

Manuel Kühn
Thorsten Ludwig
Jochen Tholen
Kevin Wolnik

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

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

Herausgeber:

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

Bestellung:

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

1. Auflage 2012
ISSN: 2191-7264

Manuel Kühn
Thorsten Ludwig
Jochen Tholen
Kevin Wolnik

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 21. Betriebsrätebefragung im September
2012 in Kooperation mit der IG Metall - Bezirk Küste

Kurzfassung

Nach den Krisenjahren scheint es, als würde sich die maritime Wirtschaft erholen. Im Jahr 2012 lässt sich für den deutschen Schiffbau eine differenzierte, aber dennoch verbesserte Situation beobachten. Nach langer Zeit kann der deutsche Schiffbau wieder eine positive Beschäftigungsentwicklung vorweisen. In diesem Jahr sind 16.852 Personen auf deutschen Werften beschäftigt und damit liegt eine Steigerung um rund 3,1 Prozent vor. Diese Erhöhung um 501 Mitarbeiter ist erfreulich, wenn man bedenkt, dass von 2008 bis 2011 ein Rückgang um 4.200 Arbeitsplätze zu beobachten war. Innerhalb des vergangenen Jahres hat sich auf diversen Werften einiges ereignet. Wurde einerseits erfolgreich versucht, den Offshore-Markt zu erschließen und Aufträge für hier notwendige Spezialschiffe zu akquirieren, mussten an anderen Stellen Abstriche in der Belegschaft erfolgen und in Einzelfällen sogar Insolvenz beantragt werden. Auffällig ist die Tatsache, dass das vergangene Jahr durch diverse Übernahmen von Werften gekennzeichnet ist. Die Ausbildungssituation hat sich im Vergleich zu den Vorjahren leicht verschlechtert; es kann sowohl eine Minderung der Ausbildungsquote um einen Prozentpunkt als auch ein Minus bei der Zahl der unbefristeten Übernahmen beobachtet werden. Hingegen hat sich die Auftragslage etwas verbessert.

Abstract

It seems that the maritime economy is recovering after the years of crisis. In 2012 the situation of the German shipbuilding industry can be seen in different lights, but it is a better situation than in 2011. After a long time the German shipbuilding industry is pleased about an increase in the number of employment. In September 2012 are 16,852 directly employed people working on all German shipbuilding sites. This means a growth about 3,1 percent. This increase of 501 employees is pleasant, when you look at the period between 2008 and 2011; about 4,200 employees had lost their jobs on the yards in these three years. In the last year many things have happened on the shipyards. On the one hand several shipyards tried successfully to develop the offshore market and acquire errands for necessary special ships, on the other hand some shipyards had to decrease the number of employees and in individual cases shipyards had to apply insolvency. Furthermore several acquisitions could be tracked in the last twelve month. The situation of vocational training has declined; the rate of vocational training and the number of non limited assumption decreases. In contrast the order of situation improved during the last year.

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	6
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	8
DIE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK	11
1. DIE GLOBALE SCHIFFBAUINDUSTRIE - EIN KURZER BLICK ÜBER DEN DEUTSCHEN TELLERRAND	14
2. BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2011 BIS 2012.....	19
2.1 Direkte Beschäftigung stabilisiert sich auf niedrigem Niveau.....	19
2.2 Beschäftigungszuwachs auf den meisten Werften.....	20
2.3 Arbeitsplatzabbau an mehreren Standorten	21
2.4 Leichte Beschäftigungszuwächse in 2013 erwartbar	22
2.5 Neueinstellungen: Befristungen nehmen wieder leicht zu.....	22
2.6 Marine- und Spezialschiffbau mit hohem Ingenieursanteil.....	26
2.7 Beschäftigungsstruktur nach Werften(-gruppen).....	26
3. AUSZUBILDENDE	29
3.1 Ausbildungsquote verringert sich erheblich	29
3.2 Ausbildungsabsolventen wurden komplett übernommen.....	32
3.3 Ausbildungsplanungen der Werften	32
4. ALTERSSTRUKTUR DER WERFTEN.....	33
5. KURZARBEIT.....	35
6. AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2011 BIS ENDE AUGUST 2012.....	35
6.1 Containerschiffe – keine Aufträge	36
6.2 RoRo-Frachter	37
6.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren	38
6.4 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)	39
6.5 Schiffe und schiffsähnliche Produkte/Geräte für den Offshore (einschließlich Windenergie) Sektor	40
7. AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU	42
7.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau	42
7.3 Bessere Auslastungsquoten als im Vorjahr.....	48

8. ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN	50
8. LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE	54
8.1 Leiharbeit	54
8.2 Werkverträge	57
8.3 Gesamtbeschäftigungspotenzial in der deutschen Werftindustrie.....	59
9. DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER	60
9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie	60
9.2 Ergebnisse der Befragung der Zulieferindustrie.....	62
ZU DEN AUTOREN.....	68
ANHANG: BESCHÄFTIGUNGSZAHLEN DEUTSCHER WERFTEN VON 1990 BIS 2012.	69

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: AUFTRAGSBESTÄNDE, AUFTRAGSEINGÄNGE UND ABLIEFERUNGEN IM EUROPÄISCHEN UND WELTSCHIFFBAU VON 2000 BIS 1. QUARTAL 2012.....	15
ABBILDUNG 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM 1990 BIS 2012 (JEWEILS ZUM 1. SEPTEMBER).	19
ABBILDUNG 3: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2012 (JEWEILS VON SEPTEMBER BIS SEPTEMBER DES FOLGEJAHRES; 2011: N=24).	23
ABBILDUNG 4: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2012 (ABSOLUT UND IN %, 2012: N=24).	24
ABBILDUNG 5: DIE GRÖßTEN WERFTEN(-GRUPPEN) IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2012.....	28
ABBILDUNG 6: DURCHSCHNITTLICHE AUSBILDUNGSQUOTE DER DEUTSCHEN WERFTEN DER JAHRE 2006 BIS 2012 (IN %).	29
ABBILDUNG 7: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN IM JAHR 2012 (IN %).	30
ABBILDUNG 8: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN DER JAHRE 2006 BIS 2012 (IN %).	31
ABBILDUNG 9: ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGSCHAFTEN IM JAHR 2012 IN % (N=19).....	33
ABBILDUNG 10: ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGSCHAFTEN NACH WERFT IM JAHR 2012 (IN %)	34
ABBILDUNG 11:AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2012 (JEWEILS VOM SEPTEMBER BIS ENDE AUGUST EINES JAHRES).....	37
ABBILDUNG 12: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR RORO-FRACHTER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2011 BIS ENDE AUGUST 2012.	37
ABBILDUNG 13: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN UND FÄHREN IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2011 BIS ENDE AUGUST 2012.	39
ABBILDUNG 14: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2011 BIS ENDE AUGUST 2012.....	40
ABBILDUNG 15: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SCHIFFE UND SCHIFFSÄHNLICHE PRODUKTE FÜR DEN OFFSHORE WINDENERGIESEKTOR IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2011 BIS ENDE AUGUST 2012.	41
ABBILDUNG 16: ÜBERSICHT ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN, AUFSTEIGEND, AB SEPTEMBER 2012 (STAND: 1. SEPTEMBER 2012; NUR HANDELSCHIFFNEUBAU).	44
ABBILDUNG 17: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2012 IN VERGLEICH ZUM VORJAHR (STAND: 1. SEPTEMBER 2012; NUR HANDELSCHIFFNEUBAU), (N=7).	45

ABBILDUNG 18: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH AB SEPTEMBER (STAND: 1. SEPTEMBER 2012; NUR MARINESCHIFFBAU),.....	47
ABBILDUNG 19: AUSLASTUNGSQUOTEN DER DEUTSCHEN WERFTEN 2012 BIS 2016 (N=19/14.426 MA).....	49
ABBILDUNG 20: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER VON 2008 BIS 2012 (HOCHRECHNUNG AUF DER BASIS VON 21 WERFTEN IN 2012).	51
ABBILDUNG 21: ÜBERSTUNDEN BEI DEN WERFTEN IN ARBEITSPLATZÄQUIVALENTEN.	52
ABBILDUNG 22: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENZIAL VON ARBEITSZEITGUTHABEN UND ÜBERSTUNDEN AUF DEN WERFTEN IM JAHR 2012 IN VOLLZEITARBEITSPLÄTZEN (HOCHRECHNUNG).....	53
ABBILDUNG 23: DURCHSCHNITTLICHE LEIHARBEITSQUOTEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU VON 2008 BIS 2011 IN %.....	55
ABBILDUNG 24: LEIHARBEITSQUOTEN EINZELNER DEUTSCHER WERFTEN VON 2008 BIS 2012 (IN %).	56
ABBILDUNG 25: WERKVERTRAGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN 2012.....	58
ABBILDUNG 26: STRUKTUR DER WERFTARBEITNEHMER/INNEN – HOCHRECHNUNG UNTERSCHIEDEN NACH STAMMBELEGSCHAFT, LEIH- UND WERKVERTRAGSARBEITNEHMER/INNEN (1. SEPTEMBER 2012).....	59
ABBILDUNG 27: MARITIME ZULIEFER-INDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN: BESCHÄFTIGTE, AUSZUBILDENDE, AUSBILDUNGSQUOTE.....	63

Vorbemerkung

Zum 21. Mal seit 1991 legen die IG Metall Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen sowie die Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS) im September 2012 das Ergebnis der alljährlich durchgeführten Schiffbauumfrage vor. Die Betriebsräte der deutschen Werften und der maritimen Zulieferindustrie wurden zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven in ihren Unternehmen befragt. Für den Schiffbau in Deutschland liegen somit Daten aus 21 Jahren zur Entwicklung der Branche vor – ein „Datenschatz“, der nur für sehr wenige andere Industrien in Deutschland existiert.

Die Umfrage umfasst insgesamt 37 Werftbetriebe sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen.¹

Die genannten Unternehmen und Betriebe repräsentieren zum 1. September 2012 insgesamt 16.852 Beschäftigte und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland (Totalerhebung).

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

Die Ergebnisse im Überblick

Im September 2012 sind in Deutschland auf den 37 Seeschiffswerften sowie in drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen, 16.852 Personen direkt beschäftigt. Das sind 501 Beschäftigte mehr als noch ein Jahr zuvor und entspricht einem Zuwachs um 3,1 Prozent. Nachdem es von 2008 bis 2011 einen Arbeitsplatzrückgang von rund 4.200 gegeben hatte, ist hier – trotz eines kleinen verzerrenden Statistikeffektes - wieder ein Hoffnungsschimmer sichtbar.

Der Zuwachs an Arbeitsplätzen in der deutschen Werftindustrie basiert auf einer positiven Beschäftigungsentwicklung einer Vielzahl von Werftbetrieben – in insgesamt 23 Fällen waren zum 1. September 2012 mehr Menschen direkt beschäftigt als noch ein Jahr zuvor.

Aus dem Konzert der fünf größten Werftengruppen ist die Sietas Gruppe ausgeschieden (neue Eigentümerstruktur); TKMS ist nach dem Verkauf von Blohm & Voss Shipyard an den britischen Finanzinvestor Star Capital als Gruppe geschrumpft. Die Meyer-Gruppe, die in diesem Jahr erstmals die größte Werftengruppe in Deutschland ist, sowie die Lürssen-Gruppe (jetzt noch zusätzlich ergänzt durch die Norderwerft) sowie die Nordic Yards haben im Berichtszeitraum Beschäftigung aufgebaut.

Am 29. August 2012 mussten die P+S Werften (Volkswerft in Stralsund und Peene Werft in Wolgast) einen Insolvenzantrag stellen.

Erfreulicherweise ist bei der Zahl der Neueinstellungen insgesamt mit 1.310 gegenüber den letzten drei Jahren eine deutliche Steigerung festzustellen, wobei allerdings 36,3 Prozent auf befristete Neueinstellungen entfielen und diese damit wieder leicht anstiegen.

Die durchschnittliche Ausbildungsquote in der deutschen Werftindustrie ist gegenüber dem Vorjahr erheblich gesunken und beträgt nur noch 6,9 Prozent. Noch ein Jahr zuvor betrug diese Quote noch 7,9 Prozent. Allerdings ist die absolute Zahl der Auszubildenden im Vergleich zum Vorjahreszeitraum fast gleich geblieben – erhöht hat sich als Bezugsgröße die Zahl der Beschäftigten. Somit ist dieses Jahr die *Quote* gesunken.

In den erfassten Werftbetrieben haben im Berichtszeitraum insgesamt 310 Auszubildende ihre Ausbildung abgeschlossen, von denen beinahe alle übernommen worden sind. Damit liegt die Quote deutlich über der des Vorjahres, als nur rund 86 Prozent

der jungen Menschen, die ihre Ausbildung abgeschlossen hatten, auch im Anschluss an die Ausbildung übernommen worden sind.

Gleichwohl hat von den übernommenen Auszubildenden im Jahr 2012 weniger als die Hälfte einen unbefristeten Arbeitsvertrag erhalten.

Was die Kurzarbeit anbetrifft, so ist dieses Instrument im Berichtszeitraum nur einmal eingesetzt worden (im Vorjahr wurde noch auf 14 Werften Kurzarbeit praktiziert).

Die Entwicklung der Guthaben auf den Arbeitszeitkonten der Werften zeigt, dass mit einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 56,37 Stunden pro Beschäftigtem ein erheblich niedrigerer Wert als im letzten Jahr (70,66 Stunden pro Beschäftigtem) und damit ein Wert wie in dem Krisenjahr 2009 von 51,1 Stunden erreicht wurde.

Auch die Zahl der Überstunden ist mit 42 Stunden pro Beschäftigtem zurückgegangen (im Jahr 2011 waren es noch 45 Stunden, 2010 waren es 65 Stunden und im Krisenjahr 2009 waren es sogar 85,5 Stunden pro Beschäftigtem).

Trotz Beschäftigungsaufbaus liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote bei 13,9 Prozent und hat sich damit nach 12,9 Prozent im Vorjahr weiter erhöht.

Mit den Leih- und den Werkvertragsarbeitnehmern/innen ergibt sich unter Hinzuzählung der durch Überstunden und Arbeitszeitguthaben repräsentierten Vollzeitarbeitsplätze eine theoretische Gesamtbeschäftigung auf den Werften von insgesamt 27.669 Arbeitnehmer/innen – mithin also 10.817 Vollzeitarbeitsplätze mehr als die am 1. September 2012 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (16.852).

Die Auftragseingänge für den deutschen Schiffbau liegen unter denen des vorherigen Berichtszeitraums 2010/11. Zwar scheint die Umstellung auf den Spezialschiffbau weitere Fortschritte zu machen, aber die Auftragseingänge bewegen sich noch auf einem zu niedrigen Niveau, um eine zufriedenstellende Auslastung und Zukunftsperspektive zu gewährleisten.

Die exemplarische Befragung von elf Unternehmen der maritimen Zulieferindustrie zeigt nach dem dramatischen Rückgang der *Auftragseingänge* im Jahre 2009 (die Krise setzte in der Zulieferindustrie später als im Schiffbau ein) in den letzten zwei Jahren wieder einen Anstieg der Aufträge. Allerdings sind unterschiedliche Entwicklungen in den Teilsegmenten zu verzeichnen:

Im Handelsschiffbau wird die Situation auch in den nächsten Jahren sehr schwierig bleiben. Dagegen setzte sich das Wachstum im Offshore Zuliefergeschäft/Öl- und Gasmarkt der letzten Jahre fort. Im Offshore Zuliefergeschäft/Windenergiebereich scheint noch sehr viel Luft nach oben.

Die Beschäftigung in den von uns befragten Unternehmen ist leicht gestiegen, während sie im gesamten Zulieferbereich beinahe unverändert auf dem Vorjahresniveau verbleibt.

Die Ausbildungsquote in den von uns befragten Zulieferunternehmen liegt mit durchschnittlich 4,7 Prozent (Vorjahreszeitraum 4,6 Prozent) deutlich unter der der Werften.

Leiharbeit spielt bei den von uns befragten Zulieferern wieder eine bedeutende Rolle: Die Leiharbeitsquote hat sich von knapp vier Prozent in 2010/11 auf jetzt zehn Prozent mehr als verdoppelt.

Dagegen kommen Werkverträge nicht flächendeckend zum Einsatz, nur vier der elf befragten Zulieferer zählten zusammen 21 Werkvertragsarbeitnehmer/innen- das ist eine Quote von 1,1 Prozent.

Nur wenige Betriebsräte der maritimen Zulieferbetriebe kommentierten die Entwicklungen. Primär wird die Konkurrenz aus Ostasien – insbesondere aus China, aber auch aus Korea – gefürchtet. Zudem stellt das Schrumpfen der deutschen Werftindustrie auch die maritime Zulieferindustrie vor Probleme, als dass der Heimatmarkt und damit die eigentlichen Referenzbetriebe unterhalb einer kritischen Masse sinken, die die Systemfähigkeit der deutschen Werftindustrie ernsthaft in Frage stellt. Aber auch die globale Schiffbauindustrie ist derzeit nicht auf Wachstumskurs. Ein Lichtblick ist das sich ausweitende Offshore Geschäft (Öl/Gas sowie Windindustrie).

1. Die globale Schiffbauindustrie - ein kurzer Blick über den deutschen Tellerrand

Die deutsche wie die europäische Werftindustrie insgesamt muss nach wie vor in schwierigen Gewässern manövrieren. Vor allem die Anpassung bzw. die Reaktion der Werften an/auf zurückgehende Auftragseingänge und schrumpfende Auftragsbestände führen nach wie vor dazu, dass in vielen Ländern Europas Werften um ihre Existenz kämpfen.

Die Rahmenbedingungen, unter denen die Werften agieren müssen, lassen sich an den entscheidenden Eckdaten ablesen:

Die Auftragsbestände der Werften weltweit haben sich seit dem ersten Krisenjahr 2008 (rund 194 Mio. CGT) bis 2011 (rund 111,5 Mio. CGT) um 42,6 Prozent reduziert. Dabei sind die Auftragsbestände in Europa (CESA/SEAEurope)² im Vergleich zur weltweiten Entwicklung mit einem Rückgang um 58 Prozent deutlich stärker gesunken (2008: 17,7 Mio. CGT; 2011: 5,7 Mio. CGT). Während Europa im Jahr 2008 noch einen Anteil von etwas mehr als sieben Prozent an den weltweiten Auftragsbeständen ausweisen konnte, waren es Ende 2011 lediglich noch 5,15 Prozent.

