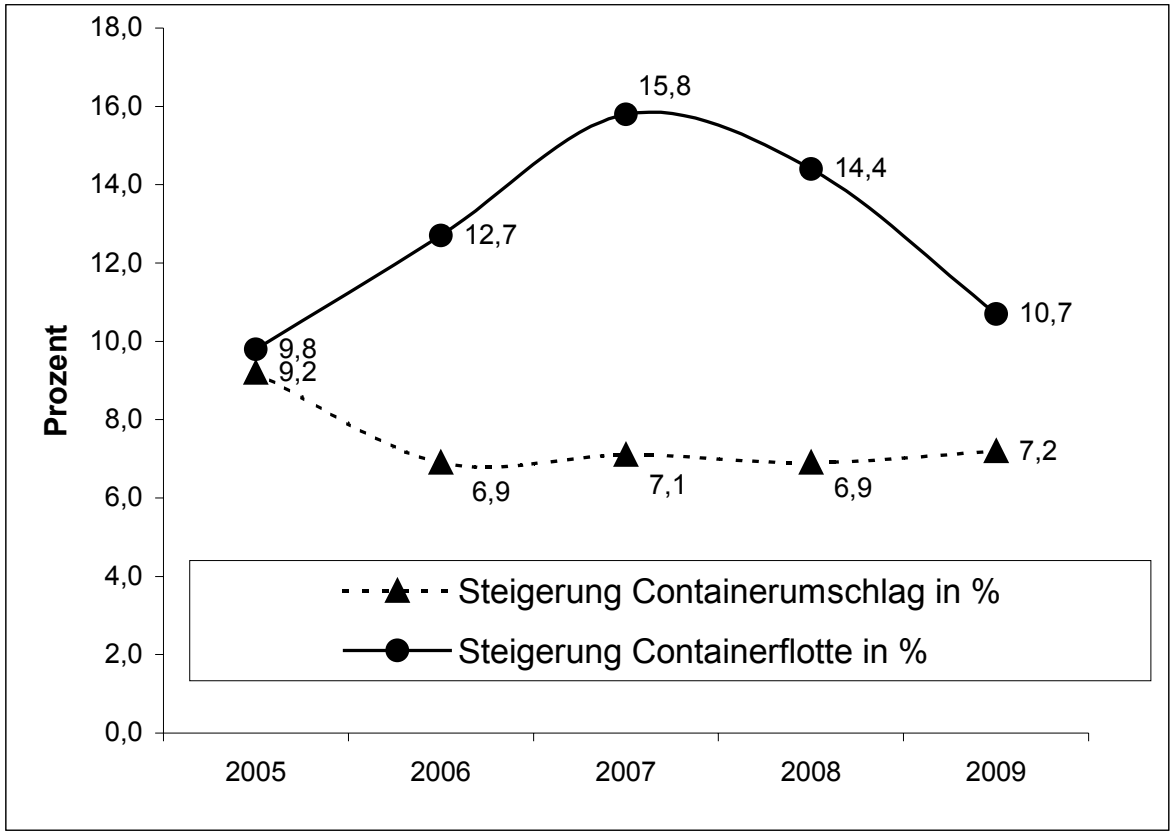
3.1 Zur Entwicklung von Containerumschlag und Containerflotte

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Seehandels steht das prognostizierte starke Wachstum des Containerumschlags. Wie in Abbildung 7 zu erkennen ist, wird für das Jahr 2005 erwartet, dass sich der weltweite Containerumschlag im Jahresdurchschnitt über 9% gegenüber dem des vergangenen Jahres 2004 steigern wird. In den folgenden Jahren bis 2009 wird die jährliche Zunahme auf einem Niveau um etwa 7% relativ stabil bleiben. Das entspricht einer Steigerung von 331 Mio. TEU im Jahr 2005 auf 434 Mio. TEU für das Jahr 2009 (Atlantic). Weitere Annahmen prognostizieren eine Zunahme bis zum Jahr 2014 von annähernd 650 Mio. TEU (Zachcial 2005). Das bedeutet ein anhaltend starkes Wachstum des Containerverkehrs und damit die Fortsetzung der Tendenz zur Containerisierung des Seehandels.[3]

[3] Anzumerken ist, dass das Wachstum des Containerumschlages sich dabei nicht gleichmäßig über alle Regionen verteilt. Für den Zeitraum zwischen 1995 und 2004 ist festzustellen, dass der Containerumschlag in Fernost sich nahezu verdreifachte, während in Westeuropa lediglich eine Verdoppelung stattfand (HVB Group 2005). Auch die Prognosen sehen eine Konstanz in dieser Entwicklung, denn es wird für Nord-Ost-Asien von 2005 bis 2010 sowie von 2010 bis 2022 ein durchschnittliches jährliches Wachstum des Seehandels (Metric Tons) von 3,9 bzw. 2,8 % erwartet. Im Vergleich zur Entwicklung zwischen 2000 und 2005 (5,4 %) ist dies zwar eine Abkühlung, aber immer noch deutlich höher als in Nord-Europa, wo zwischen 2000 und 2005 lediglich 1,9 % zu verzeichnen sind. Gemäß den Annahmen für Nord-Europa wird im Zeitraum von 2005 bis 2010 sowie zwischen 2010 und 2022 mit 2,1 bzw. 1,7 % ein deutlich geringeres durchschnittliches jährliches Wachstum des Seehandels als in Nord-Ost-Asien erwartet (ISL 2003).

Deutlich stärker als die jährliche prozentuale Steigerung des Container**umschlages** entwickelt sich das Gesamtvolumen der Container**kapazität** der Containerflotte. Für 2005 ist eine Steigerungsrate von annähernd 10% zu erwarten. Die Transportkapazitäten der Containerflotte werden während des Betrachtungszeitraumes bis 2009 jährlich steigen, wobei die höchste Wachstumsrate mit 16% im Jahr 2007 erreicht werden wird. Das jährliche prozentuale Wachstum der Container**kapazitäten** der Flotte steigt damit mehr als doppelt so stark wie das des Container**umschlags**. In den folgenden beiden Jahren 2008 und 2009 werden die Wachstumsraten der Containerkapazitäten sinken, jedoch immer noch weitaus höher liegen als die Steigerungsraten des weltweiten Containerumschlags.

Abbildung 7: Prognose der durchschnittlichen jährlichen Zunahme des Containerumschlags (TEU) und der Containerflotte (TEU) in % (Quellen: Atlantic basierend auf Clarkson; Barry Rogaliano Salles 2005; eigene Darstellung)

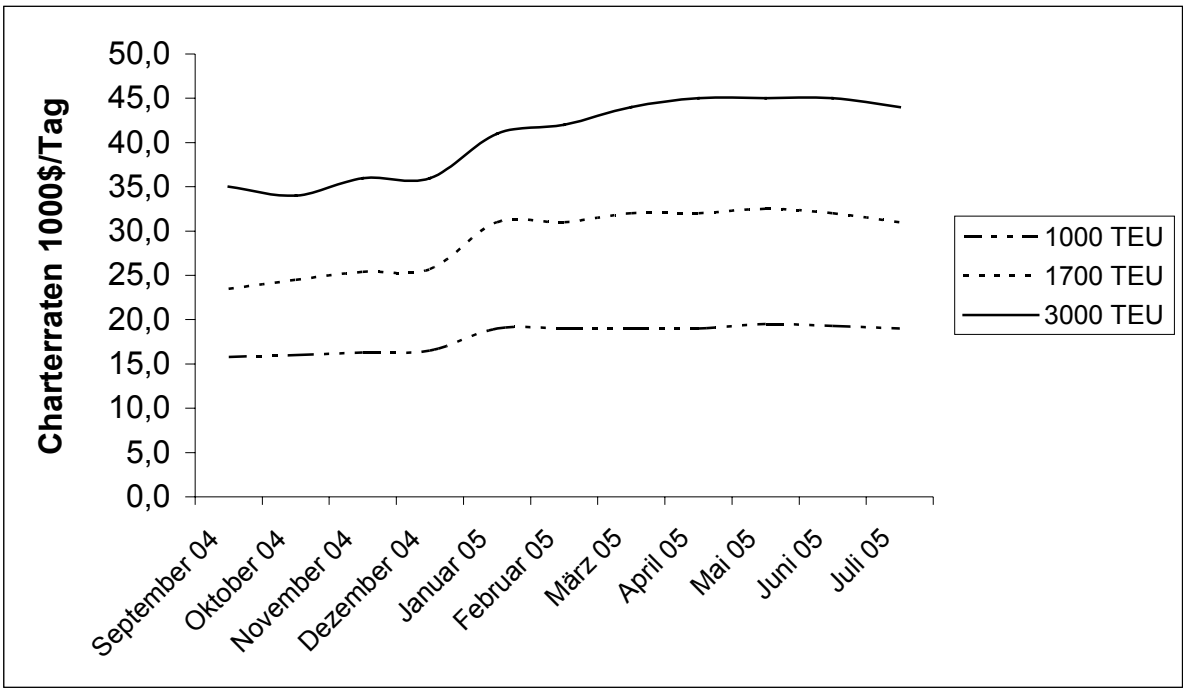


© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Die Folgen eines solch überproportionalen Wachstums der Transportkapazitäten können Überkapazitäten bei der Containerflotte sein, da die Nachfrage nach Containerstellplätzen geringer ausfällt. Mögliche Konsequenzen der

Überkapazitäten sind fallende Transportkosten und sinkende Charterraten. Hinsichtlich der Charterraten sehen Analysten bereits zum jetzigen Zeitpunkt erste Anzeichen einer Abschwächung. Beispielhaft zeigt sich das an der Entwicklung der Charterraten für Containerschiffe zwischen 1.000 und 3.000 TEU (vgl. Abbildung 8):

Abbildung 8: Entwicklung der Charterraten von September 2004 bis Juli 2005 in 1000 $ pro Tag (Quelle R. S. Platou Economic Research a.s. 2005; eigene Darstellung)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Überkapazitäten bei der Containerflotte können daneben zu einer insgesamt geringeren Nachfrage nach Containerschiffen führen. Eine geringere globale Nachfrage, begleitet von gestiegenen Schiffbaukapazitäten besonders in Südkorea und China, würde zu einem verstärkten Wettbewerb um die Aufträge zwischen den Werften führen, was auf die Preisentwicklung für Schiffsneubauten Einfluss haben könnte. Preisnachlässe wären dann die unvermeidliche Folge, wobei die chinesischen Werften aufgrund der staatlichen nicht wettbewerbsgerechten Subventionierung und den geringen Lohnkosten einen enormen Zuwachs an Aufträgen verbuchen dürften.

Europäische und insbesondere deutsche Neubauwerften/Container hätten bei gleichbleibenden sonstigen Konstellation (Produktivität etc.) dann das Nachsehen.

