

Thorsten Ludwig  
Jochen Tholen

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

*Ergebnisse der 17. Betriebsrätebefragung im September 2008*

September 2008

Herausgeber:

IG Metall  
Bezirk Küste  
Kurt-Schumacher-Allee 10  
20097 Hamburg  
Tel.: +49 (0)40/28009042  
Fax: +49 (0)40/28009055

Universität Bremen  
Institut Arbeit und Wirtschaft - IAW  
Universitätsallee 21-23  
28359 Bremen  
+49 (0)421/218-3286  
+49 (0)421/218-2680

1. Auflage 2008

Thorsten Ludwig

(AgS – Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH)

Jochen Tholen

(IAW- Institut Arbeit und Wirtschaft)

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

Ergebnisse der 17. Betriebsrätebefragung im September 2008



## Kurzfassung

Die deutschen Seeschiffswerften haben in den letzten zwölf Monaten ihr Stammpersonal leicht aufgestockt. Insgesamt sind im September 2008 auf den 38 deutschen Werften und drei Unternehmen, die Komponenten fertigen, **20.530 Beschäftigte** direkt angestellt. Dies sind **1,7 Prozent bzw. 352 Arbeitnehmer** mehr als im Vorjahr (2007: 20.178). Somit konnte im dritten Jahr in Folge die Zahl der Werftbeschäftigten gesteigert werden, wenn auch nur jahresdurchschnittlich um 2,7 Prozent. Es bleibt dahingestellt, ob damit die durch die Altersstruktur der Werftbeschäftigten notwendigen jährlichen Ersatzeinstellungen hinreichend erfolgen können. Dabei kann die positive Beschäftigungsentwicklung nur in 25 der 41 erfassten Unternehmen festgestellt werden.

Gemessen an der Zahl der Beschäftigten wird der deutsche Schiffbau **von fünf Werftengruppen** dominiert, die insgesamt 19 Werften umfassen. Sie beschäftigen zusammen mit 16.540 Mitarbeitern knapp 80 Prozent aller deutschen Werftarbeitnehmer. Die Dominanz der fünf großen Werftengruppen darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass ein zentrales Merkmal der deutschen Werftindustrie die Vielfalt der Unternehmen ist. Neben diesen Gruppen existiert eine Vielzahl weiterer Werften, welche zwar deutlich weniger Beschäftigte aufweisen können als die Werftgruppen. Gleichwohl sind auch sie zum Teil führend in speziellen Schiffssegmenten und können auf eine relativ gute Auslastungsperspektive in den nächsten Jahren verweisen. Diese **Vielfalt der Werftenlandschaft** ist ein Merkmal der derzeitigen Stärke der deutschen Werftenindustrie (auch im europäischen Vergleich).

Für den diesjährigen Berichtszeitraum von September 2007 bis Ende August 2008 zeigt sich, dass die deutschen Werften unterschiedlich am **weltweiten Auftragsboom** profitieren konnten. Anders als noch in den beiden Vorjahren hat sich beispielsweise im Containerschiffssegment das Volumen vergrößert, während es in anderen Segmenten (z.B. bei anderen Trockenfrachtern und Tankern) bedeutend weniger Aufträge gegeben hat.

So weisen acht Werften **Auftragsbücher** auf, die ihnen Arbeit für die nächsten drei Jahre und darüber hinaus garantieren. Bei weiteren sieben Werften liegt die Spannweite zwischen 24 Monaten und 35 Monaten. Bei weiteren sechs Werften hat sich die Auslastungsperspektive gegenüber dem Vorjahr verringert.

Die deutschen Werften sind heute so genannte „**atmende Unternehmen**“, die sich durch einen hohen Grad interner und externer Flexibilität auszeichnen. Instrumente wie Arbeitszeitkonten, Budgetierungen, Überstunden, flexible Schichtgestaltung sind ebenso alltäglich im deutschen Schiffbau wie der Einsatz von Leiharbeit und Werkverträge:

Beinahe alle Werften in Deutschland nutzen das Instrument der **Arbeitszeitkonten**. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten errechnet sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie **947 Arbeitsplätze** das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitkonten darstellen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum bedeutet dies einen leichten Rückgang um vier Prozent.

Weiterhin werden **Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten** geleistet: In der deutschen Schiffbauindustrie sind **628 Arbeitsplätze** das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten festzustellen – dies bedeutet einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Im Jahr 2008 hat sich die **Leiharbeitsquote** mit 16,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr (15,1 Prozent) erhöht – im Jahre 2006 befand sich die Leiharbeitsquote mit „nur“ 14,3 Prozent auf einem ohnehin schon sehr hohem Niveau.

Zum Stichtag der Untersuchung waren auf 29 Werften insgesamt 3.821 Leiharbeitnehmer tätig. Hochgerechnet auf alle deutschen Werften, beträgt die **Zahl der Leiharbeitnehmer 3.990**. Es liegt die Vermutung nahe, dass durch Leiharbeit Festanstellungen ersetzt werden. Leiharbeitnehmer müssen heute ebenfalls zur Belegschaft gezählt werden wie die direkt Beschäftigten. Gleichwohl arbeiten sie unter schlechteren Bedingungen: deutlich geringere Löhne sind dabei nur das herausragende Beispiel.

In direktem Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die **Werkverträge** zu sehen. Für 21 Werften konnte die Zahl von 4.698 der durch Werkverträge auf den Werften beschäftigten Menschen ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 15.848 Mitarbeitern rund 77 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Hochgerechnet auf alle Werftbeschäftigten, beträgt die Zahl der **Werkvertragsarbeitnehmer 6.101**.

**Die Struktur der Werftbeschäftigten, hochgerechnet auf die Gesamtbeschäftigung auf allen Werften in Deutschland**, überrascht: Nur rund 67 Prozent, also rund zwei Drittel, sind Direktbeschäftigte, der andere Teil Leiharbeitnehmer (13 Prozent) und Werkvertragsarbeitnehmer (20 Prozent).

*Zur Personaläquivalenz durch ausgelagerte Arbeiten (Leiharbeit, Werkverträge) und Arbeitszeitguthaben sowie Überstunden:*

Wenn man die durch *Arbeitszeitguthaben* und *Überstunden außerhalb dieser Guthaben* repräsentierten Vollzeitarbeitsplätze berücksichtigt, ergibt sich eine **theoretische Beschäftigung auf den Werften von insgesamt 32.196 Arbeitnehmern – nur 20.530 davon sind dabei direkt Beschäftigte** auf der Basis einer Normalarbeitswoche von 35 Stunden.

Die **Zahl der Auszubildenden** auf den deutschen Werften hat sich wiederum deutlich erhöht. Entsprechend der Ankündigungen auf der *Nationalen Maritimen Konferenz* im Jahr 2006 hat sich die Ausbildungsquote in den letzten drei Jahren kontinuierlich erhöht. Für den Zeitraum 2007 bis 2008 liegen Ausbildungszahlen für 29 Werften vor, die im Jahr 2008 mit insgesamt 19.239 Beschäftigten über 93 Prozent aller deutschen Werftmitarbeiter repräsentieren. Diese Werften haben die Zahl der Auszubildenden von 1.208 im Jahr 2006 auf 1.494 im Jahr 2008 gesteigert. Die **Ausbildungsquote** im deutschen Schiffbau hat sich damit von 6,8 Prozent im Jahr 2006 auf **7,7 Prozent** im Jahr 2008 erhöht.

Lediglich zehn Werften bestätigen die Existenz einer gesonderten FuE-Abteilung in ihren Unternehmen. In sieben Fällen verfügen die Werften auch über ein FuE-Budget. Der Anteil des FuE-Budgets am Gesamtbudget in den vier Werften, die dazu Angaben gemacht haben, schwankt dabei zwischen einem und zwei Prozent.

Im Rahmen der mittlerweile 17. Schiffbauumfrage in Deutschland wurde erneut (d.h. zum dritten Mal in Folge) auch die **maritime Zulieferindustrie** mit einbezogen.

Dies ist keine Totalbefragung der gesamten deutschen maritimen Zulieferindustrie, sondern soll in einem ersten Schritt in ausgewählten Zulieferunternehmen bestimmte Fragestellungen bearbeiten. Insofern sind die folgenden Ergebnisse nicht repräsentativ für die *gesamte* maritime Zulieferindustrie, geben aber zumindest einen Trend wider.

Insgesamt umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland rund 400 Firmen mit ca. 76.000 Gesamtbeschäftigten.

10 Unternehmen bzw. deren Betriebsräte haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Sie repräsentieren insgesamt 3.208 Beschäftigte und damit 4,2 Prozent aller Beschäftigten in der deutschen maritimen Zulieferindustrie. Die Untersuchung fokussiert sich auf Norddeutschland.

Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 54 bis hin zu 1.097.

In acht von zehn Betrieben sind Auszubildende eingestellt, wobei die durchschnittliche Ausbildungsquote 4 Prozent beträgt.

Im Berichtszeitraum fanden 154 Neueinstellungen statt, das sind 4,8 Prozent des Samples. Alle Betriebe erwarten für das nächste Jahr zumindest eine gleich bleibende, wenn nicht steigende Beschäftigung.

Ähnlich wie in der Schiffbauindustrie spielen auch in der maritimen Zulieferindustrie Fragen der Mehrarbeit (Arbeitszeitkonten, Überstunden) und der ausgelagerten Arbeiten (Leiharbeit, Werkverträge) eine bedeutende Rolle. So beträgt für unser Sample die Leiharbeitsquote 16,7 Prozent und ähnelt der der Werftindustrie.

Berechnet man das Arbeitsplatzäquivalent durch Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträgen, so kommt man in unserem Sample der maritimen Zulieferindustrie auf die beachtliche Zahl von 766 Arbeitsplätzen. Das sind immerhin 24 Prozent an Arbeitsplätzen, die neben den direkt Beschäftigten durch diese Instrumente geschaffen worden sind.

## Inhalt

|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. BESCHÄFTIGUNGSSITUATION IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU .....</b>                                      | <b>10</b> |
| 1.1 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2007/2008 .....                                                       | 10        |
| 1.2 BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR NACH WERFTGRUPPEN.....                                                   | 13        |
| 1.3 NEUEINSTELLUNGEN.....                                                                           | 15        |
| 1.4 AUSBILDUNGSAKTIVITÄTEN .....                                                                    | 16        |
| 1.5 KRANKENSTAND.....                                                                               | 18        |
| 1.6 ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGESCHAFTEN.....                                                     | 18        |
| <b>2. SONDERENTWICKLUNGEN IM BERICHTSZEITRAUM.....</b>                                              | <b>19</b> |
| <b>3. AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008.....</b> | <b>22</b> |
| 3.1 CONTAINERSCHIFFE.....                                                                           | 22        |
| 3.2 ANDERE TROCKENFRACHTER UND TANKER .....                                                         | 23        |
| 3.3 PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN UND RORO-FRACHTER .....                                       | 24        |
| 3.4 SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE UND ANDERE AUFTRÄGE .....                                           | 25        |
| <b>4. AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU .....</b>                                                   | <b>26</b> |
| 4.1 AUSLASTUNGSHORIZONT .....                                                                       | 26        |
| 4.2 AUSLASTUNGSQUOTEN.....                                                                          | 27        |
| <b>5 FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG .....</b>                                                            | <b>29</b> |
| <b>6 ARBEITSZEITKONTEN, ÜBERSTUNDEN, LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE.....</b>                           | <b>30</b> |
| 6.1 ARBEITSZEITKONTEN UND ZEITGUTHABEN .....                                                        | 30        |
| 6.2 ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN .....                                               | 32        |
| 6.3 LEIHARBEIT .....                                                                                | 32        |
| 6.4 WERKVERTRÄGE .....                                                                              | 34        |
| <b>7. DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER.....</b>                                                         | <b>37</b> |
| 7.1 ZUR SITUATION DER MARITIMEN ZULIEFERERINDUSTRIE.....                                            | 37        |
| 7.2 ERGEBNISSE DER BEFRAGUNG .....                                                                  | 38        |
| 7.3 HAUPTPROBLEME DER WERFTEN- UND ZULIEFERER-BETRIEBSRÄTE.....                                     | 42        |
| <b>DATENANHANG.....</b>                                                                             | <b>43</b> |
| BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG DER IM JAHR 1990 GRÖßTEN DEUTSCHEN SEESCHIFFSWERFTEN ....                 | 44        |
| BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SEESCHIFFSWERFTEN.....                                      | 45        |
| MARITIME ZULIEFER-INDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN .....                          | 46        |



## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ABBILDUNG 1: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM VON 1990 BIS 2008 (JEWEILS ZUM 1. SEPTEMBER).....                                                    | 10 |
| ABBILDUNG 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM 2007 BIS 2008.....                                                                                   | 12 |
| ABBILDUNG 3: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU NACH BUNDESLÄNDERN 2000 BIS 2008.....                                                                            | 12 |
| ABBILDUNG 4: DIE GRÖßTEN WERFTENGRUPPEN IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2008 .....                                                                                                      | 14 |
| ABBILDUNG 5: VERTEILUNG DER WERFTBESCHÄFTIGTEN NACH WERFTEN IM JAHR 2008 .....                                                                                                 | 14 |
| ABBILDUNG 6: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2008 (JEWEILS VON SEPTEMBER BIS SEPTEMBER DES FOLGEJAHRES, N=28 WERFTEN) ..... | 16 |
| ABBILDUNG 7: AUSBILDUNGSQUOTEN DER JAHRE 2006, 2007 UND 2008 (N=29 WERFTEN, REPRÄSENTATIVITÄT: 93 %) .....                                                                     | 17 |
| ABBILDUNG 8: AUSGEWÄHLTE SONDERENTWICKLUNGEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU.....                                                                                                       | 20 |
| ABBILDUNG 9: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008 .....                                                 | 22 |
| ABBILDUNG 10: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2008 (JEWEILS VOM SEPTEMBER BIS ENDE AUGUST EINES JAHRES).....                    | 23 |
| ABBILDUNG 11: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR FRACHTER UND TANKER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008 .....                                             | 23 |
| ABBILDUNG 12: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN UND RoRo-FRACHTER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008 .....             | 24 |
| ABBILDUNG 13: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008.....                                      | 25 |
| ABBILDUNG 14: SONSTIGE AUFTRÄGE DEUTSCHER WERFTEN IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2007 BIS ENDE AUGUST 2008 .....                                                                    | 25 |
| ABBILDUNG 15: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2008 (STAND: 1. SEPTEMBER 2008; NUR HANDELSCHIFFNEUBAU) .....                      | 26 |
| ABBILDUNG 16: KAPAZITÄTSAUSLASTUNG AUSGEWÄHLTER WERFTEN BIS 2013 (N=26) .....                                                                                                  | 28 |
| ABBILDUNG 17: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER (HOCHRECHNUNG AUF DER BASIS VON 27 WERFTEN) .....                                                            | 31 |
| ABBILDUNG 18: ENTWICKLUNG DER LEIHARBEITSQUOTEN 2006 BIS 2008 IN PROZENT (N=29 WERFTEN).....                                                                                   | 33 |
| ABBILDUNG 19: ENTWICKLUNG DER LEIHARBEITSQUOTEN IN AUSGEWÄHLTEN WERFTEN IM ZEITRAUM 2006 BIS 2008 (JEWEILS ZUM 1. SEPTEMBER) .....                                             | 34 |

|                                                                                                                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ABBILDUNG 20: STRUKTUR DER WERFTMITARBEITER – HOCHRECHNUNG UNTERSCHIEDEN NACH<br>STAMMBELEGSCHAFT, LEIH- UND WERKVERTRAGSARBEITNEHMER (1. SEPTEMBER 2008) ..... | 35 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## Vorbemerkung

Zum 17. Mal befragte die IG Metall Bezirk Küste gemeinsam mit dem IAW – Institut Arbeit und Wirtschaft im September 2008 die Betriebsräte der deutschen Seeschiffswerften zu den Arbeitsbedingungen, der Auftragslage und den Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Die Umfrage umfasst insgesamt 38 deutsche Werften sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen. Diese repräsentieren 20.530 Beschäftigte (Stand 1. September 2008) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer (Totalerhebung).