Einen nicht ganz so gravierenden Rückgang mussten die Werften im genannten Zeitraum auch bei den Auftragseingängen verzeichnen. Weltweit haben sich die Auftragseingänge um ca. 28 Prozent reduziert (von knapp 43 Mio. CGT in 2008 auf 30,8 Mio. CGT in 2011).³ Dabei fiel der Rückgang in Europa mit 13,8 Prozent etwas geringer als im Weltdurchschnitt aus (2008: 2,1 Mio. CGT; 2011: 1,8 Mio. CGT). Dieser im Vergleich zur weltweiten Negativentwicklung abgeschwächte Rückgang bei den Auftragseingängen hat dazu geführt, dass sich der Anteil Europas an den weltweiten Auftragseingängen von 4,9 Prozent in 2008 auf 5,9 Prozent in 2011 erhöhen konnte.

Eine deutlich gegensätzliche Entwicklung lässt sich bei den Ablieferungen nachzeichnen. Seit dem Jahr 2000 ist die weltweite jährliche Produktion von Schiffen kontinuierlich gestiegen, so dass im Jahr 2011 mit 51,1 Mio. CGT zweieinhalb Mal so

² Wenn im Folgenden von Europa als Schiffbauregion gesprochen wird, beziehen sich die damit einhergehenden Angaben auf die bis Februar 2012 im europäischen Schiffbauverband CESA (Community of European Shipyard's Associations) vertretenen europäischen Schiffbaunationen. Im Februar 2012 kam es zu einem Zusammenschluss von CESA und dem europäischen Verband der maritimen Zulieferindustrie (EMEC), seitdem werden die Interessen der europäischen Schiffbau- und maritimen Zulieferindustrie gemeinsam durch die Organisation SEAEurope vertreten.

³ Gegenüber dem Rekordjahr 2007 beträgt der Rückgang bis 2011 weit über 60 Prozent.

viel Schiffstonnage abgeliefert wurde wie im Jahr 2000 (20,3 Mio. CGT). Allein zwischen den Jahren 2008 und 2011 ist das Volumen der weltweiten Schiffsproduktion um mehr als 22 Prozent gestiegen (2008: 41.9 Mio.). Die europäischen Werften haben dagegen zwischen 2008 und 2011 einen dramatischen Einbruch bei den Ablieferungen zu verzeichnen. Wurden im Jahr 2008 noch Schiffe mit einem Volumen von 4,8 Mio. CGT abgeliefert, reduzierte sich dieser Wert bis zum Jahr 2011 um 50 Prozent auf 2,4 Mio. CGT. Somit ist es nicht verwunderlich, dass sich der Marktanteil Europas an den weltweiten Ablieferungen mit 4,8 Prozent im Jahr 2011 auf einem historischen Tiefpunkt befand (2008 waren es noch 11,5 Prozent).

Abbildung 1: Auftragsbestände, Auftragseingänge und Ablieferungen Im europäischen und Weltschiffbau von 2000 bis 1. Quartal 2012.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	1. Q. 2012	Entwicklung 2008/2011 in %
CESA/SEAEurope														
(Basis .000 CGT)														
Auftragsbestand	13.267	12.724	9.652	9.610	12.406	15.738	16.885	16.752	13.692	9.470	6.394	5.744	5.667	-58,05
Auftragseingänge	7.591	4.534	2.262	3.951	6.798	7.226	5.379	5.425	2.114	561	2.459	1.822	407	-13,81
Ablieferungen	4.794	4.870	4.817	4.479	4.194	3.851	4.642	4.870	4.820	3.895	3.947	2.446	504	-49,25
Weltweit														
(Basis .000 CGT)														
Auftragsbestand	45.881	48.271	48.946	70.807	92.800	107.200	138.000	183.740	194.166	156.200	128.013	111.442	109.361	-42,60
Auftragseingänge	29.431	23.341	20.471	41.705	45.128	39.588	57.315	85.277	42.953	16.554	38.581	30.823	4.945	-28,24
Ablieferungen	20.346	20.187	21.396	22.824	25.461	29.353	34.123	34.640	41.873	44.401	51.573	51.126	13.624	22,10
Weltmarktanteil von CESA/														
SEAEurope in %														
Auftragsbestand	28,92	26,36	19,72	13,57	13,37	14,68	12,24	9,12	7,05	6,06	4,99	5,15	5,18	-26,91
Auftragseingänge	25,79	19,43	11,05	9,47	15,06	18,25	9,38	6,36	4,92	3,39	6,37	5,91	8,23	20,11
Ablieferungen	23,56	24,12	22,51	19,62	16,47	13,12	13,60	14,06	11,51	8,77	7,65	4,78	3,70	-58,44

Quelle: AgS-Monitoring Schiffbau; SEAEurope Market Monitoring; IHS-Fairplay.

Nach Angaben des jüngsten Berichts des *Clarkson World Shipyard Monitor* wurden in den ersten sieben Monaten des Jahres 2012 weltweit lediglich 507 Neubaufträge platziert – die niedrigste Anzahl an Bestellungen seit 1999. Dieser Wert fiel noch niedriger aus, würde nicht eine starke Nachfrage nach Offshore-Schiffen bestehen, die rund ein Drittel aller Neubaufträge ausmachen. Die bis Ende Juli 2012 registrierten 507 Auftragseingänge umfassen ein Volumen von knapp 36 Mrd. US\$, was einem durchschnittlichen Wert pro Schiff von 70 Mio. US\$ entspricht. Von der hohen Nachfrage nach Offshore-Schiffen können jedoch nicht alle Schiffbaunationen gleichermaßen profitieren. Insbesondere Korea, wo 40 Prozent aller Auftragseingänge auf Offshore-Schiffe entfielen, ist einer der Gewinner dieser Entwicklung.

In China entfielen im genannten Zeitraum 63 Prozent aller Neubaufträge auf Bulker, 13 Prozent auf Tanker und 14 Prozent auf Containerschiffe.

Die Konsequenzen der skizzierten Entwicklungen auf dem Weltschiffbaumarkt führen in den Schiffbaunationen – auch in China und Südkorea - zu unterschiedlichen Reaktionen:

China:

Aufgrund ausbleibender Neubaufträge und leerer Auftragsbücher sind in den letzten zwei Jahren mehrere kleine und mittlere Werften in China von der Bildfläche verschwunden. Nach Aussagen des Präsidenten von CSSC könnten in den nächsten zwei bis drei Jahren mehr als die Hälfte aller (hauptsächlich kleinen und mittleren) chinesischen Werften aufgrund ausbleibender Aufträge den Betrieb einstellen.

Zur Stärkung des technologischen Know-Hows führen die großen chinesischen Schiffbaukonglomerate (z.B. CSIC) seit Mitte 2011 Gespräche mit europäischen Werften. Dabei seien auch Übernahmen von Werften möglich, allerdings sind diese Gespräche bislang ohne konkreten Vertragsabschluss geblieben.

Die strategische Ausrichtung auf technologisch höherwertige Schiffstypen in China zeigen erste Erfolge bei den Auftragseingängen in der ersten Jahreshälfte 2012 (z.B. RoRo-Containerschiffe).

Südkorea:

Die koreanischen Werften verzeichneten auch im Jahr 2011 noch erhebliche Stornierungen und Auftragsverschiebungen. Insgesamt wurden in 2011 76 Neubaufträge mit einem Volumen von sieben Mio. DWT storniert (2010 waren es noch 229 Aufträge über 12,7 Mio. DWT). Für insgesamt 292 Schiffe mit einem Volumen von 30 Mio. DWT wurden die Ablieferungen von 2011 auf 2012 verschoben.

Die koreanischen Werften haben zudem mit dem erschwerten Finanzierungsbedingungen und sinkenden Finanzierungsvolumina traditioneller europäischer Kunden zu kämpfen. Als Reaktion darauf hat die *Financial Service Commission (South Korea)* Anfang August 2012 ein Konglomerat aus sechs Handelsbanken und der *Korea Finance Corporation* ins Leben gerufen, welches den erhöhten Finanzierungsbedarf der heimischen Werften befriedigen soll. Ab September 2012 soll dieses Konglomerat den Werften rund 3,5 Mrd. US\$ für die Finanzierung des Schiffbaus zur Verfügung stellen.

Einige Wochen zuvor hatte bereits die koreanische Export-Import Bank (KEXIM) ihr Finanzierungsvolumen für den maritimen Sektor um 880 Mio. US\$ aufgestockt, wovon der überwiegende Teil an Werften geht. Für die von *KEXIM* gewährten Finanzierungen fallen für die koreanischen Werften rund vier Prozent Zinsen an, während die Zinssätze für ähnliche Finanzierungen bei kommerziellen Handelsbanken um 100 Basispunkte höher liegen.

Neben dem kurzen Blick zu den beiden größten Schiffbaunationen der Welt sollen nachfolgend einige ausgewählte Entwicklungen⁴ im europäischen Schiffbau aufgeführt werden, die deutlich machen, dass in vielen europäischen Schiffbauländern die Werftindustrie nach wie vor mit den Folgen der Entwicklung der letzten Jahre konfrontiert ist:

Spanien:

Im Zeitraum von Januar 2011 bis Ende März 2012 haben die spanischen Werften lediglich 25 Neubaufträge (7 Aufträge in 2011 und 18 Aufträge in 2012) hereinnehmen können – allesamt für kleinere Schiffstypen. Doch nicht alle Werften können von dieser leicht positiven Entwicklung profitieren: Allein 16 der 18 neuen Aufträge aus 2012 entfallen auf *Astilleros Armon*.

Der spanische Schiffbau basiert auf 22 privaten Werften und der auf den Marine-schiffbau spezialisierten *Navantia*-Werftengruppe. Neun dieser Werften verfügten Mitte 2012 über keine Aufträge und damit über keine Arbeit. *Union Naval Valencia* kündigte Ende Mai 2012 die endgültige Schließung der Werft für den Herbst 2012 an. Mehrere Werften befinden sich bereits im Insolvenzverfahren bzw. in der Prüfung eines entsprechenden Verfahrens.

Spanische Auftraggeber machen die Vergabe von Aufträgen an heimische Werften von einem neuen tax-lease-system (welches bislang 30% der Finanzierung eines Schiffes sicherstellte) abhängig. Die spanische Regierung wollte mit der EU ursprünglich bis Dezember 2011 eine Lösung für eine Fortsetzung dieses Finanzierungssystems finden, doch bislang sind diesbezüglich keine Fortschritte erzielt worden.

⁴ Basierend auf AgS-Monitoring Schiffbau.

Griechenland:

In Griechenland kämpfen die Gewerkschaften um das Überleben der heimischen Werften. Eine ihrer zentralen Forderungen ist ein Programm zum Schutz der Werftindustrie und die Intensivierung der Kooperation zwischen den drei größten Werften (*Hellenic, Neorion, Elefsis*).

Nach Gewerkschaftsinformationen wurde bei *Hellenic Shipyards* (im Besitz von *Abu Dhabi Mar*) die Arbeitszeit der Beschäftigten unrechtmäßig erheblich reduziert. Der Arbeitgeber argumentiert damit, dass aufgrund des Verbots seitens der EU in den nächsten 15 Jahren im zivilen Schiffbau aktiv zu sein, der Betrieb ansonsten nicht mehr effizient weitergeführt werden könne.

In den Gebieten von *Perama* und *Salamina* – wo die meisten kleineren Neubau- und Reparaturwerften angesiedelt sind, sind mittlerweile rund 98 Prozent aller Werftarbeiter arbeitslos gemeldet (rund 3.000 ehemalige Beschäftigte).

Frankreich:

In Frankreich kämpfen die Gewerkschaften für die Zukunft der letzten Großwerft *STX St. Nazaire* angesichts mangelnder Auftragseingänge. Die Beschäftigten sind dort seit Beginn des Jahres 2012 in Kurzarbeit. Bestandteile ihrer Forderungen sind u.a. die Aufstockung der durch den französischen Staat gehaltenen Anteile von gegenwärtig 33,3 Prozent auf über 50 Prozent, die Konzeption einer abgestimmten Industriepolitik für die Schiffbauindustrie, die Etablierung von Regelungen gegen Sozialdumping sowie staatliche Förderung von Diversifikationsmaßnahmen und Forschung & Entwicklung.

Portugal:

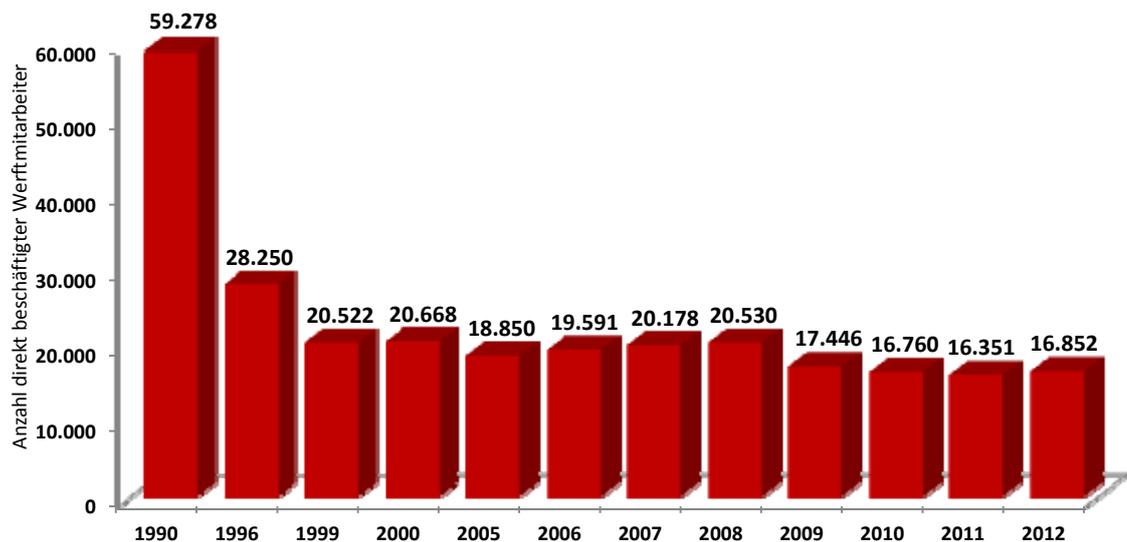
Die portugiesische Regierung plant die Privatisierung der bislang staatlichen Werft *Estaleiros Navais de Viana do Castelo* bis Ende September 2012 abzuschließen und sucht nach wie vor einen heimischen oder ausländischen Investor, der die Werft mit den rund 630 Beschäftigten übernimmt. Potenzielle Investoren müssen nicht nur einen realistischen Restrukturierungsplan für die Werft vorweisen, sondern zudem den Erhalt der Arbeitsplätze gewährleisten.

2. Beschäftigungsentwicklung 2011 bis 2012

2.1 Direkte Beschäftigung stabilisiert sich auf niedrigem Niveau

Angesichts der Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Werftindustrie seit dem Jahr 2008 lässt sich im September 2012 festhalten, dass der seit vier Jahren andauernde Arbeitsplatzabbau (vorerst) gestoppt werden konnte. Zum 1. September 2012 gibt es auf den deutschen Werften insgesamt 16.852 Menschen direkt Beschäftigte. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahreswert (16.351) einem leichten Beschäftigungszuwachs um 3,1 Prozent bzw. um 501 Arbeitsplätze.⁵

Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1990 bis 2012 (jeweils zum 1. September).



Quelle: eigene Darstellung.

Dieses Ergebnis ist insbesondere vor dem Hintergrund hervorzuheben, als dass noch im letzten Jahr die überwiegende Mehrzahl der Betriebsräte davon ausging, dass das Beschäftigungsniveau auf den jeweiligen Werften unverändert bleiben würde bzw. mit weiteren Arbeitsplatzverlusten gerechnet werden müsse. Nachdem noch

⁵ Allerdings sind hier auch Effekte von Unternehmensumstrukturierungen enthalten, die die Beschäftigtenzahl etwas nach oben verschieben (Statistikeffekt).

im September 2011 die Prognose für das Jahr 2012 einen weiteren, wenn auch nur geringen Rückgang bei der Gesamtbeschäftigung in der Werftindustrie beinhaltete, hat sich diese Vorhersage erfreulicherweise in der vorliegenden Umfrage nicht bewahrheitet.

Der Zuwachs um 501 Arbeitsplätze bzw. um 3,1 Prozent darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass noch im Jahr 2008 mit 20.530 Beschäftigten rund 3.700 Personen mehr auf den deutschen Werften beschäftigt waren als 2012. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Jahr 2008 um ca. 18 Prozent.

Weiterhin wird die - leicht - positive Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Werftindustrie durch den Ende August 2012 gestellten Insolvenzantrag für die P+S Werften (Volkswerft in Stralsund und Peene Werft in Wolgast) getrübt. Zum Stichtag der diesjährigen Untersuchung (1. September 2012) ist hier die weitere Entwicklung völlig offen.

2.2 Beschäftigungszuwachs auf den meisten Werften

Der geringfügige, jedoch nicht zu übersehende Beschäftigungszuwachs gegenüber dem Vorjahr kann u.a. neben dem o.g. Statistikeffekt darauf zurückgeführt werden, dass sich seit dem Sommer 2011 die Auftragslage der deutschen Werftindustrie leicht verbessert hat. Insbesondere die Auftragseingänge im Passagierschiff- und Yachtbau sowie die ersten Aufträge für Offshore-Spezialschiffe und Offshore-Infrastrukturen sind in diesem Zusammenhang positiv hervorzuheben.

Der Zuwachs an Arbeitsplätzen in der deutschen Werftindustrie basiert auf einer positiven Beschäftigungsentwicklung einer Vielzahl von Werftbetrieben – in insgesamt 23 Fällen waren zum 1. September 2012 mehr Mitarbeiter/innen direkt beschäftigt als noch ein Jahr zuvor:

Zum positiven Ergebnis hat u.a. die Meyerwerft GmbH beigetragen (+5,5% bzw. 161 Arbeitsplätze) und ebenso die zur Meyerwerft-Gruppe gehörende Neptun Werft in Rostock (+19% bzw. 85 Beschäftigte).