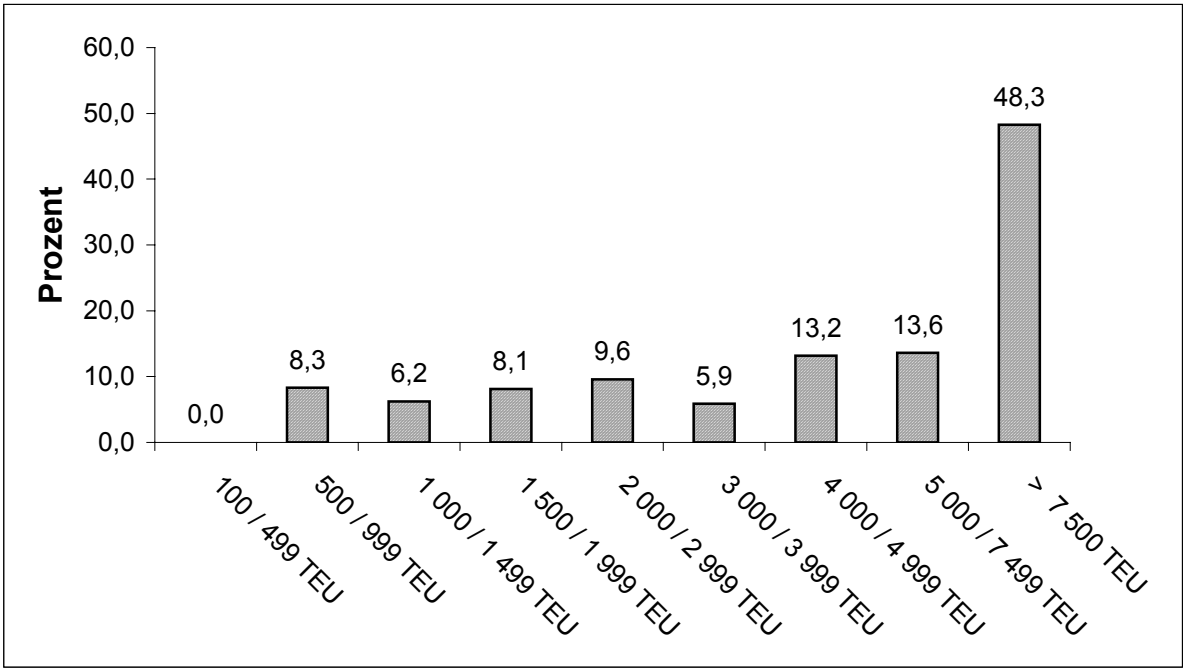
Ein weiterer – mittelbarer – negativer Effekt für die deutschen Werften insgesamt könnten neue Verdrängungswettbewerbe sein: Die chinesische Schiffbauindustrie könnte die Schiffbauindustrie in Südkorea und Japan dazu drängen, weniger Containerschiffe zu bauen und in Segmente vorzudringen, in denen bisher die europäischen Werften eine herausragende Stellung einnehmen (Kreuzfahrtschiffe, Spezialschiffe etc).

3.2 Die Entwicklung der Containerflotte

Die Kapazitäten (TEU) der Containerflotte werden bis zum Jahr 2009 erheblich zunehmen (vgl. Abbildung 9). Basierend auf den Daten der Orderbooks vom 1. September 2005 sind in fast allen Größenklassen der Containerflotte Zuwächse zu verzeichnen. Lediglich Containerschiffe der Größenordnung unter 499 TEU werden nicht mehr nachgefragt. Für alle anderen Größenklassen sind für den Zeitraum bis 2009 Aufträge eingegangen. Allerdings sind dabei gravierende Unterschiede festzustellen.

Containerschiffe in der Größenklasse von 500 TEU bis 3.999 TEU wurden nur mäßig geordert. Es sind aber immerhin noch jährliche Steigerungsraten der Stellplätze in den betreffenden Größenklassen von knapp 6 % bis knapp 10 % zu erwarten. In der Größenklasse von 4.000 TEU bis 7.499 TEU ist ein jährliches Wachstum der Stellplätze von etwa 13% vorausgesagt. Die meisten Zuwächse bei den Stellplätzen wird es mit ca. 50% p.a. jedoch in der Größenklasse von über 7.500 TEU geben (wenn zunächst auch von einem niedrigen Niveau aus startend).

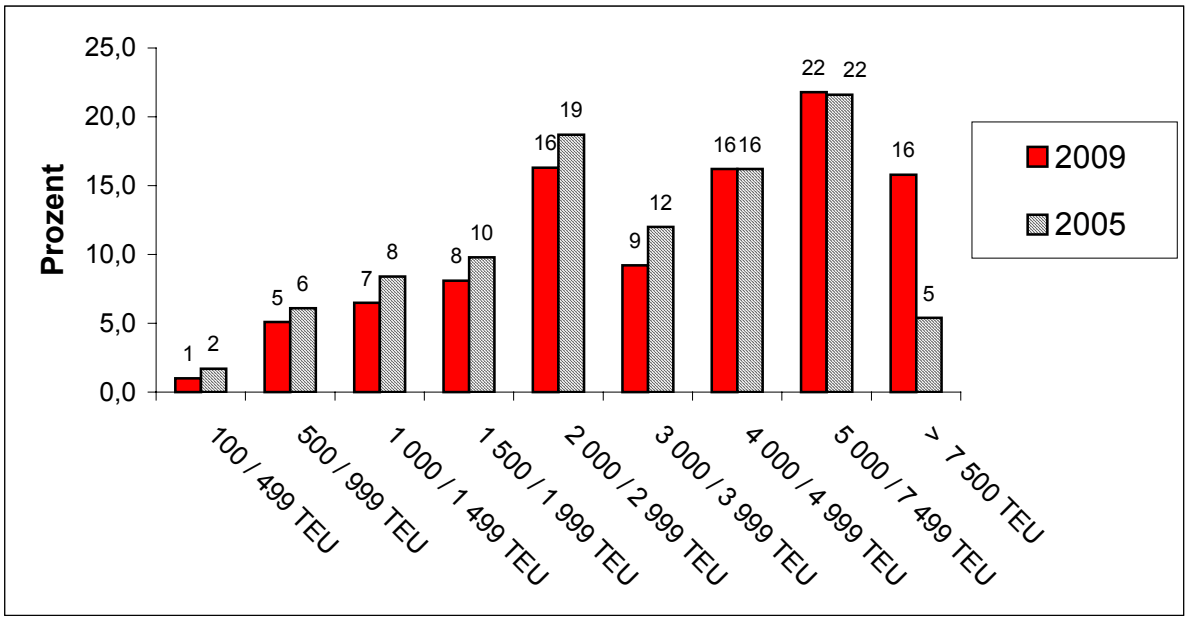
Abbildung 9: Wachstumsprognose der Stellplätze für Containerschiffe (TEU) im Zeitraum von 2005 bis 2009 unterschieden nach Größenklassen, jährliche Steigerung in % (Quelle: Barry Rogaliano Salles 2005; eigene Darstellung)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Diese Zahlen verdeutlichen, wie drastisch sich die Containerflotte in den nächsten Jahren verändern wird. Der Anteil der Super-Post-Panamax-Containerschiffe an der Gesamtzahl der Stellplätze wird von etwa 5 % im Jahr 2005 auf über 15 % im Jahr 2009 steigen. Der Anteil der Stellplätze in den beiden Containerschiffsklassen von 4.000 bis 4.999 und von 5.000 bis 7.499 TEU bleibt trotz der prozentualen Zuwächse von jeweils etwa 13 % relativ stabil. Der prozentuale Anteil der Stellplätze für Größenklassen unter 4.000 TEU an allen Stellplätzen nimmt bis zum Jahr 2009 ab (vgl. Abbildung 10):

Abbildung 10: Prognose der Anteile der Größenklassen an der Gesamtzahl der Stellplätze der Containerflotte (TEU) in den Jahren 2005 und 2009 (gerundet, ohne Dezimalstellen, Quelle: Barry Rogaliano Salles 2005; eigene Darstellung)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

3.3 Zusammenfassung

Für die einzelnen Weltschiffbauregionen ergeben sich laut diesen Prognosen unterschiedliche Perspektiven. Aufgrund der weltweit steigenden Produktion, des zunehmenden Konsums und besonders der voranschreitenden Arbeitsteilung in einer sich globalisierenden Welt sind die Prognosen für einen wachsenden Welthandel und damit auch für den Seehandel sehr positiv. Aus einem steigenden Containerumschlag von jährlich etwa 7 % resultiert eine hohe Nachfrage nach Containerschiffen. Ein Ende dieser Entwicklungen ist nicht in Sicht, jedoch steigen die Kapazitäten der Containerflotte (allerdings mit dem Fokus auf sehr große Schiffe) wesentlich schneller als sich der Containerumschlag entwickeln kann. Die überaus dynamische jährliche Zunahme der Kapazitäten der Containerflotte dürfte sich jedoch in den Jahren nach 2009 verlangsamen, denn es werden erhebliche Überkapazitäten entstehen. Als Konsequenz kann es zu einem Einbruch und stark sinkender Nachfrage in der Schiffbauindustrie kommen, in deren in Folge es auch aufgrund der immensen Überkapazitäten in Asien ein Preisverfall einsetzen würde. Erstes Anzeichen dafür könnten die Stagnation/leichte Reduzierung der Charterraten sein.

Die Entwicklung, wie sie hier bis zum Jahr 2009 dargestellt wird, hat eine immense Bedeutung für die europäischen und insbesondere auch die deutschen Schiffbaustandorte. Der deutliche Trend hin zu Super-Post-Panamax-Containerschiffen von über 7.500 TEU ist für die deutschen Werftstandorte insofern von Bedeutung, als hier Containerschiffe dieser Größenklasse nicht mehr gebaut werden können. Die Voraussagen der verschiedenen Analysten zeigen, in welchen Größenklassen die Zukunft des Containerschiffbaus liegt und wo nur noch geringe Zuwächse zu erwarten sind.

Die bei deutschen Werften zahlreich eingegangenen Aufträge für mittelgroße Containerschiffe sind lediglich auf die Auslastung der weltweit führenden Werften in Ostasien zurückzuführen. Europa bedient lediglich die Restnachfrage, die die großen ostasiatischen Schiffbaunationen zur Zeit nicht bearbeiten können (IG Metall Küste 2004). Somit werden die Auftragseingänge bei einer geringeren Nachfrage nach Containerschiffen in Europa zurückgehen, da diese Segmente aufgrund freigewordener Schiffbaukapazitäten in Asien dort gefertigt werden. Deutsche Reeder erwarten bereits in den nächsten Jahren einen weiteren Rückgang der Anzahl der deutschen Werften, da diese mit den großen Serien produzierende Werften in Asien preislich nicht mithalten können und die Nischen nicht genug Arbeit für alle bieten (Dresdner Bank 2005).

4 Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2004 bis Ende August 2005

4.1 Neubauaufträge für Containerschiffe

Der im Herbst 2003 begonnene Auftragsboom für die deutschen Werften hat sich hauptsächlich auf des Segment der Containerschiffe konzentriert. Dieser Trend hat sich bis Ende August 2005 (Ende des Berichtszeitraums) ungebrochen fortgesetzt. Im Zeitraum von September 2004 bis Ende August 2005 konnten die deutschen Werften Aufträge für insgesamt 121 Containerschiffe gewinnen. Gegenüber dem ohnehin schon boomenden Zeitraum von September 2003 bis Ende August 2004 ist dies eine Steigerung um nochmals knapp 60 % (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2005 (jeweils vom September bis Ende August eines Jahres)

Zeitraum	9/2001 - 8/2002	9/2002 - 8/2003	9/2003 - 8/2004	9/2004 - 8/2005
Anzahl der Schiffe	6	46	71	121
Gesamt tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500
Gesamt TEU	8.346	73.681	153.617	190.922

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Der Blick auf die Entwicklung der Auftragseingänge bei Containerschiffen verdeutlicht, dass im Jahr 2002 die Perspektiven für den deutschen Containerschiffbau äußerst negativ waren. Erst mit dem Einsetzen des Auftragsbooms im Herbst 2003 konnte sich der deutsche Containerschiffbau erholen. Die folgende Abbildung der Auftragseingänge für Containerschiffe im aktuellen Berichtszeitraum veranschaulicht zudem, dass die deutschen Werften sich auf kleine bis mittlere Containerfrachter spezialisiert haben. In Deutschland werden zur Zeit keine Containerschiffe mit einer Stellkapazität von mehr als 3.000 TEU gebaut:

Abbildung 12: Neubauaufträge für Containerschiffe von September 2004 bis Ende August 2005 (Quelle: ISL/Hader basierend auf Clarkson, Hansa, Lloyds Register/Fairplay)