Zum dritten Mal in Folge wurden 2008 auch die Betriebsräte maritimer Zulieferunternehmen befragt. Hier beteiligten sich zehn Unternehmen an der Untersuchung. Die Ergebnisse dieser Befragung werden gesondert ausgewiesen.

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

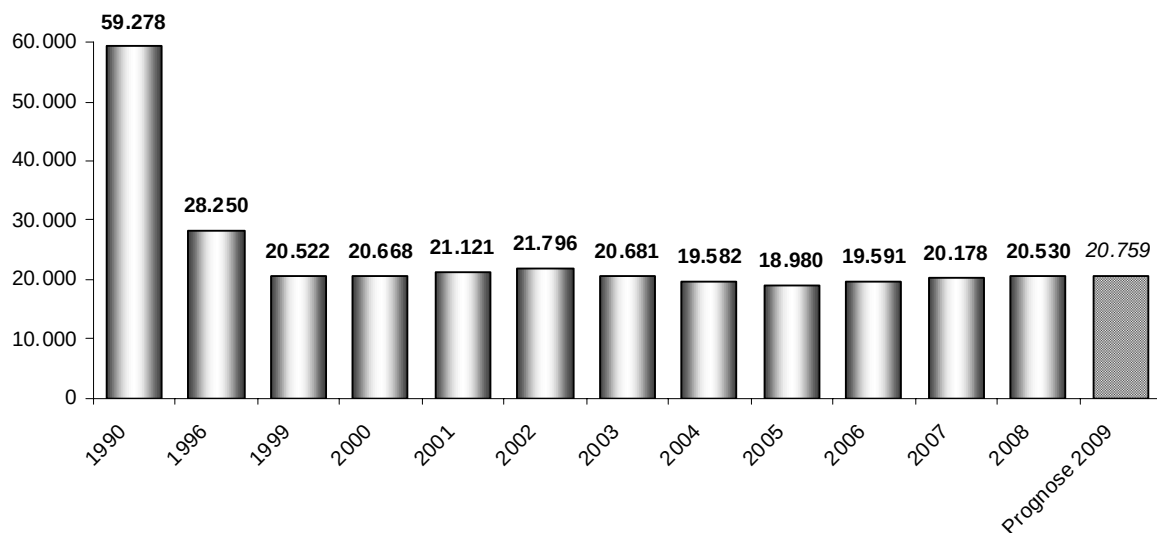
## 1. Beschäftigungssituation im deutschen Schiffbau

### 1.1 Beschäftigungsentwicklung 2007/2008

Die deutschen Werften konnten, ähnlich wie in den beiden Vorjahren, auch im Jahr 2008 die Zahl ihrer Mitarbeiter weiter erhöhen. Am 1. September 2008 waren auf den Werften insgesamt 20.530 Menschen direkt beschäftigt. Dies ist ein Plus von 1,7 Prozent (352 Beschäftigte) gegenüber dem Jahr 2007. Im Vergleich zum Jahr 2005, in dem die Beschäftigtenzahlen einen historischen Tiefstand erreichten (18.980 Beschäftigte) ist dies ein Zuwachs von knapp 8,2 Prozent bzw. von 1.550 Mitarbeitern (vgl. Abbildung 1).

Die Betrachtung verdeutlicht, dass der Mitarbeiterzuwachs, verglichen mit der Entwicklung der Auftragseingänge, zeitlich verzögert stattfindet. Bereits im Jahr 2002 setzte ein weltweiter Nachfrageboom nach Schiffen ein, von dem auch die deutschen Werften profitieren konnten. Gleichwohl bauten die Werften in Deutschland zwischen dem Jahr 2002 und dem Jahr 2005 noch Personal ab (-13 Prozent). Die Zahl der Werftbeschäftigten des Jahres 2008 entspricht in etwa dem Jahr 2003 (20.681).

Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum von 1990 bis 2008 (jeweils zum 1. September)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Von den insgesamt 41 befragten Unternehmen konnten 25 einen Beschäftigungszuwachs aufweisen. Die positive Beschäftigungsentwicklung in der

deutschen Schiffbauindustrie ist dabei im Wesentlichen auf folgende Werften bzw. Unternehmen zurück zu führen: Die Meyerwerft GmbH mit einem Plus von 6,4 Prozent (164 Beschäftigte), die Fr. Lürssen Werft GmbH (+8,8 Prozent bzw. 66 Beschäftigte), die MAN Diesel SE (+24 Prozent bzw. 61 Beschäftigte), die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH (+5 Prozent bzw. 36 Beschäftigte), die Kröger Werft GmbH (+11,3 Prozent bzw. 31 Beschäftigte), die Neuenfelder Maschinenfabrik (+15,6 Prozent bzw. 21 Beschäftigte) oder die J.J. Sietas Werft (+2 Prozent bzw. 19 Beschäftigte). Darüber sind auch in den beiden Aker Warnemünde Operations (+6,1 Prozent bzw. 60 Beschäftigte) und Aker MTW (+5,1 Prozent bzw. 70 Beschäftigte) deutlich mehr Menschen in Arbeit als im Jahr zuvor.

Auf der anderen Seite haben auch einige Werften einen Rückgang der Mitarbeiterzahl zu konstatieren. Die Ursachen hierfür sind unterschiedlicher Natur. Vor allem die Veränderung bei den zu Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) gehörenden Werften ist u.a. durch die Reorganisation der Konzernstruktur und die damit verbundene Zuordnung von Mitarbeitern zu den einzelnen Standorten bedingt. Während die Standorte in Hamburg (Blohm & Voss GmbH und Blohm & Voss Repair GmbH) einen Rückgang von -16,6 Prozent bzw. -14,6 Prozent verkraften mussten, konnte die Zahl der Beschäftigten in Emden bei den Nordseewerken um +11,2 Prozent gesteigert werden. Da auch die Zahl der Mitarbeiter am Standort Kiel um knapp +2 Prozent erhöht wurde, ist für die Werften der TKMS lediglich ein Rückgang der Mitarbeiterzahl um -0,8 Prozent festzustellen.

Einen drastischen Beschäftigungsabbau mussten die Mitarbeiter der Ferus Smit GmbH in Leer hinnehmen. Dort wurde die Zahl der Mitarbeiter binnen Jahresfrist um knapp 50 Prozent von 75 auf 40 reduziert. Weitere Werften mit gesunkener Beschäftigtenzahl sind die Fassmer Werft (-14,6 Prozent bzw. 47 Beschäftigte), die Rolandwerft (-7,4 Prozent bzw. 12 Beschäftigte), die Lindenau GmbH (-4,3 Prozent bzw. 16 Beschäftigte) und die Cassens Werft GmbH (-5,3 Prozent bzw. fünf Beschäftigte).

Die Betriebsräte der meisten Werften gehen davon aus, dass die Mitarbeiterzahl auch im kommenden Jahr stabil bleiben wird. Neun der befragten Unternehmen rechnen darüber hinaus noch mit einem geringfügigen weiteren Beschäftigungszuwachs, so dass die Prognose für das Jahr 2009 in der Summe aller Werften bei ca. 20.760 Beschäftigten liegt.

Gegenüber den Vorjahren bleibt zu erwähnen, dass in der diesjährigen keine Werft davon ausgeht, dass in absehbarer Zeit, Personal abgebaut werden wird.

Seit Beginn der Schiffbauumfragen von IAW und der IGM Bezirk Küste wird zwischen Werften in Ostdeutschland und Westdeutschland unterschieden. Die Beschäftigungsentwicklung ist im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr in beiden Regionen positiv. Während jedoch auf den westdeutschen Werften die Mitarbeiterzahl um +1,3 Prozent gesteigert werden konnte, fällt die Steigerungsrate bei den ostdeutschen Werften mit +3,0 Prozent deutlich stärker aus (vgl. Abbildung 2).

**Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 2007 bis 2008**

|                       | Beschäftigte |          | Entwicklung 2007/2008 |       |
|-----------------------|--------------|----------|-----------------------|-------|
|                       | 1.9.2007     | 1.9.2008 | Absolut               | in %  |
| <b>Werften gesamt</b> | 20.178       | 20.530   | + 352                 | + 1,7 |
| <b>Ostwerften</b>     | 5.008        | 5.159    | + 151                 | + 3,0 |
| <b>Westwerften</b>    | 15.170       | 15.371   | + 201                 | + 1,3 |

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Die Betrachtung der Entwicklung in Ost- und Westdeutschland fällt differenzierter aus, wenn man die Entwicklung der Beschäftigungszahlen auf die fünf Küstenländer herunterbricht. Hierzu wurden die Zahlen der Jahre 2000, 2007 und 2008 verglichen (vgl. Abbildung 3).

**Abbildung 3: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau nach Bundesländern 2000 bis 2008**

| Bundesland           | 2000  | 2007  | 2008  | Veränderung<br>2007 zu 2008<br>in % | Veränderung<br>2000 zu 2008<br>in % |
|----------------------|-------|-------|-------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Bremen</b>        | 2.071 | 1.791 | 2.012 | +12,0                               | -2,8                                |
| <b>Hamburg</b>       | 2.762 | 3.170 | 2.926 | -7,6                                | +5,9                                |
| <b>M-V</b>           | 4.908 | 5.008 | 5.159 | +3,0                                | +5,1                                |
| <b>Niedersachsen</b> | 5.121 | 5.701 | 5.953 | +4,4                                | +16,2                               |
| <b>S-H</b>           | 5.855 | 4.508 | 4.480 | -0,6                                | -23,5                               |

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Zwar ist die Gesamtzahl der Werftbeschäftigten im Bundesland Bremen verglichen mit der anderer Bundesländer geringer, auffällig ist jedoch die Steigerung gegenüber dem Jahr 2007 um +12,0 Prozent. Auch die Werften in Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern konnten in den letzten zwölf Monaten Zuwächse verbuchen. Anders sieht es in Hamburg und Schleswig-Holstein aus. Insbesondere Hamburg musste einen Beschäftigungsabbau von -7,6 Prozent hinnehmen, der z.T. durch die Umstrukturierungsmaßnahmen bei TKMS bedingt war und negative Auswirkungen auf die Beschäftigung bei Blohm & Voss GmbH und Blohm & Voss Repair GmbH hatte.

Ohne die Mitarbeiterzuwächse bei der J.J. Sietas Werft, MAN Diesel SE und der Neuenfelder Maschinenfabrik wäre der Beschäftigungsabbau in Hamburg noch deutlich höher ausgefallen. In Schleswig-Holstein dagegen fällt der Beschäftigungsabbau mit -0,6 Prozent relativ gering aus.

## **1.2 Beschäftigungsstruktur nach Werftgruppen**

Eigentümerwechsel und interne Restrukturierungen haben dazu geführt, dass sich in jüngster Zeit die Struktur der deutschen Werftindustrie signifikant verändert hat. Nach wie vor dominieren jedoch fünf große Werftengruppen und vereinigen mit insgesamt 16.450 Mitarbeitern knapp 80 Prozent der deutschen Werftbeschäftigten.

Auch nach dem Verkauf der Nobiskrug Werft ist die TKMS-Gruppe der mit Abstand größte Werftkonzern in Deutschland. An den Standorten in Kiel, Emden und Hamburg arbeiteten im September 2008 insgesamt 5.581 Menschen für TKMS – dies sind etwas mehr als 27 Prozent der gesamten deutschen Werftbeschäftigung. Der gegenüber dem Vorjahr um drei Prozent geringere Anteil von TKMS an der Gesamtbeschäftigung ist vornehmlich auf den Verkauf der Nobiskrug Werft (mit 421 Mitarbeitern) und den Personalabbau an den Hamburger Standorten zurück zu führen.

Mit 3.137 Mitarbeitern ist die Meyerwerft Gruppe mit den Werften in Papenburg und Rostock die zweitgrößte Werftengruppe in Deutschland. In den letzten vier Jahren ist die Zahl der Beschäftigten auf den beiden Werften um insgesamt 23 Prozent angestiegen, so dass etwas mehr als 15 Prozent aller deutschen Werftbeschäftigten auf diese Gruppe entfallen.

Aker Yards Germany (2.480 Beschäftigte in Rostock und Wismar) und die Hegemann Gruppe (2.410 Beschäftigte in Wolgast, Stralsund und Berne) vereinigen 12,1 Prozent bzw. 11,7 Prozent aller Werftbeschäftigten auf sich. Mit deutlichem Abstand folgen die Fr. Lürssen Gruppe mit 1.321 Beschäftigten bzw. 6,4 Prozent und die J.J. Sietas Gruppe mit 1.221 bzw. 5,9 Prozent aller Werftbeschäftigten (vgl. Abbildung 4).