In den zu Thyssen Krupp Marine System gehörenden Werften konnten bis auf die Emdener Werft- und Dockbetriebe alle Werftstandorte einen leichten Beschäftigungszuwachs verzeichnen. Bei HDW in Kiel stieg die Zahl der Beschäftigten um 50 Personen an (+2,2%), bei Blohm & Voss Naval in Hamburg um 52 Personen (+17,2%), bei Blohm & Voss Naval in Emden um 32 Personen (+17,7%) und bei Blohm & Voss Repair in Hamburg um elf Personen (+2,5%).

Die beiden Standorte von Nordic Yards in Warnemünde und Wismar weisen – auch angesichts der jüngsten erfolgreichen Auftragseingänge für Umspannplattformen und für ein Offshore-Spezialschiff – deutlich mehr Arbeitsplätze als noch ein Jahr zuvor. In Warnemünde konnte die Beschäftigtenzahl mit der Einstellung von 120 neuen Mitarbeiter/innen um rund 52 Prozent auf 350 Beschäftigte aufgestockt werden. In Wismar arbeiten mit 727 Beschäftigten rund sieben Prozent bzw. 48 Personen mehr auf der Werft.

Ebenso konnte die Lürssen Gruppe auf allen zur Gruppe gehörenden Werften leichte Beschäftigungszuwächse verzeichnen. Die Lürssen-Werft in Lemwerder kann einen Anstieg um 11,2 Prozent verzeichnen, wobei diese Entwicklung u.a. auch darauf zurückgeführt werden kann, dass darin auch Mitarbeiter/innen mitgezählt werden, die bei Schiffs- und Stahlbau Berne (ehem. Rolandwerft) arbeiten. Die Krögerwerft steigerte die Mitarbeiter/innenzahl um sechs Prozent bzw. 19 Personen und auch bei der Neuen Jade Werft in Wilhelmshaven arbeiten zum Stichtag der Erhebung geringfügig mehr Personen als noch ein Jahr zuvor.

Die beiden zu Abu Dhabi Mar gehörenden Werften ADM Kiel und ADM Nobiskrug tragen ebenfalls zur positiven Entwicklung bei. Bei Nobiskrug erhöhte sich die Beschäftigtenzahl um 2,8 Prozent bzw. 13 Beschäftigte und in Kiel um knapp 40 Prozent bzw. 69 Beschäftigte.

Weitere Beispiele für Werften mit einer positiven Beschäftigungsentwicklung sind die Fassmer Werft mit einem Anstieg um 5,3 Prozent bzw. 19 Beschäftigte, die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH (+4,8% bzw. 35 Beschäftigte), die Husumer Dock u. Repair (+15,3% bzw. 4 Beschäftigte), die Mützelfeldtwerft (+10% bzw. 5 Beschäftigte), MWB Wilhelmshaven (+25% bzw. 10 Beschäftigte) und Peters Schiffbau (+14,1% bzw. 14 Beschäftigte).

2.3 Arbeitsplatzabbau an mehreren Standorten

Trotz der bei vielen Werften zu konstatierenden positiven Beschäftigungsentwicklung mussten auch einige Werften in den letzten zwölf Monaten z.T. signifikante Arbeitsplatzverluste hinnehmen.

Hierzu gehören u.a. die Emdener Werft- und Dockbetriebe mit einem Rückgang der Beschäftigung um fast 24 Prozent (- 26 Beschäftigte), Blohm & Voss Shipyards in Hamburg (-1,8% bzw. 11 Beschäftigte), die Peene-Werft in Wolgast (-18,5% bzw. 133 Beschäftigte), die Sietas Werft in Neuenfelde (-38,5% bzw. 254 Beschäftigte), Con-Mar Ing. in Bremerhaven (-20,5% bzw. 9 Beschäftigte), die Elsflether Werft (-

2,9% bzw. 3 Beschäftigte), die nach wie vor insolvente Lindenau Shipyard in Kiel (-51,9% bzw. 41 Beschäftigte), die Hitzler Werft in Lauenburg (-3,5% bzw. 2 Beschäftigte), MAN Diesel (-4,5% bzw. 13 Beschäftigte) und die MWB in Bremerhaven (-1% bzw. 2 Beschäftigte).

2.4 Leichte Beschäftigungszuwächse in 2013 erwartbar

Die Mehrzahl aller befragten Betriebsräte geht davon aus, dass das jeweilige Beschäftigungsniveau auch in den kommenden zwölf Monaten gehalten werden kann. In sieben Werften gehen die Betriebsräte dagegen von einem z.T. signifikanten Beschäftigungszuwachs aus. Dazu zählen Nordic Yards in Warnemünde mit einem potenziellen Beschäftigungszuwachs um 50 Arbeitsplätze, Blohm & Voss Naval in Hamburg (+40 Beschäftigte), die Lürssen Werft (+20 Beschäftigte), die Flensburger Schiffbaugesellschaft (+10 Beschäftigte), HDW in Kiel (+35 Beschäftigte), Nobiskrug (+10 Beschäftigte) und die neue Jade Werft (+3 Beschäftigte).

Während insgesamt sechs Betriebsräte befürchten, dass in ihren Werften in den kommenden zwölf Monaten ein Arbeitsplatzabbau stattfinden wird, konnten nur zwei Betriebsräte dazu auch ihre Einschätzung beziffern. Bei der Sietas Werft geht man davon aus, dass im kommenden Jahr noch einmal rund 100 Arbeitsplätze abgebaut werden und bei dem Emdener Werft- und Dockbetrieben rechnet man mit einem Abbau von fünf Arbeitsplätzen.

In der Summe kann nach Einschätzung der Betriebsräte mit einem leichten Beschäftigungszuwachs für das kommende Jahr in der deutschen Werftindustrie gerechnet werden, der Auffassung der Betriebsräte eher im niedrigen dreistelligen Bereich angesiedelt sein dürfte.

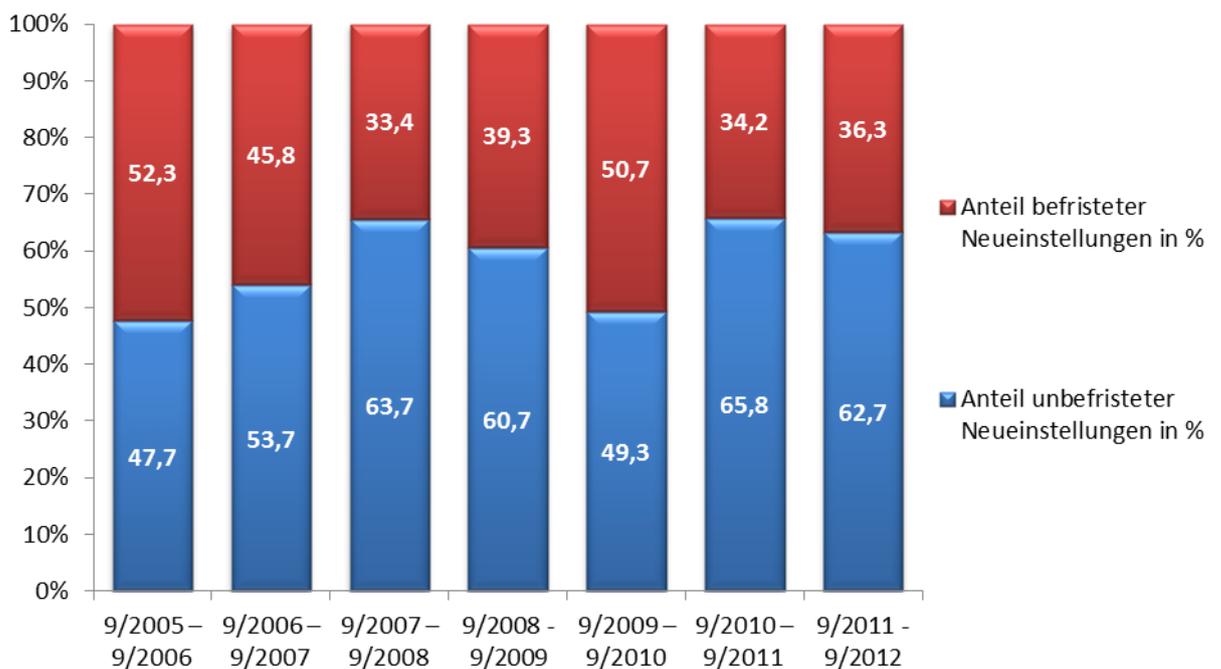
2.5 Neueinstellungen: Befristungen nehmen wieder leicht zu

Neueinstellungen der Werften müssen unabhängig von der generellen Beschäftigungsentwicklung betrachtet werden, denn sie umfassen neben dem Beschäftigungszuwachs aufgrund eines erhöhten Bedarfs an Arbeitskräften auch den Ausgleich natürlicher Fluktuation (individuelle Kündigungen, Eintritt in den Ruhestand etc.).

Insgesamt haben 24 Werftbetriebe Angaben zur Zahl und Art der Neueinstellungen in den letzten zwölf Monaten gemacht. Diese Werften repräsentieren insgesamt 15.091 Beschäftigte und damit knapp 90 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Von den insgesamt 1.310 Neueinstellungen in den 24 Werften entfielen 62,7 Prozent auf unbefristete Neueinstellungen (821 Neueinstellungen) und 36,3 Prozent auf befristete Neueinstellungen (477 Neueinstellungen).

Abbildung 3: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2012 (jeweils von September bis September des Folgejahres; 2011: N=24).



Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 4: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2012 (absolut und in %, 2012: N=24).

Zeitraum	Neueinstellungen gesamt	Unbefristete Neueinstellungen	Befristete Neueinstellungen	unbefristete Neueinstellungen in %	Befristete Neueinstellungen in %
9/2005 – 9/2006	801	382	419	47,7	52,3
9/2006 – 9/2007	899	483	412	53,7	45,8
9/2007 – 9/2008	1.031	657	344	63,7	33,4
9/2008 - 9/2009	646	392	254	60,7	39,3
9/2009 – 9/2010	272	134	138	49,3	50,7
9/2010 – 9/2011	770	507	263	65,8	34,2
9/2011 - 9/2012	1.310	821	477	62,7	36,4

Quelle: eigene Darstellung.

Bei der Zahl der Neueinstellungen insgesamt ist gegenüber den letzten drei Jahren eine deutliche Steigerung festzustellen. Dies erklärt sich u.a. durch den zusätzlichen Arbeitskraftbedarf der Werftindustrie allgemein, wie er sich auch in der bereits dargestellten allgemeinen Beschäftigungsentwicklung widerspiegelt. Zum anderen mag ein Grund auch darin liegen, dass die Werften einen erhöhten Bedarf an Neueinstellungen verzeichneten, um die natürliche Fluktuation ausgleichen zu können.

Im Untersuchungszeitraum liegt der Anteil der unbefristeten Neueinstellungen mit 62,7 Prozent geringfügig unter dem Wert des Vorjahres, jedoch immer noch deutlich über dem Wert des Zeitraumes 2009 bis 2010.

Das Verhältnis von Befristungen und unbefristeten Neueinstellungen stellt sich jedoch von Werft zu Werft unterschiedlich dar:⁶

⁶ Eine Werft konnte keine konkreten Angaben zum Verhältnis von befristeten und unbefristeten Neueinstellungen machen.

In insgesamt acht Werften wurden sämtliche neueingestellten Mitarbeiter/innen in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen, und zwar:

- Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH
- KG Norderwerft
- Lloyd Werft GmbH
- Neptun Werft GmbH
- Peene-Werft GmbH
- Peters Schiffbau GmbH
- Volkswerft Stralsund
- Cassens GmbH

In weiteren sechs Werften liegt der Anteil unbefristeter Neueinstellungen zwischen 80 und 99 Prozent.

Der Anteil von unbefristeten Neueinstellungen liegt bei acht Werften z.T. deutlich unter dem Durchschnitt. Hier schwanken die Werte zwischen 18 Prozent (Meyerwerft GmbH) und 52,6 Prozent (Fassmer Werft).

Lediglich in einem Fall wurden sämtliche Neueinstellungen im Rahmen eines befristeten Arbeitsverhältnisses vorgenommen (Neue Jade Werft).

Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen bestätigen insgesamt zehn Betriebsräte für ihre Werften (dies entspricht 43% aller Werften, die zu diesem Themenkomplex Angaben machen konnten). Insbesondere im Ingenieursbereich und bei Stellen, die Erfahrung im Schiffbau voraussetzen, scheint es nach wie vor problematisch zu sein, entsprechend qualifiziertes Personal zu rekrutieren. Auf ebenfalls zehn weiteren Werften war man in den vergangenen zwölf Monaten mit keinen Problemen konfrontiert, wenn es darum ging, Stellenvakanzen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Lediglich drei Betriebsräte gaben an, dazu keine Aussagen treffen zu können.

2.6 Marine- und Spezialschiffbau mit hohem Ingenieursanteil

Der Anteil von Ingenieuren an der Gesamtbeschäftigung im deutschen Schiffbau liegt im Jahr 2012 bei 15,3 Prozent. Basierend auf den Daten von 24 Werften, die zusammen 15.162 Beschäftigte⁷ und damit 96 Prozent der Gesamtbeschäftigung in der Werftindustrie repräsentieren, zeigt sich, dass insbesondere im Marineschiffbau sowie im Yacht- und Spezialschiffbau die Ingenieursquoten deutlich über dem Durchschnitt liegen. Insgesamt weisen neun Werften einen Anteil von Ingenieuren auf, der zwischen dem Durchschnitt (15,3%) und dem Höchstwert von 50,7 Prozent liegt.

Diese Werte besitzen für sich allein lediglich eine begrenzte Aussagekraft. Die Einschätzung erleichternd ist eine Gegenüberstellung der Ingenieursquoten der Werftindustrie und der Luft- und Raumfahrtindustrie. Eine aktuelle Umfrage unter den Betriebsräten der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie⁸ zeigt, dass in dieser Branche durchschnittlich 27 Prozent aller Beschäftigten über einen Ingenieurstitel verfügen. Dabei liegen die Spitzenwerte für einzelne Unternehmen bei 80 Prozent.

2.7 Beschäftigungsstruktur nach Werften(-gruppen)

Im diesjährigen Berichtszeitraum hat sich die Struktur der deutschen Werftindustrie merklich verändert. Ursächlich hierfür ist neben dem Verkauf von Blohm & Voss Shipyards in Hamburg durch TKMS an Star Capital im Januar 2012 auch die Insolvenz der Sietas Werft und der damit einhergehende Verkauf der zur Sietas-Gruppe gehörenden Sietas Werft (an die niederländische VeKa-Gruppe), der Neuenfelder Maschinenfabrik (an die norwegische TTS Group ASA) und der KG Norderwerft (an die Bremer Fr. Lürssen Werft). Diese Strukturveränderungen schlagen sich auch im Überblick über die größten deutschen Werftengruppen bzw. Werften nieder. Dieses Ergebnis bestätigt die Prognosen der vorangegangenen Jahre: Die Meyerwerft Gruppe mit ihren zwei Werften in Papenburg und Rostock nimmt erstmalig den ersten Rang unter den größten deutschen Werften(-gruppen) ein.

In den vorangegangenen Jahren zeigte sich bei einem Blick auf den Anteil an der Gesamtbeschäftigung in der deutschen Werftindustrie, dass die größten fünf Werften-

⁷ Davon verfügen 2.326 Beschäftigte über einen Ingenieurstitel.

⁸ Die Umfrage ist Bestandteil des Forschungsprojekts „Branchenanalyse zu den Arbeits- und Produktionsbedingungen in der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie“, welches von der Hans-Böckler-Stiftung finanziert und von der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH in Kooperation mit dem Netzwerk airconnect der IG Metall durchgeführt wird. Der Abschlussbericht wird vorauss. im vierten Quartal 2012 veröffentlicht.

gruppen zwischen 75 und 80 Prozent auf sich vereinen konnten. Im Jahr 2012 repräsentieren die fünf größten Werftengruppen bzw. Werften lediglich noch 67,1 Prozent (11.300 Mitarbeiter/innen) aller auf deutschen Werften Beschäftigten.

Mit dem Verkauf der Nordseewerke Emden und zuletzt der Blohm & Voss Shipyard musste TKMS seinen Spitzenplatz unter den deutschen Werftengruppen einbüßen. Waren im Jahr 2008 noch 5.581 Werftmitarbeiter/innen bei TKMS beschäftigt, so sind es 2012 lediglich noch 3.405 (-39%). Mit dem Verkauf der zur Sietas-Gruppe gehörenden Unternehmen ist die Sietas-Gruppe, die bislang immer unter den größten fünf Werftengruppen zu finden war, aus dem Ranking verschwunden. Stattdessen ist mit Rang fünf nun die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH als einzige eigenständige Werft mit nur einem Produktionsstandort in die Top 5 der deutschen Werften (auf der Basis der Beschäftigtenzahlen) aufgestiegen.

Unter den fünf größten deutschen Werften(-gruppen) befinden sich mit der Meyerwerft Gruppe, der Lürssen-Gruppe und der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH drei in Privateigentum befindliche Werften, die zudem – das zeigt ein Blick auf die vergangenen Jahre – ihre Beschäftigungszahlen kontinuierlich erhöhen konnten. Das ist umso erstaunlicher, als in der Periode davor die Kapitalgesellschaften mit ihren Aktionären die dominante Rechtsform in der deutschen Werftindustrie waren. Inwieweit dies Rückschlüsse auf Flexibilität und Risikofreudigkeit einer bestimmten Rechtsform im Vergleich zu einer anderen zulässt, sei hier zunächst dahingestellt.

Abbildung 5: Die größten Werften(-gruppen) in Deutschland im Jahr 2012

Werften-gruppe	dazugehörige Unternehmen	Beschäftigte (jeweils zum 1. September des Jahres)						Anteil an der Gesamtbeschäftigung in 2012 in % (Vorjahreswert)
		2004	2006	2008	2010	2011	2012	
Meyer Werft Gruppe	Meyerwerft GmbH							21,4
	Neptun Werft GmbH	2.594	2.793	3.137	3.200	3.354	3.600	(20,5)
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)	HDW GmbH (Kiel)							17,5 (23,4)
	HDW GmbH (Emden)							
	Blohm & Voss Naval (HH)	6.519	6.024	5.581	4.890	3.833	2.951	
	Blohm & Voss Naval (Emden)							
	Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH							
P+S Werften	Peene-Werft (Wolgast)	969	984	2.410	1.993	2.036	2.012	11,9
	Volkswerft Stralsund							(12,5)
Fr. Lürssen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH							9,0 (8,6)
	Lürssen Bardenfleth GmbH							
	Neue Jade Werft Krögerwerft GmbH GmbH	1.033	1.176	1.321	1.468	1.413	1.515	
	Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG							
	KG Norderwerft (ab 2012)							
FSG	Flensburger Schiffbau-gesellschaft mbH	722	758	761	763	733	768	4,6 (4,4)

Quelle: eigene Darstellung.

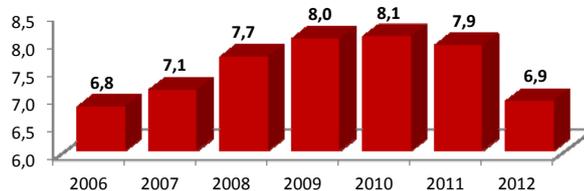
3. Auszubildende

3.1 Ausbildungsquote verringert sich erheblich

Die durchschnittliche Ausbildungsquote in der deutschen Werftindustrie ist gegenüber dem Vorjahr erheblich gesunken und beträgt nur noch 6,9 Prozent.⁹ Noch ein Jahr zuvor betrug die Quote noch 7,9 Prozent. Damit bleibt die Ausbildungsquote jedoch annähernd auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2006, dem Jahr mit dem bislang schlechtesten Ergebnis für die deutsche Werftindustrie.

Zwar liegt die absolute Zahl mit 1.121 Auszubildenden nur wenig unter dem Vorjahreswert von 1.241 Auszubildenden. Die doch erhebliche Reduzierung der Ausbildungsquote ist jedoch dadurch bedingt, dass die Berechnungsbasis der Gesamtbeschäftigung auf diesen Werften in den letzten zwölf Monaten *gestiegen* ist. Somit bleibt abzuwarten, ob im Jahr 2012 wieder mehr Ausbildungsverhältnisse von den Werften angeboten werden.

Abbildung 6: Durchschnittliche Ausbildungsquote der deutschen Werften der Jahre 2006 bis 2012 (in %).



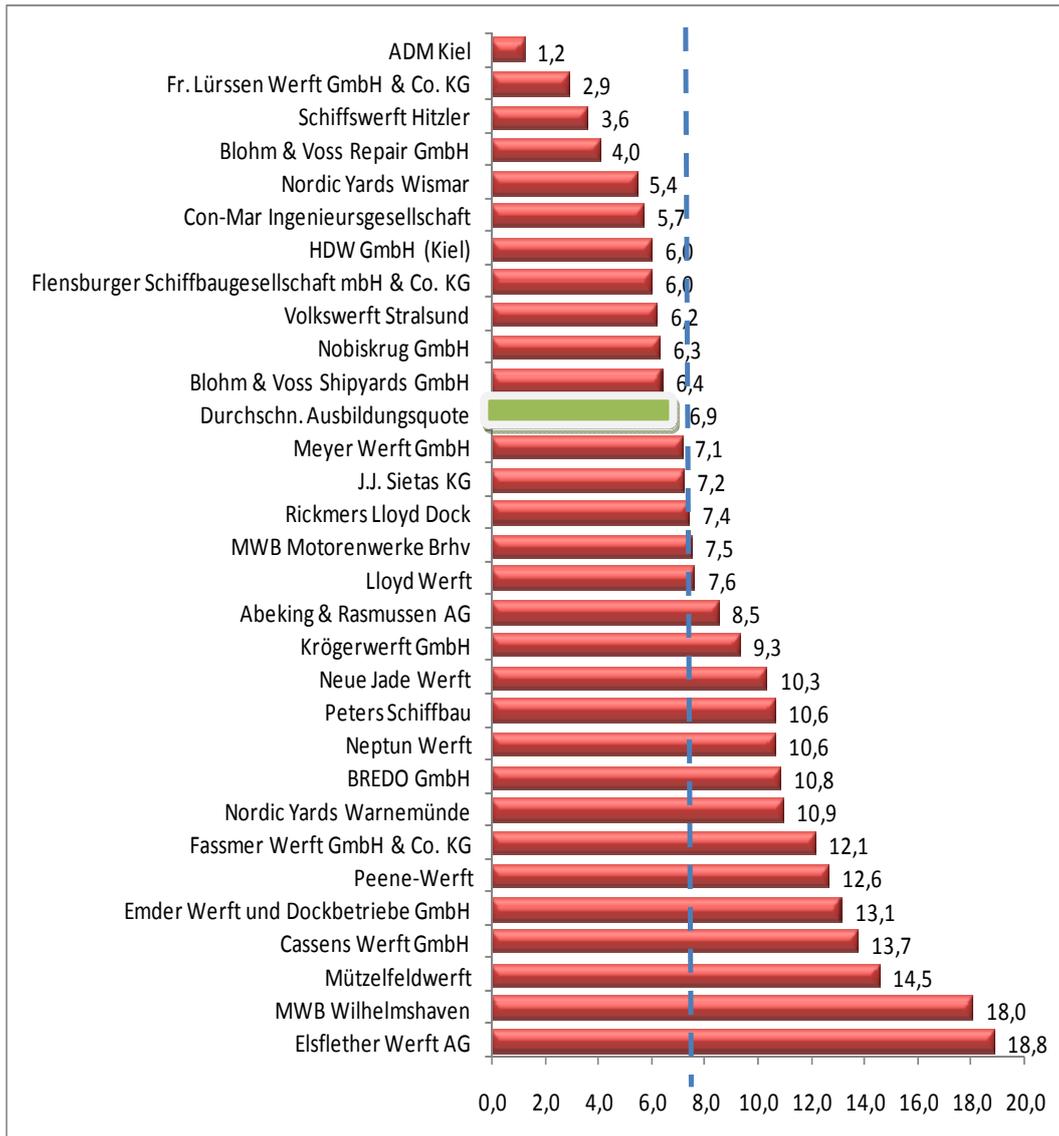
Quelle: eigene Darstellung.

Ein Blick auf die Ausbildungsquoten der einzelnen Werften zeigt, dass insbesondere die kleineren und mittleren Werften z.T. deutlich über dem Durchschnitt ausbilden. 18 der 37 erfassten Werften weisen deutlich höhere Quoten auf, worunter die Spitzen-

⁹ Bezgl. der Ausbildungszahlen liegen Daten von 37 Unternehmen vor, die insgesamt 16.282 Beschäftigte und somit knapp 97 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentieren.

werte zwischen zehn und 18 Prozent liegen. Dass trotzdem die Quote vergleichsweise niedriger ausfällt liegt daran, dass vor allem die Werften mit hohen Beschäftigungszahlen teilweise deutlich unter dem Durchschnitt liegen. Wie die Quoten für die einzelnen Werften ausfallen, zeigt die folgende Abbildung im Überblick:

Abbildung 7: Ausbildungsquoten deutscher Werften im Jahr 2012 (in %).



Quelle: eigene Darstellung.

Ergänzend hierzu beinhaltet die folgende Tabelle die Ausbildungsquoten der einzelnen Werften für die Jahre 2006 bis 2012.

Abbildung 8: Ausbildungsquoten deutscher Werften der Jahre 2006 bis 2012 (in %).

Werft	Ausbildungsquote in %						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Abeking & Rasmussen AG	6,7	8,7	9,3	10,1	10,5	10,1	8,5
Blohm & Voss Shipyards GmbH	7,2	8,5	10,8	8,6	11,0	7,8	6,4
Blohm & Voss Repair GmbH	5,0	4,0	4,3	4,8	4,5	3,6	4,0
BREDO GmbH	2,7	5,6	k.A.	12,6	8,8	12,7	10,8
Cassens Werft GmbH	14,4	13,7	k.A.	6,2	13,3	13,6	13,7
Con-Mar Ingenieurgesellschaft	0,0	8,0	16,7	30,8	12,0	18,2	5,7
Elsflether Werft AG	2,5	3,8	10,7	13,6	k.A.	21,2	18,8
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH						19,1	13,1
Fassmer Werft GmbH & Co. KG	k.A.	k.A.	k.A.	15,0	16,7	13,9	12,1
Ferus Smit Leer GmbH	k.A.	k.A.	k.A.	4,2	2,0	4,3	0,0
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	4,1	6,8	5,3	5,4	5,6	5,5	2,9
Flensb. Schiffbaugesellschaft mbH	8,3	9,0	10,0	10,3	7,5	7,0	6,0
HDW GmbH (Kiel)	6,2	4,6	6,6	4,6	6,5	6,2	6,0
ADM Kiel							1,2
Nobiskrug GmbH	7,7	8,0	8,1	8,1	7,9	5,6	6,3
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH	7,3	6,1	6,6	8,4	0,0	0,0	0,0
J.J. Sietas KG	6,2	6,3	7,7	6,5	8,1	6,5	7,2
KG Norderwerft (1)	0,0	0,0	0,0	k.A.	0,0	0,0	0,0
Krögerwerft GmbH	9,1	10,2	10,8	11,6	13,7	11,1	9,3
Lindenau GmbH	6,3	6,4	6,7	5,9	7,6	2,5	0,0
Lloyd Werft	9,2	9,1	8,1	8,9	10,7	8,0	7,6
Meyer Werft GmbH	7,4	9,0	9,9	9,6	6,9	9,0	7,1
Mützelfeldwerft	k.A.	k.A.	k.A.	8,8	3,6	16,0	14,5
MWB Wilhelmshaven	0,0	11,6	k.A.	k.A.	11,1	12,5	18,0
MWB Motorenwerke Brhv	k.A.	k.A.	k.A.	11,6	10,2	9,4	7,5
Neptun Werft	15,3	16,3	18,3	18,8	17,4	14,7	10,6
Neue Jade Werft	k.A.	18,1	18,2	17,2	12,3	15,9	10,3

Peene-Werft	12,0	11,2	10,7	9,9	11,0	11,3	12,6
Peters Schiffbau	0,0	14,7	15,0	16,1	15,7	13,1	10,6
Rickmers Lloyd Dock	4,7	6,7	11,1	11,1	8,9	11,5	7,4
Schiffswerft Hitzler	k.A.	12,0	15,6	k.A.	k.A.	7,0	3,6
Schiffswerft Diedrich	k.A.	k.A.	k.A.	14,3	15,0	15,0	0,0
Volkswerft Stralsund	4,1	4,1	5,2	4,9	5,5	5,8	6,2
Durchschn. Ausbildungsquote	6,8	7,1	7,7	8,0	8,1	7,9	6,9

¹ Ausbildungen fand bislang bei der J.J. Sietas Werft statt.

Quelle: eigene Darstellung.

3.2 Ausbildungsabsolventen wurden komplett übernommen

Für insgesamt 20 Werften liegen Daten vor, die Aussagen zur Übernahmequote von Auszubildenden zulassen. Diese Werften repräsentieren insgesamt 13.823 Beschäftigte und damit 82 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland.

In den erfassten Werftbetrieben haben im Berichtszeitraum insgesamt 310 Auszubildende ihre Ausbildung abgeschlossen, von denen beinahe alle übernommen worden sind. Damit liegt die Quote mit fast 100 Prozent deutlich über der des Vorjahres, als nur rund 86 Prozent der jungen Menschen, die ihre Ausbildung abgeschlossen hatten, auch im Anschluss an die Ausbildung übernommen worden sind.

Gleichwohl hat von den übernommenen Auszubildenden im Jahr 2012 weniger als die Hälfte einen unbefristeten Arbeitsvertrag erhalten (143 Ausbildungsabsolventen, 46,1%). Die restlichen 167 Ausbildungsabsolventen mussten eine Befristung hinnehmen (53,9%).

3.3 Ausbildungsplanungen der Werften

Insgesamt 23 Betriebsräte konnten Angaben zu den zukünftigen Ausbildungsplänen ihrer Werften machen. Auf diesen Werften arbeiten insgesamt 15.159 Beschäftigte, womit rund 90 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentiert sind.

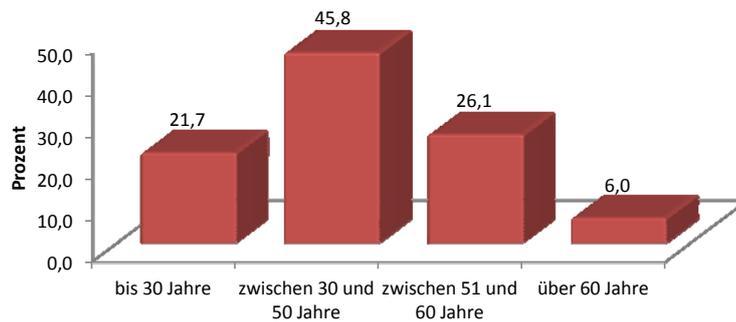
Den Angaben der Betriebsräte zufolge will man in 15 der o.g. Werften die Zahl der Auszubildenden auch im nächsten Jahr aufrechterhalten. In drei Werften plant man offensichtlich die Reduzierung der Ausbildungsplätze, wohingegen in fünf Werften eine Erhöhung der Ausbildungszahlen angestrebt wird.

4. Altersstruktur der Werften

Hinsichtlich der Altersstruktur der Werftbelegschaften konnten Angaben von 19 Werften ausgewertet werden, die zusammen 13.871 Mitarbeiter/innen beschäftigen und demnach rund 82 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentieren.

Die durchschnittliche Altersstruktur der Werften weist keine besonderen Auffälligkeiten auf. Weder lassen die Ergebnisse auf eine „strukturelle Überalterung“ der Belegschaften schließen, noch existieren Altersgruppen, die die Verteilung abweichend von den Werten anderer vergleichbarer Industrien dominieren würden. Rund ein Fünftel aller Werftbeschäftigten ist vergleichsweise jung und hat das 30. Lebensjahr noch nicht vollendet. Knapp 46 Prozent aller Beschäftigten befinden sich im Alter von 30 bis 50 Jahren. Mehr als ein Fünftel ist zwischen 51 und 60 Jahre alt und lediglich sechs Prozent sind älter als 60 Jahre.

Abbildung 9: Altersstruktur der Werftbelegschaften im Jahr 2012 in % (N=19).



Quelle: eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund der Durchschnittswerte lassen sich die Werte für die einzelnen Werften besser interpretieren. Hier zeigen sich nur in wenigen Fällen Auffälligkeiten, die vom Durchschnitt abweichen:

Abbildung 10: Altersstruktur der Werftbelegschaften nach Werft im Jahr 2012 (in %)

Werft	Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbeschäftigung in %				
	Beschäftigte	unter 30 Jahre	zwischen 30 und 50 Jahre	zwischen 51 und 60 Jahre	über 60 Jahre
Abeking & Rasmussen	425	21,4	47,1	23,3	8,2
Nordic Wismar	727	17,9	48,6	31,2	2,3
Nordic Warnemünde	350	20,0	35,0	40,0	5,0
Blohm + Voss Naval Hamburg	355	7,2	54,2	28,6	9,9
Blohm & Voss Repair	454	20,0	49,8	22,2	7,3
Ender Werft und Dockbetriebe GmbH	84	19,0	47,6	31,0	2,4
Fassmer Werft	379	26,9	54,1	16,1	2,9
Fr. Lürssen Werft	971	13,1	50,8	28,4	8,2
FSG Flensb. Schiffbaugesellschaft	768	22,1	50,0	23,0	4,8
HDW-GmbH	2.300	13,7	45,2	29,1	12,0
Nobiskrug GmbH	476	20,0	40,0	30,0	10,0
Krögerwerft	334	15,6	50,6	20,1	4,5
Lloyd Werft	407	12,3	41,5	32,2	6,4
Meyerwerft GmbH	3.074	31,7	50,7	15,8	1,8
Neptun Werft	526	37,5	31,4	26,6	4,6
Neue Jade Werft	116	34,5	30,2	27,6	7,8
Peene-Werft	585	21,9	36,2	32,0	9,9
Peters Schiffbau	113	22,1	45,1	23,9	8,8
Volkswerft Stralsund	1.427	21,9	38,0	37,1	3,0
Gesamt	13.871	21,7	45,8	26,1	6,0

Quelle: eigene Darstellung.

5. Kurzarbeit

Eine für die Werftbeschäftigten erfreuliche Entwicklung hat sich im Verlauf der letzten zwölf Monate im Bereich der Kurzarbeit vollzogen. Mussten noch im Jahr 2011 insgesamt 14 Werften Kurzarbeit praktizieren, ist dies im Jahr 2012 bislang lediglich in einem Fall erforderlich gewesen: Bei Blohm & Voss Repair GmbH in Hamburg mussten zwischen Januar und März 2012 insgesamt 33 Mitarbeiter/innen in Kurzarbeit gehen, wobei der durchschnittliche Arbeitsausfall zehn Prozent betrug. Diese Kurzarbeit wurde nicht verlängert und auch eine erneute Beantragung ist bislang nicht geplant.

Auf keiner Werft in Deutschland gibt es derzeit Überlegungen, Kurzarbeit zu planen bzw. zu beantragen.

6. Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2011 bis Ende August 2012

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.¹⁰

Für den diesjährigen Berichtszeitraum wird deutlich, dass erstmals seit Beginn dieser Panelstudienreihe 1992 die deutschen Seeschiffswerften über 12 Monate keine Aufträge für Containerschiffe, konventionelle Frachter, Bulker oder Tanker erhalten haben. Die Gründe dafür sind vielfältig, aber auch in den anhaltend niedrigen Fracht- und Charraten sowie der daraus resultierenden weltweiten Schiffbaukrise zu finden. Darüber hinaus wird eine überproportional große Anzahl von Schiffen ausgeliefert, die vor dem Beginn der globalen Finanzmarkt- und der daraus resultierenden Werftenkrise 2008 bestellt worden waren. Dadurch wird die potenzielle Nachfrage nach neuen Schiffen noch geringer. So erreichten im Jahr 2011 alle Werften weltweit einen neuen Produktionsrekord mit mehr als 100 Mio. Bruttotonnen, aber für die nächsten Jahre sind Überkapazitäten und fallende Schiffspreise zu erwarten – so Clarkson Research.

Im laufenden Jahr 2012 wird die Produktion weltweit auf 94 Mio. Tonnen fallen, im Jahr 2013 auf 70 Mio. Tonnen. Das wäre dann ein Einbruch um ein Drittel gegenüber 2011.

Die beiden führenden Schiffbaunationen Korea und China stehen dabei vor unterschiedlichen Problemen: Die chinesische Schiffbauindustrie ist zwar noch immer sehr wettbewerbsfähig, deren Produktion ist aber sehr auf Massengutfrachter ausgerichtet. Deshalb sind die Chinesen gezwungen, ihre Produktpalette zu erweitern und – ebenso wie die Koreaner – in den gefragten Spezialschiffbau vorzudringen. Aber auf dieses Feld konzentrieren sich auch die deutschen Werften, denn Standardschiffe werden wohl in Deutschland nicht mehr gebaut werden. Die Zukunft liegt im hochwertigen Spezialschiffbau, auch und vor allem im Offshore Bereich. Zwar wäre damit die Umstellung auf den Spezialschiffbau gelungen, aber dieser bewegt sich auf einem zu niedrigen Niveau, um eine zufriedenstellende Auslastung und Zukunftsperspektive zu gewährleisten.

6.1 Containerschiffe – keine Aufträge

Mit der Ausnahme eines Auftragspaketes für drei kleine eisgängige Containerschiffe (Gesamt tdw 14.850, Gesamt TEU 894) in 2010/11 gibt es nun schon seit vier Jahren keine Aufträge mehr für Standard-Containerschiffe.

Wie bedeutend für die deutschen Seeschiffswerften das Ausbleiben von Aufträgen in diesem Segment in der Vergangenheit war, zeigen die Zahlen 2001 bis 2008. In diesem Zeitraum wurden 35 Containerschiffe mit insgesamt 65.736 TEU Tragfähigkeit bei deutschen Werften neu bestellt:

¹⁰ Nur Festaufträge ohne Optionen oder Vorverträge.

Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2012 (jeweils vom September bis Ende August eines Jahres).

	9/2001- 8/2002	9/2002- 8/2003	9/2003- 8/2004	9/2004- 8/2005	9/2005- 8/2006	9/2006- 8/2007	9/2007- 8/2008	9/2009- 8/2009	09/2010- 08/2011	09/2011- 08/2012
Anzahl Schiffe	6	46	71	121	45	20	35	0	5	0
tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	14.850	0
TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	894	0

Quelle: eigene Darstellung.

6.2 RoRo-Frachter

Die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH ist weiterhin mit Ro/Ro-Schiffen erfolgreich, wobei die Designs eine immer stärkere Spezialisierung zeigen. Das Schiff für Kanada ist zunächst ein Unikat. Die niederländische Schwergutreederei Rolldock hatte sechs dieser Dockschiffe mit Ro/Ro- Rampe und Kränen zunächst in Indien geordert, aber nach starker Lieferverzögerung einen Teil storniert und in Flensburg neu bestellt.

Abbildung 12: Auftragseingänge deutscher Werften für RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2011 bis Ende August 2012.

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladever- mögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe tdw
1	Flensburger Schiffbau- Gesellschaft mbH	Oceanex, Kanada	19.500	Container/RoRo+	19.500
2	Flensburger Schiffbau- Gesellschaft mbH	Rolldock, Niederlande	8.000	Schwergut/ Dockschiff	16.000
Summe					35.500

Quelle: eigene Darstellung.

6.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren

Die Kreuzfahrt hat die Krise weitgehend unbeschadet überstanden und ordert wieder, wobei aufgrund des anhaltenden Größenwachstums der Schiffsneubestellungen die reine Zahl der Aufträge nachlässt. Dabei konnte sich erstmals ein asiatischer Konkurrent im August 2011 – Mitsubishi Heavy Industries/Japan – zwei Aufträge in diesem Segment sichern (AIDA-Gruppe), die vorher von der Meyerwerft in Papenburg bearbeitet worden waren (sieben Bestellungen in Folge). Die Meyerwerft konnte im bearbeiteten Zeitraum eine Option aus dem Vorjahr als Auftrag festmachen.

Die Megayachten tragen mehr und mehr zur Beschäftigungssicherung einer Zahl von Werften bei; ihr Auftragswert dürfte den der Kreuzfahrtschiffe übertreffen. Wie immer wird von den Yachtaufträgen nur wenig veröffentlicht und insofern sind die präsentierten Zahlen auch nicht immer vollständig. Es sind aber auch einige „Giga“-Yachten von weit mehr als 100 Meter Länge dabei. Der Auftrag für die 140 m Segelyacht ist offiziell noch nicht bestätigt. Blohm + Voss rüstet einen 82 m Rumpf der Rönner-Gruppe zur Megayacht aus. Der erste Rumpf für den Auftrag war auf der Schleppreise von Russland an den norwegischen Klippen zerschellt und damit zum CTL (Totalverlust) geworden. Bei der Neptun Werft wurde die 2011 angelaufene Serie für Viking River Cruises auf 14 Einheiten erhöht.

Abbildung 13: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum von September 2011 bis Ende August 2012.

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Meter	Schiffstyp
1	Meyer Werft	Royal Caribbean Cruises	158.000		Kreuzfahrtschiff, 4.100 Passagiere
10	Neptun Werft (2 dieser Viking-Schiffe wurden noch im August 2011 geordert, aber im Vorjahr nicht gemeldet)	Viking River Cruises		135	Flusskreuzfahrer
1	Abu Dhabi Mar Kiel	unbekannt	10.000	140	Segelyacht
2	Abeking & Rasmussen	unbekannt	2.350	81	Megayacht
1	Lürssen-Gruppe	unbekannt	15.500	200	Megayacht
1	Lürssen-Gruppe	unbekannt	7.600	121	Megayacht
1	Lürssen-Gruppe	unbekannt	2.999	91	Megayacht
1	Peters Schiffbau	unbekannt	4.200	101	Megayacht
1	Blohm + Voss	unbekannt		82	Megayacht
1	Flensburger Schiffbau G.	Caledonian Maritime	6.500	116	Autofähre
1	SSB Oortkaten	Hadag, Hamburg			Hafenfähre, 250 Personen

Quelle: eigene Darstellung.

6.4 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)

Die Zahl für kleinere nicht Fracht fahrende Schiffe hat das Vorjahresniveau um das Dreifache übertroffen: Abeking & Rasmussen baut auf eigene Rechnung den Versuchsträger für eine sparsamere Form des SWATH mit nur einem Schwimmer und Auslegern (SH = Single Hull). Bei Fassmer bewährt sich wieder deren breites Bauprogramm. Nicht genannt ist ein weiterer Materialsatz für einen 80 m – Patroller für Kolumbien. Zwei der wertvollsten Aufträge in diesem Segment gingen an die FSG, die damit für sich das Geschäftsfeld Offshore eröffnete. Für die kleine, auf den Bau von Binnenschiffen spezialisierte Werft in Oortkaten/Hamburg ist dieser Jahreszeitraum mit insgesamt drei Aufträgen sehr erfolgreich.

Abbildung 14: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum von September 2011 bis Ende August 2012.

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Metern	Schiffstyp
1	Abeking & Rasmussen	Eigene Rechnung	8.000	20	SWATH
1	Fassmer Werft	DGzRS Bremen		20	Rettungskreuzer
1	Fassmer Werft	Fugro NV	499	42	Forschungsschiff
1	Fassmer Werft	AWI, Bremerhaven	99	21	Forschungsschiff
2	Flensburger Schiffbau G.	Western Geco	17.000	127	Seismik-Schiff
1	SSB Oortkaten	WSA Tönning	497		Tonnenleger
1	SSB Oortkaten	WSA Tönning	459		Tonnenleger

Quelle: eigene Darstellung.

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

Die Hoffnungen auf den Offshore Windenergie Markt als Ersatz für die fehlenden Schiffbauaufträge im Standardschiffsbereich erfüllen sich im Vergleich zum Vorjahr noch langsamer, und dies auch nur beschränkt für bestimmte Werften, die schon im Vorjahreszeitraum und zum Teil sogar früher versuchten, hier strategisch einen Markt zu erschließen: Die Werft Abeking & Rasmussen, die schon seit langem mit ihren auch für den Offshore Windenergie Sektor sehr geeigneten (Versorger, Maintenance) SWATH-Schiffen auf dem Markt ist, die P+S Werften sowie die Sietas Werft mit dem trotz des 2011 eingetretenen Insolvenzverfahrens „geretteten“ Auftrag eines Errichter-/Kranschiffes (als „Herzstück“ der Schiffsflotte, die für die Errichtung und Wartung von Offshore-Windenergie-Parks notwendig sind) sowie die SIAG Nordseewerke Emden (vormals NSWE Emden), die jetzt allerdings nicht mehr als Werft im traditionellen Sinne fungiert und Türme sowie Fundamente. baut.

Im jetzigen Berichtszeitraum 2011/2012 wurde bei den SIAG Nordseewerken in Emden der zweite Auftrag für eine Konverter Plattform nicht wie zuvor schon gemeldet, sondern erst innerhalb der letzten zwölf Monate unterschrieben.

Bei dem in dieser Tabelle genannten Auftrag von Nordic Yards handelt es sich um ein Service-Fahrzeug für bestehende Windenergieanlagen. Dieser Auftrag ist mit zwei Optionen verbunden.

Für ein Sea Mining Vessel bei den P + S Werften für Harren & Partner/Nautilus Mining scheint es noch Vorbehalte zu geben.

Abbildung 15: Auftragseingänge deutscher Werften für Schiffe und schiffsähnliche Produkte für den Offshore Windenergiesektor im Zeitraum von September 2011 bis Ende August 2012.

Zahl	Werft	Auftraggeber	Tonnage	Länge in Metern	Schiffstyp
1	Nordic Yards	Siemens AG		82	Konverter-Plattform
1	Nordic Yards	DBB Jack-Up Services		80	Windfarm Service-Jack-Up
1	BVT/Lloyd/Weserwind	WindMW	2.800	60	Konverter-Plattform

Quelle: eigene Darstellung.

Der „Hoffnungsträger“ Offshore Windenergie, im März 2011 nach Verkünden der Energiewende noch so euphorisch gefeiert, ist starker Ernüchterung gewichen: Gemäß einer im Juni 2012 veröffentlichten Studie des Instituts Arbeit und Wirtschaft (iaw) der Universität Bremen und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung Bremen (AgS) ergibt sich Folgendes¹¹:

Nur wenige Werften haben sich bisher strategisch auf das Produkt Schiff für den Offshore-Windenergiebereich ausgerichtet,

Andere Werften sind am Bau von Großkomponenten beteiligt (Umspannplattformen, Gründungsstrukturen etc.)

Bei den meisten Werften ist allerdings bislang keine Strategie zu erkennen beziehungsweise man scheint dort auf Mitnahmeeffekte zu setzen,

¹¹ Th. Ludwig, H. Seidel, J. Tholen: Offshore-Windenergie: Perspektiven für den deutschen Schiffbau, edition Hans Böckler, 270, Düsseldorf, Juni 2012

Was die Qualifikationen der Beschäftigten in der Werftindustrie anbetrifft, so wäre ein Umstieg auf OWE kaum ein Problem (Erfahrungen im Großanlagenbau, verschiedenen Schweißverfahren etc.),

Bei den Windparkbetreibern gibt es bisher keine Überlegungen, Spezialschiffe bei deutschen Werften zu bestellen – entweder wird dies bei (süd-)ostasiatischen Werften getan oder die Windparkbetreiber chartern diese Schiffe.

Dementsprechend gibt es auch kaum Kooperationen bei der Planung der Windparks (Know-how),

Aber: Werften kommen aus Sicht der Windparkbetreiber als Produzenten von Gründungsstrukturen und Plattformen in Frage,

Es existiert eine signifikante Diskrepanz zwischen der Einschätzung der Rolle der Werften hinsichtlich ihrer Beteiligung am Offshore-Windenergie-Geschäft einerseits und der Einschätzung der Windparkbetreiber zur Rolle der Werften andererseits.

7. Auslastung im deutschen Schiffbau

7.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau

Aufgrund der deutlich unterschiedlichen Produktions- bzw. Beschaffungszyklen wird im Folgenden zwischen den Auslastungshorizonten im Handels- und im Marineschiffbau unterschieden.

Zum Handelsschiffbau

In Bezug auf die gegenwärtige Situation der Auftragslagen der deutschen Werften lässt sich ein differenziertes Bild erkennen. Sind bei vielen Werften die Auftragsbücher über die kommenden Jahre hin voll, so sieht es in anderen Werften eher negativ aus. Die schon im letzten Jahr eingetretene *deutliche Verlangsamung* der Stornierungen setzt sich auch in 2012 fort.

Auch in diesem Jahr wurden auf der Basis des Ablieferungsdatums des letzten Schiffes in den Auftragsbüchern Daten ermittelt, die wir als „Auslastungshorizont“ bezeichnen. Hier liegen Angaben von 18 Werften vor. Da sich, anders als im Neubaugeschäft, im Reparaturbereich die Auftragslage durch kurzfristige Reparaturen auszeichnet, muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass die Reparaturwerften (Neue Jade Werft, Rickmers Lloyd, Blohm & Voss Repair, Husumer Dock & Repair, MWB Bremerhaven, MWB Wilhelmshaven, KG Norderwerft, Con-Mar-Ing.technik/Stahlbau

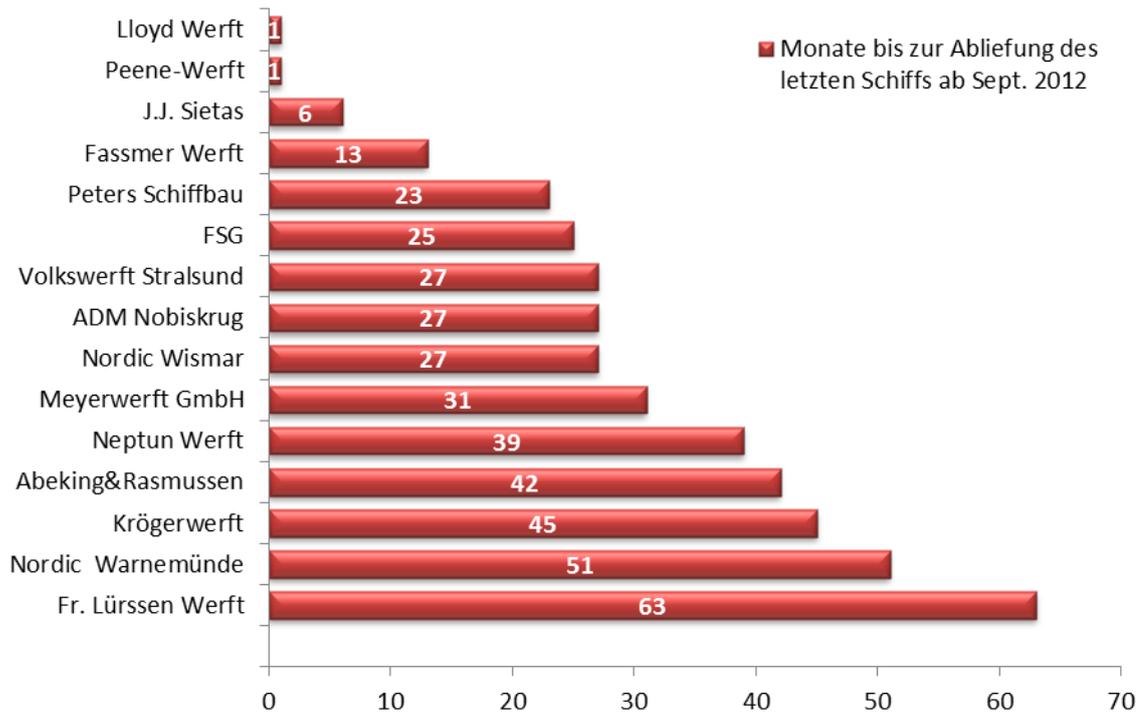
Nord, BREDO, zum Teil Lloyd Werft, ab diesem Jahr Emden Werft- und Dockbetriebe) keine verwertbaren Angaben hinsichtlich von Neubaufträgen machen konnten.

Hinzugefügt sei, dass die Angaben zu den Auslastungshorizonten nicht bedeuten sollen, dass zum Ablieferungsdatum des letzten Schiffs die jeweiligen Kapazitäten der Werften zu 100 Prozent ausgelastet sind. Zwar ist es in einigen Fällen durchaus realistisch, dass eine solche Kapazitätsauslastung vorliegt. Dennoch sei angemerkt, dass zwischenzeitliche Lücken in der Produktion und Phasen der Unterlast in ausgewählten Gewerken durchaus branchentypisch sind.

Die Auftragssituation stellt sich sehr differenziert dar. Während Werften wie die Fr. Lürssen Werft, Nordic Warnemünde oder Krögerwerft ihre letzten Schiffe erst in 2016 bzw. 2017 abliefern und die Meyerwerft GmbH, Neptun Werft oder auch FSG immerhin noch einen zwei- bis dreijährigen Auftragsbestand haben, wird bei der Peene-Werft oder der Lloyd-Werft (beide Werften sind aber auch stark im Reparaturgeschäft engagiert) im Oktober 2012 vorerst das letzte Schiff abgeliefert.

Um einen weiteren Eindruck des Auslastungshorizontes der Werften zu bekommen, werden in der folgenden Abbildung die Auslastungshorizonte für die einzelnen Werften aufgezeigt.

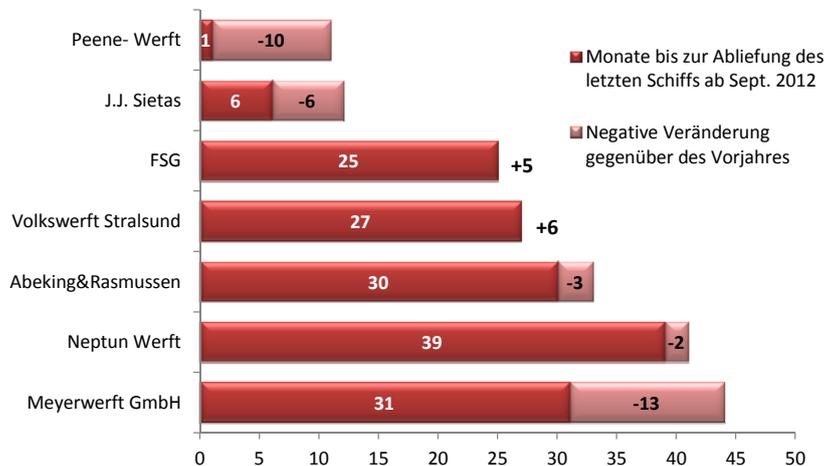
Abbildung 16: Übersicht Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, aufsteigend, ab September 2012 (Stand: 1. September 2012; nur Handelsschiffneubau).



Quelle: eigene Darstellung.

Nach diesen ersten Darstellungen der Auftragshorizonte im Jahr 2012 wollen wir die Entwicklung der Auftragshorizonte innerhalb des vergangenen Jahres beleuchten und in Relation zu den Angaben aus diesem Jahr setzen. Deshalb sind aus Vergleichsgründen in der folgenden Abbildung nur die Werte derjenigen Werften genannt, welche auch im Vorjahr verwertbare Angaben zu dieser Thematik gemacht haben.

Abbildung 17: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2012 in Vergleich zum Vorjahr (Stand: 1. September 2012; nur Handelsschiffneubau), (N=7).



Quelle: eigene Darstellung.

Hier spiegelt sich, typisch für dieses Jahr, die durchmischte, aber dennoch zufriedenstellende Auftragslage der deutschen Werftindustrie wieder. Hervorzuheben ist u.a. die Meyerwerft GmbH. Diese hat zwar eine leichte Verschlechterung des Auftragshorizontes zu verzeichnen, jedoch reicht die Fertigung von insgesamt sieben Kreuzfahrtschiffen mit 31 Monaten zur Ablieferung des letzten Schiffes bis in das Jahr 2015. Ähnlich positiv sieht es bei der Neptun Werft und bei Abeking & Rasmussen aus. Bei der Neptun Werft ist zwar eine Minderung des Auftragshorizontes im Vergleich zum Vorjahr um zwei Monate zu beobachten. Die Abarbeitung von acht Flusskreuzern und eines Forschungsschiffs garantiert aber im Vergleich mit den anderen Werften mit 39 Monaten den besten Wert. Abeking & Rasmussen muss eine Reduzierung um drei Monate hinnehmen, jedoch dauern auch hier die Aufträge bis 2015 an, wenn bis dahin neun Ablieferungen getätigt sind und mindestens fünf Yachten gebaut werden. Gemäß unserer Vergleichstabelle sind die FSG und die Volkswerft Stralsund die einzigen Werften, die eine Steigerung des Auftragshorizonts zu verbuchen haben. Die FSG konnte eine Steigerung um fünf Monate erreichen und hat bis Oktober 2014 insgesamt zehn Ablieferungen zu bearbeiten, darunter bei-

spielsweise RoRo-Frachter und Heavy Lifts; die Volkswerft in Stralsund hat einen Auftragshorizont, der bis Dezember 2014 reicht. In diesem Zeitraum sind zwölf Fertigungen im Auftragsbuch. Neben RoRo-Frachtern werden auch diverse Offshore Anlagen gefertigt. Im direkten Vergleich sieht die Situation bei der Peene-Werft nicht sonderlich gut aus. Bereits im vergangenen Jahr konnte eine Minderung des Auftragshorizontes um 13 Monate beobachtet werden. In diesem Jahr beträgt das Minus weitere zehn Monate, sodass im Oktober 2012 das letzte Schiff abgeliefert wird.

Ähnlich bedenklich ist die gegenwärtige Lage bei der J.J. Sietas Werft und der Lloyd-Werft. Liefert die J.J. Sietas Werft im März des kommenden Jahres ihren einzigen und letzten Auftrag im Auftragsbuch ab, so geschieht dies bei der auf das Reparaturgeschäft spezialisierten Lloyd-Werft ebenfalls im Oktober 2012.

Ansonsten kann bei den Werften, welche Angaben zu den Aufträgen und Auslastungen gemacht haben, eine *positive* Tendenz verzeichnet werden. Sehr gut steht es um die Nordic Warnemünde (51 Monate, mehrere Konverterplattformen und Errichterschiffe), die Krögerwerft (45 Monate, mindestens sieben Yachten) und die Fr. Lürssen-Werft aus. Hier stehen neben sieben Yachten bis zum Jahr 2017 noch vier Schiffe aus dem Militärschiffbau im Auftragsbuch (siehe Marineschiffbau). Wie bereits oben angedeutet, weisen weitere Werften einen zwei- bis dreijährigen Auftragshorizont auf. Sowohl die ADM Nobiskrug als auch die Nordic Wismar bauen bis Ende 2014 jeweils vier Schiffe bzw. Plattformen.

Die Fassmer-Werft hat zwar im Vergleich zu den anderen „nur“ einen Auftragshorizont bis Oktober 2013. In dieser Zeit werden jedoch sechs Aufträge abgearbeitet werden, darunter Tonnenleger, Forschungsschiffe und Seenotkreuzer. Peters Schiffbau liefert hingegen im August 2014 mit einer Megayacht das einzige Schiff im Auftragsbuch ab.

Auch in diesem Jahr ist die Zahl der Schiffsstornierungen im Neubau überschaubar. Lediglich zwei Werften gaben, dass Schiffe bzw. Aufträge storniert wurden. Zum einen wurde ein Offshore Heavy Lifter storniert, zum anderen wurde angegeben, dass eine Marine-Ausschreibungsänderung der EU weltweit in Kraft getreten ist und aufgrund dessen Stornierung(en) stattgefunden hat/haben. Im vorangegangenen Jahr haben ebenfalls nur zwei Werften Stornierungen gemeldet. Es scheint, als wäre der Höhepunkt der Stornierungswelle aus 2008 und 2009 überschritten.

Zum Marineschiffbau

Analog zu den Angaben im Handelsschiffbau betrachten wir die Daten für die Werften, welche in ihren Auftragsbüchern Marineschiffe verzeichnet haben. Hier liegen uns Angaben von vier bzw. fünf Werften (die zum Teil auch zugleich Handelsschiffbau betreiben) vor. Insbesondere durch den U-Boot-Bau und die vorgezogenen Fregattenaufträge lässt sich eine differenziertere Situation als im Handelsschiffsneubau beobachten. Zur Verdeutlichung sind in Abbildung 18 die Werften samt Ablieferungsdatum aufgeführt, welche im Marineschiffbau tätig sind.

Abbildung 18: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch ab September (Stand: 1. September 2012; nur Marineschiffbau),

Werft	Ablieferungsdatum letztes Schiff (Monat/Jahr)
Peene-Werft	Oktober 2012
Fr. Lürssen Werft	2014
Blohm & Voss Shipyards/Blohm & Voss Naval	2018
HDW GmbH	Februar 2022

Quelle: eigene Darstellung.

Im Vergleich zum Vorjahr fällt auf, dass die Emden Werft- und Dockbetriebe GmbH in dieser Rubrik nicht auftauchen. Das liegt daran, dass die Emden Werft- und Dockbetriebe GmbH als Schwestergesellschaft der Blohm & Voss Naval zu einem reinen Reparaturbetrieb umstrukturiert werden.

Die Situation der HDW GmbH und Blohm & Voss Naval sowie Shipyards hat sich geringfügig geändert. Während sich der Auftragshorizont der HDW GmbH im Vergleich zum Vorjahr um 21 Monate auf Februar 2022 verringert hat und bis Ablieferungsdatum 22 Schiffe gefertigt werden, konnten Blohm & Voss Naval und Shipyards ihren Level halten und liefern ihr letztes Schiff 2018 ab, darunter vier Fregatten und sechs Marineschiffe. Die Fr. Lürssen Werft hat zwar bei den Handelsschiffen (Mega Yachten) einen Auftragshorizont bis 2017, im Marineschiffbau reicht dieser aber nur bis 2014. Bis dahin werden vier Militärschiffe abgeliefert sein. Hier sei angemerkt, dass

die Fr. Lürssen Werft ihren Auftragshorizont im Segment des Marineschiffbaus im Vergleich zum Vorjahr um fast 24 Monate ausbauen konnte.

Die schwierige Situation der Peene-Werft wurde bereits thematisiert. Auch im Marineschiffbau hat sich die Auftragslage verschlechtert. Wurde im vergangenen Jahr angegeben, dass die Aufträge in diesem Segment bis Ende 2014 reichen, so ist, wie bereits angedeutet, im kommenden Oktober kein Auftrag mehr im Auftragsbuch verzeichnet.

7.3 Bessere Auslastungsquoten als im Vorjahr

Von den insgesamt 37 Werften haben 19 Werften Angaben zu den Auslastungsquoten für das Jahr 2012 gemacht. Auf diesen Werften sind 14.426 Mitarbeiter/innen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von rund 86 Prozent der gesamten Werftbeschäftigten in Deutschland.

Für 2013 liegen 15 Angaben, für 2014 elf Angaben vor. Für 2015 und 2016 wurden jeweils fünf Angaben ermittelt.

Im Jahr 2012 sind von diesen 19 Werften 14 Werften zu 100 Prozent ausgelastet, d.h. 71 Prozent *aller* Werftbeschäftigten in Deutschland erfreuen sich einer 100 prozentigen Auslastung.

Hier ist im Vergleich zum Vorjahr eine positive Entwicklung zu erkennen: Bezogen auf die Zahl der Beschäftigten, die in Werften mit einer 100 prozentigen Auslastung arbeiten, ist die Zahl in diesem Jahr um 80 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Des Weiteren sind in 2012 fünf Werften zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet. Diese und weitere Angaben sind der Abbildung 19 zu entnehmen.

Im kommenden Jahr – 2013 - sieht die Auslastung der deutschen Werften ähnlich aus. Dann werden elf Werften zu 100 Prozent ausgelastet sein. Auf eine Auslastung zwischen 50 und 99 Prozent verweisen vier Werften.

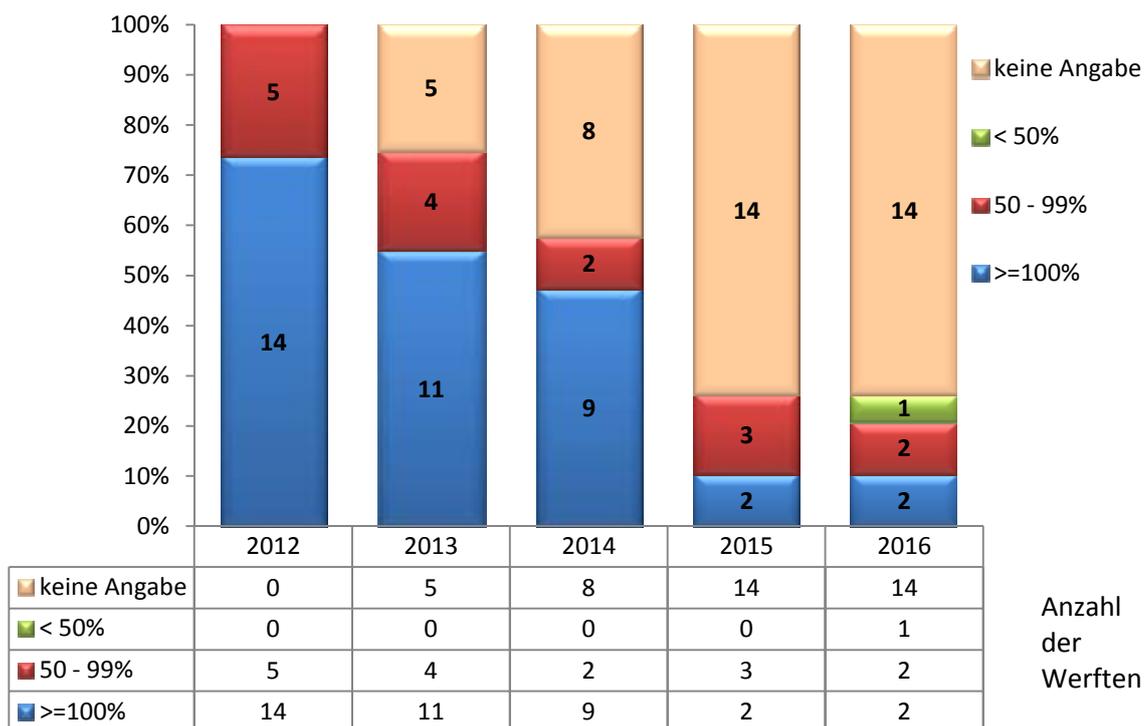
Im Jahr 2014 sieht die Situation wie folgt aus: neun Werften sind zu 100 Prozent und zwei Werften zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet.

In drei Jahren bzw. 2015 ist die Zahl der Werften bei lediglich zwei angelangt, die eine hundertprozentige Auslastung melden. Dann verweisen drei Werften auf eine 50 bis 99 prozentige Auslastung.

Für 2016 geben ebenfalls zwei Werften an, eine hundert prozentige Auslastungsquote zu haben. Ebenso verweisen zwei Werften auf eine Auslastungsquote zwischen

50 und 99 Prozent und eine Werft meldet, dass im Jahr 2016 die Auslastungsquote unter 50 Prozent liegt.

Abbildung 19: Auslastungsquoten der deutschen Werften 2012 bis 2016 (N=19/14.426 MA).



Quelle: eigene Darstellung.

Fazit: Insgesamt haben sich im deutschen Schiffbau die Auslastungshorizonte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbessert.

Da in diesen Zahlen auch die Auslastungshorizonte der Reparaturwerften¹² impliziert sind, welche sich naturgemäß als sehr gering erweisen, hat das zur Folge, dass dadurch die durchschnittlichen Auslastungsquoten geringer sind als wenn nur Neubauwerften enthalten wären.

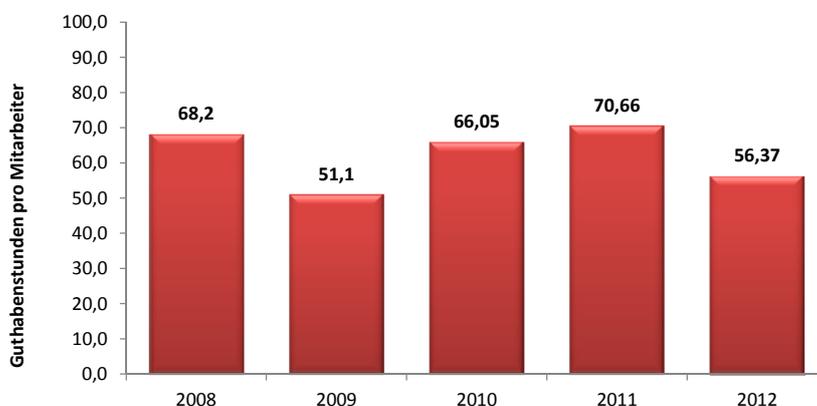
¹² (Neue Jade Werft, Rickmers Lloyd, Blohm & Voss Repair, Husumer Dock & Repair, MWB Bremerhaven, MWB Wilhelmshaven, KG Norderwerft, Con Mar, BREDO, zum Teil Lloyd Werft, ab diesem Jahr Emdener Werft- und Dockbetriebe)

8. Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

Beinahe alle Werften in Deutschland nutzen das Instrument der Arbeitszeitkonten, um dadurch Auslastungsschwankungen ausgleichen zu können, wobei, 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 dagegen unverändert nur noch von der Lloyd Werft praktiziert - im Jahr 2008 waren es noch drei Werften (neben der Lloyd Werft auch Rickmers Lloyd und die Neuenfelder Maschinenfabrik), was hinsichtlich der gegenwärtigen Umstrukturierung Fragen zu dem langfristigen Umgang mit diesem Lebensarbeitszeitguthaben aufwirft – allerdings ist das Guthaben auf diesem Lebensarbeitszeitkonto im Vergleich zum Vorjahr bereits von 113.000 auf 29.500 reduziert.

Von allen befragten Werften machten 21 Werften Angaben zu den zum 1. September 2012 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 14.898 Beschäftigte und damit rund 88 Prozent aller Werftbeschäftigten. Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 839.800 Stunden (620.898 auf den Kurz- und 208.932 auf den Langzeitkonten sowie 29.500 auf dem Lebenszeitkonto). Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 56,37 Stunden pro Beschäftigtem - ein Wert, der sich wieder dem Krisenjahr 2009 von 51,1 Stunden angenähert hat.

Abbildung 20: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter von 2008 bis 2012 (Hochrechnung auf der Basis von 21 Werften in 2012).



Quelle: eigene Darstellung.

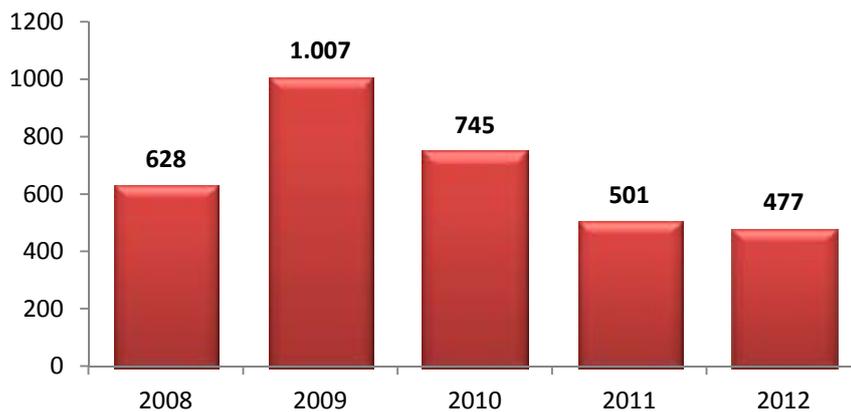
Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem (entsprechend einer 35-Stunden-Woche) – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 567 Vollzeitarbeitsplätzen. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten ergibt sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 641 Arbeitsplätze das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Für den Stichtag 1. September 2011 – also vor einem Jahr – betrug dieser Wert noch 781 Arbeitsplätze. Dies bedeutet auf der Basis dieser Berechnungen eine Verringerung der bis zum 1. September 2012 aufgelaufenen Vollzeitäquivalenten um 18 Prozent im Vergleich zu 2011.

Auf den insgesamt 11 Werften, die genaue Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 10.173 Mitarbeiter und damit 60 Prozent aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland beschäftigt. Für diese Mitarbeiter/innen errechnet sich für das Jahr 2012 ein Überstundenvolumen von 426.705 Stunden, das komplett ausbezahlt wurde. Pro Beschäftigtem ergibt sich damit ein Überstundenaufkommen von rund 42 Stunden. Im Jahr 2011 waren es noch 45 Stunden, 2010 waren es 65 Stunden und im Krisenjahr 2009 waren es sogar 85,5

Stunden. Das bedeutet eine weitere Abnahme der Überstunden pro Beschäftigtem um sieben Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 426.705 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von 288 Vollzeitstellen dar. Rechnet man die Überstundenzahl hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass im Jahr 2012 in der deutschen Schiffbauindustrie 477 Arbeitsplätze das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten darstellen. Diese Zahl ist damit seit 2009 stetig gesunken.

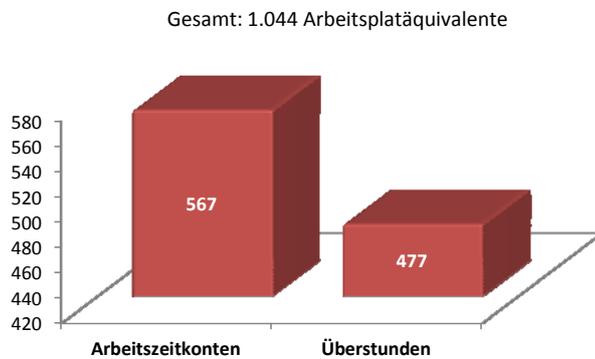
Abbildung 21: Überstunden bei den Werften in Arbeitsplatzäquivalenten.



Quelle: eigene Darstellung.

Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Dabei ist bemerkenswert, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass unbezahlte Überstunden praktisch nicht bestehen, sondern - soweit Angaben gemacht wurden - diese entweder ausbezahlt wurden oder auf den relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten gutgeschrieben und abgearbeitet wurden, was in diesem Jahr offensichtlich erfolgreich praktiziert wurde.

Abbildung 22: Gesamtbeschäftigungspotenzial von Arbeitszeitguthaben und Überstunden auf den Werften im Jahr 2012 in Vollzeitarbeitsplätzen (Hochrechnung).



Quelle: eigene Darstellung.

Die Addition von Arbeitszeitguthaben (567 Vollzeitäquivalente) und außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden (477 Vollzeitäquivalente) ergibt ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von rund 1.044 Vollzeitstellen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten am 1. September 2012).

8. Leiharbeit und Werkverträge

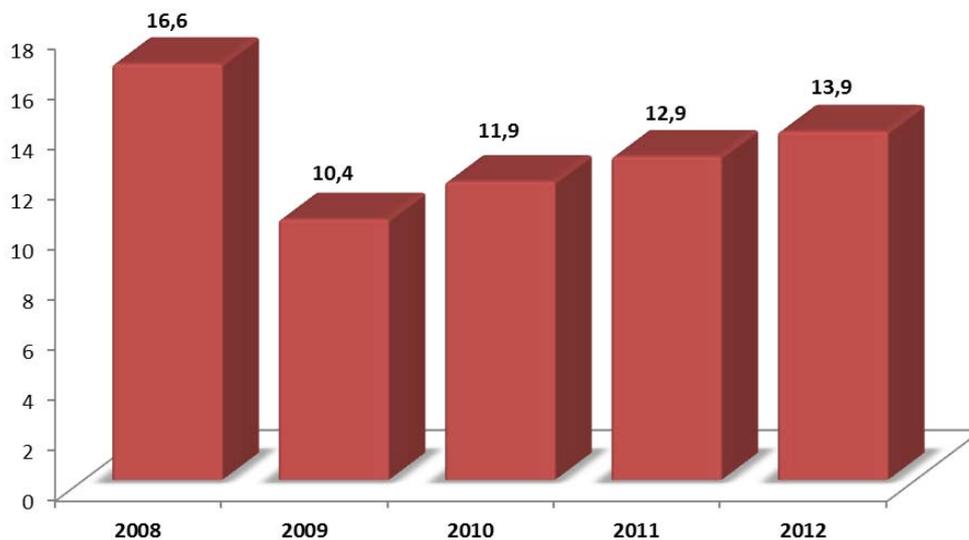
8.1 Leiharbeit

Leiharbeit und Werkverträge gelten ursprünglich im Bereich der externen Flexibilisierung als ein ergänzendes Instrument zu den flexiblen Arbeitszeitsystemen, um passgenauer auf die schwankenden Auslastungsgrade von einzelnen Abteilungen, Gewerken oder Produktionslinien reagieren zu können. Demgegenüber liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote¹³ allerdings seit Jahren beständig über zehn Prozent und wurde seit 2009 kontinuierlich gesteigert.

Für insgesamt 20 Werften konnte die Zahl der Leiharbeiter/innen im September 2012 ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren ca. 83 Prozent (13.981 Beschäftigte) aller Werftbeschäftigten. Zum Stichtag der Untersuchung am 1. September 2012 waren auf den 20 Werften insgesamt 2.718 Leiharbeiter/innen im Einsatz. Damit liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote bei 13,9 Prozent und hat sich damit nach 12,9 Prozent im Vorjahr weiter erhöht. Vor drei Jahren, im Krisenjahr 2009, war die Quote auf 10,4 Prozent zurückgegangen.

¹³ Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeiter an der Summe aus Stammbeschäftigten und Leiharbeiter/innen wider

Abbildung 23: Durchschnittliche Leiharbeitsquoten im deutschen Schiffbau von 2008 bis 2011 in %.



Quelle: eigene Darstellung.

Dieser erneute Anstieg der durchschnittlichen Leiharbeitsquote kann zwar teilweise auch damit begründet werden, dass die Arbeitgeber angesichts der unsicheren Auftragslagen und Aussichten vor Neueinstellungen zurückzuschrecken und statt dessen lieber auf Leiharbeit zurückzugreifen. Letztlich muss man aber auch feststellen, dass Leiharbeit für einen Teil der deutschen Werftindustrie ein Mittel zu sein scheint, um Stammelegschaften in nennenswertem Umfang zu ersetzen, was man an den kontinuierlich hohen Leiharbeitsquoten über Jahre hinweg bei mehreren Betrieben erkennen kann.

Abbildung 24: Leiharbeitsquoten einzelner deutscher Werften von 2008 bis 2012 (in %).

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

Quelle: eigene Darstellung.

Rechnet man die Zahl der auf den 20 Werften arbeitenden 2.718 Leiharbeiter/innen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten (16.852), so kann gesagt werden, dass im Jahr 2012 in der deutschen Schiffbauindustrie 3.276 Arbeitsplätze auf Leiharbeiter/innen entfallen (2011 nur 2.419 Arbeitsplätze), die nicht zur Stammebelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen.

8.2 Werkverträge

Im direkten Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die Werkverträge zu sehen. Eine Betriebsvereinbarung zum Einsatz von Werkverträgen gibt es bei keiner der 24 Werften, von denen die Betriebsräte Angaben zu diesem Punkt gemacht haben (bei einer Werft nicht bekannt). Diese Werften repräsentieren rund 80 Prozent aller Werftmitarbeiter/Innen. Immerhin werden die Betriebsräte in sechs der 24 Werften im Vorfeld bei der Vergabe von Werkverträgen beteiligt und noch bei dreien wird eine Wirtschaftlichkeitsprüfung für die Maßnahmen vorgelegt.

Für 16 Werften konnte die Zahl der über Werkverträge auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter/innen ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 12.821 Mitarbeitern rund 76 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Auf diesen Werften arbeiten noch zusätzlich 4.943 Werkvertragsarbeitnehmer/innen, was eine Werkvertragsquote¹⁴ von 27,8 Prozent für das Jahr 2012 bedeutet. Verglichen mit den Angaben der Vorjahre, ist die Quote nach 20,5 Prozent im Jahr 2011, 22 Prozent im Jahr 2010 und 22,9 Prozent im Jahr 2008 nun wieder deutlich gestiegen. Nur im Krisenjahr 2009 hat die Quote mit 33,6 Prozent im fünf-Jahres-Vergleich noch höher gelegen.

Herausragend können die Neptun-, Meyer- sowie Fr. Lürssen Werft erwähnt werden, die fast ebenso viele Werkvertragsnehmer auf dem Gelände haben wie Stammbeschäftigte¹⁵.

¹⁴ Die Werkvertragsquote spiegelt den Anteil der Werkverträge an der Summe aus Stammbeslegschaft und Werkverträgen wider.

¹⁵ In den Kreuzfahrt- und Megayachtbereichen können insbesondere vor Abgabe eines Schiffes eine höhere Zahl von Werkverträgen anfallen.

Abbildung 25: Werkvertragsquoten deutscher Werften 2012.

Name der Werft	Werkvertragsquote 2012 in %
Neptun Werft	49,7
Fr. Lürssen Werft	45,8
Meyerwerft GmbH	44,9
Abeking & Rasmussen	22,0
Volkswerft Stralsund	21,9
Peters Schiffbau	21,0
Fassmer Werft	20,5
Blohm & Voss Repair	18,1
KG Norderwerft	17,5
Lloyd Werft	8,5
HDW Kiel	8,0
Nobiskrug	5,2
Peene-Werft	4,1
Flensburger Schiffbau Ges.	3,4
Nordic Wismar	2,7

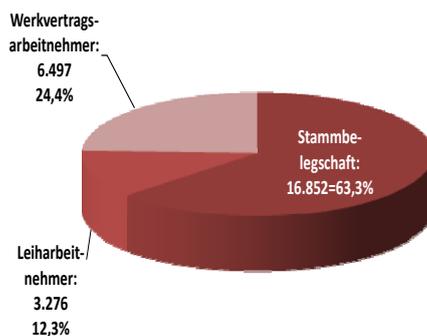
Quelle: eigene Darstellung.

Rechnet man die Zahl von 4.943 Werkvertragsarbeitnehmer/innen am 1. September 2012 hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass auf den deutschen Werften 6.497 Beschäftigte über Werkverträge arbeiten, die nicht zur Stammebelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen.

8.3 Gesamtbeschäftigungspotenzial in der deutschen Werftindustrie

In der Gesamtrechnung ergibt sich folgendes Bild der Zusammensetzung der Werftbeschäftigung: Von den durch unsere Hochrechnung ermittelten insgesamt 26.625 (2011: 22.976) auf den deutschen Seeschiffswerften vorhandenen Vollzeitarbeitsplätzen entfallen 63,3 Prozent auf die Stammbeslegschaft (2011: 71,2%), weitere 24,4 Prozent auf Werkverträge (2011: 18,3%) und weitere 12,3 Prozent auf die Leiharbeit (2011: 10,5%).

Abbildung 26: Struktur der Werftarbeitnehmer/innen – Hochrechnung unterschieden nach Stammbeslegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer/innen (1. September 2012).



Quelle: eigene Darstellung.

Gesamtfazit zu Arbeitsplatzäquivalenten

Mit den Leih- und den Werkvertragsarbeitnehmern/innen ergibt sich unter Hinzuzählung der durch Überstunden und Arbeitszeitguthaben repräsentierten Vollzeitarbeitsplätze eine theoretische Gesamtbeschäftigung auf den Werften von insgesamt 27.669 Arbeitnehmer/innen – *mithin also 10.817 Vollzeitarbeitsplätze mehr als die*

am 1. September 2012 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (16.852).

9. Die Befragung der Zulieferer

9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie

Schon seit langem reduzieren die europäischen Werften 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 Zulieferindustrie) umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland Ende Juni 2012 rund 400 Firmen mit ca. 70.000 Beschäftigten¹⁶ - somit wurde die Beschäftigtenzahl von 2010 auch im Jahr 2011/12 stabil gehalten. Im Jahre 2011 betrug der *Branchenumsatz* 11,5 Mrd. Euro (in 2010: 11,1 Mrd.; in 2009: 11,9 Mrd.; in 2008: 12,9 Mrd. Euro). Damit konnte im Jahr 2011 der Verlust von 2010 gegenüber 2009 zur Hälfte wieder gut gemacht werden.

Dennoch steht die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie im weltweiten Vergleich bei Produktion und Export weiter an erster Stelle.

¹⁶ VDMA 2012: Pressekonferenz der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA am 03. Juli 2012 in Hamburg.

Nach dem dramatischen Rückgang der *Auftragseingänge* im Jahre 2009 um 29 Prozent (die Krise setzte in der Zulieferindustrie später als im Schiffbau ein) stieg im Jahre 2010 der Auftragseingang der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland bereits wieder um acht Prozent und im Jahre 2011 noch einmal um sechs Prozent an.

Die Auslastung in der Produktion bei den Schiffbau-Zulieferern hat im Vergleich zu 2009 wieder angezogen. Die Kurzarbeit ist in den meisten Betrieben Vergangenheit.

Unterschiedliche Entwicklung in den Teilsegmenten:

Im Handelsschiffbau wird auch in den nächsten Jahren sehr schwierig bleiben (enormer Preisdruck und kürzere Lieferzeiten sowie Aufbau einer maritimen Zulieferindustrie in Korea und China). So wurden im Kalenderjahr 2011 weltweit nur noch 1.940 Seeschiffe bestellt (in 2010 waren es noch 2.523 gewesen). Auch die bisher so erfolgreichen ostasiatischen Schiffbauländer mussten hier Federn lassen: China mit 554 (928), Korea mit 351 (464) sowie Japan mit 327 (385) Neubestellungen. Gleich blieb im Jahr 2011 die Zahl der in der EU-27 neu bestellten Schiffe mit 173, davon zwölf Neubestellungen in Deutschland (2010: 21). In den Vordergrund rückten im Schiffbau neue Länder wie Brasilien mit 42 Neubestellungen in 2011 (2010: 21) und Russland mit 44 (38), deren Wachstum primär auf der Nachfrage im Öl- und Gasgeschäft beruht. Das alles hat Konsequenzen für die weitere Orientierung der deutschen maritimen Zulieferindustrie mit ihren gut zwei Drittel exportierter Wertschöpfung.

Anders als im Teilsegment Schiffbauzulieferer, setzte sich dagegen das Wachstum im Offshore Zuliefergeschäft/Öl- und Gasmarkt der letzten Jahre fort. Im Offshore Zuliefergeschäft /Windenergiebereich ist noch sehr viel Luft nach oben. Beide Teilsegmente - Offshore Zuliefergeschäft/Öl- und Gasmarkt sowie Offshore Zuliefergeschäft/Windenergie - bieten erhebliche Synergiechancen.

Desweiteren liegt ein weiterer Vorteil der deutschen maritimen Zulieferindustrie im Bereich des energie- und kostensparenden und gleichzeitig umweltschonenden Betriebes von Schiffen und Offshore-Anlagen (*Energieeffizienz*).

Bei den *Auftragseingängen 2012* erwartet eine deutliche Mehrheit der Unternehmen eine Zunahme.

Die *Exportquote* lag 2011 weiterhin bei 71 Prozent und damit wie im Jahr 2010 (72%) auf einem hohen Niveau: Aufgrund der weiterhin geringen Auftragsneigung in den angestammten Märkten (Europa) haben die Unternehmen der Schiffbau- und Offsho-

re-Zulieferindustrie erneut einen Schwerpunkt auf die Erschließung von Exportmärkten gelegt.

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilten sich im Jahr 2011 zu 38 Prozent auf Asien (Vorjahr 35%) und zu 32 Prozent auf das europäische Ausland (-1%). China ist größter Auslandsmarkt mit 22 Prozent (+ 1%), gefolgt von Korea mit zehn Prozent (+ 1%). Das bedeutet, dass im Exportgeschäft die EU Staaten eine beständig abnehmende Rolle spielen. Die dynamischer wachsenden Auslandsmärkte befinden sich in Asien, dem Nahen Osten und aktuell in Südamerika.

9.2 Ergebnisse der Befragung der Zulieferindustrie

Alle diese Produktionszusammenhänge zwischen Schiffbauindustrie und ihren Zulieferern und die rein zahlenmäßige Bedeutung der Zulieferindustrie haben die IG Metall Bezirk Küste, das IAW und die AgS dazu bewogen, im Rahmen der mittlerweile 21. Schiffbaumfrage in Deutschland erneut (d.h. zum siebten 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 im norddeutschen Raum bestimmte Fragestellungen bearbeiten, wie z.B. die nach den Neueinstellungen, der Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft, zur Altersstruktur der Belegschaft, zu Kurzarbeit, Arbeitszeitkonten und Überstunden, zur Zahl der Leiharbeiter und zu den Problemen, aber auch Perspektiven des jeweiligen Unternehmens aus der Sicht der Betriebsräte (Stichtag 1. September 2012).

Beteiligt haben sich insgesamt elf Unternehmen (Vorjahreszeitraum: zwölf Unternehmen), alle in Norddeutschland gelegen. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt 3.050 Arbeitnehmer (Vorjahreszeitraum: 4.020) und repräsentieren damit 4,4 Prozent (Vorjahreszeitraum: 5,7%) aller Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland. Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 96 bis hin zu 610 Beschäftigten.

In zehn von elf diese Frage beantwortende Betrieben sind *Auszubildende* eingestellt worden (wobei in dem einen Betrieb ohne Auszubildende - Neuenfelder Maschinenfabrik - diese bei dem (ehemaligen) Mutterkonzern Sietas mitgerechnet werden). Die Zahl der Auszubildenden ist im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich: Die Ausbildungsquote in den Betrieben reicht von 7,7 Prozent als Maximum bis nur 0,6 Prozent. Insgesamt zählen wir in den zehn Betrieben 137 Auszubildende und bezo-

gen auf die insgesamt zehn Betriebe (ohne Neuenfelder Maschinenfabrik) mit 2.916 Beschäftigten ist das eine durchschnittliche Ausbildungsquote von 4,7 Prozent (im Vorjahr 4,6%).

Abbildung 27: Maritime Zuliefer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen: Beschäftigte, Auszubildende, Ausbildungsquote.

Unternehmen	Beschäftigte 1.9.2012	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	Zahl der Auszubil- denden	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in absoluten Zahlen	Ausbildungsquo- te in %
Blohm & Voss Industries	360	gleichbleibend	20	- 8	5,6
TTS Marine GmbH (nicht mit dem Vorjahr zu vergleichen, da nun 3 Standorte zusammengefasst wurden)	160	Nicht zu vergleichen	1	+ 1	0,6
MAN Diesel SE Prime Serv, Hamburg	276	- 4,4	21	+ 2	7,6
Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg	134	- 46,6	(AZUBIS werden bei der SIETAS Werft mitgezählt)		
SAM Electronics, Hamburg	610	-0,5	19	- 2	3,1
Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau)	149	+2,0	3	0	2,0
Siemens AG, NL Hamburg (nur Offshore)	257	+ 100	2	+ 2	0,7
Raython Anschütz GmbH, Kiel	555	+4,9	33	- 3	6,0
Thales Defence Deutschland – GmbH, Kiel	155	gleichbleibend	15	0	7,7
Thales Defence Deutschland - GmbH, Wilhelmshaven	96	Nicht zu vergleichen	6		6,25

Schottel Schiffsmaschinen GmbH	106	6,2	8	?	7,5
L3 Elac Nautic GmbH	180	Nicht zu vergleichen		9	5,0
Gesamt	3.050		137		4,6 (ohne Neuenfelder Masch.-F.) – Im Vorjahreszeitraum 5,4

Quelle: eigene Darstellung.

Was die Zahlen der Übernahme der Auszubildenden, die im Jahre 2012 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, anbetrifft, so antworteten die Zulieferer nur sporadisch. Tendenz ist jedoch, dass das Verhältnis der *befristet* übernommenen Auszubildenden zu den *unbefristet* Übernommenen 6:4 ist – also die Befristungen dominieren in diesem Bereich.

Das führt uns zu den *Neueinstellungen* insgesamt: Trotz eines leichten Arbeitsplatzabbaus in der *gesamten* maritimen Zulieferindustrie (von 72.000 Direktbeschäftigten in 2009 auf 70.000 in 2010 und 2011) überwogen in unserem Sample die Neueinstellungen – insgesamt 188, das bedeutet eine Quote von 6,2 Prozent (im Vorjahreszeitraum 4,3 Prozent, in 2009/10 2,6 Prozent), davon 169 unbefristet und 19 befristet (im Vorjahr wurde die Mehrheit der Neueinstellungen befristet beschäftigt). In unserem Sample wurden einige wenige Entlassungen vorgenommen.

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.

Auffällig ist die Tendenz, dass die maritimen Zulieferbetriebe den Offshore Bereich mehr und mehr als neuen bzw. stark wachsenden Bereich auf- und ausbauen. Während der Markt für Schiffszulieferungen stagniert, zum Teil sogar schrumpft, erwächst auch für die maritime Zulieferindustrie durch den gesamten Offshore Bereich eine neue Marktchance.

Die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2012 bis August 2013) wird von fünf der Betriebe (zehn von elf haben diesbezügliche Angaben gemacht) durch die Betriebsräte als gleichbleibend eingeschätzt. Vier Betriebe

gehen von einer leicht positiven Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr aus, ein Betrieb wird schrumpfen. Damit setzt die Vorjahrestendenz fort.

Was den *demografischen Wandel* anbetrifft, scheint sich seit vier Jahren eine Verjüngung der Belegschaften anzudeuten: 18 Prozent der Belegschaften in den Betrieben, die dazu Angaben machten (rund 60 Prozent unseres Samples), waren jünger als 30 Jahre, 48 Prozent und damit die Mehrheit waren zwischen 30 und 50 Jahren, 26 Prozent zwischen 51 und 60 Jahren und acht Prozent über 60 Jahre. Es wäre in diesem Zusammenhang interessant zu erfahren, ob die Unternehmen im Hinblick auf die Rente mit 67 Jahren und dem drohenden Facharbeitermangel eine Beschäftigungsstrategie entwickeln, um älteren Arbeitnehmern eine Chance zu geben. Die Beantwortung dieser Frage sprengt jedoch die Möglichkeiten einer quantitativen Befragung – hier müssten Einzelfallstudien ansetzen.

Aufgrund der im Vergleich zu den Werten besseren *Auslastung* der maritimen Zulieferunternehmen im Jahr 2011/12 – sechs von elf Unternehmen machten dazu Angaben, davon waren fünf Unternehmen zu 100 Prozent ausgelastet - gab es in 2012 bzw. ist für 2012 keine Kurzarbeit (neun von elf Unternehmen beantworteten diese Frage).

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Auslastung stehen die *Arbeitszeitkonten*. Als ein Instrument zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, können sie – wenn die Bedingungen fair ausgehandelt sind (Bandbreiten, Versicherung u.ä.) - zu beiderseitigem (Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber) Nutzen eingesetzt werden. In neun diese Frage beantwortenden Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Kurzarbeitkonten mit fünf (wie im Vorjahreszeit) in etwa gleich hoch ist wie die Zahl der Langzeitkonten mit sechs (Vorjahreszeitraum vier) - es gibt wie im Vorjahr keine Lebensarbeitszeitkonten (Mehrfachnennungen möglich). Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark (von Plus 350 bis Minus 200, auch bedingt durch die Art der Konten).

Sechs Unternehmen (die 1.829 Arbeitnehmer repräsentieren) weisen am 1. September 2012 insgesamt 261.611 Plusstunden auf ihren Arbeitszeitkonten (Kurz- und Langzeit) auf. Das sind rund 85 Prozent mehr als noch am 1. September 2011 (und damals gab es auch schon im Vergleich zum 1. September 2010 eine Steigerung um 22%).

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 176 Vollzeitstellen –

und dies bei einer Gesamtheit von 1.829 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die diese Fragen beantwortet haben. Das ist eine Quote der Arbeitsplatzäquivalente von 9,6 Prozent; im Vorjahreszeitraum betrug diese Quote 3,8 Prozent.

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 70.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Arbeitszeitkonten, 6.720 Vollzeitjobs.

Was die *Überstunden* anbetrifft, so beantworteten sechs Unternehmen mit insgesamt 2.021 Beschäftigten diese Frage mit insgesamt 60.211 Überstunden (davon alle bezahlt). Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 40 Vollzeitstellen – und dies bei einer Gesamtheit von 2.021 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die diese Fragen beantwortet haben. Das ist eine Quote von 1,9 Prozent.

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 70.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Überstunden, 1.330 Vollzeitjobs.

In sechs von acht die Frage nach dem Einsatz von *Leiharbeitern/Zeitarbeitern* beantwortenden Unternehmen unseres Samples sind insgesamt 212 Leiharbeiter beschäftigt (diese Unternehmen repräsentieren 2.129 Beschäftigte). Die Leiharbeitsquote beträgt damit knapp zehn Prozent (und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit 4% mehr als verdoppelt).

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 70.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Leiharbeiter/Zeitarbeit, 7.000 Vollzeitjobs.

Was die Werkverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Dennoch gab es auch im Bereich der maritimen Zulieferindustrie in vier Unternehmen, die auf diese Frage geantwortet haben und die insgesamt 1.882 Beschäftigte repräsentieren, 21 Werkverträge – dies ist eine Quote von 1,1 Prozent.

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 70.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Werkverträge, 770 Vollzeitjobs.

Addiert man für die gesamte deutsche maritime Zulieferindustrie alle Arbeitsplatzäquivalente durch Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge, so

kommt man neben den 70.000 direkt Beschäftigten noch auf *zusätzlich 15.820 Vollzeitarbeitsplätze* – d.h. knapp 20 Prozent der gesamten Beschäftigung in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland findet außerhalb der Stammebeschäftigung/Regelarbeitszeit statt .

Kommentare der Betriebsräte:

Nur wenige Betriebsräte der maritimen Zuliefererbetriebe kommentierten die Entwicklungen. Primär wird die Konkurrenz aus Ostasien – insbesondere aus China, aber auch aus Korea – gefürchtet. Zudem stellt das Schrumpfen der deutschen Werftindustrie auch die maritime Zulieferindustrie vor Probleme, als dass der Heimatmarkt und damit die eigentlichen Referenzbetriebe unterhalb einer kritischen Masse sinken, die die Systemfähigkeit der deutschen Werftindustrie ernsthaft in Frage stellt. Aber auch die globale Schiffbauindustrie ist derzeit nicht auf Wachstumskurs. Ein Lichtblick ist das sich ausweitende Offshore Geschäft (Öl/Gas sowie Windindustrie).

Zu den Autoren

Manuel Kühn, Mag.-Art.

(Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

Thorsten Ludwig, Dipl.-Pol.

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

Jochen Tholen, Dr.

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

Kevin Wolnik, B.A.

(Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

Anhang: Beschäftigungszahlen deutscher Werften von 1990 bis 2012.

Anhang: Beschäftigungszahlen deutscher Werften von 1990 bis 2012.

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2011/ 2012 in %
Thyssen Krupp Marine (Systems TKMS)										
HDW (Kiel)	4.737	3.320	2.554	2.492	2.538	2.428	2.369	2.250 ¹⁷	2300	+2,2
HDW (Emden)							110			-
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Hamburg)							300	303	355	+17,2
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Emden)							200	180	212	+17,7
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH (bis 2009 NSWE)	2.136	1.426	1.450	1.496	1.664	1.200	320	110	84	-23,6
Abu Dhabi Mar										
ADM Kiel (ehem. HDW Gaarden) - ab Okt. 2011								(174) ¹⁸	243	+39,7
ADM Nobiskrug	400	397	440	426	421	433	428	463	476	+2,8
Nordic Yards										
Nordic Yards War- nemünde	5.532	1.282	1.038	978	1.038	0	100	230	350	+52,2
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.339	1.372	1.442	0	700	679	727	+7,1

¹⁷ 2011 inkl. 174 Beschäftigt von HDW Gaarden.

¹⁸ Beschäftigte in 2011 wurden noch bei HDW (Kiel) eingerechnet.

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2011/ 2012 in %
P+S Werften GmbH										
Peene-Werft Wolgast	3.700	735	847	883	891	863	753	718	585	-18,5
Volkswerft Stralsund	7.099	1.252	1.282	1.351	1.368	1.373	1.240	1.318	1427	+8,3
Lürssen-Gruppe										
Fr. Lürssen Werft ¹⁹	1.100	645	735	748	814	838	830	873	971	+11,2
Lürssen Bardenfleth ²⁰	k.A.	k.A.	87	85	91	94	87	liq.	liq.	-
KG Norderwerft GmbH&Co (ab 1. Oktober 2012 zur Lürssen-Gruppe, künftig Norderwerft Repair GmbH)	k.A.	k.A.	86	84	88	89	95	95	94	-1,1
Kröger Werft GmbH & CoKG	443	250	254	275	306	310	315	315	334	+6,0
Neue Jade Werft	150	81	100	105	110	116	114	113	116	+2,7
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG ²¹ (ab 2012 bei Fr. Lürssen)	180	198	137	163	151	143	122	112	(K.A.)	-
Meyer Werft Gruppe										
Meyer Werft GmbH	1.700	2.246	2.376	2.554	2.717	2.783	2.758	2.913	3074	+5,5
Neptun Werft GmbH	6.376	143	417	424	420	437	442	441	526	+19,3

¹⁹ Beschäftigtenzahlen bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth.

²⁰ Nach Aufgabe des Standortes in Bardenfleth sind die Mitarbeiter auf die anderen Standorte der Lürssen-Gruppe verteilt worden.

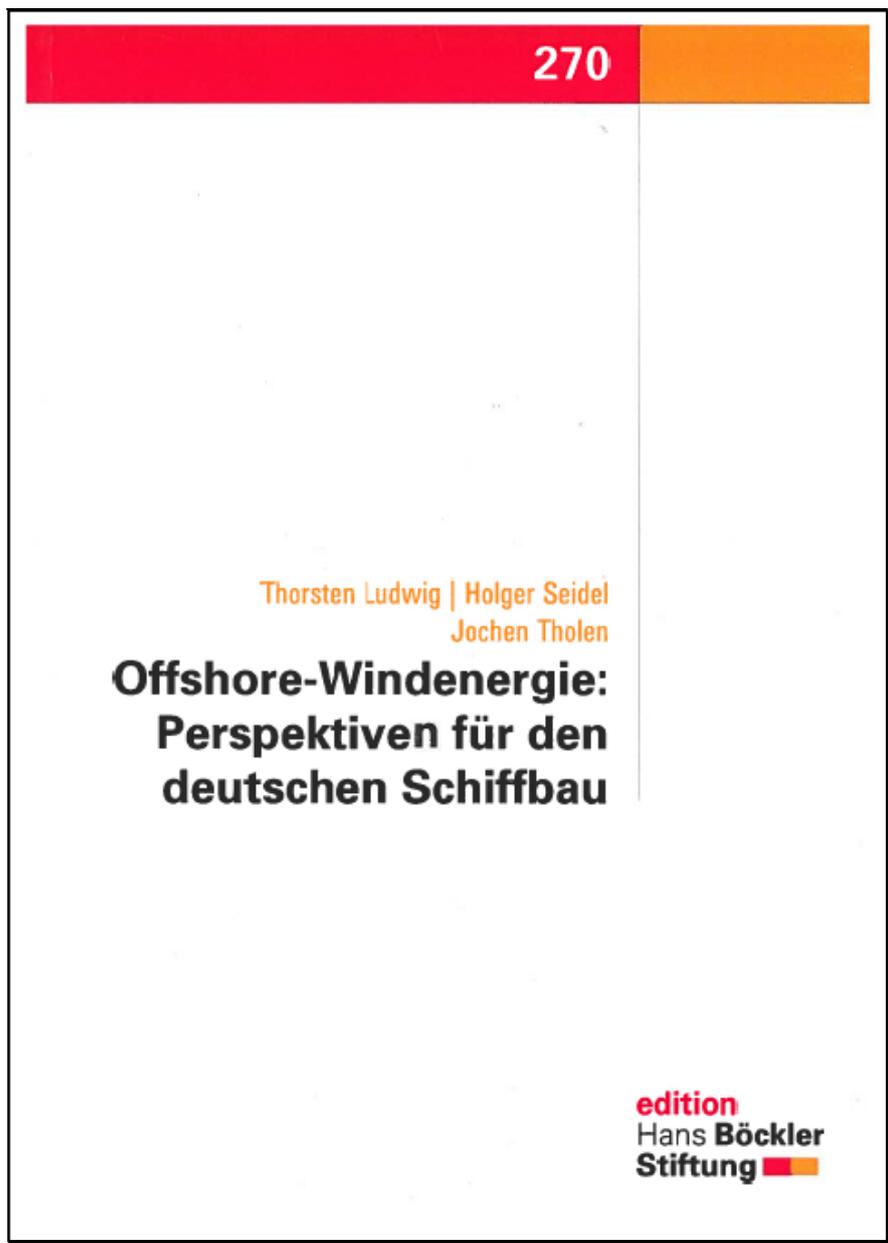
²¹ Bis August 2008 Hegemann Rolandwerft.

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2011/ 2012 in %
Selbstständige Werften										
Abeking & Rasmussen	600	347	357	402	410	432	438	437	425	-2,7
Blohm & Voss Shipyard GmbH (ab 1. Juli 2012 zu Star Capital/UK)	4.717	1.017	1.139	1.064	887	1.135	698	587	576	-1,8
Blohm & Voss Repair GmbH (Star Capital/UK)		394	441	476	492	516	465	443	454	+2,5
BREDO (Beteiligung durch Rönner-Gruppe)	0	45	75	90	83	95	91	102	102	0,0
Cassens GmbH (gehören zu enercon)	240	149	90	95	90	65	75	81	95	+17,3
Con-Maring.technik/jetzt: Stahlbau Nord (Rönner-Gruppe)	k.A.	42	55	50	48	39	50	44	35	-20,5
Elsflether Werft	257	77	79	80	84	88	95	104	101	-2,9
Fassmer Werft	200	241	295	322	275	359	340	360	379	+5,3
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	50	75	40	48	48	46	46	0,0
Flender Werft	718	809	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	-
Flensburger Schiffbau Ges.	599	668	733	722	758	761	763	733	768	+4,8
Husumer Dock u. Reparatur	382	30	26	30	30	27	27	26	30	+15,3
Hitzler Werft GmbH	270	164	50	50	64	65	65	57	55	-3,5
J.J. Sietas KG (ab Oktober 2012 Veka-Gruppe/NL)	1.462	1.306	951	958	977	927	712	659	405	-38,5

Name der Werft	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2011/ 2012 in %
Lindenau GmbH	248	272	367	375	359	251	105	79	38	-51,9
Lloyd Werft (50,2% Petram- Gruppe)	1.068	486	490	486	491	474	419	425	407	-4,2
MAN Diesel SE	k.A.	k.A.	273	263	326	300	291	289	276	-4,5
Mützelfeldwerft	200	60	86	86	89	80	82	50	55	+10,0
MWB Motoren u. Anlagen Bremer- haven (Petram-Gruppe)	827	235	182	188	198	215	196	202	200	-1,0
MWB Motoren- werke Wilhelms- haven GmbH&Co.	k.A.	k.A.	55	43	50	40	45	40	50	+25
Neuenfelder Ma- schinenfabrik (ab Oktober 2012 neuer Eigentümer, TTS Group ASA)	k.A.	k.A.	148	135	156	192	247	251	134	-46,6
Peters Schiffbau	292	90	84	95	100	87	95	99	113	+14,1
Rickmers Lloyd Dockbetrieb (Lloyd- Werft/Petram- Gruppe)	43	45	43	45	54	54	45	52	54	+3,8
Schiffswerft Died- rich	80	19	20	18	18	21	20	20	20	0,0
SSW Shipyard GmbH	2.421	660	320	324	324	Insolv.	liq.	liq.	liq.	-
TTS Marine GmbH (ab 2012 sind drei Standorte statt wie bisher einer er- fasst)	100	90	40	170	68	68	65	52	160	+220
Gesamt	59.278	20.668	19.591	20.078	20.530	17.446	16.760	16.351	16.852	+3,1

Quelle: eigene Darstellung.

Buchempfehlung



Reihe: edition der Hans-Böckler-Stiftung, Bd. 270.
Düsseldorf: 2012, ISBN: 978-3-86593-167-2. 153 Seiten

Zu beziehen über die Hans-Böckler-Stiftung oder das Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen.

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft

Nr. 1

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

Nr. 2

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

Nr. 3

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

Nr. 4

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

Nr. 5

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

Nr. 6

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

Nr. 7

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

Nr. 8

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

Nr. 9

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

Nr. 10

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

Nr. 11

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

Nr. 12

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

Nr. 13

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

Nr. 14

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