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	TEU	Summe tdw	Summe TEU
2	Hegemann Rolandwerft	Jüngerhans	8.500	700	17.000	1.400
5	Cassens	Elbdeich; Hinsch	8.600	724	43.000	3.620
2	Peters	Global Hanseatic	8.800	801	17.600	1.602
2	Hegemann Rolandwerft	Harren & Partner	9.200	750	18.400	1.500
4	Peters	Global Hanseatic	10.600	905	42.400	3.620
5	Hegemann Rolandwerft	Jüngerhans	10.700	850	53.500	4.250
8	Hegemann Rolandwerft	deutsche Reeder	10.700	972	85.600	7.776
2	J.J. Sietas		11.300	900	22.600	1.800
14	J.J. Sietas	deutsche Reeder	11.400	868	159.600	12.152
2	J.J. Sietas	Teamlines	11.400	868	22.800	1.736
1	J.J. Sietas	Wegener	13.400	966	13.400	966
4	Hegemann Peenewerft	Simatech	18.000	1.400	72.000	5.600
8	Hegemann Peenewerft	Schoeller	20.250	1.440	162.000	11.520
4	Hegemann Peenewerft	Arkas, Türkei	22.100	1.529	88.400	6.116
9	J.J. Sietas	deutsche Reeder	22.300	1.700	200.700	15.300
14	Aker Ostsee	deutsche Reeder	24.200	1.706	338.800	23.884
5	Aker Ostsee	NSB Niederelbe	27.400	1.900	137.000	9.500
10	Volkswerft	Maersk Line	33.500	2.500	335.000	25.000
2	TKMS – HDW	deutsche Reeder	34.000	2.490	68.000	4.980
2	SSW, Bremerhaven	Projex	34.500	2.490	69.000	4.980
10	Aker Ostsee	deutsche Reeder	37.600	2.742	376.000	27.420
2	TKMS – HDW	GEBAB - Martime	37.950	2.700	75.900	5.400
4	TKMS – Emden	deutsche Reeder	37.950	2.700	151.800	10.800
121					**2.570.500**	**190.922**

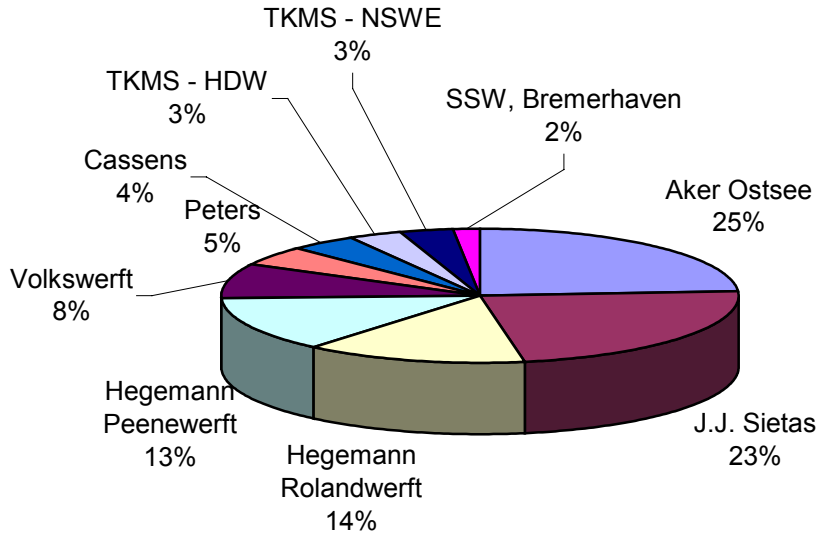
© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Gemessen an der **Zahl der Aufträge**, die im Untersuchungszeitraum hereingenommen werden konnten, liegt Aker Ostsee mit 25% aller Neubauaufträge/Container knapp vor J.J. Sietas, die 23% aller neuen Aufträge auf sich vereint. Die beiden zur Hegemann-Gruppe gehörenden Werften in Berne und Wolgast konnten jeweils 14% bzw. 13% aller Neubauaufträge gewinnen. Die weiteren deutschen Werften, die vom Containerschiffsboom profitieren konnten, erreichten Anteile an den Neubauaufträgen zwischen 8% und 2% (vgl. Abbildung 13). Im Vorjahreszeitraum konnte Aker Ostsee noch 43% aller Neubauaufträge im Containersegment auf sich vereinen, Ende August 2005 waren es nur noch 25%. Und auch die Volkswerft hat gegenüber dem Vorjahreszeitraum (23%) nur noch einen Anteil von 8%. Vor allem die zur Hegemann-Gruppe gehörenden Werften konnten ihre Anteile deutlich erhöhen (von insgesamt 6% Ende August 2004 auf

insgesamt 27% Ende August 2005). Aber auch die J.J. Sietas Werft konnte ihrer Anteil von 6% auf 23% aufstocken.

Dass diejenigen Werften, die Ende August 2004 noch einen deutlich größeren Anteil an den Neubauaufträgen für sich verzeichnen konnten, ein Jahr später zum Teil deutlich geringere Prozentwerte aufweisen, ist im Wesentlichen dadurch zu begründen, dass diese Werften bis mindestens Ende 2008 ausgelastet sind, und Reeder mit Bestellungen für ein Lieferdatum in 2009 zurückhaltend sind. Als Folge der Knappheit der Bauplätze auf einigen deutschen Werften konnten andere Werften auf dem Containermarkt Aufträge akquirieren. Damit erklärt sich die Veränderung der prozentualen Anteile. So konnten gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum auch erstmals wieder die Cassens Werft (4%), SSW (2%) und Peters Schiffbau (5%) Neubauaufträge hereinholen.

Abbildung 13: Anteile der Werften an der Gesamtzahl (N=121) der nach Deutschland vergebenen Neubauaufträge für Containerschiffe (im Zeitraum September 2004 bis Ende August 2005)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

4.2 Neubauaufträge für Trockenfrachter und Tanker

Im Segment der Trockenfrachter und Tanker konnten die auf diese Schiffstypen spezialisierten deutschen Werften gegenüber dem vorherigen Untersuchungszeitraum ebenfalls eine Steigerung der Auftragseingänge verzeichnen. Während im Zeitraum von September 2003 bis Ende August 2004 insgesamt Aufträge im Gesamtvolumen von 128.915 tdw akquiriert werden konnten, so beläuft sich das Volumen im aktuellen Untersuchungszeitraum auf 283.050 tdw – ein Steigerung um 120% (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Neubauaufträge für Trockenfrachter und Tanker von September 2004 bis Ende August 2005 (Quelle: ISL/Hader basierend auf Clarkson, Hansa, Lloyds Register/Fairplay)

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	Schiffstyp
2	Ferus Smit	Erik Thun, S	9.000	Minibulk
2	Ferus Smit	niederl. Reeder	4.500	Mehrzweckfrachter
2	Ferus Smit	niederl. Reeder	6.000	Mehrzweckfrachter
1	Con-Mar, Brake	New Logistics, D	4.800	See-/Fluss-Cont.
2	Meyer Werft	Solvang ASA	18.000	LPG-Tanker
2	Lindenau	Seychelles Petrol.	45.000	Öl-/Chem.-Tanker
2	Lindenau	GTS, Bremen	40.500	Prouktentanker
1	Lindenau	GTS, Bremen	32.250	Prouktentanker

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Insbesondere die Werft Ferus Smit in Leer konnte mit insgesamt 6 Schiffen die Zahl der Neubauaufträge gegenüber dem Vorjahr verdoppeln. Con-Mar Ing. in Brake und die Meyer Werft konnten in diesem Schiffssegment ebenfalls neue Aufträge gewinnen, was ein Jahr zuvor noch nicht der Fall war.

4.3 Neubauaufträge für Passagierschiffe und RoRo

Nach dem Einbruch im Kreuzfahrtgeschäft in der Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 hat sich der Markt für Kreuzfahrt- und Passagierschiffe in den letzten Jahren wieder erholen können. Im aktuellen Berichtszeitraum konnte die Meyer Werft insgesamt 5 Neubauaufträge in ihre Bücher schreiben. Die Werft ist damit bis mindestens Sommer 2009 ausgelastet. Auf dem Gebiet der Fähren konnte die Flensburger Schiffbaugesellschaft ihre herausgehobene Stellung bestätigen, indem sie im aktuellen Berichtszeitraum insgesamt 5 Neubauaufträge zeichnen konnte (3 Autofähren, 2 RoRo-Frachter). Auch J.J. Sietas konnte zwei Aufträge für

RoRo-Frachter gewinnen. Im Bereich der Megayachten sind die Werften traditionell nicht so auskunftsfreudig wie in den anderen Segmenten des Handelsschiffbaus, so dass nicht mit absoluter Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass alle Neubauaufträge für Yachten von den Werften gemeldet werden. Trotzdem zeigt sich, dass auch hier die Werften Fr. Lürssen, Blohm & Voss und HDW-Nobiskrug erfolgreich Aufträge einwerben konnten (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Neubauaufträge für Passagierschiffe und RoRo von September 2004 bis Ende August 2005 (Quelle: ISL/Hader basierend auf Clarkson, Hansa, Lloyds Register/Fairplay)

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
2	Meyer Werft	Star Cruises - NCL	92.250		Kreuzfahrtschiff
3	Meyer Werft	Aida Cruises	68.500		Kreuzfahrtschiff
1	Lürssen/SSW			150 m	Megayacht
1	TKMS B+V			118 m	Megayacht
1	TKMS B+V				Megayacht
1	TKMS - Nobiskrug		1.500	73 m	Megayacht
3	Flensburger SG	British Columbia	22.100	1650 P	Autofähre
2	Flensburger SG	UN RoRo, Türkei	29.000	3750 lm	RoRo-Frachter
2	J.J. Sietas	Godby Shg., SF	14.100	1900 lm	RoRo-Frachter
1	Fassmer	Harren & Partner	1.000		Schulschiff

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

4.4 Neubauaufträge für sonstige seegehende Schiffe

Auch außerhalb der vorgenannten Schiffstypen konnten kleinere deutsche Werften, die auf den Spezialschiffbau spezialisiert sind, Neubauaufträge verzeichnen. So hat die Mützelfeldwerft insgesamt 4 neue Schlepperaufträge gewonnen, Abeking & Rasmussen erhielt den Auftrag für einen 25m-Lotsentender aus den Niederlanden (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Neubauaufträge für sonstige seegehende Schiffe von September 2004 bis Ende August 2005 (Quelle: ISL/Hader basierend auf Clarkson, Hansa, Lloyds Register/Fairplay)

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
2	Abeking & Rasmussen	niederländ. Lotsen		25 m	Lotsentender
2	Mützelfeldtwerft	Harms Bergung	1.750		Hochseeschlepper
2	Mützelfeldtwerft	Harms Bergung			Hochseeschlepper

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

5 Auslastung im deutschen Schiffbau

Der im Jahr 2003 einsetzende Auftragsboom hat dazu beigetragen, dass die Kapazitäten der meisten Werften in Deutschland sehr gut ausgelastet sind. Gleichwohl muss hinsichtlich der Auslastung zwischen den einzelnen Werfttypen unterschieden werden. Von den insgesamt 16 deutschen reinen **Neubauwerften** machten 14 Werften Angaben zur aktuellen und zukünftigen Auslastung. Von diesen 14 Werften gaben zwölf an, dass in den Jahren 2005, 2006 und 2007 die Kapazitäten zu 100% ausgelastet sein würden. Lediglich zwei Werften (Neptun Industries und die Krögerwerft) sagen aufgrund der Auftragslage für die Jahre 2006 und 2007 eine geringere Auslastung voraus. Obwohl die Prognose der Kapazitätsauslastung für den **Reparaturbereich** aufgrund der geringen Vorhersagbarkeit der Auftragseingänge kaum möglich ist, gaben die Betriebsräte von 6 Reparaturwerften an, aufgrund der bereits vorliegenden Verträge im Jahr 2005 und im darauffolgenden Jahr die Kapazitäten zu ca. 80% auslasten zu können. Für 5 von 7 Werften, die **sowohl im Reparatur- als auch im Neubaubereich** aktiv sind, stellt sich die Situation ähnlich positiv wie bei den reinen Neubauwerften dar. Auch hier liegt die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der nächsten zwei Jahre bei nahezu 100% (vgl. Abbildung 17).