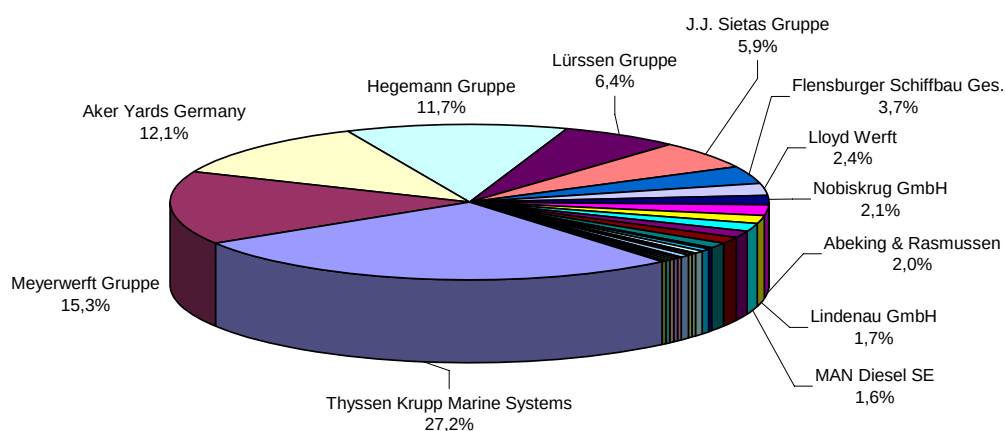
Abbildung 4: Die größten Werftengruppen in Deutschland im Jahr 2008

| Werften-Gruppe                     | Dazugehörige Werften                                                                           | Beschäftigte |       |       |       |       | Anteil an allen Arbeitnehmern auf deutschen Werften in 2008 |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------------------------------------------------------------|
|                                    |                                                                                                | 2004         | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  |                                                             |
| <b>ThyssenKrupp Marine Systems</b> | HDW GmbH<br>HDW-Gaarden GmbH<br>Blohm&Voss GmbH<br>Blohm&Voss Repair GmbH<br>Nordseewerke GmbH | 6.519        | 5.949 | 6.024 | 6054  | 5.881 | 27,2%                                                       |
| <b>Meyerwerft – Gruppe</b>         | Meyer Werft GmbH<br>Neptun Werft GmbH                                                          | 2.594        | 2.625 | 2.793 | 2.978 | 3.137 | 15,3%                                                       |
| <b>Aker Yards Germany</b>          | Aker MTW<br>Aker Warnow Operations                                                             | 2.379        | 2.352 | 2.377 | 2.350 | 2.480 | 12,1%                                                       |
| <b>Hegemann-Gruppe</b>             | Detlef Hegemann Rolandwerft<br>Peene-Werft<br>Volkswerft Stalsund (ab 2007)                    | 969          | 957   | 984   | 2397  | 2.410 | 11,7%                                                       |
| <b>Fr. Lürssen Gruppe</b>          | Fr. Lürssen Werft<br>Lürssen Bardenfleth<br>Kröger Werft GmbH<br>Neue Jade Werft               | 1.033        | 1.074 | 1.176 | 1.213 | 1.321 | 6,4%                                                        |
| <b>J.J. Sietas KG</b>              | J.J. Sietas KG<br>KG Norderwerft<br>Neuenf. Maschinenfabrik                                    | 1.128        | 1.015 | 1.185 | 1.177 | 1.221 | 5,9%                                                        |

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Neben den fünf großen Werftengruppen ist die deutsche Werftindustrie auch durch eine Vielzahl von – gemessen an der Mitarbeiterzahl – kleineren Spezialwerften gekennzeichnet. Beispielhaft hierfür steht die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH mit einem Anteil von 3,7 % an der Gesamtbeschäftigung, die Nobiskrug GmbH (2,1 Prozent), die Lloyd Werft GmbH (2,4 Prozent), Abeking & Rasmussen (2 Prozent) sowie die Lindenau GmbH (1,7 Prozent).

Abbildung 5: Verteilung der Werftbeschäftigten nach Werften im Jahr 2008



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008



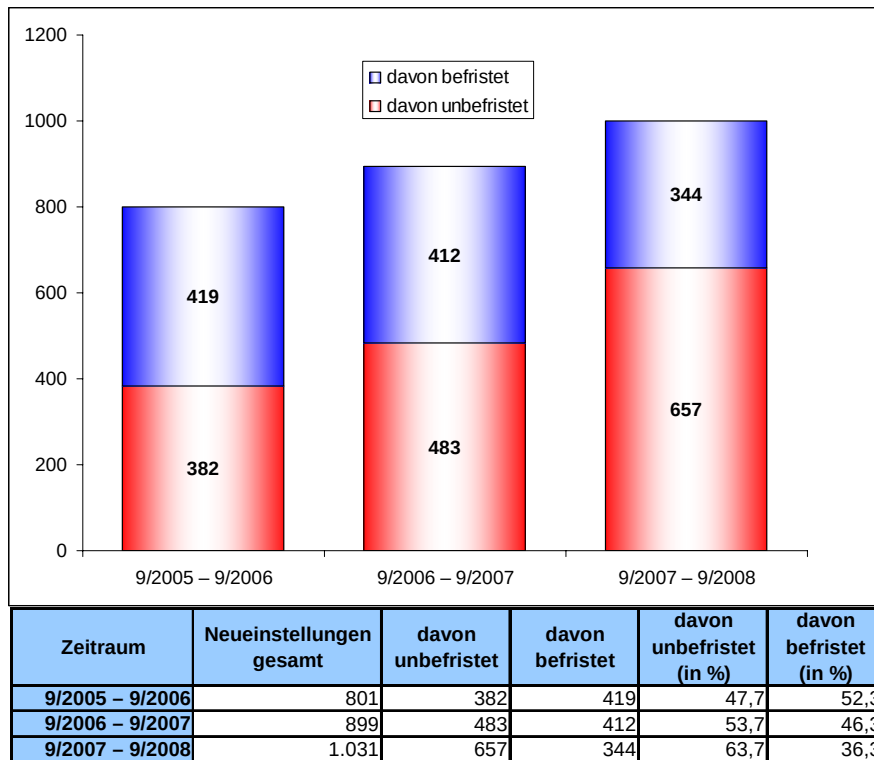
### 1.3 Neueinstellungen

Der seit drei Jahren anhaltende Beschäftigungszuwachs im deutschen Schiffbau darf nicht darüber hinweg täuschen, dass die große Mehrzahl der befragten Werftbetriebsräte auch im Jahr 2008 angibt, dass es Probleme bei der Rekrutierung von Fachkräften gibt. Für die Werften ergeben sich daraus vielfältige Herausforderungen. Eine langfristige Personalpolitik, die sich auch bei den Neueinstellungen widerspiegeln muss, verstärkte Ausbildungsaktivitäten und eine strategische Personalentwicklung sind nur einige Faktoren, die es in diesem Zusammenhang zu beachten gilt.

Im Bereich der Neueinstellungen hat sich bei den meisten Werften offensichtlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Bindung von Fachkräften zentral davon abhängt, dass die Beschäftigten eine persönliche Perspektive mit der Branche verbinden können. Zentrale Voraussetzung hierfür ist eine unbefristete Anstellung, die nicht nur die Entwicklung von persönlichen Perspektiven erlaubt, sondern auch eine Form der Anerkennung durch das Unternehmen darstellt.

Die deutschen Werften haben zwischen dem September 2007 und September 2008 deutlich mehr Beschäftigte unbefristet eingestellt als in den Jahren zuvor. Von den insgesamt 1.031 Neueinstellungen (N=28 Werften) im aktuellen Untersuchungszeitraum erhielten 63,7 Prozent bzw. 657 Beschäftigte ein unbefristetes Arbeitsverhältnisverhältnis. Im Jahr zuvor lag der Anteil der unbefristeten Einstellungen noch bei 53,7 Prozent, zwischen September 2005 und September 2006 sogar nur bei 47,7 Prozent (vgl. Abbildung 6).

**Abbildung 6: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2008 (jeweils von September bis September des Folgejahres, N=28 Werften)**



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

## 1.4 Ausbildungsaktivitäten

Wie bei den unbefristeten Neueinstellungen lässt sich auch im Bereich der Ausbildungsaktivitäten ein positiver Trend im deutschen Schiffbau konstatieren. Entsprechend der Ankündigungen auf der *Nationalen Maritimen Konferenz* im Jahr 2006 hat sich die Ausbildungsquote in den letzten drei Jahren kontinuierlich erhöht.

Für den Zeitraum 2006 bis 2008 liegen Ausbildungszahlen für 29 Werften vor, die im Jahr 2008 mit insgesamt 19.239 Beschäftigten über 93 Prozent aller deutschen Werftmitarbeiter repräsentieren. Diese Werften haben die Zahl der Auszubildenden von 1.208 im Jahr 2006 auf 1.494 im Jahr 2008 gesteigert.

Die Ausbildungsquote im deutschen Schiffbau hat sich damit von 6,8 Prozent im Jahr 2006 auf 7,7 Prozent im Jahr 2008 erhöht (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Ausbildungsquoten der Jahre 2006, 2007 und 2008 (N=29 Werften, Repräsentativität: 93 %)

| Werft                                  | Ausbildungsquote (in %) |            |            |
|----------------------------------------|-------------------------|------------|------------|
|                                        | 2006                    | 2007       | 2008       |
| Abeking&Rasmussen                      | 6,7                     | 8,7        | 9,3        |
| Aker MTW                               | 4,1                     | 5,0        | 6,2        |
| Aker Warnemünde Operat.                | 6,0                     | 6,3        | 7,9        |
| Blohm & Voss Shipyard(+ TKMS Zentrale) | 7,2                     | 8,5        | 10,8       |
| Blohm & Voss Repair                    | 5,0                     | 4,0        | 4,3        |
| BREDO                                  | 2,7                     | 5,6        | k.A.       |
| Cassens Werft GmbH                     | 14,4                    | 13,7       | k.A.       |
| Con-Mar Ingenierugesellschaft          | 0,0                     | 8,0        | 16,7       |
| Elsflether Werft                       | 2,5                     | 3,8        | 10,7       |
| Fr. Lürssen Werft                      | 4,1                     | 6,8        | 5,3        |
| FSG Flensb. Schiffbauges.              | 8,3                     | 9,0        | 10,0       |
| HDW-GmbH                               | 6,2                     | 4,6        | 6,6        |
| Nobiskrug GmbH                         | 7,7                     | 8,0        | 8,1        |
| Hegemann-Roland Werft                  | 7,3                     | 6,1        | 6,6        |
| J.J. Sietas                            | 6,2                     | 6,3        | 7,7        |
| KG Norderwerft                         | 0,0                     | 0,0        | 0,0        |
| Krögerwerft                            | 9,1                     | 10,2       | 10,8       |
| Lindenau GmbH                          | 6,3                     | 6,4        | 6,7        |
| Lloyd Werft                            | 9,2                     | 9,1        | 8,1        |
| Meyerwerft GmbH                        | 7,4                     | 9,0        | 9,9        |
| MWB Wilhelmshaven                      | 0,0                     | 11,6       | k.A.       |
| Neptun Werft                           | 15,3                    | 16,3       | 18,3       |
| Neue Jade Werft                        | k.A.                    | 18,1       | 18,2       |
| Nordseewerke GmbH                      | 6,6                     | 6,2        | 4,4        |
| Peene-Werft                            | 12,0                    | 11,2       | 10,7       |
| Peters Schiffbau                       | 0,0                     | 14,7       | 15,0       |
| Rickmers Lloyd Dock                    | 4,7                     | 6,7        | 11,1       |
| Schiffswerft Hitzler                   | k.A.                    | 12,0       | 15,6       |
| SSW                                    | 14,7                    | 2,5        | 3,4        |
| Volkswerft Stralsund                   | 4,1                     | 4,1        | 5,2        |
| <b>Ausbildungsquote gesamt</b>         | <b>6,8</b>              | <b>7,1</b> | <b>7,7</b> |

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Lediglich drei der 29 Werften weisen gegenüber dem Vorjahr eine Verringerung der Ausbildungsquote auf. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Zahl der Unternehmen mit einer Ausbildungsquote von über zehn Prozent deutlich zugenommen hat. Waren es im Jahr 2006 lediglich vier Werften mit einer zweistelligen Quote, so hat sich die Zahl im Jahr 2008 auf elf erhöht.

Die Zahl der Auszubildenden ist insbesondere bei der Meyerwerft GmbH angestiegen. Dort befinden sich 2008 mit 270 insgesamt 41 mehr junge Menschen in der Ausbildung als im Jahr zuvor. Deutliche Steigerungen gab es auch bei den Aker Werften (+ 51 Auszubildende), bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH (+ 16 Auszubildende), bei J.J. Sietas (+ 15 Auszubildende) und bei der Volkswerft Stralsund (+ 16 Auszubildende). Der positive Trend ist dabei auch bei den kleineren Werften

festzustellen, deren absolute Zahl an Auszubildenden verständlicherweise hinter der der größeren Werften zurückbleibt.

Neben der gestiegenen Ausbildungsquote wurden auch beinahe alle Auszubildenden, die in diesem Jahr ihre Ausbildung abgeschlossen haben, von den Werften übernommen. Für 25 Werften konnten Daten ermittelt werden: Danach wurden von den Unternehmen insgesamt 314 von 341 junge Menschen nach Abschluss der Ausbildung übernommen. Die Differenz erklärt sich aus den persönlichen Berufsperspektiven der Absolventen. So haben viele als Alternative zur Übernahme durch die Ausbildungswerft die Aufnahme eines Studiums gewählt oder sich in einer anderen Branche orientiert.

## **1.5 Krankenstand**

Seit Jahren bleibt der Krankenstand auf den deutschen stabil auf niedrigem Niveau. Dies ist nicht zuletzt auf die umfangreichen Maßnahmen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz auf den Werften zurückzuführen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung in anderen Schiffbaunationen, wie bspw. der Türkei, wo es zu einer dramatischen Häufung von Arbeitsunfällen – häufig mit tödlichem Ausgang – kommt, ist diese Tatsache hervorzuheben.

Mit einem durchschnittlichen Krankenstand von 5,6 Prozent im Jahr 2008 hat sich gegenüber dem Vorjahr nichts geändert. Im gewerblichen Bereich liegt der durchschnittliche Krankenstand mit 6,8 Prozent jedoch deutlich höher, was sich aus der Tätigkeitsstruktur schwerer körperlicher Arbeit ableiten lässt.

## **1.6 Altersstruktur der Werftbelegschaften**

Im Vergleich zu den letzten Jahren beurteilen geringfügig weniger Betriebsräte die Altersstruktur ihrer Belegschaften problematisch. Die intensivierten Ausbildungsaktivitäten der Werften sowie die in den letzten Jahren zugenommenen Neueinstellungen haben dazu geführt, dass sich die Situation hinsichtlich der Altersstruktur in mehreren Werften entspannt hat. Gleichwohl sieht die Mehrheit der Betriebsräte weiteren Handlungsbedarf und mahnt die Verjüngung bzw. die Einstellung neuer junger Mitarbeiter an.

## 2. Sonderentwicklungen im Berichtszeitraum

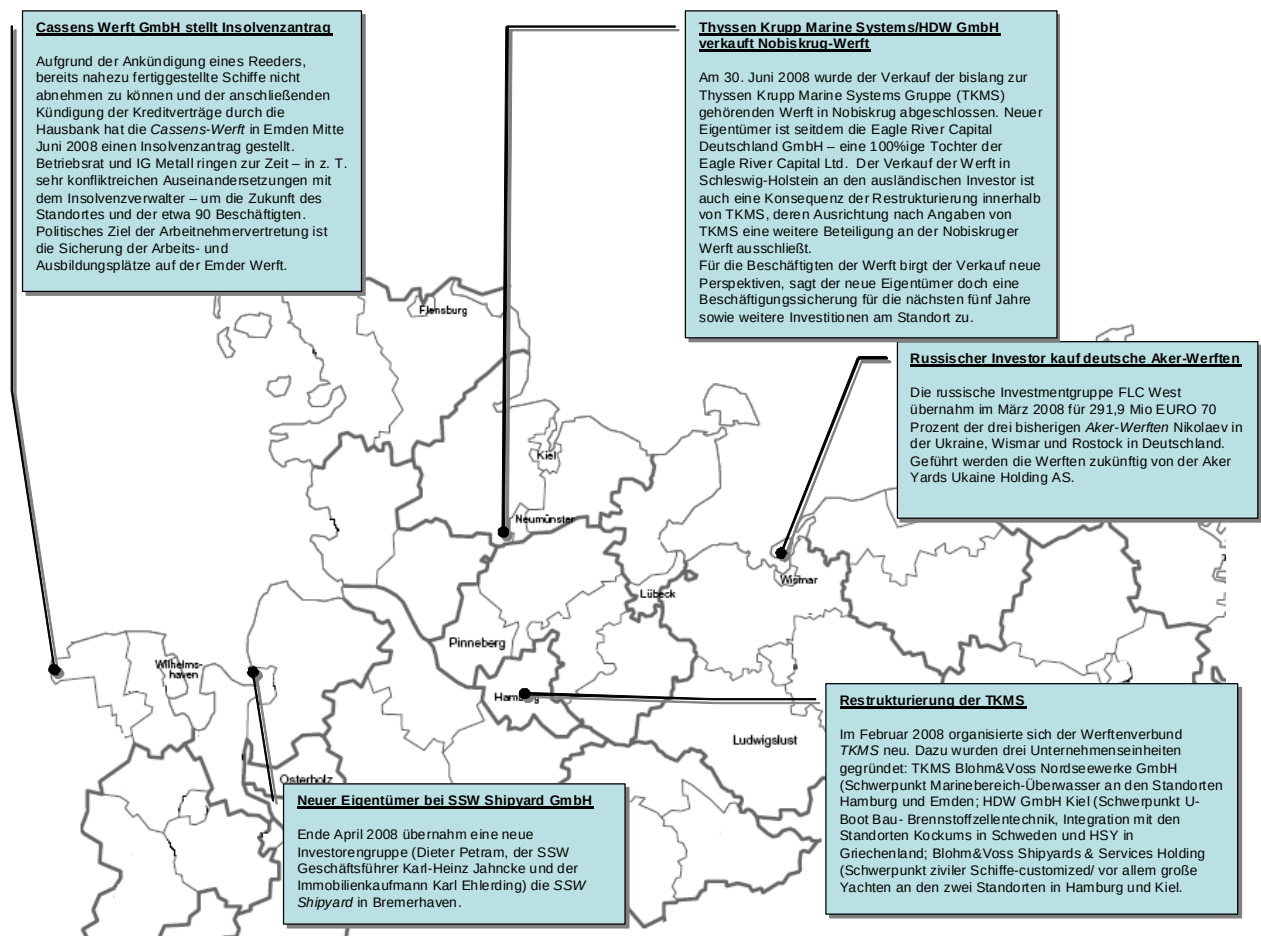
Die deutsche Werftenlandschaft ist in den letzten zwölf erheblich in Bewegung geraten. Eine der Hauptursachen dafür war die Zerschlagung des norwegischen Aker Yards Konzerns. Für die deutschen Aker-Werften in Rostock und Warnemünde bedeutet dies, dass sie zukünftig unter der Aker Yards Ukraine Holding AS geführt werden, an der der russische Investmentfonds FLC West zu 70 Prozent beteiligt ist. Aker Yards in Norwegen hält lediglich noch 30 Prozent an den ehemals zum Konzern gehörenden Standorten. Vor allem die Expertise der deutschen Aker Werften beim Bau von eisgängigen Containerschiffen hat das Interesse der neuen Eigentümer geweckt. Russland verfügt gegenwärtig über keinen konkurrenzfähigen Handelsschiffbau und ist angesichts eines enormen Bedarfs an Handelsschiffen auf das Know-how der deutschen Schiffbauer angewiesen.

Im Rahmen der Restrukturierung der TKMS-Gruppe hat mit der Nobiskrug GmbH eine weitere deutsche Werft den Eigentümer gewechselt. Seit Juni 2008 befindet sich die Werft im Eigentum der Eagle River Capital Ltd., einer Gesellschaft, hinter der ein weltweit agierendes Unternehmen mit dem Schwerpunkt in der Aluminium- und Stabilisatorenproduktion steht. Angesichts der zugesagten Beschäftigungsgarantie für die nächsten fünf Jahre sowie Investitionen in den Standort bietet der Wechsel neue Perspektiven. So werden gegenwärtig die Erweiterung der Schwimmdock-Kapazitäten und die Errichtung neuer Gebäude geprüft. Daneben soll es zu einer weiteren Ansiedlung der Fertigung von strategischen Komponenten kommen.

Während die Perspektiven für die Aker Werften und die Nobiskrug GmbH aufgrund der Eigentümerwechsel durchaus positiv zu werten sind, befindet sich die Cassens Werft GmbH in Emden gegenwärtig in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation: Aufgrund der Ankündigung eines Reeders, bereits nahezu fertig gestellte Schiffe nicht abnehmen zu können und der anschließenden Kündigung der Kreditverträge durch die Hausbank, hat die Cassens-Werft GmbH Mitte Juni 2008 einen Insolvenzantrag gestellt. Betriebsrat und IG Metall ringen zur Zeit – in z. T. sehr konfliktreichen Auseinandersetzungen mit dem Insolvenzverwalter – um die Zukunft des Standortes und der etwa 90 Beschäftigten. Politisches Ziel der Arbeitnehmervertretung ist die langfristige Sicherung der Arbeits- und Ausbildungsplätze auf der traditionsreichen Emder Werft sowie die Entwicklung einer industriepolitischen Konzeption, die den Schiffbaustandort und die Produktionskapazitäten erhält.

Nach längerer Diskussion über eine neue Eigentümerstruktur der SSW Shipyard GmbH hat Ende April eine Investorengruppe aus Bremerhaven die Werft übernommen. Neben Dieter Petram (u.a. Eigentümer der MWB Motorenwerke GmbH) gehören auch der Geschäftsführer Karl-Heinz Jahncke und der Immobilienkaufmann Karl Ehlerding zu den neuen Eigentümern.

**Abbildung 8: Ausgewählte Sonderentwicklungen im deutschen Schiffbau**



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Stichpunktartig sei an dieser Stelle noch auf weitere Entwicklungen hingewiesen:

- Die EU Kommission legte am 4. September 2008 ihre Strategie für die Meeresforschung und maritime Forschung vor und ist damit einen Schritt weiter auf den Weg zu einer integrierten Industriepolitik für den maritimen Sektor.
- Im April bzw. Mai 2008 ergingen von der EU Kommission die beihilferechtlichen Genehmigungen für das neue deutsche CIRR-System für Schiffsfinanzierungen und die modifizierte deutsche Innovationsbeihilfe. Diese Genehmigungen

bedeuten eine Neujustierung dieser beiden für die deutsche Schiffbauindustrie sehr wichtigen Förderinstrumente.

- Im August 2008 erhöhte der koreanische Schiffbaukonzern STX seinen Anteil bei Aker Yards auf insgesamt 88,4 Prozent und hat damit die Kontrolle übernommen. Anfang September rückte der Koreaner Sang-Ho Shin von STX als neuer Chief Operator in den Vorstand der Aker Yards. Zukünftig werden die Aker Yards „STX Europe“ heißen. Damit erlangt der koreanische Werftenkonzern Zugriff auf das bislang in Europa konzentrierte Know-how für den Bau von Kreuzfahrtschiffen.
- *Polen ringt um die Rettung der Werften:* Am 12. September 2008 sollte die EU Kommission von der polnischen Regierung konkrete Privatisierungspläne erhalten. Es geht dabei hauptsächlich um die drei Großwerften in Stettin, Gdingen und Danzig (bei Redaktionsschluss am 19.9.2009 gab es darüber keine neuen Nachrichten).
- *Weltschiffbaumarkt:* Das erste Halbjahr 2008 bescherte einen Rückgang um 20 Prozent an Aufträgen, verglichen mit dem Jahr 2007. Dagegen hat der *Auftragsbestand* der Werften weltweit im Juli 2008 mit 11.200 Schiffen ein Rekordniveau erreicht – zu Jahresbeginn 2008 betrug der Auftragsbestand „nur“ 10.055 bestellte Schiffe.
- Südkorea konnte auch in 2008 seine führende Position auf dem Weltschiffbaumarkt halten bzw. ausbauen: Im ersten Halbjahr 2008 wurde 50,6 Prozent aller Neubaufträge (12,4 Mio. cgt) an südkoreanische Werften vergeben. 2007 hatte Südkorea einen Weltmarktanteil von 38,9 Prozent.
- *Containerschiffe werden immer größer:* Derzeit sind rund 300 Containerschiffe mit mehr als 8.000 TEU Kapazität (entspricht 3,3 Mio. TEU) in den Orderbüchern aller Werften weltweit.
- Die Zahl der Neuaufträge mit 455 für die *chinesische Schiffbauindustrie* halbierte sich im 1. Halbjahr 2008 um 48,3 Prozent, verglichen mit 2007 (Rückgang hinsichtlich der Tonnage mit 29 Mio. TDW im ersten Halbjahr um 45 Prozent, verglichen mit 2007).
- Die von den USA ausgehende weltweite *Finanzkrise* könnte nach Ansicht von Experten auch dazu führen, dass die Werften mehr und mehr gezwungen wären, Schiffe auf eigene Rechnung zu finanzieren. Das könnte zu einer Bedrohung von Standards bei Neuaufträgen führen.

### 3. Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2007 bis Ende August 2008

Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume (September bis August) unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt. Für den diesjährigen Berichtszeitraum von September 2007 bis Ende August 2008 zeigt sich, dass die deutschen Werften wie in den beiden Jahren zuvor vom weltweiten Auftragsboom profitieren konnten. Anders als im Vorjahreszeitraum, hat sich insbesondere im Containerschiffssegment das Volumen deutlich erhöht. Und dieses trotz der Tatsache, dass die Mehrzahl der Werften für die nächsten zwei bis vier Jahre ausgelastet sind und Bestellungen mit einem Ablieferungsdatum von mehr als vier Jahren selten vorkommen. Die folgenden Zahlen enthalten nur Festaufträge ohne Optionen oder Vorverträge.

#### 3.1 Containerschiffe

Der TKMS Typ für 3.426 TEU bleibt der größte Containerfrachter im Auftragsbestand. Mit 16 Neubaufträgen erweckt die Größenklasse um 2.500/2.800 TEU das größte Kundeninteresse. Die Hegemann Gruppe mit ihren drei Seeschiffswerften nahm im Berichtszeitraum die größte Anzahl von Containerschiffen herein. Es gelang aber auch, andere Typen zu akquirieren. So erhielten die beiden Aker Yards in Deutschland zwei weitere Orders für eisverstärkte Frachter. Die neue Nesse Werft baut jetzt auch Feederschiffe aus.

Abbildung 9: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe im Zeitraum von September 2007 bis Ende August 2008

| Zahl         | Werft               | Auftraggeber          | tdw    | TEU   | Summe tdw      | Summe TEU         |
|--------------|---------------------|-----------------------|--------|-------|----------------|-------------------|
| 2            | TKMS - NSWE         | GEBAB-NSB             | 42.650 | 3.426 | 85.300         | 6.852             |
| 6            | Aker Yards          | F. Laeisz             | 38.700 | 2.790 | 232.200        | 16.740            |
| 10           | Hegemann-Volkswerft | Delphis und andere    | 34.500 | 2.478 | 345.000        | 24.780            |
| 2            | Hegemann-Peenewerft | JR Shipping, NL       | 20.000 | 1.440 | 40.000         | 2.880             |
| 4            | J.J. Sietas         | deutsche und niederl. | 17.000 | 1.404 | 68.000         | 5.616 (open top)  |
| 2            | SSW, Bremerhaven    | Bernd Sibum           | 13.200 | 1.036 | 26.400         | 2.072             |
| 5            | Hegemann-Rolandw.   | deutsche              | 10.700 | 974   | 53.500         | 4.870             |
| 2            | Aker Yards          | Royal Arctic Line     | 8.550  | 587   | 17.100         | 1.174             |
| 2            | Nesse Werft         | Nimmrich & Prahm      | 6.000  | 376   | 12.000         | 752 (Kasko Polen) |
| <b>Summe</b> |                     |                       |        |       | <b>879.500</b> | <b>65.736</b>     |

Anm.: Neubaufträge für Containerschiffe bei J.J.Sietas sind werftseitig nicht oder nur teilweise bestätigt

Quelle: ISL 2008



Insgesamt wurden von den deutschen Werften also 35 Neubaufträge für Containerschiffe (im Vorjahreszeitraum: 20) in die Bücher geschrieben. Das entspricht einem Zuwachs gegenüber dem letzten Berichtszeitraum von September 2006 bis August 2007 um 70 Prozent. Auf der Basis von TDW beträgt der Zuwachs 59 Prozent (2007/08: 879.500 TDW zu 553.700 TDW in 2006/07) und auch auf der TEU Basis fällt der Zuwachs mit 47 Prozent in einer ähnlichen Größenordnung aus (2007/08: 65736 TEU im Vergleich zu 44.708 TEU in 2006/07).

**Abbildung 10: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2008 (jeweils vom September bis Ende August eines Jahres)**

| Zeitraum           | 9/2001 -<br>8/2002 | 9/2002 -<br>8/2003 | 9/2003 -<br>8/2004 | 9/2004 -<br>8/2005 | 9/2005 -<br>8/2006 | 9/2006 -<br>8/2007 | 9/2007 -<br>8/2008 | Veränderung<br>9/2007 -<br>8/2008 |
|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------|
| Anzahl der Schiffe | 6                  | 46                 | 71                 | 121                | 45                 | 20                 | 35                 | 70%                               |
| Gesamt tdw         | 103.400            | 976.780            | 2.051.650          | 2.550.500          | 837.450            | 496.300            | 879.500            | 59%                               |
| Gesamt TEU         | 8.346              | 73.681             | 153.617            | 190.922            | 65.006             | 39.804             | 65.736             | 47%                               |

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

### 3.2 Andere Trockenfrachter und Tanker

Im Segment der Frachter und Tanker konnten die deutschen Werften wiederum unterschiedlichste Aufträge von großer Spannweite verzeichnen. Bei J.J. Sietas meldet Lloyd's Register den dritten Auftrag für die Bulkerserie. Ohne Angaben von Gründen wurden bei J.J. Sietas vier Schwergutfrachter storniert, von denen zwei im Vorjahr an dieser Stelle als Auftrag gemeldet wurden.

Vor der jüngsten Insolvenz war bei Cassens die Rede von weiteren acht Mehrzweckfrachtern im Anschluss an die erste Serie. Bei der Lloyd Werft wurde das vierte Dockschiff bestätigt. Insgesamt ist die Nachfrage nach Produktentankern stark gesunken, aber die Lindenau Werft konnte einen Fruchtsafttanker mit einer Option sichern.

**Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für Frachter und Tanker im Zeitraum von September 2007 bis Ende August 2008**

| Zahl          | Werft            | Auftraggeber     | tdw    | TEU   | Schiffstyp       | Summe tdw      |
|---------------|------------------|------------------|--------|-------|------------------|----------------|
| 1             | J.J. Sietas      | Hartmann         | 31.000 |       | Bulk Carrier     | 31.000         |
| 8             | Cassens Werft    | deutsche         | 5.500  | 218   | MZF              | 44.000         |
| 1             | Ferus Smit, Leer | Wagenborg, NL    | 6.000  |       | MZF              | 6.000          |
| 1             | Lloyd Werft      | Harren & Partner | 11.000 | 1.383 | Dockschiff       | 11.000         |
| 1             | Lindenau         | Atlantship       | 36.000 |       | Fruchtsafttanker | 36.000         |
| 1             | Nesse Werft      | Hans Rinck       | 1.500  |       | Produktentanker  | 1.500          |
| <b>Summen</b> |                  |                  |        |       |                  | <b>129.500</b> |

Quelle: ISL 2008

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Insgesamt erhielten die deutschen Werften 13 Neubaufträge für Frachter und Tanker (Vorjahreszeitraum: 18). Die Summe der TDW ist mit 129.500 TDW um rund 28 Prozent gesunken (Vorjahreszeitraum 2006/7: 180.100 TDW). Allerdings stellte der Vorjahreszeitraum einen Höhepunkt bei den Neubaufträgen für andere Trockenfrachter und Tanker, wo es zwischen September 2006 und August 2007 zu einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 65 Prozent kam.

### 3.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren und RoRo-Frachter

Der deutsche Schiffbau behauptet weiterhin seine herausragende Stellung auf den Weltmärkten für Megayachten und Kreuzfahrtschiffe. Dies belegen auch die Neubaufträge im Berichtszeitraum in diesen Schiffssegmenten. Obwohl aus Geheimhaltungsgründen nicht alle Neubauzugänge veröffentlicht werden, konnten wie im Vorjahreszeitraum 2006/7 wiederum fünf Neubaufträge für Megayachten verbucht werden. Wie üblich, ist die Zahl der Neubaufträge für Megayachten geschätzt und nicht komplett.

Die Meyerwerft GmbH konnte die Serie der Aida Schiffe auf sechs erhöhen und die Serie für die Royal Caribbean Group auf fünf. Abeking & Rasmussen setzt seine Erfolgsserie mit den SWATH Schiffen auch auf dem Gebiet der Megayachten fort.

Die Lürssen Gruppe bleibt weiterhin Deutschlands größter Produzent von Megayachten. Die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH setzt die Erfolgsserie von RoRo-Frachern mit neuen Kunden fort. Hegemann konnte den Auftrag von Scanscot für bis zu sechs RoRo-Schwergutfrachter sichern.

Abbildung 12: Auftragseingänge deutscher Werften für Passagierschiffe, Yachten, Fähren und RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2007 bis Ende August 2008

| Zahl | Werft                 | Auftraggeber          | BRZ     |         | Schiffstyp       |
|------|-----------------------|-----------------------|---------|---------|------------------|
| 2    | Meyer Werft           | Aida Cruises          | 71.000  |         | Kreuzfahrtschiff |
| 1    | Meyer Werft           | Royal Caribbean Group | 118.000 |         | Kreuzfahrtschiff |
| 2    | Flensburger Schiffbau | Ulusoy Sealines, TRK  | 29.000  |         | RoRo-Frachter    |
| 4    | Flensburger Schiffbau | Seatruck Ferries, UK  | 23.000  |         | RoRo-Frachter    |
| 4    | Hegemann-Rolandw.     | Scanscot              | 9.500   |         | RoRo-Frachter    |
| 1    | SSB Oortkaten         | Hadag, Hamburg        |         | 250 Pax | Personenfähre    |
| 3    | Nobiskrug             | nicht genannt         |         | 73 m    | Megayachten      |
| 1    | Peters Schiffbau      | nicht genannt         |         | 80 m    | Megayachte       |
| 1    | Rosslauer Werft       | nicht genannt         |         | 78 m    | Megayacht        |
| 3    | Abeking & Rasmussen   | nicht genannt         |         | 78 m    | Megayacht        |
| 4    | Fr. Lürssen Gruppe    | Nicht genannt         |         | 60-124  | Megayacht        |

Anmerkung: Lürssen Gruppe nur geschätzt. Im Orderbook sind insgesamt zwölf Megayachten. Von A&R sind die Neuorders nicht bestätigt

Quelle: ISL 2008

### 3.4 Sonstige Seegehende Schiffe und andere Aufträge

#### Spezialschiffe

Hegemann hat zwei interessante Aufträge aus dem Bereich Küstenschutz gewonnen.

J.J. Sietas dringt mit Baggern in einen neuen Bereich vor. Abeking & Rasmussen fand weitere Anwendungen für die SWATH-Technik: Die lettische Marine will vier Nachbauten der Patroller im eigenen Land erstellen.

**Abbildung 13: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum von September 2007 bis Ende August 2008**

| Zahl | Werft               | Auftraggeber      | BRZ   | Länge | Schiffstyp                     |
|------|---------------------|-------------------|-------|-------|--------------------------------|
| 1    | Hegemann-Peenewerft | ARGE Küstenschutz | 3.500 | 80 m  | Bergungsschlepper              |
| 4    | Hegemann-Peenewerft | Schweden          | 770   | 50 m  | Patroler                       |
| 1    | Fr. Fassmer         | FUGRO, NL         |       | 65 m  | Forschungsschiff               |
| 2    | J.J. Sietas         | Möbius Bau-AG     | 5.000 |       | Hopperbagger                   |
| 1    | Abeking & Rasmussen | BARD Engineering  |       | 25 m  | Windparktender                 |
| 1    | Abeking & Rasmussen | Latvian Navy      |       | 25 m  | Patroler, SWATH (4 Nachbauten) |
| 1    | Diedrich            | AGR Norden-Frisia |       | 21 m  | Offshore Supply (Katamaran)    |

Quelle: ISL 2008

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

#### Sonstige Aufträge

Die Neptun Werft und SET profitieren vom anhaltenden Boom der Flusskreuzfahrt. Zulieferungen von Rümpfen oder Blöcken für Yachten und andere Schiffe kommen nicht nur von Aker Yards.

**Abbildung 14: Sonstige Aufträge deutscher Werften im Zeitraum von September 2007 bis Ende August 2008**

| Zahl | Werft              | Auftraggeber         | BRZ   |        | Beschreibung           |
|------|--------------------|----------------------|-------|--------|------------------------|
| 1    | SET, Tangermünde   | Viking River Cruises |       | 135 m  | Flusskreuzfahrer       |
| 2    | Neptun Werft       | A'Rosa Flusskreuzf.  | 3.600 |        | Flusskreuzfahrer       |
| k.A. | Aker Yards Germany | Aker Yards Finnland  |       | 2900 t | Blöcke für Kreuzfahrer |

Quelle: ISL 2008

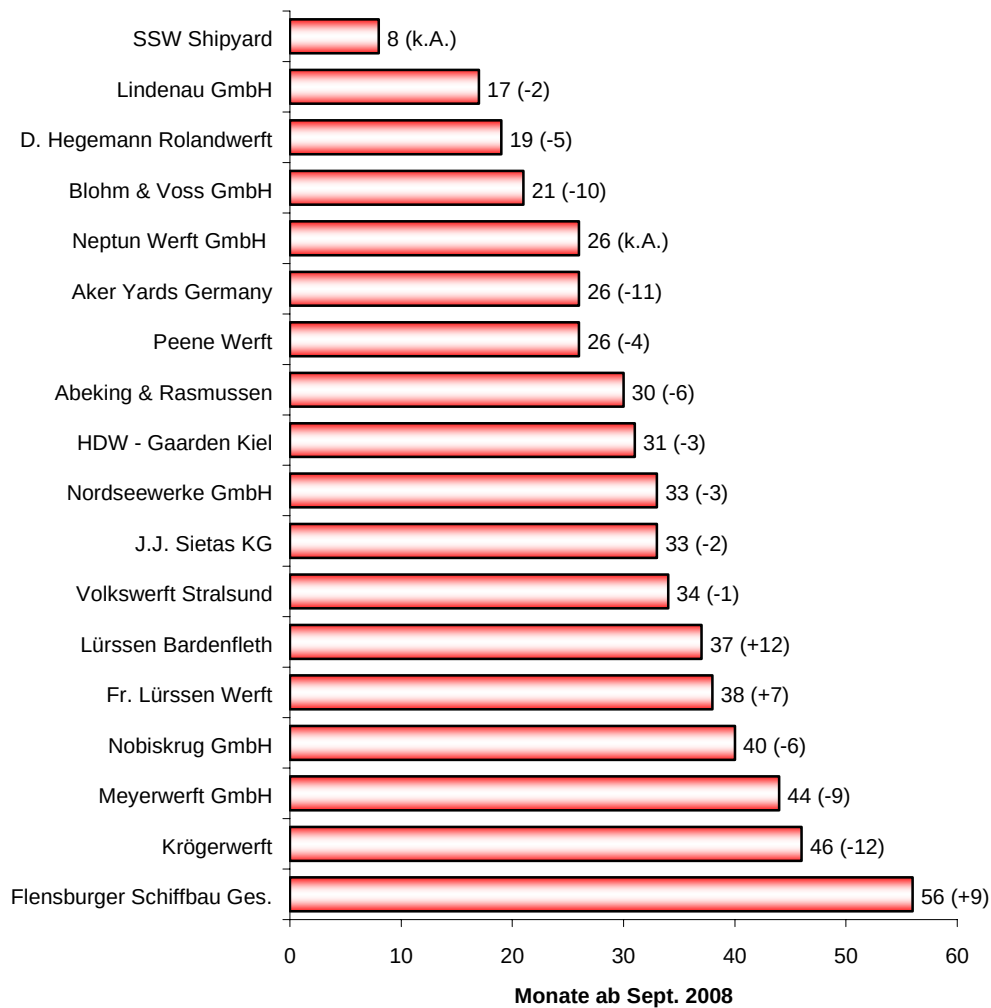
© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

## 4. Auslastung im deutschen Schiffbau

### 4.1 Auslastungshorizont

Auch wenn der Nachfrageboom nach Schiffsneubauten gegenüber den Vorjahren merklich abgeflaut ist, können die meisten deutschen Werften doch eine vergleichsweise gute Auftragslage für die nächsten Jahre aufweisen. Auf der Basis des Ablieferungsdatums letzten Schiffs im Auftragsbuch konnten für 18 Werften Daten ermittelt werden (vgl. Abbildung 15), die wir als „Auslastungshorizont“ bezeichnen.

Abbildung 15: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2008 (Stand: 1. September 2008; nur Handelsschiffneubau)



Von den 18 Werften, für die Daten der Jahre 2007 und 2008 vorliegen, verfügen 14 Werften über einen Auslastungshorizont von mehr als zwei Jahren. Dass von allen Werften mit der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH, der Fr. Lürssen Werft und Lürssen Bardenfleth nur drei Unternehmen ihren Auslastungshorizont gegenüber dem Vorjahr ausweiten konnten, kann als ein Indiz für eine abgeflaute Nachfrage nach Schiffsneubauten interpretiert werden. Im Jahr 2007 konnten immerhin noch neun von 18 Werften ihren Auslastungshorizont gegenüber dem Vorjahr ausdehnen.

Den in Monaten ab September 2008 längsten Auslastungshorizont weist die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH mit 56 Monaten auf. Den zweiten Rang nimmt die Krögerwerft mit 46 Monaten vor der Meyerwerft GmbH mit 44 Monaten ein. Für die Meyerwerft bleibt anzumerken, dass die Verringerung des Auslastungshorizonts auf die am Papenburger Standort vorgenommenen Kapazitätserweiterungen zurückzuführen ist, die es der Werft zukünftig ermöglichen wird, drei statt bislang zwei Kreuzfahrtschiffe pro Jahr abliefern zu können. Erwähnenswert ist ebenfalls, dass unter den sechs Werften mit dem längsten Auslastungshorizont drei Werften der Lürssen-Gruppe zu finden sind. Auch dies ist ein Hinweis darauf, dass der Spezialschiffbau wie z.B. der Yachtbau zu den Stärken der deutschen Werftindustrie gehört.

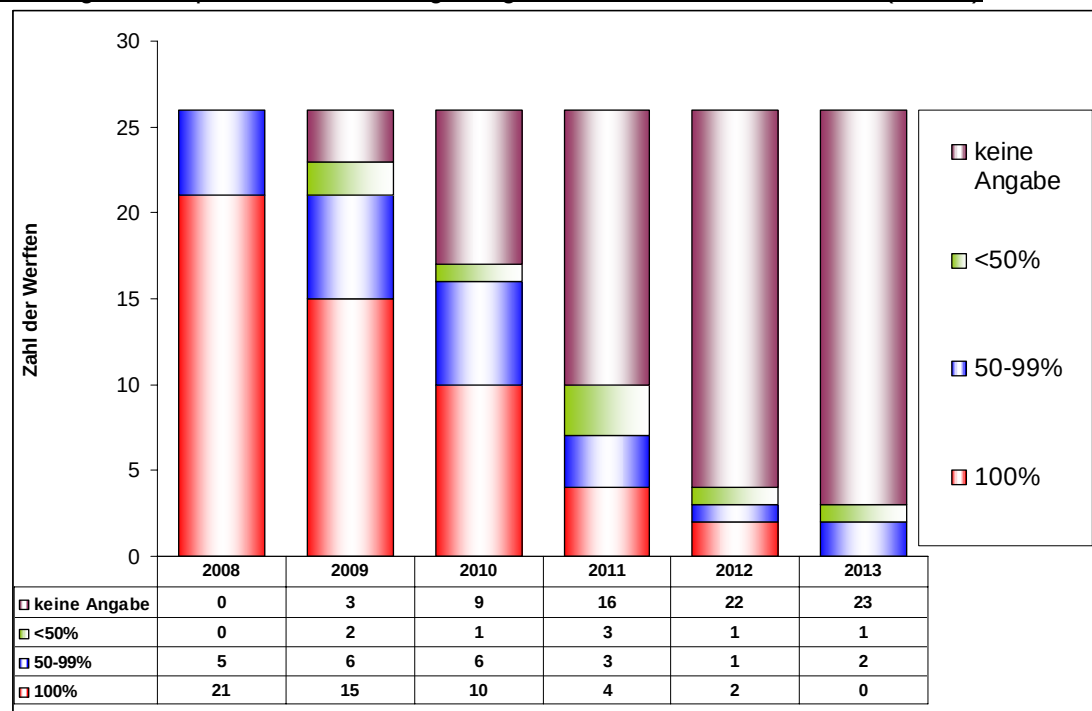
## **4.2 Auslastungsquoten**

Die Angaben zu den Auslastungshorizonten der Werften bedeuten nicht, dass die Werften bis zum Ablieferungsdatum des letzten Schiffs ihre Kapazitäten zu 100 Prozent auslasten könnten. Zwar ist auch eine solche Kapazitätsnutzung in einigen Fällen realistisch aber dennoch sind zwischenzeitliche Lücken in der Produktion und Phasen der Unterlast in ausgewählten Gewerken durchaus branchentypisch.