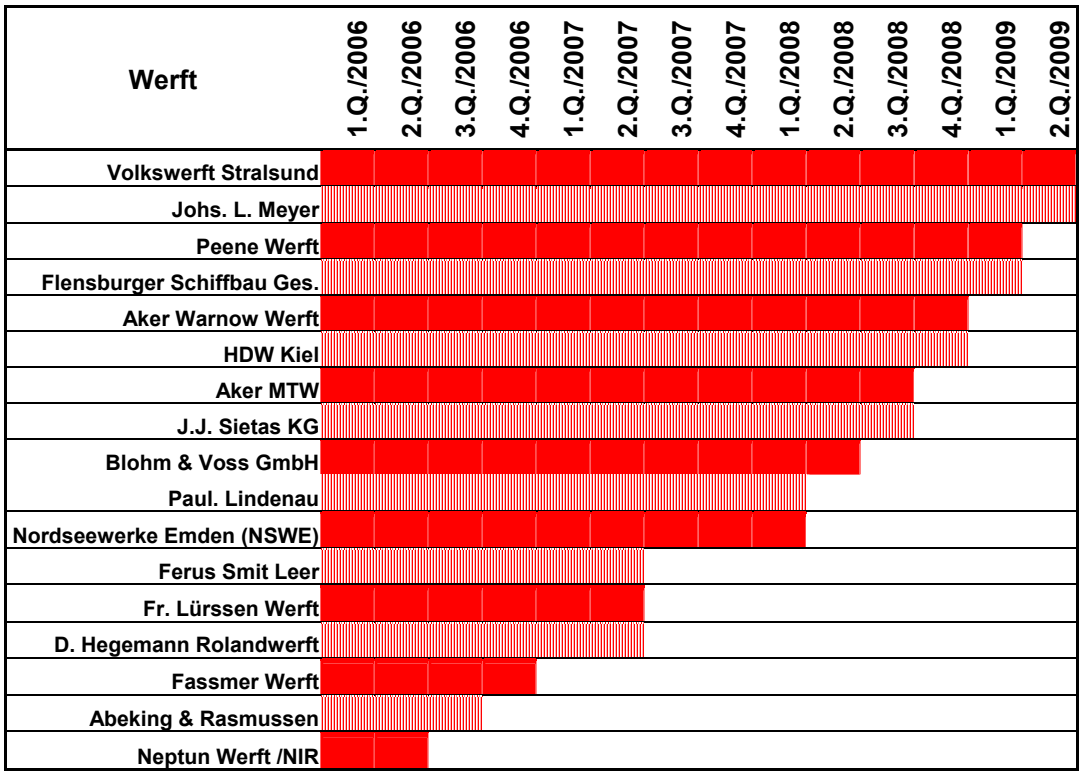
Abbildung 17: Durchschnittliche Kapazitätsauslastung im Zeitraum 2005 bis 2007 nach Werfttyp (in %)

Werfttyp	Auslastungsgrad aktuell	Auslastungsgrad 2006	Auslastungsgrad 2007
Neubau (n=14)	98,93	96,15	91,67
Reparatur (n=6)	80,00	78,00	56,25
Reparatur und Neubau (n=5)	98,00	112,00	97,50

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Im Zusammenhang mit der Kapazitätsauslastung im deutschen Schiffbau wurde im Rahmen der jährlichen Befragung auch nach dem Datum gefragt, an welchem das letzte Schiff aus den jeweiligen Auftragsbüchern abgeliefert werden wird (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch ausgewählter deutscher Neubauwerften (Stand: 1. September 2005; nur Handelsschiffneubau)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Zum letzten Ablieferungstermin machten alle 16 deutschen Neubauwerften Angaben. Das Ablieferungsdatum hat zwar keine Aussagekraft über die Auslastung der Werftkapazitäten bis zu diesem Zeitpunkt, es gibt jedoch Aufschluss darüber, bis wann vor dem Hintergrund der aktuellen Auftragsbestände auf den Werften an Neubauten gearbeitet wird. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Perspektiven für die meisten der deutschen Neubauwerften im Vergleich zu den Vorjahren deutlich verbessert hat. Neben den auf den Containerschiffbau spezialisierten Werften in Mecklenburg-Vorpommern verfügen auch die Meyer Werft, die Flensburger Schiffbaugesellschaft, HDW und J.J. Sietas über Aufträge bis mindestens Ende 2008. Die Volkswerft Stralsund sowie die Meyer Werft in Papenburg haben sogar Aufträge bis Mitte 2009. Lediglich drei Werften – Fassmer, Abeking & Rasmussen und Neptun Industries – haben einen Auftragshorizont, der nicht über das Jahr 2006 hinausgeht.

6 Marineschiffbau in Deutschland

Nach der Übernahme der HDW AG durch den Thyssen Krupp Konzern und die Zusammenführung der Werften zu Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) kann der „Konsolidierungsprozess“ im deutschen Marineschiffbau als weitgehend abgeschlossen betrachtet werden. Innerhalb des Konzerns wird es in nächster Zeit sicher noch Strukturanpassungen geben (vor allem hinsichtlich der Rolle des Handelsschiffbaus). In Deutschland existieren damit auf der Angebotsseite gleichwohl nur noch zwei wesentliche Anbieter von Marineschiffen, mit deren Produktpalette die deutsche Marine ihren Bedarf abdecken kann: TKMS und die Werften der Lürssen-Gruppe. Neben diesen Werftgruppen sind noch Abeking & Rasmussen (Lemwerder), die Peene-Werft (Wolgast) und die Flensburger Schiffbaugesellschaft im Marineschiffsneubau aktiv (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Marineschiffbau-Werften in Deutschland (eigene Recherche und Darstellung)

Werften	Schiffstypen	Beschäftigte (9/2005)
Thyssen Krupp Marine Systems		
HDW GmbH	U-Boote Containerschiffe	2.665
Blohm&Voss	Fregatten Korvetten Containerschiffe	928
Nordseewerke Emden	U-Boote Fregatten Containerschiffe Forschungsschiffe	1.479
Lürssen-Gruppe		
Fr. Lürssen Werft	Minenjagdboote Korvetten Megayachten Patrouillenboote Spezialschiffe	683
Kröger Werft	Yachten Unterstützungsschiffe Spezialschiffe Reparatur	217
Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG)	Kleine Marineversorger auf RoRo-Basis	714
Abeking & Rasmussen	Minenjagdboote Yachten Rotoren für Windkraftanlagen	365
Peene-Werft	Patrouillenboote Unterstützungsschiffe Containerschiffe	821

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

6.1 Thyssen Krupp Marine Systems - TKMS

Der größte deutsche Produzent von Marineschiffen ist Thyssen Krupp Marine Systems. Zu dieser Gruppe gehören die Neubauwerften HDW AG in Kiel, Nordseewerke Emden und Blohm&Voss in Hamburg. Darüber hinaus gehören zu

der Gruppe auch noch die Werften HDW Nobiskrug und Blohm&Voss Repair in Hamburg. Zur TKMS-Gruppe zählen weiterhin die griechische Werft Hellenic Shipyards und die schwedische Kockums-Werft. Mit der TKMS existiert damit der einzige europäische Marineschiffbaukonzern, in dessen Besitz Werften in unterschiedlichen europäischen Ländern sind. Die Übernahme der Werft in Griechenland ist allerdings weniger aus konzernstrategischen Gründen erfolgt. Vielmehr war die Beteiligung an der Werft Bestandteil der Verträge über die Lieferung von U-Booten an die griechische Regierung im Jahr 2000.

TKMS ist mit Abstand Deutschlands größter Schiffbaukonzern. An den fünf Werftstandorten innerhalb Deutschlands arbeiteten im September 2005 insgesamt rund 6.000 Menschen, was ca. einem Drittel der gesamten Werftbeschäftigten Deutschlands entspricht. Die ausländischen Werftstandorte hinzugerechnet ergibt sich eine Gesamtbeschäftigtenzahl von ca. 10.000 Mitarbeitern. Gemessen an der Mitarbeiterzahl ist TKMS damit hinter Aker Yards mit ca. 14.000 Beschäftigten die zweitgrößte Werftengruppe Europas.

TKMS nimmt in Deutschland quasi eine Monopolstellung im Bereich der größeren Kriegsschiffe ein. Zu ihrem Produktsortiment zählen Fregatten, Korvetten, U-Boote, Unterstützungs- und Forschungsschiffe. Die gegenwärtig im Bau befindlichen Fregatten des Typs F124 werden von einer Arbeitsgemeinschaft der Werften HDW, Nordseewerke und Blohm&Voss produziert. Auch der Bau der zukünftigen Fregatten des Typs F125 werden aller Voraussicht nach von dieser Arbeitsgemeinschaft abgewickelt. Der U-Boot-Bau konzentriert sich auf die Werften HDW und Nordseewerke. Hierbei wird die vordere U-Boot-Sektion in Emden und die hintere Sektion in Kiel gebaut. Im neuen Werftenverbund liegt das Zentrum für den U-Boot-Bau weiterhin in Kiel bei HDW, wo die beiden U-Boot-Hälften in der Endmontage auch zusammengesetzt werden.

6.2 Lürssen-Gruppe

An dem Bau der Korvetten der Klasse K130 ist neben den TKMS-Werften in Emden und Hamburg auch die Fr. Lürssen Werft in Bremen beteiligt. Letztere Werft befindet sich im Privateigentum der Familie Lürssen und ist spezialisiert auf den Bau von Minenjagdbooten. Die Werft ist in Deutschland der einzige Anbieter dieses Schiffstyps und nimmt auch auf dem offenen Exportmarkt eine herausragende

Stellung ein. Hierbei profitiert die Werft auch davon, dass in dem Unternehmen neben dem Marineschiffbau ein weiterer Schwerpunkt auf der Produktion von Megayachten liegt. Spezielle Kompetenzen aus dem Yachtbau (bspw. geringes Gewicht, geräuscharmer Antrieb und hohe Geschwindigkeiten) können somit in den Marineschiffbau einfließen. Diese Form des *spin-offs* findet sich auch auf anderen Werften, die zivilen und militärischen Schiffbau betreiben, und wird mittlerweile als zentraler Wettbewerbsvorteil gegenüber reinen Marinewerften angesehen.[4]

Zur Fr. Lürssen-Gruppe gehören die Werften Fr. Lürssen Werft in Bremen, Lürssen Bardenfleth, die Krögerwerft in Rendsburg und die Neue Jade Werft in Wilhelmshaven. Im Jahr 2005 arbeiteten in Gruppe etwas mehr als 1.000 Menschen, wobei der Neubau von Militärschiffen sich auf die Fr. Lürssen Werft (Bremen/680 Mitarbeiter) und die Krögerwerft (Rendsburg/220 Mitarbeiter) konzentriert. Auf beiden Werften findet zudem auch Yachtbau statt. Die Werft in Bardenfleth ist beinahe ausschließlich auf den Bau von Megayachten spezialisiert. Die Neue Jade Werft in Wilhelmshaven gehörte in den 1990er Jahren zum Bremer Vulkan-Verbund und wurde in dieser Zeit mit modernster Technologie ausgestattet, um Reparaturen von Marineschiffen erledigen zu können. Mitte 2004 wurde diese Reparaturwerft in die Lürssen-Gruppe eingegliedert. Damit ist die Lürssen-Gruppe in der Lage, die von ihr gebauten Schiffe auch selbst reparieren zu können. Dies gilt nicht nur für die Marineschiffe, sondern ebenfalls für die Megayachten.

6.3 Weitere Anbieter von Marineschiffen

Die Fr. Lürssen Werft in Bremen pflegt im Bereich der Minenjagdboote seit langer Zeit eine enge Kooperation mit der benachbarten Werft Abeking & Rasmussen. Auch Abeking & Rasmussen ist spezialisiert auf den Bau von Luxusyachten und verfolgt seit geraumer Zeit das Ziel, die im Yachtbau entwickelten Fähigkeiten auch für andere Produktsegmente gewinnbringend einzusetzen. Dies gilt nicht nur für die Kooperation bei Minenjagdbooten mit Fr. Lürssen, sondern auch für die in einer

[4] So greifen die italienischen Fincantieri-Werften beim Bau von Flugzeugträgern auf Erfahrungen zurück, die sie bei der Produktion von Kreuzfahrtschiffen gewonnen haben. Auf dem Flugzeugträger Andrea Doria wurden die Wasserversorgung, die Stromversorgung, die Kabinen, die Aufzüge und die Kücheneinrichtungen so gestaltet, wie es sonst für die Kreuzfahrtschiffe der Fall ist. Und auch die von Blohm&Voss gebauten MEKO Korvetten profitieren von der zivil-militärischen Mischproduktion der Werft: Die Korvetten sind mit einem 27-Knoten-Motor ausgestattet, der ursprünglich für den Handelsschiffbau entwickelt worden sind (vgl. Assemblée Nationale, 52).

eigenständigen GmbH zusammenführte Produktion von Rotorblättern für Windkraftanlagen (Firma ROTEC). Die Rotorblattkonstruktion erfordert z.B. spezielle Fähigkeiten im Umgang mit Kunststoffen (Faserverbundtechnik). Da auch im Yachtbau leichte und gleichzeitig stabile und langlebige Kunststoffe verarbeitet werden, konnte hier die Werft auf ihre Erfahrungen aus dem Schiffbau zurückgreifen und neue Märkte erfolgreich erschließen. Abeking&Rasmussen beschäftigte im Jahr 2005 ca. 370 Mitarbeiter.

Neben den vorgenannten Werften sind noch die Peene-Werft in Wolgast und die Flensburger Schiffbaugesellschaft (FSG) im Marineschiffbau aktiv. Die Peene-Werft bewegt sich dabei im Segment der Unterstützungsschiffe sowie kleinere Patrouillenboote. Der eigentliche Schwerpunkt der Werft liegt allerdings auf dem Bau von Containerschiffen in der Größenordnung um 2.500 TEU. Auf der Wolgaster Werft arbeiteten im September 2005 ca. 820 Menschen.

Die FSG ist eine auf den Bau von RoRo-Schiffen spezialisierte Werft. In diesem Segment nimmt sie einen Weltmarktanteil von ca. 75% ein. Der Marineschiffbau ist kein Kernsektor der Werft. Auf der Basis der von ihr entwickelten RoRo-Schiffe findet nur gelegentlich der Bau von RoRo-Fähren für die Marine statt. Die FSG beschäftigte im September 2005 ca. 710 Mitarbeiter.

6.4 Die Stellung deutscher Marineschiffswerften auf den Exportmärkten

Anders als in Großbritannien, Frankreich oder Spanien zeichnet sich der deutsche Marineschiffbau dadurch aus, dass hier auf den Werften sowohl Marineschiffbau als auch ziviler Schiffbau (Handelsschiffbau) stattfindet. Sie sind darüber hinaus auch nicht nur auf die deutsche Marine als Kunde konzentriert, sondern stark vom Export ihrer Schiffe abhängig. Dies wird auch deutlich, wenn man die mittelfristige Beschaffungsplanung der Bundesregierung im Bereich der Marine betrachtet (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Mittelfristige Beschaffungsvorhaben der deutschen Marine (Quelle: Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung; Stand: Mai 2005)

Schiffstyp	Ablieferungstermine	Auftragnehmer
Korvette K130	1. 05/2007 2. 11/2007 3. 04/2008 4. 08/2008 5. 11/2008	ARGE K130 • NSWE • B&V • Fr. Lürssen Werft
Fregatte F124	1. 10/2002 2. 09/2004 3. 12/2005	ARGE F124 • B&V • NSWE • HDW
Einsatzgruppenversorger	1. 12/2010	N.N.
Fregatte F125	1. 2012 2. 2014 3. 2016 4. 2018	N.N.
U-Boot U212	1. 07/2005 2. 09/2005 3. 01/2006 4. 09/2006 5. 03/2012 6. 03/2013	ARGE • HDW • NSWE

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Es wird deutlich, dass die deutschen Werften allein durch heimische Bestellungen keine ausreichende Auslastung erzielen könnten. Von den drei für die deutsche Marine bestimmten Fregatten des Typs F124 wird die letzte im Jahr 2005 abgeliefert. Nachfolgeaufträge für diesen Schiffstyp sind von der deutschen Regierung vorerst nicht vorgesehen, so dass weitere Schiffe des Typs F124 nur noch für den Export produziert werden könnten. Das Korvettenprogramm (K130) läuft noch bis zum Jahr 2008. Dann wird der Bedarf der deutschen Marine an diesem Schiffstyp gedeckt sein. Hier bieten sich für den Exportmarkt ebenfalls gute Chancen für die am Bau beteiligten Werften. Lediglich beim Bau von U-Booten können die Werften in Emden und Kiel über einen längeren Zeitraum mit einer Auslastung durch Bestellungen durch den Bund rechnen. Die letzte Ablieferung eines U-Boote der Klasse U-212 ist für das 2013 vorgesehen. Die mittelfristige Planung der Bundesregierung sieht die Beschaffung eines Einsatzgruppenversorgers im Jahr 2010 vor. Des weiteren sollen vier Fregatten des Typs F125 (Ablieferung zwischen 2012 und 2018) angeschafft werden. Sowohl für den Einsatzgruppenversorger als auch für die Fregatten F125 stehen die für den Bau zu beauftragenden Werften noch nicht fest.

Den nicht ausreichenden (auch wenn die Auftragsvergabe zeitlich vorgezogen werden würde) Beschaffungen durch die deutsche Marine begegnen die deutschen Werften demnach mit zwei Strategien:

1. Die Ergänzung der militärischen Produktpalette durch den Bau von Handelsschiffen. Dadurch versetzen sich die Werften in die Lage, eventuelle Auslastungsschwankungen im militärischen Bereich durch Aufträge im zivilen Sektor auszugleichen und somit Know-how und Beschäftigung zu stabilisieren bzw. zu sichern.
2. Export von ursprünglich für den deutschen Markt entwickelten Marineschiffen. Dadurch erhöht sich die Anzahl der gebauten Schiffe eines Typs, was zur Reduktion der Gesamtkosten führt.

Der Weltmarkt für Kriegschiffe teilt sich in zwei Segmente. Auf der einen Seite gibt es den geschlossenen Markt, der sich dadurch auszeichnet, dass die einzelnen nationalen Regierungen die Schiffe bei den in ihrem Land ansässigen Werften bestellen. Dieser Markt ist für ausländische Konkurrenten nicht erreichbar, da es – wenn überhaupt – nur eine Ausschreibung unter den in dem jeweiligen Land konkurrierenden Werften gibt. Auf der anderen Seite gibt es den offenen Markt, der für alle Marinewerften der Welt zugänglich ist und auf dem Regierungen ihre Beschaffungsvorhaben weltweit ausschreiben (da sie in ihren eigenen Ländern über keine entsprechende Marineschiffbauindustrie verfügen).
Auf diesem offenen Markt für Kriegesschiffe nehmen die europäischen und insbesondere die deutschen Marinewerften einen zentralen Rang ein. An den Beispielen des U-Boot-Baus und des Baus von Überwassermarineschiffen wird dies besonders deutlich.

6.4.1 Europäische U-Boote für den weltweiten Export

Besonders abhängig vom Export ist der europäische U-Boot-Bau. In Europa sind folgende Werften im U-Boot-Bau aktiv:

- Thyssen Krupp Marine Systems (Deutschland: HDW AG und Nordseewerke Emden; Schweden: Kockums; Griechenland: Hellenic Shipyards)
- BAE Systems (Großbritannien: Barrow-in-Furness)
- DCN (Frankreich: Cherbourg)

- Navantia (Spanien: Scorpene-Klasse in Kooperation mit DCN)
- Fincantieri (Italien: Muggiano)

Im Segment der U-Boote muss zwischen atomgetriebenen U-Booten und U-Booten mit konventionellem Antrieb unterschieden werden. Atom-U-Boote werden in Europa nur von BAE Systems und DCN produziert. Hier erfolgt die Fertigung ausschließlich für die heimische Marine, so dass dieser Bootstyp für die Betrachtung des Exports keine Relevanz besitzt.

Anders sieht es im Bereich der konventionell angetriebene U-Boote aus. Hier nimmt Europa auf dem Weltmarkt quasi eine Monopolstellung ein. Allein die zu Thyssen Krupp Marine Systems gehörenden deutschen Werften HDW GmbH und Nordseewerke Emden vereinigen 70% des Weltmarktes für konventionelle U-Boote auf sich. Die von ihnen bislang ausschließlich für die deutsche Marine vorgesehenen U-Boote mit einem außenluftunabhängigen Brennstoffzellenantrieb sind beinahe konkurrenzlos, da sie durch ihre besondere Antriebsform extrem lange unter Wasser bleiben können. Außerdem laufen die Motoren besonders geräuscharm, so dass sie von Sonar und Radar nur äußerst schwer geortet werden können. Mit dem Bau von vier U-Booten für Griechenland (erste Ablieferung 2004) wird erstmals ein mit dem o.g. Antrieb ausgestattetes U-Boot ins Ausland verkauft. Neben den deutschen Werften fällt nur noch der französischen DCN bzw. dem Kooperationsprojekt von DCN und der spanischen Navantia (ehemals IZAR) eine bedeutende Rolle im Exportmarkt für U-Boote zu. Die französischen U-Boote der Agosta-Klasse und die französisch-spanischen Scorpene U-Boote sind neben den deutschen Modellen (U-209, U-212, U-214) die einzigen für den Export relevanten Unterwasserschiffe. Abbildung 21 listet die Exportverträge für europäische U-Boote für den Zeitraum von 1994 bis 2004 auf. Auch hier zeigt sich noch einmal die herausgehobene Stellung der deutschen U-Boot-Werften.

Abbildung 21: Exportverträge für U-Boote europäischer Werften im Zeitraum 1994 bis 2004 (Quelle: Assemblée Nationale, 41; eigene Recherche)

Werft	Jahr des Vertragsabschlusses	Anzahl der U-Boote	U-Boot-Typ	Empfängerland
HDW	1995	2	U-209	Brasilien
	1998	2	U-212	Italien
	1998	4	U-209	Türkei
	1999	3	U-209	Südafrika
	2000	4	U-214	Griechenland
	2001	3	U-214	Südkorea
	2004	2	U-209	Portugal
DCN	1994	3	Agosta 90B	Pakistan
DCN-Navantia/IZAR	1997	2	Scorpene	Chile
	2002	2	Scorpene	Malaysia

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

6.4.2 Europäische Überwasserschiffbau für den Export

Im Bereich des Exports militärischer Überwasserschiffe ist die Zahl der europäischen Werften deutlich größer als im U-Boot Sektor. Auch hier nimmt Deutschland mit Thyssen Krupp Marine Systems und dabei insbesondere der Hamburger Werft Blohm & Voss eine Spitzenstellung ein. Die von Blohm & Voss angebotenen MEKO-Fregatten und Korvetten wurden seit 1969 kontinuierlich weiterentwickelt und zeichnen sich durch ihre Modulbauweise aus. Diese erlaubt es dem Kunden, das Schiff seinen spezifischen Anforderungen hinsichtlich der Größe und der Ausrüstung entsprechend anzupassen. Der größte Konkurrent der deutschen Werft ist die französische Staatswerft DCN, die mit ihren Fregatten des La Fayette-Typs ebenfalls sehr erfolgreich auf dem Exportmarkt agiert.

Auch die italienische Fincantieri-Gruppe bietet die von ihr entwickelte F 310-Fregatte auf dem internationalen Markt an, konnte dafür allerdings erst einen nennenswerten Auftrag über fünf Schiffe für Norwegen gewinnen. Beim Bau der italienischen Fregatten ist Lockheed Martin (USA) für die Waffensysteme verantwortlich.

Innerhalb des Zeitraums von 1994 bis 2004 konnten zwar auch IZAR und BAE Systems Verträge über Marineschiffe für den Export gewinnen. Diese waren im Vergleich zu den Aufträgen der zuvor genanten Werften jedoch von deutlich geringerem Volumen (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 22: Exportverträge für Fregatten und Korvetten europäischer Werften im Zeitraum 1994 bis 2004 (Quelle: Assemblée Nationale, 43; eigene Recherche)

Werft	Jahr des Vertrags-abschlusses	Anzahl der Schiffe	Schiffstyp	Empfängerland
Blohm & Voss	1994	2	MEKO-Fregatten	Türkei
	1999	4	MEKO-Korvetten	Südafrika
	2000	6	MEKO-Korvetten	Malaysia
	2002	6	MEKO-Korvetten	Polen
DCN	1992	6	La Fayette-Fregatten	Taiwan
	1994	4	La Fayette-Fregatten	Saudi-Arabien
	2000	6	La Fayette-Fregatten	Singapur
CMN	1998	8	Schnellboote	Kuweit
	2004	4	Baynunah-Korvetten	Arabische Emirate
IZAR	2000	5	F 310-Fregatten	Norwegen
BAE Systems	1995	3	Korvetten	Brunei
Fincantieri	1995/1997	4	Korvetten	Malaysia

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die deutschen und französischen Werften die wichtigsten Schiffbaunationen im Bereich des Marineschiffbaus für den Export sind. Deutschland weist dabei jedoch einen größeren Marktanteil auf als Frankreich. Im Bereich der kleineren Überwasserschiffe (Patrouillenboote, Minenjagdboote) nimmt die deutsche Fr. Lürssen Werft eine herausgehobene Stellung ein. Auf diesem Gebiet steht sie hauptsächlich in Konkurrenz zur französischen CMN, die ebenfalls mit ihren Schiffstypen auf dem internationalen Markt erfolgreich ist. Die Exportaktivitäten Großbritanniens beschränken sich im Wesentlichen auf den Verkauf von Überwasserschiffen, die zuvor von der Royal Navy ausgemustert wurden.

Der Berichterstatter der französischen Nationalversammlung geht davon aus, dass das **jährliche** Volumen des militärischen Schiffbaus weltweit zwischen 25 und 30 Milliarden EURO liegt. Das Volumen des offenen Marktes wird dagegen für **alle Jahre 2003 bis 2011** auf insgesamt lediglich 30 Milliarden EURO geschätzt (vgl. Assemblée Nationale, 43). Ausgehend von den gegenwärtigen Marktanteilen der europäischen Anbieter kann davon ausgegangen werden, dass auch in Zukunft der europäische Marineschiffbau einen erheblichen Anteil an diesem Volumen auf sich vereinigen kann.

7 Arbeitszeit, Einstellungen und Auszubildende

7.1 Arbeitszeitkonten und Zeitguthaben

Der Umgang mit Arbeitszeitkonten zur flexibleren Gestaltung der Arbeitszeiten gehört auf den deutschen Werften mittlerweile zur Normalität. Insgesamt gaben 24 Werften an, grundsätzlich mit diesem Instrument der Arbeitszeitflexibilisierung zu arbeiten. Acht dieser 24 Werften verfügen ausschließlich über ein Kurzzeitkonto. Hier liegt der Ausgleichszeitraum zwischen vier Wochen und sechs Monaten. Elf Werften arbeiten mit einem Langzeitkonto, dessen Ausgleichszeitraum von sechs Monaten bis zu einem Jahr reicht. Lediglich fünf Werften kombinieren Kurz- und Langzeitkonten zur größeren Flexibilität.

Die Bandbreiten der Arbeitszeitkonten bewegen sich im Maximum zwischen 275 Plusstunden und 250 Minusstunden, wobei der Durchschnitt bei 212 Plusstunden bzw. 114 Minusstunden liegt. Hieraus wird das große Flexibilitätspotenzial ersichtlich, welches mittels des Einsatzes von Kontenmodellen genutzt werden kann.

Insgesamt 20 Werften, die zusammen 12.991 Beschäftigte repräsentieren, konnten Angaben zu den auf den Arbeitszeitkonten verbuchten Stundenguthaben machen. In der Summe errechnet sich daraus ein Gesamtguthaben von 633.733 Stunden. Das entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem von knapp 49 Stunden. Bezogen auf das durchschnittliche Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem hat sich damit gegenüber dem Vorjahreszeitraum nichts geändert.[5]

Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 430 Arbeitsplätzen. Die vier Werften, die zwar über Arbeitszeitkonten verfügen, jedoch keine Angaben zu den Kontenständen im September 2005 machen konnten, repräsentieren zusammen ca. 3.500 Beschäftigte. Unter Berücksichtigung der im Jahr 2004 von diesen Werften genannten Kontenstände erscheint die Schätzung gerechtfertigt, dass auch im Jahr 2005 die Gesamtkontenstände der deutschen Werften ein Arbeitsplatzvolumen von über 600 Stellen ausmachen.

[5] Im September 2004 entfielen auf 18.202 Beschäftigte insgesamt 897.877 Stunden, was einem durchschnittlichen Guthaben pro Beschäftigtem von 49 Stunden entspricht.

7.2 Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

Mit der Einführung von Arbeitszeitkonten sollten im Allgemeinen keine *unbezahlten* Überstunden mehr anfallen. Diese werden im Rahmen der Zeitkontenpraxis auf Arbeitszeitkonten verbucht und können von dort für einen späteren Freizeitausgleich o.ä. entnommen werden. Mit Zeitkontenmodellen wird in der betrieblichen Praxis zudem die Absicht verbunden, auf bezahlte Überstunden weitestgehend zu verzichten. Umso erstaunlicher ist dann jedoch die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz der relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten im Jahr 2004 gegenüber dem Jahr 2003 deutlich mehr Überstunden außerhalb der Konten verbucht wurden. Hier zeigt sich, dass die Nutzung von Überstunden einer Verrechnung auf Arbeitszeitkonten vorgezogen wird.

Auf den insgesamt 12 Werften, die Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 4.621 Mitarbeiter beschäftigt. Für diese Mitarbeiter errechnet sich für das Jahr 2004 ein Überstundenvolumen von 339.668 Stunden. Pro Beschäftigtem errechnet sich daraus ein Überstundenaufkommen von 73,5 Stunden. Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, ergeben die 339.668 Überstunden ein Arbeitplatzpotenzial von knapp 230 Stellen.

Addiert man die Arbeitszeitguthaben und die Überstunden, so errechnet sich ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von über 830 Stellen.

Bezieht man nun in unsere Schätzungen die Werften mit ein, die keine Angaben zu Arbeitszeitkonten und Überstunden gemacht haben – bei denen aber realistischerweise Mehrarbeit angefallen ist -, kann man insgesamt von einem Beschäftigungspotenzial von über 1.000 Arbeitsplätzen ausgehen, das in Überstunden und Arbeitszeitkonten gebunden ist. Der beinahe flächendeckende Einsatz von Kontenmodellen und die intensive Nutzung von Überstunden ist ein Beleg dafür, dass das Prinzip der „atmenden Fabrik“ im deutschen Schiffbau längst Normalität ist. Die Ergebnisse belegen zudem die hohe Flexibilität der Werftbelegschaften, die nicht zuletzt auch durch die Praxis der Budgetvereinbarungen zum Ausdruck kommt.

7.3 Kurzarbeit

Zwei von 27 Werften gaben an, dass bei ihnen im Jahr 2005 bereits Kurzarbeit eingeführt wurde. Bei der Schiffswerft Hitzler waren davon 16 Mitarbeiter betroffen. Bei der HDW AG konnte die Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Mitarbeiter nicht ermittelt werden, allerdings fand dort die Kurzarbeit in einem Stundenumfang von 45.000 Stunden statt. Bei HDW waren vor allem die Ausrüstungsgewerke von Kurzarbeit betroffen, während bei Hitzler Mitarbeiter im Maschinen- und Schiffbau in Kurzarbeit gehen mussten.

Zur Zeit liegen von den Arbeitgebern keine neuen Anträge auf Kurzarbeit vor. Dies ist vor allem der guten Auftragslage geschuldet. Allerdings plant man bei HDW für ca. 150 Mitarbeiter einen Antrag auf Kurzarbeit zu stellen. Hiervon werden vor allem die Mitarbeiter in der Konstruktion von Marineschiffen betroffen sein, da dort die aktuelle Auslastung nur bei 60% liegt.

7.4 Neueinstellungen

Im Bereich der Neueinstellungen bleibt festzuhalten, dass diese im Wesentlichen auf die natürliche Fluktuation innerhalb der Werften zurückzuführen sind.

Nur drei von 27 Werften gaben an, vor allem in hochqualifizierten Bereichen Schwierigkeiten bei der Neubesetzung von Stellen gehabt zu haben. Ursächlich hierfür sind u.a. weniger attraktive Standorte und ein im Vergleich zu anderen High-Tech-Branchen schlechteres Image, die potenzielle Mitarbeiter von einen Ortswechsel abrücken lassen. Die betroffenen Werften gaben ebenfalls an, dass der regionale Arbeitsmarkt nicht mehr das qualifizierte Personal anzubieten hat, das im Schiffbau benötigt wird. Dies könnte u.U. als Indiz dafür gewertet werden, dass es zumindest in bestimmten Regionen mittelfristig zu einem akuten Fachkräftemangel im Schiffbau kommen kann. Nicht zuletzt verursachen die z.T. erheblichen Disparitäten bei der Entlohnung vor allem für kleine und mittlere Werften in strukturschwachen Regionen Schwierigkeiten bei der Personalrekrutierung.

7.5 Auszubildende

Von den 40 deutschen Werften machten 26 Angaben zur Ausbildungssituation auf den Werften. Auf 20 Werften haben 2004 insgesamt 313 Auszubildende ihre Lehre abgeschlossen. Davon wurden jedoch lediglich 269 in ein festes Beschäftigungsverhältnis übernommen. Das entspricht einer Quote von knapp 86%, die damit im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig gestiegen ist (2003: 84%). Die Ergebnisse der Schiffbauumfragen der letzten Jahre zeigen, dass die Übernahmequoten seit dem Jahr 2000 relativ stabil zwischen 86% und 83% gelegen haben.

8 Leiharbeit und Fremdfirmen

Erstmals wurde im Rahmen der Schiffbauumfrage der Versuch unternommen, Angaben zur **Leiharbeit** auf den deutschen Werften zu gewinnen. Dabei wurde nach der durchschnittlichen Zahl der nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz eingesetzten Leiharbeiter gefragt. Auf den 25 Werften, die hierzu Zahlen lieferten, arbeiteten im Jahr 2005 insgesamt 2.102 Leiharbeiter. Das entspricht über 12% der auf diesen 25 Werften beschäftigten 17.351 unbefristet eingestellten Mitarbeiter. Aufgrund der hohen Repräsentativität der Ergebnisse kann daraus geschlossen werden, dass die „Leiharbeitsquote“ auf den deutschen Werften insgesamt durchschnittlich ca. 12% beträgt.

Signifikante Unterschiede beim Einsatz von Leiharbeit gibt es zwischen den reinen Reparaturwerften und den Neubauwerften. Während auf den Neubauwerften die „Leiharbeitsquote“ etwas über 10% beträgt, errechnet sich für die Reparaturwerften einen Quote von knapp 20%. Offensichtlich greifen die Reparaturwerften aufgrund der vom Tagesgeschäft abhängigen Auftragslage deutlich stärker als die anderen Werfttypen auf das Instrument der Leiharbeit zurück, um auf Auslastungsschwankungen flexibel regieren zu können. Bei den Neubauwerften, bei denen die Auslastung zumindest über einen längeren Zeitraum kalkulierbar ist, wird Leiharbeit in einem deutlich geringerem Umfang genutzt.

Dabei findet die Leiharbeit in den klassischen Tätigkeitsbereichen statt. Der Schwerpunkt liegt bei Schweiß- und Schlossereiarbeiten, Maschinenbau und nur selten in der Konstruktion.