Die Betriebsräte von 26 Werften machten Angaben über die Kapazitätsauslastung ihrer Unternehmen in den nächsten Jahren (vgl. Abbildung 16). Danach sind im Jahr 2008 21 Werften zu mindestens 100 Prozent ausgelastet, wobei sechs dieser Unternehmen sogar bis zu 150 Prozent ausgelastet sind. Im Jahr 2009 finden sich immer noch drei Werften mit einer über hundertprozentigen Auslastungsquote. Unter den fünf Werften mit einer im Jahr 2008 geringeren Auslastung befinden sich neben der sich im Konkursverfahren befindenden Cassens Werft GmbH ausschließlich Reparaturwerften, deren Aufträge typischerweise kurzfristig zustande kommen und damit kaum in der Lage sind, längerfristige Auslastungsprognosen zu geben.

15 Werften geben an, im Jahr 2009 noch zu 100 Prozent ihre Kapazitäten auslasten zu können, während nur noch 10 Werften davon für das Jahr 2010 ausgehen. Angesichts der im Schiffbau eher kurz- bis mittelfristigen Auslastungsperspektiven ist es auffällig, dass für die Jahre 2011 und 2012 immer noch vier bzw. zwei Werften von einer hundertprozentigen Auslastung ausgehen. Für den zivilen Schiffbau in Deutschland ungewöhnlich ist ebenfalls die Tatsache, dass zwei Werften für das Jahr 2013 von einer Auslastung zwischen 50 und 99 Prozent ausgehen und ein weiteres Unternehmen mit einer Auslastung von 35 Prozent rechnet.

Abbildung 16: Kapazitätsauslastung ausgewählter Werften bis 2013 (N=26)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Insgesamt zeigt sich für die deutsche Werftindustrie ein positives Bild hinsichtlich Kapazitätsauslastung bzw. Auslastungshorizont vorherrscht – vor allem, wenn man die seit 1990 im Rahmen der jährlichen Schiffbauumfragen ermittelten Daten zugrunde legt. Die zukünftige Marktentwicklung wird zeigen, ob die Werften in der Lage sein werden, die gegenwärtigen Perspektiven in Zukunft nach 2012 verlängern zu können.

## 5 Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung (FuE) sind wesentliche Faktoren des Erhaltes und Ausbaus von nationaler wie internationaler Konkurrenzfähigkeit in einer globalen Welt. Gerade in Europa und auch hier insbesondere in Deutschland sind die Werften angesichts einer verschärften Konkurrenz insbesondere aus Asien darauf angewiesen, entsprechende Anstrengungen zu unternehmen.

Erstmals wurde im Jahr 2008 nach der Existenz einer Forschungs- und Entwicklungsabteilung bzw. einem Forschungs- und Entwicklungsbudget gefragt.

Lediglich zehn Werften bestätigen die Existenz einer gesonderten FuE-Abteilung in ihren Unternehmen. In diesen Abteilungen variiert die Zahl der explizit für FuE-Aktivitäten zuständigen Ingenieure zwischen zwei und 20 Mitarbeitern. In sieben Fällen verfügen die Werften auch über ein FuE-Budget. Der Anteil des FuE-Budgets am Gesamtbudget in den vier Werften, für die Daten vorliegen, schwankt dabei zwischen einem und zwei Prozent.

Die Zahlen überraschen zunächst, positioniert sich doch die deutsche Schiffbauindustrie auf dem Weltmarkt mit High-Tech-Produkten und innovativem Schiffbau. FuE sowie Innovationen sind jedoch nicht zwangsläufig an die Existenz einer unternehmenseigenen FuE-Abteilung gebunden. Der hohe Grad an Arbeitsteilung in der Schiffbauindustrie hat auch vor dem FuE-Bereich nicht halt gemacht. Konstruktion und Design werden heutzutage vielfach an externe Ingenieurbüros vergeben. Forschungsaktivitäten verlagern sich zu einem großen Anteil in spezialisierte Forschungseinrichtungen, mit denen die Werften kooperieren.

Vor allem für kleinere Werften, die kaum Kapazitäten für FuE aufbringen können, kann diese Arbeitsteilung vorteilhaft sein. Letztere könnten allerdings auch auf dem Wege einer Unternehmenskooperation mit anderen Werften ihre FuE-Anstrengungen verstärken.

Die wenigen Angaben zu den FuE-Abteilungen bzw. –Budgets hängen jedoch auch damit zusammen, dass vor allem in Großunternehmen oftmals kein gesonderter Haushaltstitel für diesen Bereich ausgewiesen ist resp. die FuE-Aktivitäten in einer anderen Kostenstelle verbucht werden.

## **6 Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge**

Flexibilität ist eines der Charaktermerkmale, welches die deutsche Schiffbauindustrie heute auszeichnet. Nicht nur die Ausrichtung an den individuellen Bedürfnissen der Kunden ist dadurch möglich. Vor allem im Bereich der Arbeitsorganisation nutzen die deutschen Werften mittlerweile eine breite Palette von Instrumenten, um insbesondere ihr Personal der jeweiligen Auslastungssituation entsprechend einsetzen zu können. Zu diesen Instrumenten gehören die Flexibilisierung der Arbeitszeiten mittels unterschiedlicher Formen von Zeitkonten, der Einsatz von Leiharbeit sowie die Vergabe von Werkverträgen.

All diese Flexibilisierungsinstrumente haben auch dazu geführt, dass die Werften ihre Produktivität steigern konnten. Allerdings ist damit auch der Effekt verbunden, dass die Zahl der direkt Beschäftigten auf den Werften geringer anwächst, als es ohne den Einsatz von bspw. Leiharbeit der Fall wäre. Hinzu kommt noch, dass Leiharbeiter auf den Werften zu deutlich schlechteren Konditionen arbeiten als Mitglieder der Stammbesatzung.

Typischerweise schwankt die Zahl der Leiharbeiter auf den Werften über den Jahreszeitraum. Gleichwohl lassen die Daten für das Jahr 2008 (Stichtag 1. September) Schlüsse darüber zu, in welchem Maße Leiharbeit zum Einsatz kommt. Das Gleiche gilt für die Werkverträge. Auch dieses Instrument wird von den Werften mittlerweile in großem Maße genutzt. Insofern wurde bei der diesjährigen Umfrage auch nach der Zahl Werkvertragsarbeiter auf den Werften gefragt.

### **6.1 Arbeitszeitkonten und Zeitguthaben**

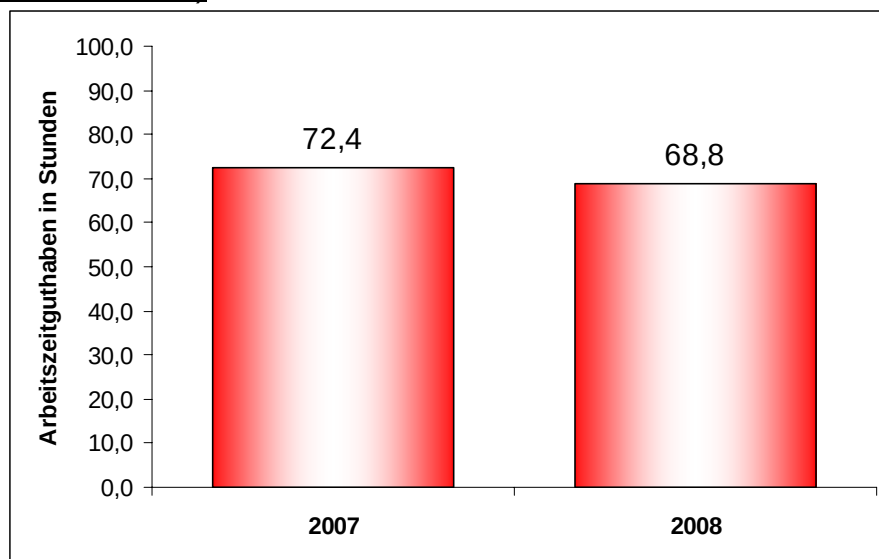
Beinahe alle Werften in Deutschland nutzen das Instrument der Arbeitszeitkonten, um dadurch Auslastungsschwankungen ausgleichen zu können. Auffällig ist dabei, dass Kurz- bzw. Langzeitarbeitskonten – mit einem Ausgleichszeitraum von bis zu zwölf Monaten – am häufigsten vorzufinden sind. Lebensarbeitszeitkonten, die es den Beschäftigten ermöglichen können, auch für einen früheren Ausstieg aus dem Erwerbsleben oder eine Qualifizierung Zeit anzusparen, werden jedoch nur auf drei Werften praktiziert.



Von allen befragten Werften machten 27 Werften Angaben zu den zum 1. September 2008 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 18.934 Beschäftigte und damit 92 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 1.304.221 (in 2007 auf 20 Werften mit insgesamt 15.274 Beschäftigten: 1.107.344 Stunden) Stunden. Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 68,8 Stunden pro Beschäftigtem (2007: 72,4) - mithin also im Vergleich zu 2007 eine leichte Abnahme um vier Prozent.

Abbildung 17: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter (Hochrechnung auf der Basis von 27 Werften)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem (entsprechend einer 35-Stunden-Woche) – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 881 Vollzeitarbeitsplätzen. **Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten** errechnet sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie **947 Arbeitsplätze** das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Für den Stichtag 1. September 2007 - also vor einem Jahr - betrug dieser Wert noch 988 Arbeitsplätze.

Auf der Basis dieser Berechnungen bedeutet dies einen leichten Rückgang der bis zum 1. September 2008 aufgelaufenen Arbeitszeitguthaben von **4,1 Prozent im Vergleich zu 2007**.

## 6.2 Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Umso erstaunlicher ist somit die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz der relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten auch im Jahr 2008 wieder sehr viele Überstunden außerhalb von Zeitkonten angefallen sind.

Auf den insgesamt 18 Werften, die Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 15.597 Mitarbeiter und damit 76 Prozent aller Werftarbeitnehmer in Deutschland beschäftigt. Für diese Mitarbeiter errechnet sich für das Jahr 2008 ein Überstundenvolumen von 706.821 Stunden. Pro Beschäftigtem ergibt sich daraus ein Überstundenaufkommen von rund 45 Stunden (in 2007 waren es noch 97 Stunden und in 2006 rund 52 Stunden). Das bedeutet eine Abnahme der Überstunden pro Beschäftigtem im Vergleich zu den Vorjahren.

Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 706.821 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von knapp 478 Vollzeitstellen dar.

Rechnet man jetzt diese Zahl von 478 Arbeitsplätzen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass in der deutschen Schiffbauindustrie **628 Arbeitsplätze** das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten darstellen. Diese Zahl liegt damit weit unter dem Wert von 2007 mit einem Äquivalent von 1.324 Arbeitsplätzen.

Die Addition von Arbeitszeitguthaben und außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden ergibt ein **Gesamtbeschäftigungspotenzial von rund 1.575 Vollzeitstellen.**

## 6.3 Leiharbeit

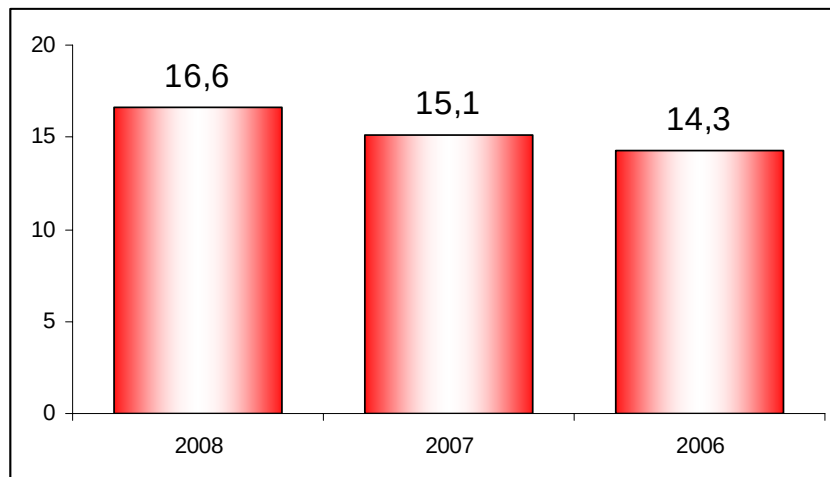
Im Bereich der externen Flexibilisierung setzen die Werften gezielt auf den Einsatz von Leiharbeit sowie die Vergabe von Werkverträgen. Aus Sicht der Unternehmen stellt dies ein ergänzendes Instrument zu den flexiblen Arbeitszeitsystemen, das um passgenauer auf die schwankenden Auslastungsgrade von einzelnen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

Für insgesamt 29 Werften konnte die Zahl der Leiharbeitnehmer im September 2008 ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren ca. 94 Prozent (19.230 Beschäftigte) aller Werftbeschäftigten. Für diese Werften konnten die Daten für die Jahre 2006, 2007 und 2008 ermittelt werden.

Zum Stichtag der Untersuchung im Jahr 2008 waren auf den 29 Werften insgesamt 3.821 Leiharbeitnehmer tätig – 2007 waren es noch 2.887 und 2006 knapp 2.560 Leiharbeitnehmer.

Die durchschnittliche Leiharbeitsquote<sup>1</sup> liegt im Jahr 2008 mit 16,6 Prozent erneut über der des Vorjahres mit 15,1 Prozent. Im Jahr 2006, also vor zwei Jahren, betrug die Quote 14,3 Prozent (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Entwicklung der Leiharbeitsquoten 2006 bis 2008 in Prozent (N=29 Werften)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Bemerkenswert ist dabei, dass auf vielen Werften die Leiharbeitsquoten deutlich über dem Durchschnitt liegen. Beispielhaft hierfür stehen die Con-Mar Ingenieursgesellschaft mit fast 41 Prozent, die KG Norderwerft mit ca. 39 Prozent und die Blohm & Voss Repair in Hamburg mit beinahe 34 Prozent. Aker Warnemünde Operations weist eine Quote von 27 Prozent auf und auch die Krögerwerft (ca. 26 Prozent), Blohm & Voss Shipyard (23 Prozent) und die Volkswerft Stralsund (knapp 20 Prozent) liegen weit über dem Durchschnitt (vgl. Abbildung 19).

<sup>1</sup> Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeitnehmer an der Summe aus Stammbeschäftigten und Leiharbeitnehmern wider.