Die Mehrzahl der Werften hat keine Probleme, über die Leiharbeit qualifiziertes Personal zu gewinnen (24 Werften machten hierzu Angaben, wobei Mehrfachantworten möglich waren). Auf die Frage nach der Qualifikation der Leiharbeiter gaben immerhin 66,7% der Betriebsräte an, dass die Leiharbeitnehmer aus der Schiffbaubranche kämen und somit die erforderlich Qualifikation mitbrächten. Über 70% der Nennungen entfielen darauf, dass bei den Leiharbeitnehmern eine Grundausbildung vorhanden sei. Die Stammbelegschaft der Werft muss die Kollegen auf Zeit jedoch erst noch an die speziellen Erfordernisse des Schiffbaus heranführen. Bemerkenswert ist jedoch auch, dass mit immerhin mehr als 20% der Nennungen die Tatsache bestätigt wurde, dass die ausgeliehenen Mitarbeiter nur über unzureichende Kenntnisse in Bezug auf den Schiffbau verfügen, was in der Folge Probleme im Arbeitsablauf und in der Arbeitsqualität nach sich zieht. Die Verteilung der Antworten ist Abbildung 23 zu entnehmen:

Abbildung 23: Qualifikation von Leiharbeitnehmern auf den deutschen Werften (Mehrfachantworten möglich)

	Leiharbeiter kommen aus der Schiffbaubranche, deshalb gibt es keine Probleme.	Leiharbeiter verfügen über Grundausbildung und müssen von der Stammbelegschaft an die speziellen Anforderungen des Schiffbaus herangeführt werden.	Leiharbeiter verfügen über unzureichende Kenntnisse, was zu Problemen im Arbeitsablauf und in der Arbeitsqualität führt.
Wie schätzen Sie die Qualifikation der Leiharbeiter hinsichtlich der Qualitätsanforderungen im Schiffbau ein?	**66,7%**	**70,8%**	**20,8%**

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Da der Einsatz von Leiharbeitnehmern mittlerweile zur Normalität auf den deutschen Werften gehört, ist es für die Interessenvertretungen der Beschäftigten auch von zunehmender Bedeutung, Mitarbeiter von Leiharbeitsfirmen in ihre Informationspolitik mit einzubeziehen. Dies wird von den Betriebsräten der Werften auch umgesetzt, denn auf 72% der Werften werden die Leiharbeitnehmern auch regelmäßig zu den Betriebsversammlungen eingeladen. Die Information der Leiharbeiter über werftspezifische Vorgänge erfolgt jedoch nicht nur über

Betriebsversammlungen. Hierzu werden auch Gespräche, Flugblätter u.ä. Instrumente eingesetzt. Insgesamt schätzen die Betriebsräte die Möglichkeiten, Leiharbeiter über Themen der Werft bzw. des Betriebsrates zu informieren, durchaus zufriedenstellend ein. Die große Mehrheit der Betriebsräte (72%) hält ihre Informationsmöglichkeiten gegenüber den Leiharbeitnehmern für ausreichend, während sogar 16% sie als gut bezeichnen.

Nicht nur über den Einsatz von Leiharbeit versuchen die Werften ihre Flexibilität zu erhöhen und auch ihre Kosten zu reduzieren. Ein weiteres unternehmerisches Instrument zu Flexibilitätssteigerung stellt der **Einsatz von Fremdfirmen** dar. Die Kooperation mit Zulieferern bzw. Fremdfirmen ist dabei für den Bereich des Schiffbaus keine neue Erscheinung. Das Produkt Schiff ist viel zu komplex, als dass eine Werft die gesamte Wertschöpfung mit der eigenen Belegschaft vollziehen könnte. Auch unter Kostengesichtspunkten ist eine stärkere Arbeitsteilung z.T. erforderlich. Allerdings gehen immer mehr Werften dazu über, bislang klassische Werfttätigkeiten, die von den eigenen Mitarbeitern erledigt worden sind, an externe Unternehmen zu vergeben. Als ein Beispiel hierfür dienen die Konservierung, die zwar noch in den Hallen der Werft auf dem Werftgelände ausgeführt wird. Allerdings sind die dort Beschäftigten nicht mehr Mitarbeiter der Werft, sondern bei Firmen angestellt, die z.T. deutlich geringere Löhne zahlen bzw. vergleichsweise schlechtere Arbeitsbedingungen bieten.

Von den befragten Werften konnten insgesamt 19 Betriebsräte Angaben über die Zahl der durchschnittlich auf ihren Werften beschäftigten Mitarbeiter von Fremdfirmen machen. Auf diesen 19 Werften, die insgesamt 14.981 eigene Mitarbeiter hatten, arbeiteten im Jahr 2005 durchschnittlich 5.945 Beschäftigte von Fremdfirmen. Das entspricht fast 40% der Gesamtzahl der eigentlichen Werftarbeiter. Diese Resultate sind jedoch immer nur Momentaufnahmen, da insbesondere der Bereich der Zulieferer/Fremdfirmen aufgrund des jeweiligen Auftragsbestands und Produktzyklus großen Schwankungen unterworfen ist.

Fasst man die Ergebnisse zu Leiharbeit und Fremdfirmen zusammen, so zeigt sich, dass die Werften mittlerweile auch in diesen Bereichen einen hohen Grad an Flexibilität aufweisen. Insbesondere auf dem Gebiet der Fremdfirmen zeigt sich jedoch, dass auf den Neubauwerften, die im Passagierschiffsektor oder im

Marineschiffsneubau aktiv sind, der Anteil der Mitarbeiter von Fremdfirmen deutlich höher liegt als in anderen Werften (unabhängig von den großen Schwankungen).

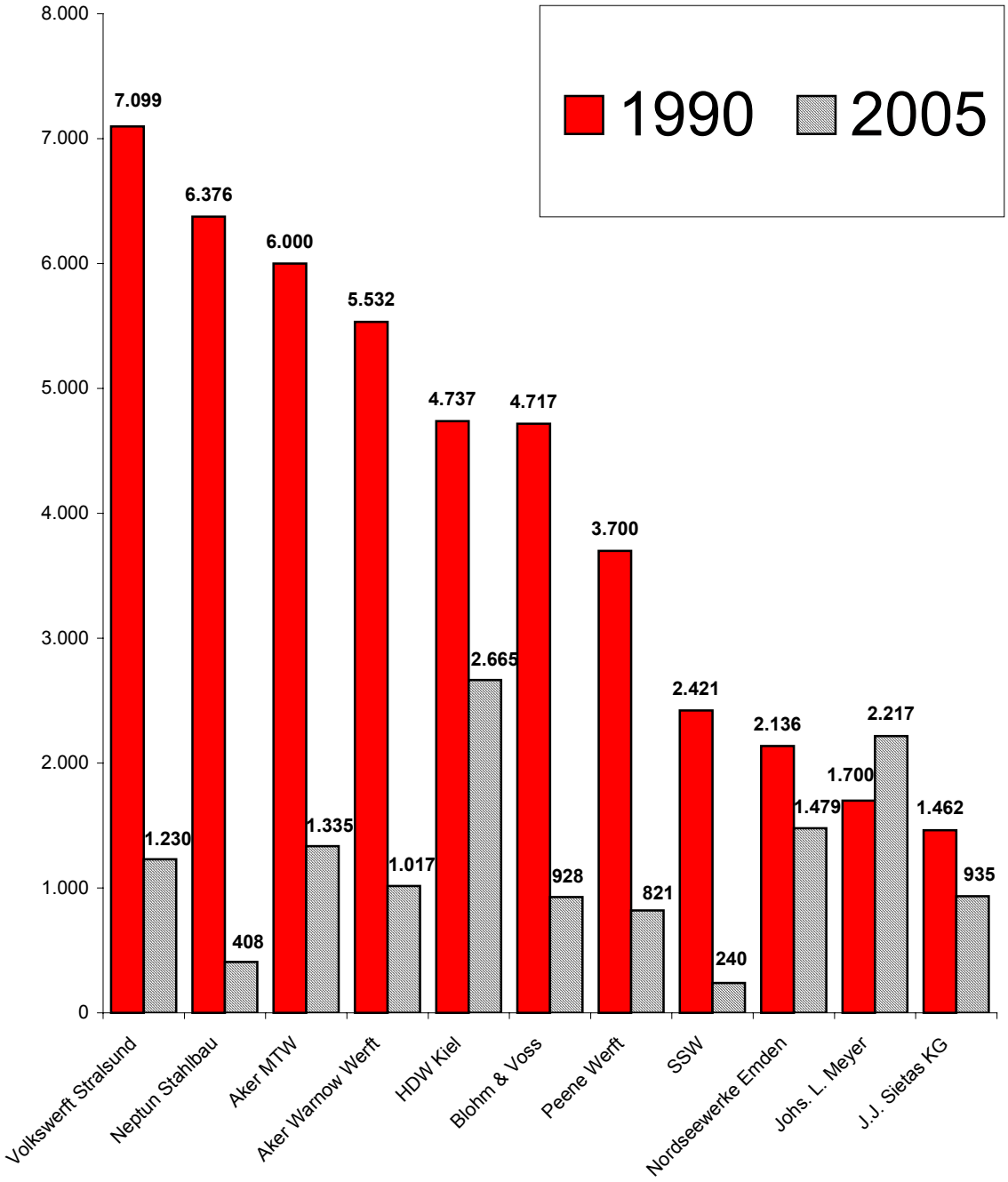
9 Hauptprobleme aus der Sicht der Betriebsräte

Da auch durch die WTO-Entscheidung im Frühjahr 2005 die Problematik der Dumpingpreise durch südkoreanische Werften nicht gelöst wurde, sehen alle Betriebsräte von Werften, die im Containerschiffbau aktiv sind, darin weiterhin eines ihrer Hauptprobleme. Weder durch die WTO noch durch das seit langer Zeit verhandelte OECD-Übereinkommen wird eine zufriedenstellende Lösung erwartet.

Die seit einigen Jahren zu beobachtende Anstieg der Stahlpreise trägt ebenfalls dazu bei, dass der Kostendruck auf die Werften weiter zunimmt. Von den Interessenvertretungen wird in diesem Zusammenhang vor allem kritisiert, dass die Werftleitungen darin fortfahren, diesen Kostendruck vor allem durch Reduzierung von Löhnen, Ausweitung von Arbeitszeiten und den Einsatz von (günstigeren) Leiharbeitern aufzufangen. Dies führt dazu, dass auf Seiten der Beschäftigten die Motivation stetig abnimmt. Da diese Konsequenz auch schon in den beiden letzten Jahren seitens der Betriebsräte beobachtet werden konnte, besteht hier die Gefahr, dass sich eine Entwicklung fortsetzt, die letztlich den Bemühungen um eine Stärkung des Schiffbaustandorts Deutschlands zuwider läuft. Innovativer Schiffbau funktioniert nur mit motiviertem und engagierten Personal. Hier müssen die Werften Acht geben, die Träger von Innovationen – die Mitarbeiter – nicht zu demotivieren.

Datenanhang

Anhang 1: Beschäftigungsentwicklung der im Jahr 1990 elf größten deutschen Werften (Vergleich 1990 und 2005)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2005

Anhang 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau von 19990 bis 2005

Name der Werft	Werftstandort	1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2004/2005 in %
Thyssen Krupp Marine Systems										
HDW Kiel	Kiel	4.737	3.360	3.320	3.460	3.432	3.174	3.058	2.665	-12,9
HDW Nobiskrug	Rendsburg	400	420	397	392	405	397	409	429	4,9
Blohm & Voss GmbH	Hamburg	4.717	1.875	1.017	1.036	1.100	1.078	1.073	928	-13,5
Blohm & Voss Repair Gmbh	Hamburg			394	404	454	458	452	448	-0,9
Nordseewerke Emden (NSWE)	Emden	2.136	1.691	1.426	1.458	1.451	1.494	1.527	1.479	-3,1
Aker Ostsee (Aker Yards)										
Aker Warnow Werft	Rostock	5.532	1.473	1.282	1.279	1.233	1.184	1.045	1.017	-2,7
Aker MTW	Wismar	6.000	2.070	1.496	1.445	1.431	1.429	1.334	1.335	0,1
Lürssen Gruppe										
Fr. Lürssen Werft (+ Lürssen Bardenfleht)	Bremen	1.100	627	645	624	752	762	724	768	6,1
Kröger Werft GmbH & CoKG	Rendsburg	443	264	250	271	271	225	212	217	2,4
Neue Jade Werft	Wilhelmshaven	150	77	81	86	100	95	97	98	1,0
Hegemann-Gruppe										
D. Hegemann Rolandwerft	Berne	180	187	198	171	163	141	130	136	4,6
Peene Werft	Wolgast	3.700	873	735	764	782	756	839	821	-2,1
AP Moeller Dänemark										
Volkswerft Stralsund	Stralsund	7.099	2.161	1.252	1.289	1.340	1.327	1.211	1.230	1,6
Johs L. Meyer										
Johs. L. Meyer	Papenburg	1.700	1.940	2.246	2.526	2.600	2.321	2.118	2.217	4,7
Neptun Werft /NIR	Rostock	6.376	1.492	143	170	165	480	476	408	-14,3
J.J. Sietas										
J.J. Sietas KG	Hamburg	1.462	1.393	1.306	1.201	1.270	1.239	1.036	935	-9,7
KG Norderwerft GmbH&Co	Wewelsfleth	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	99	92	80	-13,0
Selbständige Werften										
Abeking & Rasmussen	Lemwerder	600	324	347	386	402	396	384	365	-4,9
BREDO	Bremerhaven	0	0	45	45	50	63	67	65	-3,0
Cassens GmbH	Emden	240	154	149	151	150	78	80	73	-8,8
Con-Mar-Ing.technik (MWB)	Brake	k.A.	k.A.	42	45	50	55	52	58	11,5
Elsflether Werft	Elsfleth	257	89	77	78	82	82	81	82	1,2
Fassmer Werft	Berne	200	191	241	279	240	280	260	269	3,5
Ferus Smit Leer	Leer	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45	47	4,4
Flender Werft	Lübeck	718	733	809	800	799	26	liquidiert	0	
Flensburger Schiffbau Ges.	Flensburg	599	607	668	669	683	694	716	714	-0,3
Husumer Dock u. Reparatur	Husum	382	250	30	31	30	30	25	26	4,0

Name der Werft	Werftstandort	1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2004/2005 in %
J.G. Hitzler	Lauenburg	270	168	164	63	65	65	56	55	-1,8
Lloyd Werft	Bremerhaven	1.068	470	486	540	530	543	474	507	7,0
MAN B+W	Hamburg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	277	262	244	254	4,1
Mützelfeldwerft	Cuxhaven	200	96	60	63	68	76	79	80	1,3
MWB Motoren u. Anlagen	Bremerhaven	827	182	235	240	198	262	186	198	6,5
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg	Wilhelmshaven	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	50	50	0,0
Neuenfelder Maschinenfabrik	Hamburg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	130	140	142	1,4
Paul. Lindenau	Kiel	248	259	272	278	330	382	366	367	0,3
Peters Schiffbau AG	Wewelsfleth	292	254	90	116	112	106	78	81	3,8
Rickmers Dock	Bremerhaven	43	43	45	42	42	45	41	41	0,0
Schiffswerft Diedrich	Oldersum	80	65	19	21	21	20	20	20	0,0
SSW Shipyard GmbH	Bremerhaven	2.421	1.710	660	683	704	375	180	240	33,3
VOSTA LMG (seit 2004) ehem. Lübecker Maschinenbaugesellschaft mbH)	Lübeck	100	96	90	k.A.	k.A.	129	125	35	-72,0
Summe		**59.278**	**28.250**	**20.668**	**21.121**	**21.796**	**20.681**	**19.582**	**18.980**	**-3,1**

10 Quellen

Atlantic: Kapitale Schiffsbeteiligung, http://www.atlantic-fonds.de/index.php?page=A_1

Barry Rogaliano Salles (2005): Forecast of the cellular fleet growth, based on the BRS-Alpahliner database

Dresdner Bank (2005): Branchen-Report: Schiffbau, Frankfurt am Main

FitchRatings (2005): Special Report: The European Shipbuilding Industry, www.fitchratings.com

Flottenkommando (2004): Jahresbericht 2004: Fakten und Zahlen zu maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland. Glücksburg

Hader, Arnulf/ISL (2005): Neubauaufträge deutscher Werften

HVB Group (2005): Schifffahrtsmärkte: Globale Hafenengpässe – Keine schnelle Lösung in Sicht

IG Metall Bezirk Küste (2004): Schiffbaunation China: Mit aller Macht nach vorn. Delegationsreise der AG Schiffbau. Hamburg

ISL (2003): Shipping Statistics and Market Review. Jahrgang 47, Heft 11/12. Bremen

Lemper, Burkhard (2003): Containerschifffahrt und Welthandel – eine „Symbiose“, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremerhaven.

Lloyd’s List vom 8.3.2005: WTO tells South Korea to end illegal yard aid, www.lloydslist.com

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004a): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2003, IAW-Arbeitspapier Nr.4, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004b): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2004, IAW-Forschungsbericht Nr.7, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft

Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004c): Schiffbau in Deutschland und Polen, unveröff. Manuskript, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft

R. S. Platou Economic Research a.s. (2005): The Platou monthly: September 04 - August 2005. URL: http://www.platou.com/portal/page?_pageid=153,189037&_dad=portal&_schema=PORTAL; letzter Abruf: 14.09.2005

Tribune de Genève en ligne vom 8.3.2005: South Korea downplays WTO decision on shipbuilding subsidies, www.tdg.ch

Unctad (2004): Review of maritime transport 2004. URL: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf; letzter Abruf: 15.09.2005

Zachcial, Manfred (2005): Wirtschaft und Seehandel. In: Schoeller und Witt: Jahrbuch geschlossene Fonds 2004/2005, 262-269

VERÖFFENTLICHUNGEN DES IAW - INSTITUT ARBEIT UND WIRTSCHAFT -

Arbeitspapiere/Working Paper

ISSN-Nr.: 1610-9325

Nr. 1
Temme, Th.; Warsewa, G. (2002): Vom Quick-Shop zum Click-Shop? Modernisierung des lokalen Einzelhandels durch Lieferdienste und E-Commerce (€ 3,00)

Nr. 2
Lang, W.; Hickel, R. (2003): Sanierungshilfen des Bundes durch Teilentschuldung 1994 bis 2004 (€ 3,00)

Nr. 3
Tholen, J.; Czíria, L.; Hemmer, E.; Mansfeldová, Z.; Sharman, E. (2003): EU-Enlargement and Labour Relations - New Trends in Poland, Czech and Slowak Republic (€ 5,00)

Nr. 4
Ludwig, Th.; Tholen, J. (2004): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte im September 2003 (€ 3,00)

Nr. 5
Holtrup, A.; Mehlis, P. (2004): Arbeitsbeziehungen im Wandel. Theoretischer Rahmen und Modell zur empirischen Analyse neuer Formen der Regulierung von Arbeit (€ 3,00)

Nr. 6
Mehlis, P.; Spitzley, H. (2004): Arbeitszeiten und Arbeitsformen in High-Tech-Unternehmen der "new economy". Konzept einer empirischen Untersuchung zur Analyse neuer Regulierungsmuster von Arbeit (€ 3,00)

Nr. 7
Warsewa, G. (2004): Stadtgestaltung durch Zeitpolitik. Experimente und Ergebnisse im Projekt ‚Bremen 2030 – eine zeitbewusste Stadt' (€ 3,00)

Nr. 8
Holtrup, A. (2004): Die Regulierung von Arbeit aus der Sicht von Beschäftigten. Der konzeptionelle Rahmen für die empirische Untersuchung der subjektiven Relevanz von Arbeitsregulierung. (€ 3,00)

Nr. 9
Dombois, R.; Winter, J. (2004): Sozialklauseln – Handelssanktion als wirksames Instrument internationaler Arbeitsregulierung? Erfahrungen aus dem `*North American Agreement on Labor Cooperation´* zwischen USA, Mexiko und Kanada (€ 3,00)

Nr. 10
Dombois, R.; Winter, J. (2004): Arbeitsregulierung als transnationaler Governanceprozess. Lehren aus dem NAFTA-Raum (€ 3,00)

Nr. 11
Warsewa, G. (2004): Strukturwandel und Identität – Die europäischen Hafenstädte erfinden sich neu Auswertung des Workshops „Revitalisation of Old Port Areas" in Bremen 6./7. Mai 2004 (€ 3,00)

Nr. 12
Baumheier, U. (2005): Betriebsnahe Kinderbetreuung in der Stadtgemeinde Bremen. Eine Studie des Verbundvorhabens „Bremen 2030 – eine zeitgerechte Stadt" (€ 3,00)

Nr. 13
Reihert, C. (2005): Karriere, Klienten, kollegiale Beratung. Konzept einer Untersuchung der Ansprüche Beschäftigter im Bereich Soziale Arbeit (€ 3,00)

Nr. 14
Voss, J.; Warsewa, G. (2005): Reflexive Arbeitsgestaltung zwischen privaten und betrieblichen Ansprüchen (€ 3,00)

Nr. 15
Holtrup, A./Peter, L. (Hg.) (2005): Von den USA lernen? Zur Zukunft der Arbeits- und Sozialpolitik in Deutschland. Eine Auseinandersetzung um das Politikkonzept von Wolfgang Streeck. (€ 3,00)

Nr. 16
Holtrup, A. (2005): Interessen und Interessenvertretung heute – aus der Perspektive von Beschäftigten. Erste empirische Befunde aus dem Forschungsprojekt zur subjektiven Relevanz von Arbeitsregulierung. (€ 3,00)

Forschungsberichte/Research Report

Nr. 1
Wefer, G.; Warsewa, G.; Söffler, D. (2003): Entwicklungspotentiale und –optionen der bremischen Wissenschaftslandschaft (€ 3,00) ISBN: 3-88722-585-6

Nr. 2
Richter, G.; Prigge, R. (2003): Interessenvertretung in der Reformflaute. Kommunale Rahmenbedingungen, Krise der Verwaltungsmodernisierung und neue Herausforderungen für Personalräte (€ 5,00) ISBN: 3-88722-587-2

Nr. 3
Tholen, J.; Schekerka, H. (2003): Arbeitsplatz- und Beschäftigungseffekte in der Luft- und Raumfahrtindustrie und verwandten Bereichen in der Region Bremen (€ 3,00) ISBN: 3-88722-588-0

Nr. 4
Heisig, U.; Schleibaum, J. (2004): Von der Meldestelle zum Bürger Service Center Horn-Lehe. Mehr Servicequalität durch innovative Arbeitsorganisation (€ 3,00) ISBN 3-88722-589-9

Nr. 5
Lang, W. (Hrsg.) (2004): Bremen. 100 Tage nach der Wahl. Dokumentation der Tagung am 5. September 2003 am Institut Arbeit und Wirtschaft. (€ 3,00) ISBN: 3-88722-597-x

Nr. 6

Heisig, U., Ludwig, Th. (2004): Regulierte Selbstorganisation. Arbeitssituationen und Arbeitsorientierungen von Wissensarbeitern in einem High-Tech Unternehmen (€ 3,00) ISBN: 3-88722-611-9

Nr. 7

Ludwig, Th.; Tholen, J. (2004): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. (€ 3,00) ISBN 3-88722-626-7

Nr. 8

Tholen, J.; Hemmer, E. (2005): Die Auswirkungen von Direktinvestitionen deutscher Unternehmen in Mittel-/Osteuropa – Größenordnung, Motive, Strategien, Arbeitsplätze. (€ 3,00) ISBN: 3-88722-652-6

Tholen, J.; Ludwig, Th. (2005): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau. (€ 3,00) ISBN 3-88722-658-5