**Abbildung 19: Entwicklung der Leiharbeitsquoten in ausgewählten Werften im Zeitraum 2006 bis 2008 (jeweils zum 1. September)**

| Name                                   | Leiharbeitsquote in % |      |      |
|----------------------------------------|-----------------------|------|------|
|                                        | 2006                  | 2007 | 2008 |
| Con-Mar Ingenieursgesellschaft         | 8,3                   | 25,4 | 40,7 |
| KG Norderwerft                         | 25,9                  | 19,2 | 38,5 |
| Blohm & Voss Repair                    | 12,0                  | 20,7 | 33,7 |
| Aker Warnemünde Operat.                | 13,9                  | 18,0 | 27,3 |
| Krögerwerft                            | 33,9                  | 30,4 | 25,9 |
| Blohm & Voss Shipyard(+ TKMS Zentrale) | 19,9                  | 24,8 | 22,7 |
| Volkswerft Stralsund                   | 17,4                  | 16,1 | 20,4 |
| Neptun Werft GmbH                      | 8,8                   | 20,6 | 19,8 |
| Fr. Lürssen Werft                      | 23,3                  | 27,2 | 17,9 |
| Meyerwerft GmbH                        | 14,2                  | 13,0 | 15,5 |
| Peene-Werft                            | 17,3                  | 12,0 | 14,4 |
| Aker MTW                               | 14,1                  | 11,0 | 13,4 |
| FSG Flensb. Schiffbauges.              | 12,0                  | 12,8 | 11,0 |
| J.J. Sietas                            | 10,2                  | 12,2 | 10,9 |
| HDW-GmbH                               | 8,6                   | 8,4  | 8,4  |
| Lloyd Werft                            | 4,1                   | 4,0  | 5,2  |
| Abeking&Rasmussen                      | 2,2                   | 2,0  | 2,8  |
| SSW Shipyard                           | 3,0                   | 15,6 | 2,4  |

Rechnet man die Zahl der auf den 29 Werften arbeitenden 3.821 Leiharbeitnehmer hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass in der deutschen Schiffbauindustrie **3.990 Arbeitsplätze** auf Leiharbeiter entfallen.

Leiharbeit ist also offensichtlich kein Instrument mehr, mit dem die Werften kurzfristige Auslastungsspitzen bewältigen. Vielmehr liegt die Vermutung nahe, dass durch Leiharbeit Festanstellungen ersetzt werden, da die Leiharbeitsquote in den letzten drei Jahren kontinuierlich angestiegen ist. Die Beschäftigungsentwicklung einer Werft – so muss betont werden – kann nicht länger allein auf der Basis der Stammebelegschaftszahlen betrachtet werden. Die Daten zur Leiharbeit zeigen, dass Leiharbeitnehmer heute ebenfalls zur Belegschaft gezählt werden müssen, und zwar genau so wie die direkt Beschäftigten. Gleichwohl arbeiten sie unter schlechteren Bedingungen. Deutlich geringere Löhne sind dabei nur ein Faktor.

## 6.4 Werkverträge

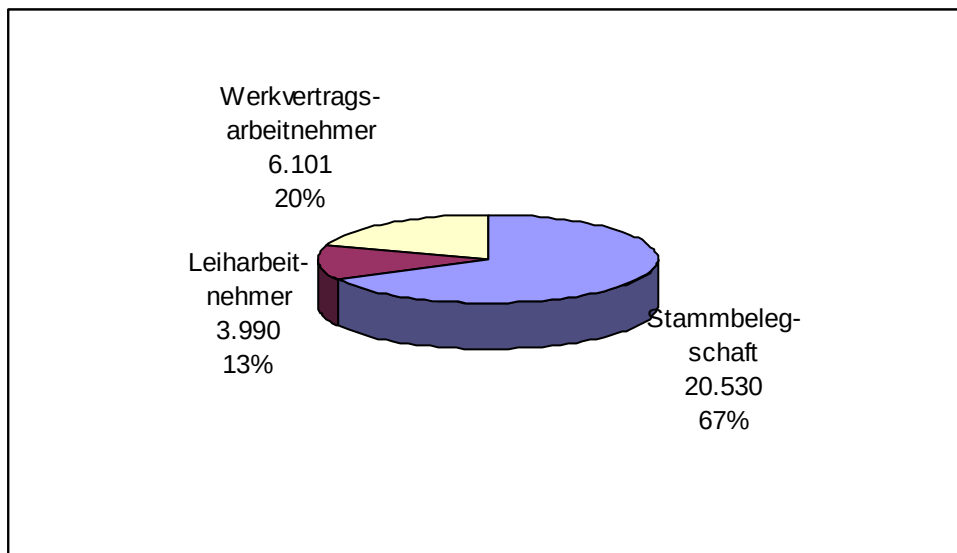
In direktem Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die **Werkverträge** zu sehen. Für 21 Werften konnte die Zahl der durch Werkverträge auf den Werften Beschäftigten ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 15.848 Mitarbeitern rund 77 Prozent

aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Auf diesen Werften arbeiten noch zusätzlich 4.698 Werkvertragsarbeitnehmer. Verglichen mit den Angaben des Vorjahres, ist die Zahl der Werkverträge im Jahre 2008 leicht zurückgegangen.

Rechnet man diese Zahl von 4.698 Arbeitsplätzen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass auf den deutschen Werften **6.101 Beschäftigte über Werkverträge arbeiten**.

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

Abbildung 20: Struktur der Werftmitarbeiter – Hochrechnung unterschieden nach Stammbesellschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer (1. September 2008)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2008

Von den insgesamt 30.121 auf den arbeitenden Menschen entfallen 68 Prozent auf die Stammbesellschaft, weitere 20 Prozent werden über Werkverträge und weitere 13 Prozent über Leiharbeit beschäftigt.

Darüber hinaus ergibt sich unter Hinzuzählung der durch Überstunden und Arbeitszeitguthaben repräsentierten Vollzeitarbeitsplätze eine theoretische Beschäftigung auf den Werften von insgesamt **32.196 Arbeitnehmern**.



## 7. Die Befragung der Zulieferer

### 7.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie

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

Laut den Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau VDMA (Abteilung Schiffbau und Offshore Industrie) umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland rund 400 Firmen mit ca. 76.000 Gesamtbeschäftigten. Im Jahre 2007 betrug der Branchenumsatz 11,9 Mrd Euro, das Wachstum lag bei 13,8 Prozent. Nach Japan steht die deutsche Zulieferindustrie weltweit an Platz Nummer Zwei.

Die Exportquote lag im Jahre 2007 bei 73 Prozent: 39 Prozent des Gesamtumsatzes werden in Asien und 34 Prozent im (meistens west)europäischen Ausland erwirtschaftet (davon aber nur 4,1 Prozent in Osteuropa). Nicht ganz so bedeutend sind die Absatzmärkte Nordamerika mit 6,9 Prozent und der Nahe Osten mit 4,6 Prozent. Herunter gebrochen auf die einzelnen Länder, ist Chinagrößter Auslandsmarkt mit 25,7 Prozent, gefolgt von Südkorea mit 10,5 Prozent.

Die Schiffbau-Zulieferindustrie ist nicht nur eine reine Küstenindustrie, sondern eine über die Bundesrepublik weit gestreute Branche: Hauptproduktionsstandorte (nach Umsatz in 2007) sind dabei mit 19 Prozent Hamburg, gefolgt von Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg mit je 18 Prozent. Niedersachsen kommt auf sechs Prozent, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern auf jeweils drei Prozent.

Im Jahre 2007 erfolgte ein Beschäftigungsaufbau um sieben Prozent im Vergleich zu 2006. Allerdings zeichnen sich hier die größten Engpässe ab, da auch hier der Arbeitsmarkt in den Bereichen Facharbeiter und Ingenieure ist wie leergefegt.

Zu den Zukunftsaussichten sagt der VDMA, dass im Moment der Auftragsboom bei den Werften noch ungebrochen ist:

In 2007 wurden weltweit 4.851 (Vorjahr 2006: 3.329) Schiffe geordert, davon 1.700 (881) in China, 1.231 (692) in Südkorea, 606 (603) in Japan und 422 (419) in Europa – davon 61 (65) in Deutschland. Zwar kann sich dieser Auftragsboom Anfang 2009 aus verschiedenen Gründen abschwächen, aber dennoch erwarten die Zulieferer mit einem Wachstum von 14 Prozent auch sehr gute Geschäfte für das Jahr 2008. Neben dieser quantitativen Dimension gibt es aber auch im qualitativen Bereich, das heisst in der Verbesserung der Technologie, einen großen Markt. Beispielhaft sei hier genannt die Entwicklung des „sauberen“ Schiffes, d.h. eine Verbesserung des Antriebs (auch unter dem Druck gestiegener Rohölpreise).

Neben dem Schiffbau findet ein starker Boom auch bei der Zulieferung in die Offshore-Öl- und Gas-Industrie statt, nicht zu vergessen die Offshore-Windgewinnung.

Neue geografische Märkte für die deutsche maritime Zulieferindustrie sind neben den oben genannten Ländern vor allem Indien, aber auch Vietnam, die Türkei, Südamerika, Westafrika und die Polarregionen.

## **7.2 Ergebnisse der Befragung**

Alle diese Produktionszusammenhänge zwischen Schiffbauindustrie und ihren Zulieferern und die rein zahlenmäßige Bedeutung der Zulieferindustrie haben die IG Metall Bezirk Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen dazu bewogen, im Rahmen der mittlerweile 17. Schiffbauumfrage in Deutschland erneut (d.h. zum dritten Mal in Folge) auch die maritime Zulieferindustrie mit einzubeziehen.

Dies ist keine Totalbefragung der gesamten deutschen maritimen Zulieferindustrie, sondern soll in einem ersten Schritt in ausgewählten Zulieferunternehmen ausgewählte Fragestellungen bearbeiten, wie z.B. die nach den Neueinstellungen, der Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft, zur Altersstruktur der Belegschaft, zu Kurzarbeit, Arbeitszeitkonten und Überstunden, zur Zahl der Leiharbeiter und zu den Problemen, aber auch Perspektiven des jeweiligen Unternehmens aus der Sicht der Betriebsräte (Stichtag 1. September 2008).



10 Unternehmen bzw. deren Betriebsräte haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Sie repräsentieren insgesamt 3.208 Beschäftigte und damit 4,2 Prozent aller Beschäftigten in der deutschen maritimen Zulieferindustrie. Sie sind allesamt in Norddeutschland gelegen und blenden von daher die Zulieferindustrie in den anderen Regionen Deutschlands aus.

Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 54 bis hin zu 1.097.

In 8 von 10 Betrieben (80 Prozent) sind Auszubildende eingestellt, wobei die Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich ist: Die Ausbildungsquote reicht von 15 Prozent als Maximum bis nur 1,5 Prozent.

Insgesamt zählen wir in den 8 Betrieben 128 Auszubildende, und bezogen auf die insgesamt 10 Betriebe mit 3.208 Beschäftigten ist das eine durchschnittliche Ausbildungsquote von 4 Prozent<sup>2</sup>.

Von den 30 Auszubildenden, die im Jahre 2008 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, wurden 28 von den jeweiligen Unternehmen in ein Arbeitsverhältnis übernommen - das sind immerhin 93 Prozent.

Das führt uns zu den *Neueinstellungen insgesamt*:

Zwischen dem 1. September 2007 und dem 31. August 2008 fanden 154 Neueinstellungen statt (4,8 Prozent der Gesamtbeschäftigten unseres Samples), davon allerdings 49 (ein Drittel) befristet.

Die Bereiche/Abteilungen, in denen Neueinstellungen vorgenommen wurden, umfassen alle Gewerke/Berufe:: Von Software- über Projektingenieure, vom Vertrieb bis hin zu Schlossern und Drehern finden wir die gesamte Bandbreite von Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Verwaltung. Acht von 10 Unternehmen haben Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen gehabt: Insbesondere Ingenieure, aber auch Zerspanungsmechaniker, Dreher und Elektrotechniker fehlen offensichtlich.

Auch die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2008 bis August 2009) wird von den Betriebsräten entweder als gleich bleibend oder sogar positiv beschrieben: 6 Unternehmen erwarten eine Zunahme um insgesamt 139 Arbeitsplätze (= 4,3 Prozent), die anderen Betriebe erwarten ein gleich bleibende Beschäftigung.

---

<sup>2</sup> Von den zwei Unternehmen, die keine Auszubildenden aufweisen, ist jedoch eines, welches die Auszubildenden zu der Zahl der Auszubildenden in der Muttergesellschaft zählt. De facto also bilden neun von zehn Betrieben des Samples aus.

Angesichts dieser Entwicklung der Beschäftigung ist es erfreulich festzustellen, dass alle 10 von uns befragten Unternehmen eine längerfristige Personalpolitik aufweisen: Die reicht von der Kooperation mit Schulen zur Nachwuchsgewinnung über verstärkte Anstrengungen der Ausbildung bis hin zum dualen Studium (Kombination von Studium und praktische Ausbildung im Unternehmen).

Der demografische Wandel spiegelt sich auch in der maritimen Zulieferindustrie wider: Sieben von 10 Betrieben klagen über ein zu hohes Durchschnittsalter der Belegschaft, und man darf gespannt sein, wie in der nahen Zukunft der notwendige Generationenwechsel bewältigt werden wird.

Aufgrund der guten Auslastung der Unternehmen gab es bisher im Jahr 2008 keine Kurzarbeit, und auch für die nächste Zeit ist diese weder beantragt noch geplant.

#### *Zu Arbeitszeitkonten (AZK) und Überstunden außerhalb der AZK:*

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Arbeitszeiten stehen die Arbeitszeitkonten. Als ein Instrument zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, kann es – wenn die Bedingungen fair ausgehandelt sind (Bandbreiten, Versicherung u.ä.) - zu beiderseitigem (Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber)Nutzen eingesetzt werden. In allen 10 von uns befragten Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Langzeitkonten die der Kurzzeitkonten knapp übertreffen (7 zu fünf, Mehrfachnennungen möglich). In keinem Unternehmen gibt es ein Lebensarbeitszeitkonto. Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark (von Plus 200 bis Minus 200, auch bedingt durch die Art der Konten).

Auch auf die Frage des derzeitigen Guthabens auf Arbeitszeitkonten antworteten alle 10 Unternehmen, die 3.208 Beschäftigte repräsentieren: Am 1. September 2008 wiesen diese Unternehmen 142.322 Plusstunden auf ihren jeweiligen Arbeitszeitkonten auf.

Die Zahl der in den ersten acht Monaten des Jahres 2008 geleisteten Überstunden, die *nicht* in den Arbeitszeitkonten verbucht wurden, betrug bei 9 Unternehmen (die 2.989 Beschäftigten umfassen) 165.669 Stunden. Addiert man nun diese Überstunden mit den Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, so ergeben sich 307.991 Stunden Mehrarbeit.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund **208** – und dies bei einer Gesamtheit von 3.208 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die von unserer Befragung erfasst worden sind.

Das ist – nur bezogen auf Guthaben bei den Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten – immerhin eine Quote von 6,5 Prozent aller direkt Beschäftigten.

*Zur Leiharbeit:*

Zum Stichtag 1. September 2008 wurden von 9 (von insgesamt 10) Unternehmen 537 Leiharbeiter beschäftigt.

Dies entspricht einer Leiharbeitsquote von 16,7 Prozent und erreicht jetzt Dimensionen, wie sie in der in der Schiffbauindustrie vorzufinden sind. Das heißt, das das Instrument der Leiharbeit neben seiner Flexibilisierungsfunktion zunehmend auch als Instrument der Verdrängung der direkt Beschäftigten (Stammebelegschaft) durch schlechter bezahlte Leiharbeiter eingesetzt wird.

Von den neun Unternehmen, die das Instrument der Leiharbeit nutzen, definieren die Betriebsräte in 6 Betrieben folgende zusammengefasste Probleme durch Leiharbeit:

- Unterschiedliche Lohnstruktur,
- Durch die geringeren Löhne der Leiharbeiter entsteht auch Druck auf die Lohnhöhe der Stammebelegschaften,
- Abwandern von Know How durch die Verringerung der Stammebelegschaft,
- Mangelhaftes Know How der Leiharbeiter und damit Störung im Fertigungsablauf durch immer wieder neues Anlernen der Leiharbeitnehmer,
- Blockierung von Neueinstellungen; Festeinstellungen werden vermieden,
- Aufspaltung der Belegschaft,
- Fehlende gesetzliche Regelungen.

*Zu den Werkverträgen:*

Was die Werkerverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Nur 4 von 10 Betrieben hatten insgesamt 21 Werkvertragsnehmer.

*Zum Arbeitsplatzäquivalent durch AZK, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträgen:*

Addiert man jetzt die Zahl der Leiharbeiter (537) und die Zahl der Werkverträge (21) mit der durch Überstunden und Guthaben auf Arbeitszeitkonten potenziellen Arbeitsplätze (208), so kommt man auf die Zahl von 766 Arbeitsplätzen (das sind mit 24 Prozent rund *ein Viertel der Beschäftigten* in der maritimen Zulieferindustrie, die von unserer Untersuchung umfasst werden), die – unter den Bedingungen normaler

Beschäftigungsverhältnisse unter Einhaltung tarifvertraglicher Regelungen – zu der Zahl der Direkt Beschäftigten (Stammebelegschaften) addiert werden müsste. Damit wäre das gesamte Arbeitsplatzvolumen dieser Branche beschrieben.

*Forschung und Entwicklung* werden in der Zukunft eine bedeutende Rolle bei der Wettbewerbsfähigkeit auch der maritimen Zulieferindustrie spielen.

Nur in 2 von 10 Betrieben gab es eine spezielle FuE Abteilung; und in nur 3 von 10 Betrieben gibt es ein spezielles Budget für FuE.

Das hat sicherlich auch Gründe in der Größe eines Unternehmens (kleine Zulieferbetriebe können sich einfach keine gesonderten Abteilungen leisten) oder auch in der Konzernzugehörigkeit (die Anstrengungen in FuE werden dann bei der Konzernmutter ausgelagert) oder in den selteneren Fällen der Zusammenarbeit von Unternehmen im Bereich FuE. Trotz dieser strukturellen Einschränkungen erscheint uns die äußerst geringe Anzahl der Betriebe mit gesonderten FuE Anstrengungen als für die Zukunft nicht ausreichend zu sein.

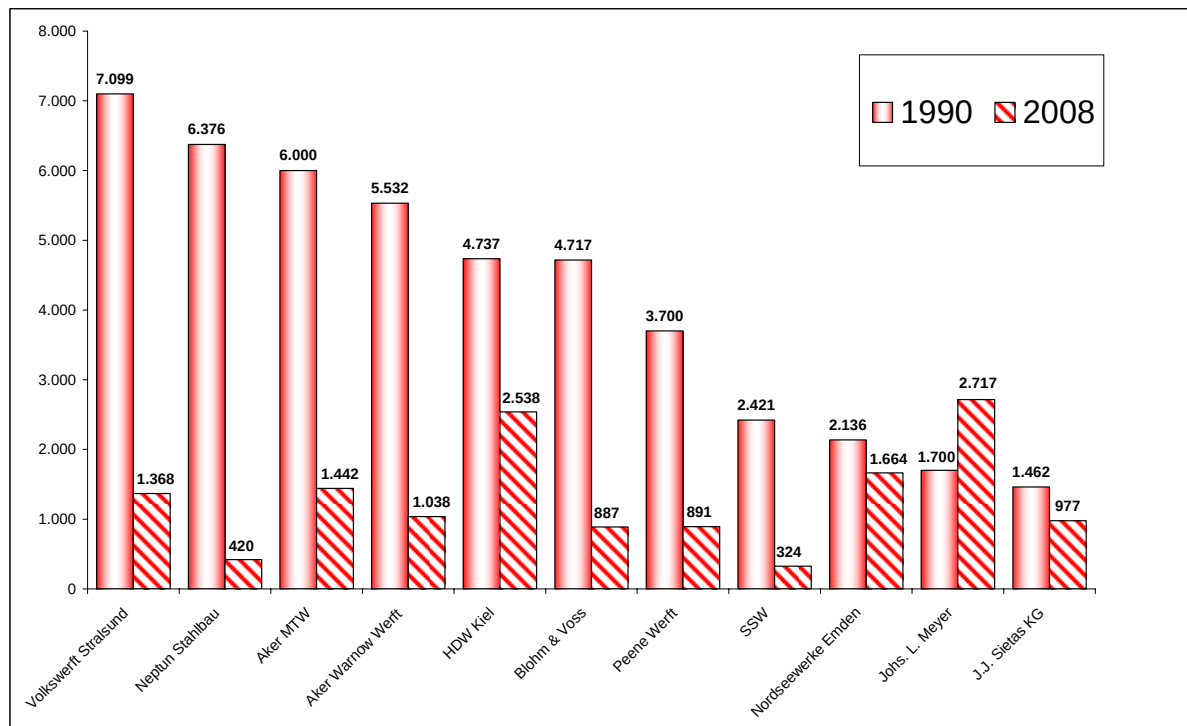
### **7.3 Hauptprobleme der Werften- und Zulieferer-Betriebsräte**

Trotz der derzeitigen guten bis sehr guten Auftragslage auch für die maritime Zulieferindustrie in Deutschland, die von den Betriebsräten als sehr positiv herausgestellt wird, bleiben viele Probleme aus Sicht der Betriebsräte bestehen:

- Zu dem Instrumenten der Leiharbeit ist weiter oben schon Hinreichendes gesagt worden,
- Allgemeine wirtschaftliche Probleme wie der ruinöse Preiskampf, die hohen Rohstoff- und Stahlpreise, die ungünstigen Währungsparitäten, Befürchtungen des Endes des Schiffbau Booms etc.,
- Der Mangel an Fachkräften könnte zu einer Wachstumsbremse führen,
- Noch stärkerer Einsatz von Arbeitszeitkonten zu Lasten von Festeinstellungen, aber auch zu Lasten der Beschäftigten (noch größere Flexibilitätsanforderungen).

## **Datenanhang**

## Beschäftigungsentwicklung der im Jahr 1990 größten deutschen Seeschiffswerften



(1) HDW Kiel umfasst ab dem Jahr 2006 die zu Thyssen Krupp Marine Systems gehörenden Standorte in Kiel: HDW GmbH, HADW Gaarden GmbH, Blohm & Voss Niederlassung Kiel.

## Beschäftigungsentwicklung der deutschen Seeschiffswerften

| Name der Werft                                         | 1990          | 1996          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2007<br>/08<br>in % |
|--------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| <b>Thyssen Krupp Marine Systems</b>                    |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| HDW (Standorte in Kiel)                                | 4.737         | 3.360         | 3.320         | 3.460         | 3.432         | 3.174         | 3.058         | 2.665         | 2.554         | 2.492         | 2.538         | 1,8                 |
| Blohm & Voss GmbH                                      | 4.717         | 1.875         | 1.017         | 1.036         | 1.100         | 1.078         | 1.073         | 928           | 1.139         | 1.064         | 887           | -16,6               |
| Blohm & Voss Repair GmbH                               |               |               | 394           | 404           | 454           | 458           | 452           | 448           | 441           | 576           | 492           | -14,6               |
| Nordseewerke Emden (NSWE)                              | 2.136         | 1.691         | 1.426         | 1.458         | 1.451         | 1.494         | 1.527         | 1.479         | 1.450         | 1.496         | 1.664         | 11,2                |
| <b>Aker Yards Germany</b>                              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| Aker Warnemünde Operations                             | 5.532         | 1.473         | 1.282         | 1.279         | 1.233         | 1.184         | 1.045         | 1.017         | 1.038         | 978           | 1.038         | 6,1                 |
| Aker MTW                                               | 6.000         | 2.070         | 1.496         | 1.445         | 1.431         | 1.429         | 1.334         | 1.335         | 1.339         | 1.372         | 1.442         | 5,1                 |
| <b>Lürssen Gruppe</b>                                  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| Fr. Lürssen Werft (bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth) | 1.100         | 627           | 645           | 624           | 752           | 762           | 724           | 768           | 735           | 748           | 814           | 8,8                 |
| Lürssen Bardenfleth                                    | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 87            | 85            | 91            | 7,1                 |
| Kröger Werft GmbH & CoKG                               | 443           | 264           | 250           | 271           | 271           | 225           | 212           | 217           | 254           | 275           | 306           | 11,3                |
| Neue Jade Werft                                        | 150           | 77            | 81            | 86            | 100           | 95            | 97            | 98            | 100           | 105           | 110           | 4,8                 |
| <b>Hegemann-Gruppe</b>                                 |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| D. Hegemann Rolandwerft                                | 180           | 187           | 198           | 171           | 163           | 141           | 130           | 136           | 137           | 163           | 151           | -7,4                |
| Peene Werft                                            | 3.700         | 873           | 735           | 764           | 782           | 756           | 839           | 821           | 847           | 883           | 891           | 0,9                 |
| Volkswerft Stralsund                                   | 7.099         | 2.161         | 1.252         | 1.289         | 1.340         | 1.327         | 1.211         | 1.230         | 1.282         | 1.351         | 1.368         | 1,3                 |
| <b>Johs L. Meyer</b>                                   |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| Johs. L. Meyer                                         | 1.700         | 1.940         | 2.246         | 2.526         | 2.600         | 2.321         | 2.118         | 2.217         | 2.376         | 2.554         | 2.717         | 6,4                 |
| Neptun Werft /NIR                                      | 6.376         | 1.492         | 143           | 170           | 165           | 480           | 476           | 408           | 417           | 424           | 420           | -0,9                |
| <b>J.J. Sietas</b>                                     |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| J.J. Sietas KG                                         | 1.462         | 1.393         | 1.306         | 1.201         | 1.270         | 1.239         | 1.036         | 935           | 951           | 958           | 977           | 2,0                 |
| KG Norderwerft GmbH&Co                                 | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 99            | 92            | 80            | 86            | 84            | 88            | 4,8                 |
| Neuenfelder Maschinenfabrik                            | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 130           | 140           | 12            | 148           | 135           | 156           | 15,6                |
| <b>Selbständige Werften</b>                            |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| Abeking & Rasmussen                                    | 600           | 324           | 347           | 386           | 402           | 396           | 384           | 365           | 357           | 402           | 410           | 2,0                 |
| BREDO                                                  | 0             | 0             | 45            | 45            | 50            | 63            | 67            | 65            | 75            | 90            | 83            | -7,8                |
| Cassens GmbH                                           | 240           | 154           | 149           | 151           | 150           | 78            | 80            | 73            | 90            | 95            | 90            | -5,3                |
| Con-Mar-Ing.technik (MWB)                              | k.A.          | k.A.          | 42            | 45            | 50            | 55            | 52            | 58            | 55            | 50            | 48            | -4,0                |
| Elsflether Werft                                       | 257           | 89            | 77            | 78            | 82            | 82            | 81            | 82            | 79            | 80            | 84            | 5,0                 |
| Fassmer Werft                                          | 200           | 191           | 241           | 279           | 240           | 280           | 260           | 269           | 295           | 322,0         | 275,0         | -14,6               |
| Ferus Smit Leer                                        | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 45            | 47            | 50            | 75            | 40            | -46,7               |
| Flender Werft                                          | 718           | 733           | 809           | 800           | 799           | 26            | liq.          | liq.          | liq.          | liq.          | liq.          |                     |
| Flensburger Schiffbau Ges.                             | 599           | 607           | 668           | 669           | 683           | 694           | 716           | 714           | 733           | 722           | 758           | 5,0                 |
| Husumer Dock u. Reparatur                              | 382           | 250           | 30            | 31            | 30            | 30            | 25            | 26            | 26            | 30            | 30            | 0,0                 |
| J.G. Hitzler                                           | 270           | 168           | 164           | 63            | 65            | 65            | 56            | 55            | 50            | 50            | 64            | 28,0                |
| Lloyd Werft                                            | 1.068         | 470           | 486           | 540           | 530           | 543           | 474           | 507           | 490           | 486           | 491           | 1,0                 |
| MAN Diesel SE                                          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 277           | 262           | 244           | 254           | 273           | 263           | 326           | 24,0                |
| Mützelfeldwerft                                        | 200           | 96            | 60            | 63            | 68            | 76            | 79            | 80            | 86            | 86            | 89            | 3,5                 |
| MWB Motoren u. Anlagen                                 | 827           | 182           | 235           | 240           | 198           | 262           | 186           | 198           | 182           | 188           | 198           | 5,3                 |
| MWB Motorenwerke                                       |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                     |
| Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg                              | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | k.A.          | 50            | 50            | 55            | 43            | 50            | 16,3                |
| Nobiskrug GmbH                                         | 400           | 420           | 397           | 392           | 405           | 397           | 409           | 429           | 440           | 426           | 421           | -1,2                |
| Lindenau GmbH                                          | 248           | 259           | 272           | 278           | 330           | 382           | 366           | 367           | 367           | 375           | 359           | -4,3                |
| Peters Schiffbau AG                                    | 292           | 254           | 90            | 116           | 112           | 106           | 78            | 81            | 84            | 95            | 100           | 5,3                 |
| Rickmers Dock                                          | 43            | 43            | 45            | 42            | 42            | 45            | 41            | 41            | 43            | 45            | 54            | 20,0                |
| Schiffswerft Diedrich                                  | 80            | 65            | 19            | 21            | 21            | 20            | 20            | 20            | 20            | 18            | 18            | 0,0                 |
| SSW Shipyard GmbH                                      | 2.421         | 1.710         | 660           | 683           | 704           | 375           | 180           | 240           | 320           | 324           | 324           | 0,0                 |
| TTS-LMG Marine Cranes GmbH                             | 100           | 96            | 90            | k.A.          | k.A.          | 129           | 125           | 35            | 40            | 170           | 68            | -60,0               |
| <b>Gesamt</b>                                          | <b>59.278</b> | <b>28.250</b> | <b>20.668</b> | <b>21.121</b> | <b>21.796</b> | <b>20.681</b> | <b>19.582</b> | <b>18.980</b> | <b>19.591</b> | <b>20.178</b> | <b>20.530</b> | <b>1,7</b>          |

## Maritime Zuliefer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen

| Unternehmen                                         | Beschäftigte |
|-----------------------------------------------------|--------------|
| Blohm&Voss Industries GmbH, Hamburg                 | 374          |
| Caterpillar Motoren GmbH&CoKG, Kiel                 | 1.097        |
| L3 Com Elag Nautik GmbH, Kiel                       | 172          |
| MAN Diesel SE Primeserv, Hamburg                    | 326          |
| Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg           | 165          |
| SAM Electronics, Hamburg                            | 646          |
| Schottel Schiffsmaschinen GmbH, Wismar              | 121          |
| Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau Abteilung HH) | 135          |
| Stehen Maschinenfabrik GmbH&co, Elmshorn            | 54           |
| Thales Defence Deutschland, Kiel                    | 118          |
| <i>Gesamt</i>                                       | <i>3.208</i> |



Soeben erschienen:



