

Manuel Kühn
Thorsten Ludwig
Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftrags- lage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

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.: 04 21/218-3281
info@iaw.uni-bremen.de

1. Auflage 2010

ISBN-Nr.: 978-3-88722-718-0

Manuel Kühn
Thorsten Ludwig
Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 19. Betriebsrätebefragung im September 2010

in Kooperation mit der IG Metall Bezirk Küste

Kurzfassung

Der seit zwei Jahren stattfindende krisengetriebene Strukturwandel im deutschen Schiffbau setzt sich weiterhin fort. Unternehmensverkäufe oder Übernahmen verändern das Gesicht des deutschen Schiffbaus merklich.

Im zweiten Jahr in Folge muss der deutsche Schiffbau einen schmerzhaften Beschäftigungsrückgang verkraften. Im September 2010 sind mit 16.760 direkt Beschäftigten auf allen deutschen Werften 3,9 Prozent, d.h. 686 Menschen weniger beschäftigt als noch ein Jahr zuvor. Verglichen mit dem Jahr 2008 fällt die Bilanz noch negativer aus: seit dem September 2008 haben rund 3.800 Arbeitnehmer/innen ihren Job auf der Werft verloren – ein Rückgang um 18,4 Prozent.

Darüber hinaus wird eine neue weltweite Arbeitsteilung aufgezeigt, die das Ende des Containerschiffbaus und eine notwendige Konzentration auf hochwertigen Spezialschiffbau in Deutschland bedeutet. Dies wird unter anderem beim Umbau der TKMS praktiziert. So wird der zivile Schiffbau an Abu Dhabi Mar verkauft und nur der Militärschiffbau durch TKMS weitergeführt. Die offizielle deutsche Wirtschaftspolitik setzt in diesem durch protektionistische Maßnahmen weltweit geprägtem Sektor insgesamt auf die lenkenden Kräfte des Marktes.

Abstract

The crisis-driven structural change in the German shipbuilding sector is ongoing. Sales of businesses or the acquisitions have changed the structure of the German shipbuilding sector strongly.

The second year in a row, the German shipbuilding industry has to compensate a significant decline in the number of employment. In September 2010 are 16,760 directly employed people working on all German shipbuilding sites. That means 3.9 percent or 686 people less than the year before. Compared with 2008, the decrease is even higher. Since September 2008, 3,800 employees have lost their jobs on the yards – that is a decrease of 18.4 percent.

Moreover, it becomes clear that there is a new world order in shipbuilding. It means the end for container shipbuilding and a concentration in specialized shipbuilding in Germany. This is realized already by TKMS selling the civil shipyards to Abu Dhabi Mar and keeping only the military shipbuilding. The official economic approach of the German politics on this worldwide protectionist dominated sector is to trust on the driving power of the market.

Inhaltsverzeichnis

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	5
ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE.....	7
1 KEIN LICHT AM ENDE DES TUNNELS: STRUKTURWANDEL IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU UND DIE ABWESENHEIT POLITISCHER KONZEPTE	11
1.1 Deutsche Werften im krisengetriebenen Wandel	11
1.2 Politische Flankierung des Wandels: Fehlanzeige	13
2 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2009 BIS 2010.....	17
2.1 Arbeitsplatzabbau auf Werften setzt sich weiter fort	17
2.2 Kleinere und selbstständige Werften mit geringen Personalzuwächsen	19
2.3 Anteil der Befristungen bei Neueinstellungen wächst	20
2.4 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen	21
3 AUSZUBILDENDE	25
3.1 Quote steigt – absolute Ausbildungszahlen sinken	25
3.2 „Keine Ausbildung, kein Job – kein Job, kein Geld – kein Geld, kein Spaß“	26
3.2.1 Übernahmemechancen aus Sicht der Auszubildenden	28
3.2.2 Ausbildungsbedingungen verschlechtern sich auf einigen Werften	30
3.2.3 Schiffbau bleibt trotz Krise attraktiv.....	32
4 KURZARBEIT.....	33
5 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2009 BIS ENDE AUGUST 2010.....	35
5.1 Containerschiffe	36
5.2 Andere Trockenfrachter und Tanker	36
5.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren, RoRo-Frachter.....	37
5.4 Sonstige Schiffe und andere Aufträge.....	38
6 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU	39
6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau.....	39
6.2 Sinkende Auslastungsquoten und unsichere Perspektiven.....	41
7 ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN	43
8 LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE.....	46

8.1 Leiharbeit	46
8.2 Werkverträge	48
9 DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER.....	50
9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie	50
9.2 Ergebnisse der Befragung der Zuliefererbetriebe	52
10 LITERATUR	56
ZU DEN AUTOREN.....	57
ANHANG: BESCHÄFTIGTENZAHLEN DEUTSCHER WERFTEN VON 1990 BIS 2010	58

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: STAATLICHE UNTERSTÜTZUNGSMAßNAHMEN FÜR DIE SCHIFFBAUINDUSTRIE IN EUROPA	15
ABBILDUNG 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM VON 1990 BIS 2010	18
ABBILDUNG 3: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2010	21
ABBILDUNG 4: DIE GRÖßTEN WERFTENGRUPPEN IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2010.....	22
ABBILDUNG 5: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG DER FÜNF GRÖßTEN WERFTENGRUPPEN DEUTSCHLANDS (2000 BIS 2010)	24
ABBILDUNG 6: AUSBILDUNGSQUOTEN DER JAHRE 2006 BIS 2010	25
ABBILDUNG 7: VERTEILUNG DER BERUFSBILDER UNTER DEN BEFRAGTEN AUSZUBILDENDEN.....	27
ABBILDUNG 8: ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ÜBERNAHME DURCH DEN BETRIEB NACH ABSCHLUSS DER AUSBILDUNG.....	29
ABBILDUNG 9: ENTWICKLUNG DER AUSBILDUNGSSITUATION AUS SICHT DER AUSZUBILDENDEN.....	30
ABBILDUNG 10: BEREITSCHAFT DER AUSZUBILDENDEN HEUTE WIEDER EINE AUSBILDUNG IN IHREM UNTERNEHMEN ZU BEGINNEN	32
ABBILDUNG 11: KURZARBEIT AUF DEUTSCHEN WERFTEN IM SEPTEMBER 2010	34
ABBILDUNG 12: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2010	36
ABBILDUNG 13: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR ANDERE TROCKENFRACHTER UND TANKER	37
ABBILDUNG 14: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN UND RORO-FRACHTER.....	37
ABBILDUNG 15: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE	38
ABBILDUNG 16: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2010 (NUR HANDELSCHIFFNEUBAU)	40
ABBILDUNG 17: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2010 (NUR MARINESCHIFFBAU).....	41
ABBILDUNG 18: AUSLASTUNGSQUOTEN DER DEUTSCHER WERFTEN 2010 BIS 2015	42
ABBILDUNG 19: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER.....	44
ABBILDUNG 20: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENZIAL VON ARBEITSZEITGUTHABEN UND ÜBERSTUNDEN AUF DEN WERFTEN IM JAHR 2010	45
ABBILDUNG 21: DURCHSCHNITTLICHE LEIHARBEITSQUOTEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU VON 2006 BIS 2010	46
ABBILDUNG 22: LEIHARBEITSQUOTEN IN PROZENT IN AUSGEWÄHLTEN WERFTEN	47
ABBILDUNG 23: STRUKTUR DER WERFTARBEITNEHMER	48
ABBILDUNG 24: MARITIME ZULIEFERINDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN: BESCHÄFTIGTE, AUSZUBILDENDE, AUSBILDUNGSQUOTE.....	53

Vorbemerkung

Zum 19. Mal befragte die IG Metall Küste gemeinsam mit dem Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) im September 2010 die Betriebsräte der deutschen Werften und der maritimen Zulieferindustrie zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Die Umfrage umfasst insgesamt 42 deutsche Werften sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen.¹

Die genannten Unternehmen repräsentieren 16.760 Beschäftigte (Stand 1. September 2010) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland (Totalerhebung).

In dieser Studie wird – nachdem zuvor auf die Strukturveränderungen im deutschen Schiffbau sowie auf die schiffbaupolitische Arena insbesondere auf europäischer Ebene eingegangen wird – unter anderem dezidiert dargelegt, wie sich die Beschäftigungsentwicklung 2009 bis 2010 entwickelt hat. In der diesjährigen Befragung wird ein besonderes Augenmerk auf die Situation der Auszubildenden im Schiffbau gelegt und die Ergebnisse der Befragung der Auszubildenden in einem gesonderten Kapitel dargelegt. Weiterhin wird aufgezeigt, wie die Werften das Instrument der Kurzarbeit genutzt haben, wie sich die Auftragslage der deutschen Werften im Zeitraum September 2009 bis Ende August 2010 bzw. die Auslastung im deutschen Schiffbau darstellen, und in welchem Maße die Werften die Instrumente der Arbeitszeitkonten, der Überstunden außerhalb der Konten sowie Leiharbeit und Werkverträge nutzen. Den Abschluss bildet das Kapitel mit den Ergebnissen der (Teil-) Befragung der maritimen Zulieferindustrie mit zehn Unternehmen mit insgesamt 2.539 Beschäftigten.

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

Zusammenfassung der Ergebnisse

Der seit zwei Jahren stattfindende krisengetriebene Strukturwandel im deutschen Schiffbau setzt sich weiterhin fort. Unternehmensverkäufe wie zuletzt mehrerer Werften von Thyssen Krupp Marine Systems an Abu Dhabi Mar oder die Übernahme der ehemals zur Hegemann-Gruppe gehörenden Rolandwerft durch die Fr. Lürssen Werft verändern das Gesicht des deutschen Schiffbau merklich.

Ohne neue Aufträge und vor allem ohne eine strategisch ausgerichtete und flankierende Schiffbaupolitik in Deutschland und Europa wird die Krise im deutschen Schiffbau sich weiter verschärfen. Im Vergleich zu den im europäischen Ausland praktizierten Unterstützungsmaßnahmen für die Werften ist die Industriepolitik in Deutschland zögerlich. Insbesondere vor dem Hintergrund des anstehenden Freihandelsabkommens zwischen der EU und Südkorea im Herbst 2010 muss verhindert werden, dass der deutsche und der europäische Schiffbau endgültig aufgegeben und ins politische Abseits gedrängt wird.

Im zweiten Jahr in Folge muss der deutsche Schiffbau einen schmerzhaften Beschäftigungsrückgang verkraften. Im September 2010 sind mit 16.760 direkt Beschäftigten auf allen deutschen Werften 3,9 Prozent, d.h. 686 Menschen weniger beschäftigt als noch ein Jahr zuvor. Verglichen mit dem Jahr 2008 fällt die Bilanz noch negativer aus: seit dem September 2008 haben rund 3.800 Arbeitnehmer/innen ihren Job auf der Werft verloren – ein Rückgang um 18,4 Prozent.

Nach wie dominieren bei der Beschäftigung im deutschen Schiffbau die fünf größten Werftengruppen. Auf den insgesamt 20 Standorten der fünf Gruppen arbeiten mit rund 12.600 Mitarbeiter/innen ca. 75 Prozent aller deutschen Schiffbauer/innen. Trotz eines erheblichen Personalabbaus führt Thyssen Krupp Marine Systems immer noch die Rangliste der größten Werftengruppen an, im Vergleich zeigt sich jedoch, dass vor allem die beiden familiengeführten Gruppen der Meyerwerft GmbH und der Fr. Lürssen Gruppe in den letzten Jahren (und auch in den beiden Krisenjahren 2008 und 2009) ihre Beschäftigtenzahlen stetig aufstocken konnten.

Ebenfalls nachteilig entwickelt sich die Bilanz bei den Neueinstellungen. Knapp 51 Prozent aller Neueinstellungen fanden nur noch mit Befristung statt. Im Jahr zuvor waren es noch weniger als 40 Prozent.

Auch wenn sich die durchschnittliche Ausbildungsquote gegenüber dem Vorjahr minimal erhöht hat, ist die absolute Zahl der Auszubildenden deutlich zurückgegangen: Im September 2010 absolvierten auf 33 Werften nur noch 1.163 junge Menschen ihre Ausbildung – 32 Prozent weniger als noch im Jahr 2008. Gerade im Hinblick auf den

immer noch von den Arbeitgebern beklagten Fachkräftemangel zeigt die diesjährige Befragung, dass die Auszubildenden ein hohes Maß an Engagement auszeichnet und sie eine große Faszination für den Schiffbau aufweisen. Sie schätzen das vielfältige Aufgabenspektrum im Schiffbau, loben die Ausbildungsvergütungen und verbinden mit dem Schiffbau ihre berufliche Zukunftsperspektive. Kritisch äußern sich viele Auszubildenden zu den sich verschlechternden Übernahmepektiven, obwohl nach wie vor die Mehrheit davon ausgeht, von ihren Betrieben übernommen zu werden. Bei mehreren Werften haben sich offensichtlich die Ausbildungsbedingungen merklich verschlechtert: ein Rückgang der Auszubildendenzahlen, Auseinandersetzungen um Übernahme und die Ausgliederung von Ausbildungsaktivitäten sind nur einige Punkte, die von den Nachwuchskräften im Schiffbau bemängelt werden.

Der Beschäftigungsrückgang hätte unter Umständen deutlich höher ausfallen können, hätten nicht viele Werften auf das Instrument der Kurzarbeit zurückgegriffen, um die Fachkräfte im Unternehmen zu halten. Zurzeit befinden sich auf zwölf Werften rund 3.000 Menschen auf den Werften in Kurzarbeit – das sind ca. 40 Prozent der insgesamt dort beschäftigten Arbeitnehmer/innen.

Die Auftragseingänge der deutschen Werften bewegen sich noch immer auf einem kritischen Niveau. Neubaufträge konnten nur noch im Spezialschiffbau hereingenommen werden. Der Bau von Containerschiffen oder Massengutfrachtern – so muss betont werden – ist in Deutschland unwiederbringlich vorbei. Für elf Werften konnte der Auslastungshorizont (Ablieferung des letzten Schiffs im Orderbuch) im September 2010 ermittelt werden. Bis auf ein Unternehmen hat sich der Horizont der Werften zwischen zwei und 14 Monaten gegenüber dem Vorjahr reduziert: Die Luft wird in der nahen Zukunft dünner für die Werften, sollten nicht neue Aufträge in absehbarer Zeit hereinkommen.

Trotz des erheblichen Rückgangs der direkt auf den Werften Beschäftigten greifen die Arbeitgeber wieder verstärkt auf Instrumente wie Mehrarbeit, Leiharbeit und Werkverträge zurück. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem um rund 15 Stunden erhöht, während bei den bezahlten Überstunden pro Beschäftigtem ein 24-prozentiger Rückgang zu verbuchen ist. Auch die Leiharbeitsquote ist im Durchschnitt aller Werften in den letzten zwölf Monaten wieder leicht angestiegen (12,2% in 2010 gegenüber 10,4% in 2009). Dabei ist jedoch hervorzuheben, dass allein fünf Werften Leiharbeitsquoten zwischen 29,6 Prozent und 45,8 Prozent aufweisen.

Die Arbeitsplatzäquivalente von Arbeitszeitguthaben, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträgen zugrunde gelegt, errechnet sich eine hypothetische Gesamtbeschäfti-

gung auf den deutschen Werften von 25.213 Beschäftigten – 8.453 Arbeitsplätze mehr als die tatsächliche Stammebelegschaft in den Schiffbaubetrieben.

Auch die Situation in der maritimen Zulieferindustrie hat sich – wenn auch ein wenig milder als in den Werften – gegenüber dem Vorjahr verschlechtert. Der Umsatzrückgang im Jahr 2009 um 7,7 Prozent in der gesamten Zulieferbranche zeigt auch Spuren bei den zehn im Rahmen der Umfrage erfassten Schiffbauzulieferunternehmen mit insgesamt 2.539 Beschäftigten. Während bei Neueinstellungen und der Ausbildung ein ähnliches Bild wie auf den Werften festzustellen ist, gehen die Betriebsräte der meisten Zulieferer davon aus, dass angesichts der schlechten Auftragslage im Schiffbau im nächsten Jahr ein Arbeitsplatzabbau stattfinden wird.

Wie auf den Werften nutzen auch die Zulieferer Leiharbeit (Leiharbeitsquote: 5,1%) Überstunden und Arbeitszeitkonten. Werkverträge kommen dagegen nur in drei der zehn befragten Zulieferbetriebe vor – ein signifikant geringerer Wert als im Falle der Werften.

1 Kein Licht am Ende des Tunnels: Strukturwandel im deutschen Schiffbau und die Abwesenheit politischer Konzepte

1.1 Deutsche Werften im krisengetriebenen Wandel

Die deutsche Werftenlandschaft durchläuft seit zwei Jahren einen grundlegenden Wandlungsprozess. Dieser Prozess ist jedoch weniger davon geprägt, dass die Unternehmen sich frühzeitig strategisch auf zukünftige Bedarfe und Märkte ausrichten. Vielmehr sind die derzeitig zu beobachtenden Veränderungsprozesse der deutschen Werftenlandschaft dadurch geprägt, dass sie von der Schiffbaukrise getrieben sind.

Am deutlichsten wird der Strukturwandel durch die im Verlauf der Krise vermeldeten Werftinsolvenzen gekennzeichnet. Auftragsstornierungen und fehlende Finanzierungsstrukturen haben u.a. dazu geführt, dass seit dem Juni 2008 sechs Werften mit sieben Standorten in das Insolvenzverfahren gehen mussten. Rund 3.400 Beschäftigte waren davon betroffen. Immerhin konnte die Cassens Werft GmbH in Emden ihren Betrieb fortsetzen und beschäftigt heute wieder 75 Menschen. Auch die Lindenu Werft in Kiel existiert nach wie vor und kämpft gemeinsam mit dem Insolvenzverwalter um neue Aufträge. Allerdings ist dort die Belegschaft binnen Jahresfrist um fast 60 Prozent abgebaut worden. Inwieweit es mit den Nordic Yards (ehemals Wadan Yards) in Warnemünde und Wismar weitergeht, bleibt abzuwarten. Die Auftragslage der Werften mit nur einem Schiff und einer Offshore-Plattform reicht bei weitem nicht aus, um dort einer sicheren Zukunft entgegen zu sehen. Von den ehemals rund 2.500 Beschäftigten auf beiden Werften sind nur noch rund 800 Beschäftigte übrig. Ohne neue Auftragseingänge wird es für die Werften noch schwieriger und der Erhalt beider Standorte beinahe unmöglich werden. Auch wenn die Welle der Insolvenzen gestoppt zu sein scheint, ist der Verlauf des letzten Jahres wie im Vorjahr von erheblichen Arbeitsplatzverlusten geprägt. Hierauf wird jedoch ausführlicher in den nachfolgenden Kapiteln eingegangen.

Der Strukturwandel des deutschen Schiffbaus hat sich jedoch vor allem auf der Eigentümerseite niedergeschlagen. Das wohl wichtigste Ereignis in diesem Zusammenhang ist der Einstieg der Abu Dhabi Mar Group² in den deutschen Schiffbau. Nachdem bereits die Nobiskrug Werft in Rendsburg im Jahr 2009 von Abu Dhabi Mar übernommen worden ist, wurde im Herbst 2009 bekannt, dass Thyssen Krupp Mari-

² Abu Dhabi MAR Group (ADM) eine Holding-Gesellschaft mit Sitz in Abu Dhabi. Die Anteile der 2007 gegründeten Holding werden gemeinsam von der Al Ain International Group

ne Systems (TKMS) große Teile seiner Werftengruppe ebenfalls an den Investor aus Abu Dhabi verkaufen wollte. Der Aufsichtsrat von TKMS stimmte dem Teilverkauf am 24. März 2010 zu. Danach übernimmt Abu Dhabi Mar 80 Prozent der Anteile an Blohm & Voss Shipyards und Blohm & Voss Repair in Hamburg und 50 Prozent eines gemeinsamen Joint Ventures Marinebereich. Zudem geht der zivile Teil der HDW GmbH in Kiel an die neuen Investoren, die auch 75,1 Prozent der Anteile an der griechischen Werft Hellenic Shipyards erwerben wollen.³ Parallel zu den Verkaufsverhandlungen hat sich auch die Struktur der Werftengruppe rasant verändert. Insbesondere am Standort in Emden ist es zu einer Aufspaltung in kleinere Einheiten gekommen. Nachdem dort im Herbst 2009 ein großer Teil der ehemaligen Nordseewerke Emden (NSWE) an die SIAG Industries verkauft worden ist (wo zur Zeit 698 ehemalige NSWE-Mitarbeiter/innen arbeiten), existiert dort nun der Standort Blohm & Voss Naval, HDW Emden und die Emden Werft- und Dockbetriebe – letztere in Fortführung des Arbeitszweiges von NSWE. Zwar stehen bei den Emden Werft- und Dockbetrieben noch 320 Beschäftigte auf der Lohnliste, 200 von ihnen befinden sich allerdings in der passiven Phase der Alterteilstzeit. Damit hat sich bewahrheitet, was schon seit längerem vermutet wurde: ThyssenKrupp trennt sich von der aus seiner Sicht verlustbringenden Schiffbausparte und konzentriert sich zukünftig ausschließlich auf den Bau von Marineschiffen. Der Traum von einer großen deutschen konzerngebundenen Schiffbaugruppe ist damit wohl endgültig ausgeträumt.

Deutlich weniger öffentliche Aufmerksamkeit wurde im Verlauf des Jahres der Entwicklung der Lürssen-Gruppe geschenkt. Nachdem die Hegemann-Gruppe im letzten Jahr im Rahmen ihres Sanierungskonzepts den Verkauf der Rolandwerft in Berne ankündigte, hat die Lürssen-Gruppe die Berner Werft im Juni 2010 übernommen. Derzeit laufen Gespräche zwischen der Lürssen-Gruppe und der Fassmer Werft (die in unmittelbarer Nachbarschaft zur ehemaligen Rolandwerft liegt) zur gemeinsamen Nutzung der nun unter dem Namen Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH firmierenden Werft. Dass die Lürssen-Gruppe ihrer interne Struktur verändert, wird zudem dadurch deutlich, dass geplant ist, Lürssen Bardenfleth (87 Beschäftigte) endgültig zu schließen und die Beschäftigten am Standort der Fr. Lürssen Werft in Lemwerder zu übernehmen. Damit gehören insgesamt fünf Werften zur Lürssen-Gruppe, soviel wie noch nie in der Geschichte des Familienunternehmens.

(70%) (Eigentümer: Dhafir Sahmi Al Ahbab) und Privinvest (30%) (Eigentümer: Familie Safa) gehalten.

³ Am 31. August 2010 genehmigte die Europäische Kommission das Geschäft zwischen TKMS und Abu Dhabi Mar. Bei der Marktuntersuchung der Kommission bestätigte sich auch, dass auf den Märkten für Schiffskomponenten nicht die Gefahr einer Abschottung von TKMS oder des von TKMS kontrollierten Gemeinschaftsunternehmens Atlas Elektronik bestehe.

Mit dem Verkauf der Rolandwerft an Lürssen ist auch wichtiger Schritt zur Restrukturierung der Volkswert Stralsund und der Peene-Werft in Wolgast unternommen worden. Die seit Juni 2010 unter dem Namen P+S Werften zusammengefassten Gruppe gehören nun mehrheitlich der HSW Treuhand- und Beteiligungsgesellschaft (93%), nachdem der bisherige Werfteigner Detlef Hegemann auf Druck der Banken seine Anteile an die HSW abtreten musste. Ihm gehören zwar noch die restlichen sieben Prozent der Anteile, ins operative Geschäft der P+S Werften ist er jedoch nicht mehr eingebunden. Durch die Restrukturierung und Verschmelzung der beiden Werften, sollen in Zukunft in Stralsund Neubauten bis zu einer Länge von 295 Metern entstehen, während in Wolgast kleinere Schiffe gefertigt werden sollen. P+S Werften verfügte im Sommer 2010 nach Unternehmensabgaben über einen gesicherten Auftragsbestand von 20 Schiffen über rund 590 Millionen EURO.

1.2 Politische Flankierung des Wandels: Fehlanzeige

Entlassungen, Insolvenzen und zahlreiche Eigentümerwechsel markieren die Entwicklung des deutschen Schiffbaus in den letzten zwei Jahren. Zwar haben die Landesregierungen enorme Anstrengungen unternommen, um zumindest die von den Banken verweigerten oder nur zu äußerst erschwerten Bedingungen angebotenen Baufinanzierungen zu kompensieren. Seitens der Bundesregierung jedoch ist bislang kein geeignetes Konzept vorgelegt worden, welches angetan wäre, die Werften und auch die maritime Zulieferindustrie in Deutschland bei der Neuorientierung flankierend zu begleiten.

Dass dies möglich ist, zeigt jedoch der Blick über den Tellerrand. In anderen europäischen Schiffbaunationen ist die Dramatik der Situation auch der Politik bewusst geworden und es wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen (vgl. Abbildung 1). Nachdem beinahe zwei Jahre lang kein Neubauftrag für Kreuzfahrtschiffe vergeben worden war, hat die italienische Exportbank Kredite und Bürgschaften für Fincantieri in der Höhe von 1,5 Milliarden EURO bereitgestellt um neue Aufträge akquirieren zu können. Als bekannt wurde, dass die Verhandlungen über zwei Aufträge der Princess Reederei konkreter werden, wurde zudem im Februar 2010 angekündigt, man würde die Zeit, die bis zum Baubeginn zu überbrücken wäre, mit öffentlichen Aufträgen füllen. Kurz danach vermeldete Fincantieri den erfolgreichen Vertragsabschluss und die zuvor über die Aufträge verhandelnde Meyerwerft ging leer aus. Zu welchem Preis Fincantieri die Schiffe bauen wird, ist offiziell nicht bekannt gemacht worden. Medienberichte gehen jedoch davon aus, dass diese Schiffe nicht zu rentablen Preisen ins Auftragsbuch gegangen sind, sondern mit dem Kalkül eines

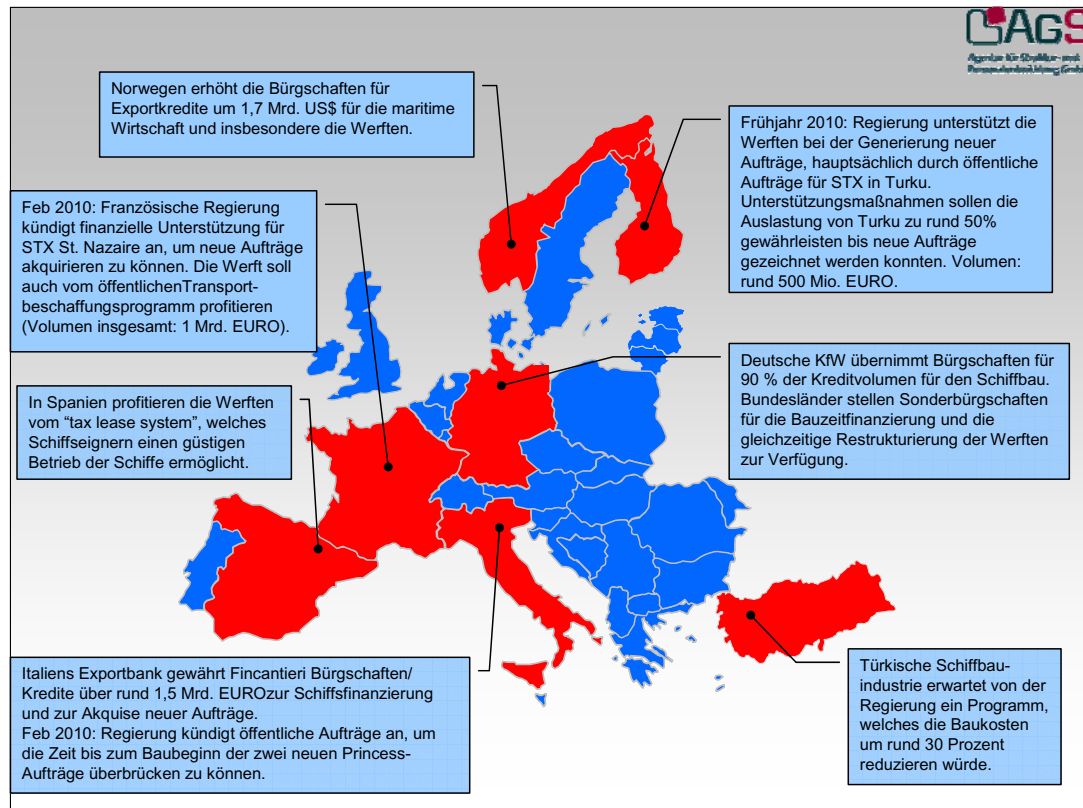
Verlustgeschäfts. Die zuvor gewährten Kredite und Bürgschaften haben da sicherlich „ein wenig geholfen“. Ebenfalls im Februar dieses Jahres hat die französische Regierung der unter Auslastungsschwierigkeiten leidenden Werft STX St. Nazaire zugesichert, finanzielle Unterstützung zur Akquise von neuen Aufträgen zu leisten. Zugleich sollen die Werften zu einem erheblichen Teil vom öffentlichen Beschaffungsprogramm im Transportsektor profitieren. Andere Länder haben ebenfalls mit Sofortprogrammen für ihre Werften reagiert:

- In Finnland baut die größte Werft in Turku nur noch an einem Kreuzfahrtschiff, welches Ende 2010 ausgeliefert wird. Bis neue Aufträge hereinkommen nimmt die finnische Regierung rund 500 Millionen EURO in die Hand, um zumindest 50 Prozent der Auslastung in der Zwischenzeit zu gewährleisten und den Betrieb aufrecht zu erhalten. Damit soll nicht zuletzt verhindert werden, dass die ohnehin knappen Fachkräfte aus der Schiffbauindustrie abwandern und bei neuen zukünftigen Aufträgen nicht mehr zur Verfügung stehen.
- Norwegen hat die Bürgschaften für Exportkredite für die Werften um 1,7 Milliarden EURO erhöht, um den wichtigsten Industriezweig des Landes zu stützen.
- In Spanien wird das „tax lease system“ praktiziert, welches Schiffseignern in den ersten Jahren nach Ablieferung des Schiffs einen deutlich günstigeren Betrieb erlaubt. Voraussetzung ist jedoch, dass das Schiff auf einer spanischen Werft gebaut worden ist.

Die Frage bleibt unbeantwortet, warum nicht in Deutschland zumindest das möglich sein sollte, was bei den europäischen Nachbarn bereits praktiziert wird. Angesichts der finanziellen Volumina kann eigentlich kein begründetes Argument dagegen sprechen - zumindest nicht, wenn man berücksichtigt, welche erheblichen Aufwendungen dem Bankensektor zugute gekommen sind, die ihrerseits wiederum die erforderliche Unterstützung bei der Finanzierung von Neubaufträgen verweigern. Dies ist jedoch mehr denn je die zentrale Voraussetzung dafür, dass Werften neue Aufträge gewinnen können. Warum der zuletzt viel diskutierte Auftrag über vier Offshore-Windpark-Errichtungsschiffe der Bremer Beluga Reederei nicht an eine deutsche Werft ging, ist offiziell nicht bekannt. Von dieser Serie wird nun ein Schiff auf einer polnischen Werft gebaut, während die restlichen drei Schiffe in China gefertigt werden. Bisher ist es

nur ein Gerücht, dass dies durch der Finanzierung von chinesischen Banken ermöglicht worden ist. Angesichts der massiven staatlichen Subventionierung der chinesischen Werften durch staatlich kontrollierte Banken und dem Ziel, technologisch anspruchsvollere Schiffe bauen zu wollen, erscheint dies nicht unwahrscheinlich.

Abbildung 1: Staatliche Unterstützungsmaßnahmen für die Schiffbauindustrie in Europa



Stand: August 2010; Quelle: AgS-Monitoring Shipbuilding

Die Hoffnung, dass auf EU-Ebene endlich angemessene Maßnahmen für die Schiffbauindustrie ergriffen werden, erscheint angesichts der von der EU-Kommission unternommenen – oder vielmehr nicht-unternommenen Schritte – ebenfalls vergebens.

Als Ende Mai 2010 der EU-Wettbewerbsrat zu Beratungen zusammenkam, wurde dort nur nach vorherigem Druck des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes EMB und des Europäischen Schiffbauverbandes CESA die Situation im europäischen Schiffbau auf die Tagesordnung gesetzt. Welche Relevanz die Mitgliedsländer der EU dem Schiffbau zugestehen, wurde jedoch schnell klar, als der Schiffbau lediglich unter dem Tagesordnungspunkt „Any Other Business“ aufgerufen wurde. Ergebnisse kamen bei diesen Beratungen nicht zustande. Branchenexperten gehen davon aus, dass die EU-Kommission das „Handtuch in den Ring“ ohne eine ernsthafte Hand-

lungsperspektive geworfen hat und die Industrie ihrem Schicksal und der hochsubventionierten Konkurrenz aus Asien überlassen will (vgl. Lloyd's List 2010). Ruth Paserman, beim EU-Kommissar zuständig für den Schiffbau, machte angesichts der Schiffbaukonferenz im Europäischen Parlament Ende Juni 2010 darauf aufmerksam, dass erst langsam ein Umdenken in der Kommission einsetzen würde. Aber dieses Umdenken in allen 27 Mitgliedsstaaten der EU durchzusetzen, bräuchte Zeit: *„Wir sind nicht Südkorea. Wir sind nicht ein einzelner Staat. [Das Umdenken] braucht Zeit, die der Schiffbau vielleicht nicht hat. Ich hoffe, das ist nicht der Fall“* (zitiert in Lloyd's List vom 25.8.2010, eigene Übersetzung). Eine High-Tech-Industrie, die für die EU von entscheidender Bedeutung ist, würde damit endgültig durch die Politik aufgegeben.⁴

Allerspätestens im Herbst 2010 muss die EU-Kommission unter Beweis stellen, dass sie die Bedeutung der Schiffbauindustrie für Europa und für ihre Beschäftigten erkannt hat und bereit ist, ihren Beitrag zur Zukunftsfähigkeit des Sektors zu leisten. Wenn das dann zur Unterzeichnung anstehende Freihandelsabkommen zwischen der EU und Südkorea in seiner jetzigen Form in Kraft gesetzt werden sollte, hätte dies kaum zu unterschätzende Folgen für die europäische Schiffbauindustrie. Nicht allein, dass Südkorea (wie auch China) seine Schiffbaukapazitäten in der Vergangenheit entgegen aller internationalen Bemühungen und Vereinbarungen in Richtung Kapazitätsbeschränkungen enorm ausgebaut hat. Zumindest für den Schiffbausektor kommt hinzu, was der österreichische Verband der maritimen Zulieferindustrie (AMEM) prägnant zusammengefasst hat:

„Zu den Überkapazitäten kommen im Falle Korea noch weitere wettbewerbsverzerrende Maßnahmen, wie massive Staatshilfen, uneingeschränkter Raub geistigen Eigentums, Manipulation der Währung (WON), Streikverbot für koreanische Werftarbeiter, Missachtung von Sicherheits- und Arbeitsgesetzen, ‚local content‘ Gesetzgebung und weitere Vergehen gegen internationales Recht und die Spielregeln von Organisationen wie WTO oder OECD aufzuzählen. Von fairen Wettbewerbsbedingungen (Level playing field) kann da wohl niemand sprechen.“ (AMEM 2010: 2)

Mit Blick auf die Werften und Zulieferer in Deutschland und in ganz Europa bleibt der Position von AMEM kaum noch etwas hinzuzufügen. Allerdings enthält die vorliegende Fassung des Freihandelsabkommens einen Passus zu Dumpingpreisen. Inwie-

⁴ Die Haltung der EU-Kommission hat der führende Brancheninformationsdienst Lloyd's List bereits im Frühjahr 2010 in seiner neu gestalteten Homepage von LLOYD'S LIST vorweg genommen: der politische Bedeutungsverlust der Schiffbaubranche . War zuvor noch die

weit dadurch ausgeschlossen werden kann, dass Südkorea – wie zuletzt im Frühjahr 2010 von CESA belegt – Schiffe günstiger als die tatsächlichen Baukosten auf den Markt bringt, muss sich erst noch erweisen. Die nächsten Wochen werden zeigen, ob die deutsche und europäische Politik sich ihrer Verantwortung bewusst ist.

2 Beschäftigungsentwicklung 2009 bis 2010

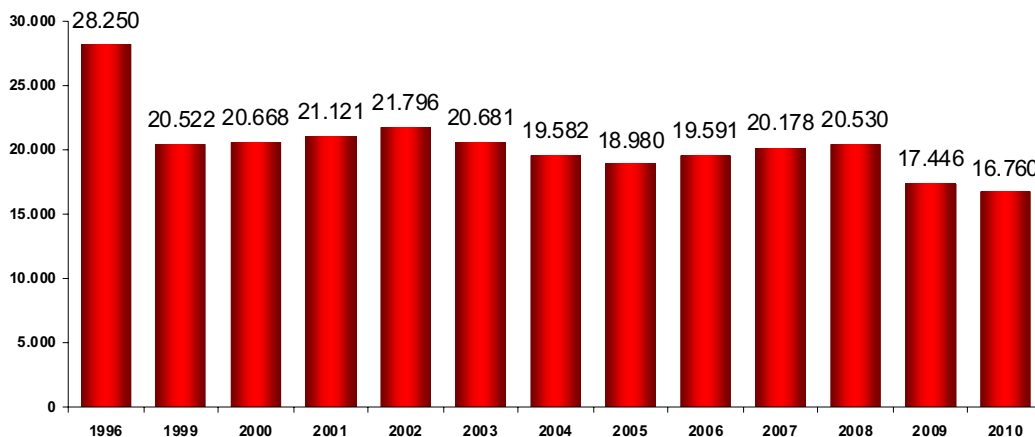
2.1 Arbeitsplatzabbau auf Werften setzt sich weiter fort

Die direkte Beschäftigung auf den deutschen Werften, also die Beschäftigung die auf den Werften selber und nicht bei Zulieferern oder anderen externen Betrieben stattfindet, befindet sich im September 2010 auf einem historischen Tiefstand. Auf den deutschen Werften waren am 1. September 2010 nur noch insgesamt 16.760 Menschen beschäftigt. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem 1. September 2009 um 3,9 Prozent. D. h. dass innerhalb der letzten zwölf Monate 686 Arbeitsplätze auf deutschen Werften abgebaut worden sind (vgl. Abbildung 2).⁵

Setzt man diese Zahl in Bezug zum Jahr 2008, so sieht die Bilanz für die deutsche Werftbeschäftigung äußerst negativ aus: Insgesamt haben in den letzten zwei Jahren 3.770 Stammbeschäftigte auf den deutschen Werften ihren Job verloren. Innerhalb von nur zwei Jahren sind damit 18,4 Prozent aller Arbeitsplätze auf den Werften verloren gegangen.

⁵ Rubrik SHIPBUILDING & REPAIR eine der Hauptkategorien von LLOYD'S LIST, fungiert dieser Sektor seit dem Relaunch der Lloyd's List Website nur noch unter SUB SECTORS. Die Betriebsräte der deutschen Werften sahen diese Entwicklung bereits im September 2009 äußerst exakt voraus. Für den September 2010 prognostizierten sie eine Beschäftigtenzahl von 16.721 nur geringfügig weniger, als es die tatsächlichen Zahlen im September 2010 belegen.

Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum von 1990 bis 2010 (jeweils zum 1. September)



Quelle: Eigene Darstellung.

Die mit Abstand wichtigste Ursache für diese negative Entwicklung ist die Situation bei Nordic Yards (ehemals Wadan Yards) in Mecklenburg-Vorpommern. Dort waren zum 1. September des letzten Jahres rund 2.300 Mitarbeiter/innen in eine Transfergesellschaft gewechselt, so dass diese Beschäftigten bereits in der Erhebung des letzten Jahres nicht mehr berücksichtigt worden sind. Durch den Einstieg des neuen Investors und den von der IG Metall durchgesetzten Beschäftigungspakt sind zurzeit wieder insgesamt rund 800 Arbeitnehmer/innen in die Werft zurückgekehrt und mit dem Bau der ersten neuen Aufträge beschäftigt. (700 Mitarbeiter/innen in Wismar und rund 100 Mitarbeiter/innen in Warnemünde).

Insgesamt ist bei 22 der befragten Unternehmen ein Rückgang bei den Arbeitsplätzen zu konstatieren. Prozentual am stärksten betroffen ist die nach wie vor in Insolvenz befindliche Lindenau Werft in Kiel. Waren dort im Jahr 2009 noch 251 Mitarbeiter/innen beschäftigt, hat sich deren Zahl um 58 Prozent auf nur noch 105 reduziert. Auch auf der Sietas Werft in Hamburg sind 215 Arbeitsplätze im Verlauf der letzten zwölf Monate abgebaut worden. Allerdings konnte in Verhandlungen zwischen Betriebsrat, Geschäftsführung und IG Metall erreicht werden, dass eine große Zahl der ehemaligen Sietas-Mitarbeiter/innen von den zur Sietas-Gruppe gehörenden Unternehmen KG Norderwerft (sechs zusätzliche Mitarbeiter/innen gegenüber 2009) und Neuenfelder Maschinenfabrik (55 zusätzliche Mitarbeiter/innen gegenüber 2009) übernommen werden.

Die P+S Werften in Stralsund und Wolgast mussten ebenfalls einen deutlichen Beschäftigungsrückgang im vergangenen Jahr verkraften. Auf der Volkswerft Stralsund hat sich die Zahl der Beschäftigten um 9,7 Prozent (133 Mitarbeiter/innen) reduziert, auf der der Peene-Werft in Wolgast um 12,7 Prozent (110 Mitarbeiter/innen). Bei Blohm & Voss in Hamburg arbeiteten im letzten Jahr noch 1.135 Werftarbeiter/innen. Nach der Trennung der Geschäftsbereiche im Verlauf des Verkaufs an Abu Dhabi Mar sind es insgesamt nur noch 998 (698 Mitarbeiter/innen bei Blohm & Voss Shipyards und 300 Mitarbeiter/innen bei Blohm & Voss Naval). Zusammen genommen ist dies ein Rückgang um 12,1 Prozent.

Weitere Werften, bei denen ein Personalrückgang verzeichnet wurde sind HDW GmbH (-2,4%), Blohm & Voss Repair GmbH (-9,9%), Nobiskrug GmbH (-1,2%), Fr. Lürssen Werft GmbH (-1%), Lürssen Bardenfleth (-7,4%), Neue Jade Werft (-1,7%) sowie die ehemalige Rolandwerft in Berne (seit Juni 2010 Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG) mit einem Minus von 14,7 Prozent (21 Arbeitsplätze). Des Weiteren sind zu nennen die Meyerwert GmbH (-0,9%), BREDO (-4,2%), Fassmer Werft GmbH (-5,3%), die Lloyd Werft GmbH (-11,6% oder 55 Mitarbeiter/innen), MWB Bremerhaven (-8,8%) Rickmers Lloyd Dock (-16,7 Prozent oder neun Mitarbeiter/innen), Schiffswerft Diedrich (-1%) und TTS Marine Cranes (-4,4%).

2.2 Kleinere und selbstständige Werften mit geringen Personalzuwächsen

Lediglich elf Werften haben im Berichtszeitraum zusätzliches Personal eingestellt. Bemerkenswert ist dabei, dass es sich dabei vornehmlich um kleinere und rechtlich eigenständige Werften handelt. Den ersten Rang nimmt dabei die Con-Mar Ingenieurstechnik mit elf zusätzlichen Einstellungen ein (+28,2%). Auch wenn der Umfang der Personalzuwächse nicht im Geringsten den negativen Trend abmildern konnte, ist es doch erstaunlich, dass die folgenden Werften trotz der Krise weitere Einstellungen vorgenommen haben: Cassens GmbH (+15,4% oder 10 Mitarbeiter/innen), Abeking & Rassmussen (+1,4% oder sechs Mitarbeiter/innen), Elsflether Werft (+8% oder 7 Mitarbeiter/innen), die FSG (+0,3% oder zwei Mitarbeiter/innen), die Mützelfeldwerft (+2,5% oder zwei Mitarbeiter/innen) und MWB Wilhelmshaven (+12,5% oder fünf Mitarbeiter/innen).

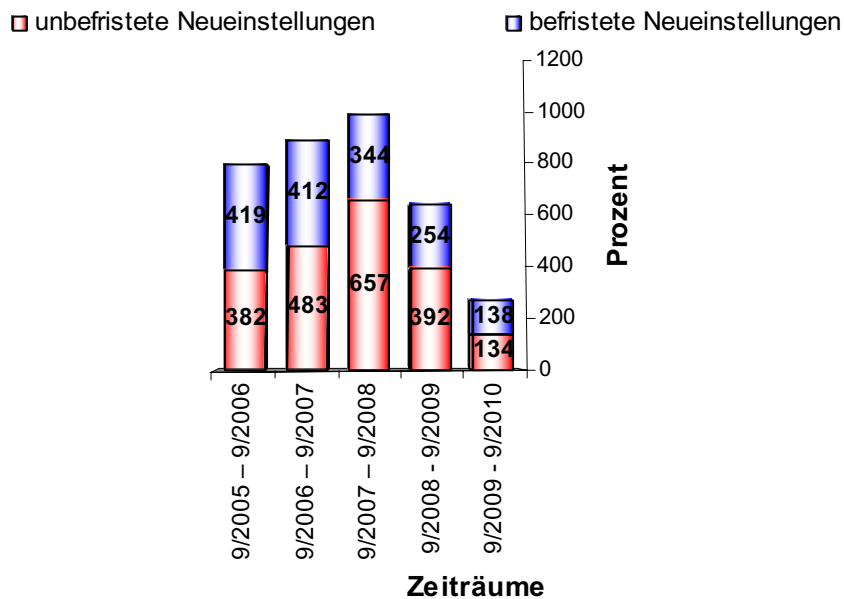
Ebenfalls einen deutlichen Personalzuwachs haben wie bereits erwähnt die KG Norderwerft (+6,7% oder sechs Mitarbeiter/innen) und die Neuenfelder Maschinenfabrik (+28,6% oder 55 Mitarbeiter/innen) in Hamburg verbucht. Anders als in den zuvor

genannten Fällen, ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, dass dies vornehmlich auf die Umstrukturierung der Sietas Werft zurückzuführen ist, in deren Rahmen Betriebsrat, IG Metall und Geschäftsführung den Weg dafür bereitete hatten, dass ein großer Teil der auf der Sietas Werft freigesetzten Mitarbeiter/innen von der Neuenfelder Maschinenfabrik bzw. bei der KG Norderwerft übernommen wird.

2.3 Anteil der Befristungen bei Neueinstellungen wächst

Wie nicht anders zu erwarten war, sind die Werften angesichts der schwachen Auftragslage und der unsicheren Perspektiven verstärkt dazu zurückgekehrt, bei Neueinstellungen vermehrt mit Befristungen zu arbeiten. Unter die Kategorie der Neueinstellungen fallen sowohl die Arbeitsplätze, die zusätzlich aufgebaut worden sind, als auch diejenigen, die z.B. im Verlauf der altersbedingten Fluktuation ersetzt wurden. Dabei haben sich in den letzten zwölf Monaten befristete und unbefristete Neueinstellungen beinahe die Waage gehalten (unbefristete Neueinstellungen: 49,4%; befristete Neueinstellungen: 50,6%). Die Veränderung wird umso deutlich, wenn man sich die Ergebnisse des Vorjahres anschaut. Nicht nur, dass dort auch die absolute Zahl der Neueinstellungen mit 646 deutlich höher lag. Auch waren darunter rund 61 Prozent unbefristete Neueinstellungen und nur 39,3 Prozent Befristungen.

Abbildung 3: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2010 (jeweils von September bis September des Folgejahres; 2009: N=19)



Zeitraum	Neueinstellungen gesamt	davon unbefristete Neueinstellungen	davon befristete Neueinstellungen	davon unbefristete Neueinstellungen in %	davon befristete Neueinstellungen in %
9/2005 – 9/2006	801	382	419	47,7	52,3
9/2006 – 9/2007	899	483	412	53,7	46,3
9/2007 – 9/2008	1.031	657	344	63,7	36,3
9/2008 - 9/2009	646	392	254	60,7	39,3
9/2009 – 9/2010	272	134	138	49,4	50,6

Quelle: Eigene Darstellung.

2.4 Beschäftigungsstruktur nach Wertengruppen

Der im zweiten Jahr infolge festzustellende Beschäftigungsabbau im deutschen Schiffbau sowie die nicht wenigen Eigentümerwechsel haben dazu geführt, dass zwar nach wie vor rund 75 Prozent (ca. 12.600 Beschäftigte) aller deutschen Werftarbeiter/innen auf fünf Wertengruppen entfallen. Gleichwohl haben sich zwischen den dominierenden Wertengruppen die Verhältnisse geringfügig verschoben – auch wenn nach wie vor die Rangliste der fünf größten Gruppen unverändert geblieben ist (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Die größten Werftengruppen in Deutschland im Jahr 2010

Werftengruppe	Unternehmen	Beschäftigte (jeweils zum September eines Jahres)					Anteil an der Gesamt- beschäfti- gung in 2010 (in %)
		2004	2006	2008	2009	2010	
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) – Abu Dhabi Mar	HDW GmbH (Kiel) HDW GmbH (Emden) Blohm & Voss Shipyards GmbH Blohm & Voss Naval (Ham- burg) Blohm & Voss Naval (Emden) Blohm & Voss Repair GmbH Nobiskrug GmbH Emder Werft- und Dockbe- triebe GmbH	6.519	6.024	5.581	5.279	4.890	29,2
Meyerwerft - Gruppe	Meyerwerft GmbH Neptun Werft GmbH	2.594	2.793	3.137	3.220	3.200	19,1
P+S Werf- ten	Peene-Werft Volkswerft Stralsund (ab 2008) (Rolandwerft/Schiffs- und Stahlbau Berne bis 2009)	969	984	2.410	2.379	1.993	11,9
Fr. Lürssen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH Lürssen Bardenfleth GmbH Neue Jade Werft GmbH Krögerwerft GmbH Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG/vormals Rolandwerft (ab 2010 Fr. Lürssen-Gruppe)	1.033	1.176	1.321	1.358	1.468	8,8
J.J. Sietas - Gruppe	J.J. Sietas GmbH Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH KG Norderwerft	1.128	1.185	1.221	1.208	1.054	6,2

Quelle: Eigene Darstellung.

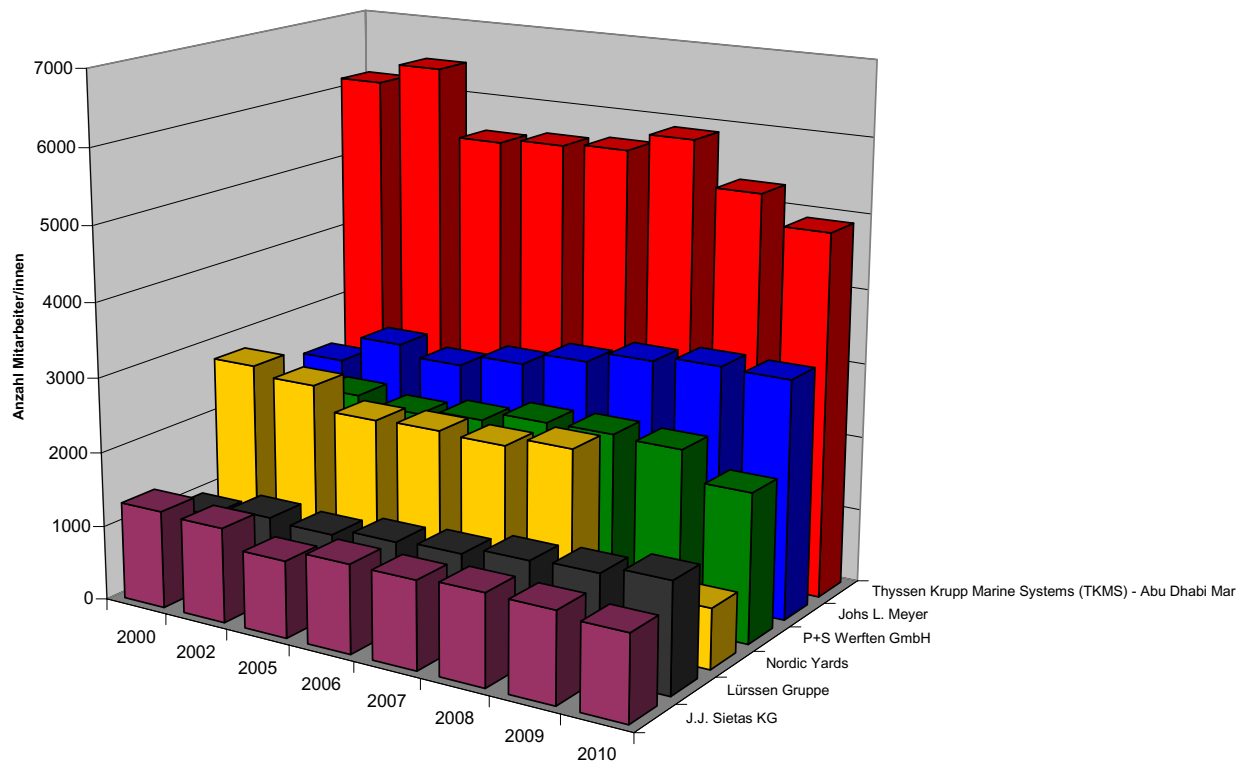
Hervorzuheben ist in erster Linie, dass die beiden familiengeführten Werftengruppen ihre Beschäftigungszahlen gegenüber dem Vorjahr entweder konstant halten (Meyerwerft Gruppe) oder vergrößern konnten (Fr. Lürssen Gruppe). Vor allem der Vergleich der familiengeführten Unternehmensgruppen mit den konzerngebundenen Werften hinsichtlich der Beschäftigungsentwicklung in den letzten sechs Jahren

zeigt, dass erstere eine deutlich positivere Bilanz aufzuweisen haben. So hat die Meyerwerft Gruppe die Zahl ihrer Mitarbeiter/innen seit 2004 um rund 600 steigern können, während im gleichen Zeitraum die Fr. Lürssen Gruppe einen Zuwachs von ca. 430 Mitarbeiter/innen verzeichnen kann (auch wenn in diesem Fall zumindest im Jahr 2010 die Entwicklung durch den Kauf der ehemaligen Rolandwerft in Berne zu diesem positiven Ergebnis beigetragen hat).

Dagegen sind bei der TKMS/Abu Dhabi Mar Gruppe seit 2004 rund 1.700 Arbeitsplätze verloren gegangen. Und bei den P+S Werften sind seit dem Kauf der Volkswerft Stralsund mehr als 400 Arbeitsplätze abgebaut worden.

Die Diskussion um die Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit der Werftindustrie in Deutschland scheint auch die Dimension der Eigentumsverhältnisse mit in den Blick nehmen zu müssen. Ein Blick auf die Beschäftigungsentwicklung bestätigt, dass in den familiengeführten Unternehmen (neben den Genannten sind dies u.a. auch die Flensburger Schiffbaugesellschaft, die Fassmer Werft oder Abeking & Rasmussen) trotz unterschiedlicher Marktbedingungen in den einzelnen Jahren die Beschäftigung zwischen 2000 und 2010 entweder stabil gehalten oder ausgebaut werden konnte. Bei dem in den letzten Jahren einzigen konzerngebundenen Werftenverbund Deutschlands, der TKMS, war dagegen ein (nur mit kurzen Unterbrechungen versehener) Abbau der Arbeitsplätze zu beobachten (vgl. Abbildung 5). Eine zukunftsorientierte Personalpolitik scheint eines der Merkmale zu sein, durch die sich familiengeführte Werften in Deutschland auszeichnen. Dies belegt nicht zuletzt ein Blick auf die Ausbildungsquoten im deutschen Schiffbau. Hier weisen die kleineren bzw. familiengeführten Werften die mit Abstand höchsten Ausbildungsquoten auf.

Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung der fünf größten Wertengruppen Deutschlands (2000 bis 2010)



Quelle: Eigene Darstellung.

3 Auszubildende

3.1 Quote steigt – absolute Ausbildungszahlen sinken

Wie im letzten Jahr zeigt sich bei den Ausbildungsquoten der Werften ein freundlicheres Bild, als es die Situation bei der Gesamtbeschäftigung widerspiegelt. Mit einem durchschnittlichen Wert von 8,06 Prozent konnte die Quote gegenüber dem Vorjahr sogar geringfügig erhöht werden (vgl. Abbildung 6).

Für den Zeitraum von 2006 bis 2010 liegen Daten zu den Auszubildendenzahlen von 33 Werften vor, die im Jahr 2010 mit 14.423 Beschäftigten rund 86 Prozent der gesamten deutschen Werftbeschäftigten repräsentieren.

Die absolute Zahl der Auszubildenden auf den 33 erfassten Werften ist gegenüber den beiden letzten Jahren/Berichtszeiträumen allerdings im zweiten Jahr in Folge gesunken. Waren im Jahr 2008 noch insgesamt 1.494 Auszubildende auf diesen Werften zu zählen, verringerte sich deren Zahl im September 2009 auf 1.345. Mit insgesamt 1.163 Auszubildenden auf den genannten 33 Werften sind damit rund 32 Prozent weniger junge Menschen in der Ausbildung als noch zwei Jahre zuvor.

Abbildung 6: Ausbildungsquoten der Jahre 2006 bis 2010

Werft	Ausbildungsquote in %				
	2006	2007	2008	2009	2010
Abeking & Rasmussen AG	6,70	8,70	9,30	10,19	10,5
Blohm & Voss Shipyards GmbH	7,20	8,50	10,80	8,55	11,0
Blohm & Voss Naval (Hamburg)	In 2010 neu gegründet.				2,3
Blohm & Voss Repair GmbH	5,00	4,00	4,30	4,84	4,5
BREDO GmbH	2,70	5,60	k.A.	12,63	8,8
Cassens Werft GmbH	14,40	13,70	k.A.	6,15	13,3
Con-Mar Ingenieurgesellschaft	0,00	8,00	16,70	30,77	12,0
Elsflether Werft AG	2,50	3,80	10,70	13,64	k.A.
Fassmer Werft GmbH & Co. KG	k.A.	k.A.	k.A.	15,04	16,7
Ferus Smit Leer GmbH	k.A.	k.A.	k.A.	4,17	2,0
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	4,10	6,80	5,30	5,37	5,6
FSG mbH & Co. KG	8,30	9,00	10,00	10,25	7,5
HDW GmbH (Kiel)	6,20	4,60	6,60	4,61	6,5
Nobiskrug GmbH	7,70	8,00	8,10	8,08	7,9
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG	7,30	6,10	6,60	8,39	0,0
J.J. Sietas KG	6,20	6,30	7,70	6,47	8,1
KG Norderwerft	0,00	0,00	0,00	k.A.	0,0
Krögerwerft GmbH	9,10	10,20	10,80	11,61	13,7
Lindenau GmbH	6,30	6,40	6,70	5,98	7,6
Lloyd Werft	9,20	9,10	8,10	8,86	10,7

Werft	Ausbildungsquote in %				
	2006	2007	2008	2009	2010
Meyer Werft GmbH	7,40	9,00	9,90	9,56	6,9
Mützelfeldwerft	k.A.	k.A.	k.A.	8,75	3,6
MWB Wilhelmshaven	0,00	11,60	k.A.	k.A.	11,1
MWB Motorenwerke Brhv	k.A.	k.A.	k.A.	11,63	10,2
Neptun Werft	15,30	16,30	18,30	18,76	17,4
Neue Jade Werft	k.A.	18,10	18,20	17,24	12,3
Peene-Werft	12,00	11,20	10,70	9,97	11,0
Peters Schiffbau	0,00	14,70	15,00	16,09	15,7
Rickmers Lloyd Dock	4,70	6,70	11,10	11,11	8,9
Schiffswerft Hitzler	k.A.	12,00	15,60	k.A.	k.A.
Schiffswerft Diedrich	k.A.	k.A.	k.A.	14,29	15,0
Volkswerft Stralsund	4,10	4,10	5,20	4,88	5,5
Durchschn. Ausbildungsquote	6,80	7,10	7,70	8,02	8,06

Quelle: Eigene Darstellung.

Von den 285 Auszubildenden, die im Berichtszeitraum ihre Ausbildung in den befragten Unternehmen abgeschlossen hatten, wurden 245 von ihren Betrieben übernommen. Die Ursache für die Nichtübernahme ist zumeist in persönlichen Gründen zu suchen, wie z.B. die Aufnahme eines Studiums oder die Anstellung in einem anderen Unternehmen.

3.2 „Keine Ausbildung, kein Job – kein Job, kein Geld – kein Geld, kein Spaß“⁶

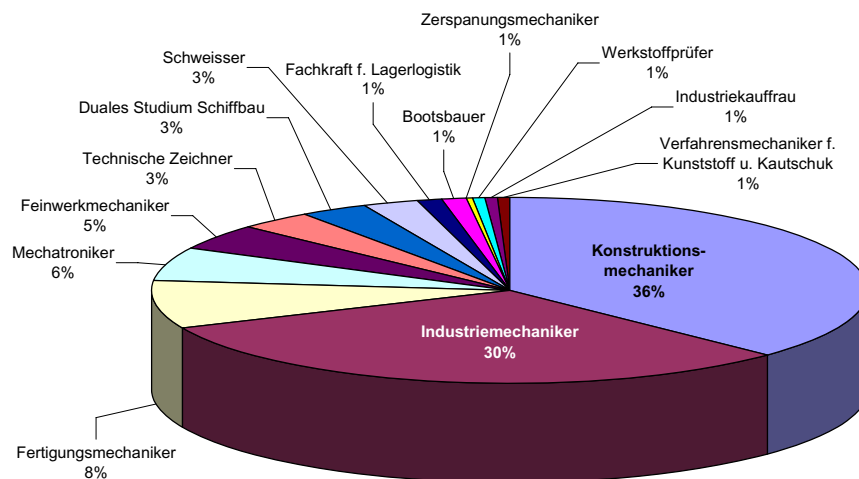
Im Verlauf der letzten zwei Jahre hat eine große Zahl von Arbeitnehmer/innen ihren Job auf den deutschen Werften verloren. In Fernseh- und Zeitungsberichten konnte man nachvollziehen, wie groß die Enttäuschung der Betroffenen war, hatten doch viele von ihnen seit langer Zeit in ihrem Unternehmen gearbeitet und ihre berufliche Zukunft mit dem Schiffbau verbunden.

Doch wie sieht es eigentlich mit den jungen Beschäftigten aus, die in Zeiten der Schiffbaukrise ihre Ausbildung auf den Werften und bei maritimen Zulieferern absolvieren? Sie stehen erst am Anfang ihrer beruflichen Karriere und angesichts des nach wie vor beklagten Fachkräftemangels im Schiffbau sind sie auch von entscheidender Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit jeder einzelnen Werft und des Schiffbaus insgesamt.

⁶ Zitat eines Konstruktionsmechanikers im zweiten Lehrjahr aus der Umfrage unter den Auszubildenden der deutschen Werften und Zulieferer.

288 Auszubildende aus 14 Werften und Zulieferbetrieben und damit rund 25 Prozent aller Werftauszubildenden haben sich an der Umfrage zur Situation der Auszubildenden im deutschen Schiffbau beteiligt. Die Betriebe, in denen sie ihre Berufe erlernen, repräsentieren mit ca. 9.000 Beschäftigten rund 54 Prozent aller deutschen Werftbeschäftigten. 77 Prozent der befragten Auszubildenden befanden sich im zweiten und dritten Lehrjahr. 14 bzw. neun Prozent der Auszubildenden absolvierten das erste bzw. vierte Lehrjahr. Das Spektrum der ausgebildeten Berufsbilder spiegelt dabei die für den Schiffbau durchaus typische Verteilung wider (vgl. Abbildung 7)

Abbildung 7: Verteilung der Berufsbilder unter den befragten Auszubildenden



Quelle: Eigene Darstellung.

Als Hauptgrund für die Entscheidung zur Ausbildung auf einer Werft bzw. in einem Zulieferbetrieb wird von rund 86 Prozent der Befragten das individuelle Interesse am Schiffbau angegeben. Über alle Werften hinweg äußern die Auszubildenden eine hohe Faszination für die Schifffahrt und das System Schiff. Darüber hinaus zeigt sich, dass rund 20 Prozent der Auszubildenden zuvor ein Praktikum in ihren Unternehmen absolviert hatten und aufgrund dieser Erfahrungen sich um einen Ausbildungsplatz in diesen Unternehmen beworben hatten. Des Weiteren wurde noch eine Vielzahl weiterer Gründe genannt, die für die Entscheidung zur Ausbildung im Schiffbau sprechen.

Am häufigsten wurden

- die Ausbildungsvergütung und die Arbeitsbedingungen;

- die Perspektive, in einem großen Unternehmen mit einem guten Ruf zu arbeiten;
- die aus ihrer Sicht guten Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten;
- und das breite Spektrum der erlernten Fertigkeiten;
- sowie der Abwechslungsreichtum („... *nie der gleiche Alltag. Jeder Tag ist eine neue Herausforderung*“⁷)

genannt.

3.2.1 Übernahmechancen aus Sicht der Auszubildenden

Hinsichtlich der Chancen, vom ausbildenden Betrieb übernommen werden, konnten mehr als 70 Prozent der Auszubildenden zum Zeitpunkt der Befragung keine konkrete Einschätzung abgeben. Hervorzuheben ist dabei, dass in diesem Falle keine Unterschiede bezüglich der einzelnen Lehrjahre existieren. 22 Prozent der Auszubildenden gehen davon aus übernommen zu werden, da dazu Regelungen in entsprechenden Tarifverträgen bzw. Betriebsvereinbarungen getroffen worden sind (vgl. Abbildung 8). Diese Gruppe der Auszubildenden ist es auch, die hinsichtlich der Gründe für die Ausbildung auf der Werft neben der Vergütung auch die Arbeitszeiten und die sonstigen Arbeitsbedingungen hervorhebt („*Gute Tarife, gute Arbeitszeiten, gute Ausbildung*“⁸).

Allerdings beobachten die Auszubildenden ihre Situation sehr genau und so verwundert es auch nicht, dass in einem Unternehmen, in dem zwar Vereinbarungen zur Übernahme von Auszubildenden existieren, diese jedoch nicht eingehalten werden, einige Auszubildende deutliche Kritik an dieser Praxis üben:

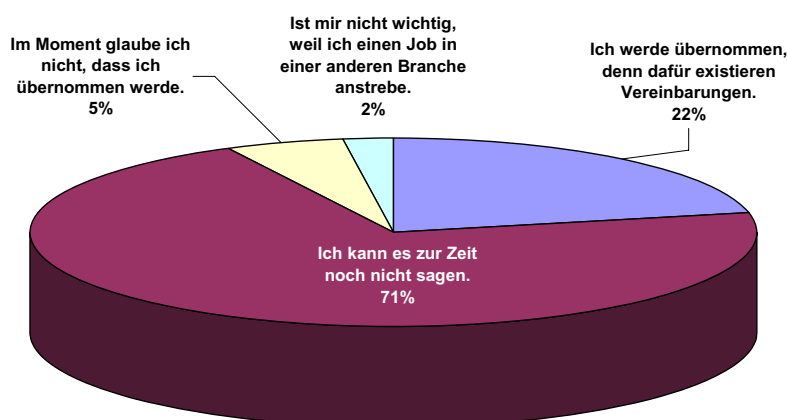
„Die letzten Azubis wurden nicht übernommen, obwohl es eine Vereinbarung darüber gibt. Also finde ich, haben Vereinbarungen nicht mehr viel Wert, da man immer damit rechnen muss, dass es einen Haken hinter jeder Vereinbarung gibt.“ (Zerspanungsmechaniker, 1. Lehrjahr)

Derartige Entwicklungen – so darf vermutet werden – sind der hohen Motivation der Auszubildenden und ihrer großen Begeisterung für den Schiffbau nicht gerade zuträglich. Dem beklagten Fachkräftemangel im Schiffbau ist noch vor wenigen Jahren mit einer Erhöhung der Auszubildendenzahl auf den Werften begegnet worden. An-

⁷ Zitat einer technischen Zeichnerin im dritten Lehrjahr aus der Umfrage unter den Auszubildenden der deutschen Werften und Zulieferer.

gesichts des demografischen Wandels und der steigenden Anforderungen an die Qualifikation der Wertbeschäftigten wurde nicht nur in Deutschland, sondern auch auf europäischer Ebene darauf gesetzt, vermehrt junge Menschen für die Schiffbauindustrie zu begeistern bzw. zu gewinnen (vgl. Europäischer Sozialdialogausschuss Schiffbau 2008). Diese Anstrengungen dürfen nicht an den Toren der Werften enden. Die Befragung der Auszubildenden hat gezeigt, wie sehr diese die abwechslungsreiche Arbeit im Schiffbau schätzen. Ihnen eine berufliche Perspektive im Schiffbau zu bieten ist nicht nur eine Verpflichtung der Arbeitgeber gegenüber den Auszubildenden, es ist ein zwingende Notwendigkeit für die Zukunftsfähigkeit der einzelnen Unternehmen und der Industrie insgesamt.

Abbildung 8: Erwartungen bezüglich der Übernahme durch den Betrieb nach Abschluss der Ausbildung



Quelle: Eigene Darstellung.

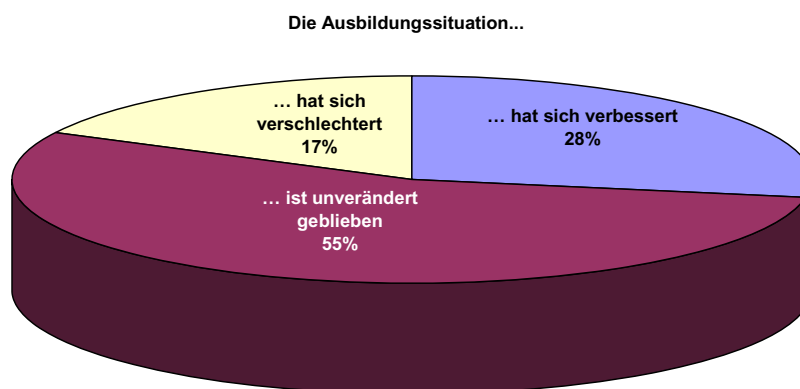
Lediglich fünf Prozent der befragten Auszubildenden glauben zur Zeit nicht, dass sie von ihrem Unternehmen übernommen werden. Aus ihrer Sicht sprechen vor allem zwei Entwicklungen gegen eine Übernahme: Zum einen rührt ihre Skepsis daher, dass in ihren Unternehmen immer weniger Auszubildende eingestellt werden. Zum anderen nehmen die Auszubildenden sehr wohl die schlechte Auftragslage im deutschen Schiffbau zur Kenntnis und sehen dies durchaus als Gefährdung ihrer Über-

nahmechancen („... es werden immer weniger Schiffe gebraucht...“; „... der Kampf um Aufträge wird immer härter...“⁹).

3.2.2 Ausbildungsbedingungen verschlechtern sich auf einigen Werften

Aus Sicht der Auszubildenden hat die Schiffbaukrise kaum Auswirkungen auf die Qualität der Ausbildung in ihren Unternehmen. Deutlich mehr als die Hälfte der Auszubildenden gaben an, dass die Ausbildungssituation unverändert ist (vgl. Abbildung 9). Knapp 30 Prozent sahen dagegen eine Verbesserung der Ausbildungssituation. Schaut man sich die Zusammensetzung dieser Gruppe genauer an, so wird deutlich, dass hier überproportional die Auszubildenden des ersten Lehrjahres vertreten sind. Diese waren jedoch zum Zeitpunkt der Befragung erst wenige Wochen in ihren Unternehmen. Insofern bleibt anzumerken, dass die überwiegend positive Einschätzung dieser Befragten vornehmlich darauf zurückzuführen ist, dass sie noch vor einigen Wochen auf der Suche nach einem Ausbildungsplatz waren.

Abbildung 9: Entwicklung der Ausbildungssituation aus Sicht der Auszubildenden



Quelle: Eigene Darstellung.

Dagegen konstatieren 17 Prozent der Auszubildenden eine Verschlechterung der Ausbildungssituation. Gefragt nach den Gründen für diese Einschätzung ergibt sich ein differenziertes Bild. Auf der einen Seite wird auch hier darauf verwiesen, dass die Zahl der Auszubildenden in ihren Betrieben sich verringert hat und dies aus ihrer Sicht eine Verschlechterung darstellt. Auf der anderen Seite – und dies betrifft ledig-

⁹ Zitat eines Konstruktionsmechanikers im dritten Lehrjahr aus der Umfrage unter den Auszubildenden der deutschen Werften und Zulieferer.

lich eine Werft – besteht bei den Auszubildenden eine erhebliche Verunsicherung, da dort die Ausbildungsaktivitäten in eine eigens gegründete Ausbildungsakademie ausgelagert wurden. Diese Initiative war zum Zeitpunkt der Befragung erst einige Wochen alt und ganz offensichtlich können die Betroffenen noch nicht einschätzen, in welcher Form dies Auswirkungen auf ihre Ausbildung hat.

Im Falle einer Hamburger Werft, die im letzten Jahr an einen neuen Eigentümer verkauft wurde, haben u.a. auch die damit verbundenen personalwirtschaftlichen Maßnahmen dazu geführt, dass aus Sicht der Auszubildenden eine Verschlechterung der Ausbildung stattgefunden hat:

„... weniger Azubis werden eingestellt (von 40 auf 10)... seit 2-3 Jahren immer Probleme und Kampf um Übernahme... 2009 1x Übernahme in eine Transfergesellschaft [PEAG]“ (Industriemechaniker, 3. Lehrjahr)

Zwar wurde die Ausbildung nach dem Wechsel in die Transfergesellschaft weiter wie bisher fortgesetzt. Allerdings – und dies machen die Antworten der Auszubildenden deutlich – hat dies einen negativen Eindruck bei den Betroffenen hinterlassen. Der Betriebsrat der Werft bestätigt, dass die Auszubildenden der Werft nach Abschluss der Ausbildung für ein Jahr von dem Unternehmen PEAG übernommen werden. Für die Auszubildenden stellt sich dieser Schritt jedoch ganz offensichtlich nicht als Übernahme dar, sondern als Wechsel in eine Transfergesellschaft. Auch hier wird erkennbar, dass derartige Maßnahmen nicht dazu beitragen, das Engagement und die Zukunftsorientierung der Auszubildenden zu stärken und ihnen die entsprechende Anerkennung entgegen zu bringen.

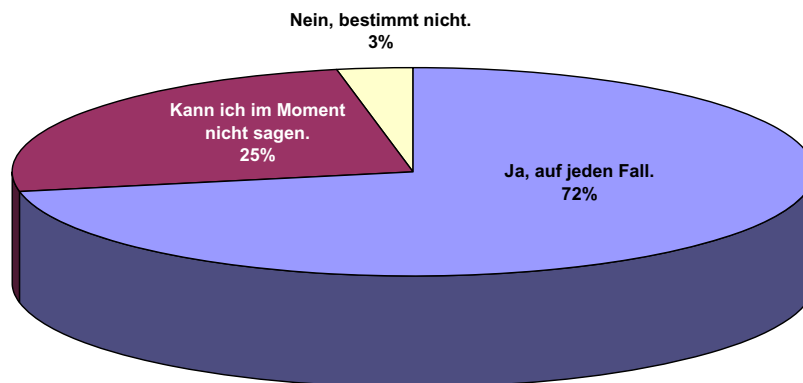
In einem weiteren Fall empfinden Auszubildende es als Verschlechterung der Ausbildungssituation, dass sie den Großteil ihres ersten Lehrjahres in der Lehrwerkstatt einer anderen Werft verbringen müssen. Auch im Verlauf der weiteren Ausbildung werden sie für unterschiedliche Zeiträume auf die andere Werft geschickt, um dort spezifische Tätigkeiten zu erlernen, die auf ihrer „Heimat“ Werft nicht in der gleichen Qualität vermittelt bekommen können. Kurz vor Abschluss der Ausbildung werden die Auszubildenden zudem wiederum auf eine dritte Werft geschickt, wo sie mit den dortigen Anlagen vertraut gemacht werden sollen. Die Ursache dafür liegt darin begründet, dass die IHK dort die Abschlussprüfung vornimmt.

3.2.3 Schiffbau bleibt trotz Krise attraktiv

Trotz der zuvor beschriebenen Einschätzungen der Auszubildenden bleibt zu betonen, dass über 70 Prozent der Befragten heute wieder eine Ausbildung auf einer Werft oder bei einem maritimen Zulieferer anstreben würden (vgl. Abbildung 10). Trotz der problematischen Auftragslage und der aus ihrer Sicht negativen Entwicklung bei den Ausbildungszahlen überwiegt die Faszination für den Schiffbau, die abwechslungsreiche Ausbildung und die Vielfalt an ausgeübten Tätigkeiten im Rahmen der Ausbildung. Gleichwohl darf dabei nicht unberücksichtigt bleiben, dass ein Viertel der Auszubildenden diesbezüglich keine klare Entscheidung treffen kann. Dies liegt jedoch vor allem daran, dass bei vielen Auszubildenden dieser Gruppe der Beginn der Ausbildung erst wenige Wochen zurückliegt. Lediglich drei Prozent gaben an, auf keinen Fall wieder im Schiffbau eine Ausbildung zu beginnen. Auch wenn die Fallzahl äußerst gering ist, ist es doch auffällig, dass alle Auszubildenden dieser Gruppe auch davon ausgehen, nicht von ihrem Betrieb übernommen zu werden.

Abbildung 10: Bereitschaft der Auszubildenden heute wieder eine Ausbildung in ihrem Unternehmen zu beginnen

Wenn Du heute noch mal die Wahl hättest: Würdest Du Dich wieder für eine Ausbildung auf der Werft oder bei einem maritimen Zulieferer entscheiden?



Quelle: Eigene Darstellung.

4 Kurzarbeit

Der Beschäftigungsabbau auf den deutschen Werften wäre noch deutlicher ausgefallen, hätten nicht Betriebsräte und Unternehmensführungen die Möglichkeiten des Instruments Kurzarbeit in Anspruch genommen, um das Fachkräftepersonal auf den Werften zu halten. Auch wenn die Liste derjenigen Werften, die zu Kurzarbeit Angaben gemacht hat, nicht vollständig ist, belegt jedoch die diesjährige Umfrage, dass Kurzarbeit ein weit verbreitetes Instrument auf deutschen Werften ist, um die Krise zu bewältigen (vgl. Abbildung 11).

Der Vergleich zwischen der Gesamtbeschäftigung in den Kurzarbeit praktizierenden Werften (N=10.160 Mitarbeiter/innen) und der Zahl der tatsächlich von Kurzarbeit betroffenen Mitarbeiter/innen zeigt, dass rund ein Drittel der Beschäftigten direkt von Kurzarbeit (n=3.014) betroffen ist.¹⁰ Hierbei muss jedoch erwähnt werden, dass die Meyerwerft GmbH mit mehr als 2.700 Beschäftigten und nur sechs von Kurzarbeit betroffenen Personen das Bild verzerrt. Ohne Berücksichtigung der Meyerwerft GmbH und der Peters Schiffbau GmbH ergeben sich deutlich andere Werte: *Nach dieser Berechnung sind auf zehn Werften mit insgesamt 7.402 Beschäftigten mehr als 40 Prozent (3.008 Mitarbeiter/innen) in Kurzarbeit oder akut von Kurzarbeit bedroht.*

Die in Abbildung 11 enthaltenen Daten zur Dauer der Kurzarbeit zeigen darüber hinaus, dass die Verlängerung der Kurzarbeit von mehreren Werften in Anspruch genommen wird. Beispiele hierfür sind die Sietas Werft, die Volkswerft Stralsund oder auch die ehemalige Rolandwerft in Berne, die im Sommer 2010 von der Fr. Lürssen Werften gekauft wurde.

So unterschiedlich auch die Zeiträume für Kurzarbeit sind, so unterschiedlich sind auch die Arbeitsausfälle auf den Werften. Während bei HDW in Kiel die betroffenen Beschäftigten einen Arbeitsausfall von 70 Prozent verkraften müssen, sind es bei der Volkswerft Stralsund in der Fertigung rund 60 Prozent und im Durchschnitt der gesamten Belegschaft rund 35 Prozent. Bei Blohm & Voss Shipyards GmbH in Hamburg sowie bei der Wolgaster Peene-Werft beträgt der Arbeitsausfall 50 Prozent. Etwas geringer fallen die Ausfallquoten bei den anderen Werften aus, gleichwohl bedeuten auch 30 Prozent Arbeitsausfall (wie bei der Sietas Werft) erhebliche Einkommenseinbußen der Beschäftigten.

¹⁰ Die Peters Schiffbau GmbH bleibt dabei unberücksichtigt, da hier keine Daten über die Zahl der betroffenen Mitarbeiter/innen vorliegt.

Abbildung 11: Kurzarbeit auf deutschen Werften im September 2010

Werft	Mitarbeiter	Von Kurzarbeit betroffene Mitarbeiter	Kurzarbeit seit	Dauer	Qualifizierung bei Kurzarbeit	Arbeitsausfall
Blohm & Voss Shipyards GmbH ¹⁾	698	698	Mai 2010	Bis zu 22 Tage/Monat	+	50%
Blohm & Voss Repair GmbH	465	120	März 2010	k.A.	+	20%
HDW GmbH	2.369	270 Mitarbeiter/innen mit insges. 400.000 Stunden	April 2009	42 Wochen	k.A.	70%
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH	122	122	September 2009	Bis 31.12.2010	k.A.	k.A.
J.J. Sietas	712	Alle Fertigungsbereiche	Mai 2009	Bis 30.4.2011	k.A.	30%
Lloyd Werft GmbH	419	50	Juli 2010	Bis 30.12.2010	-	70%
Meyerwerft GmbH	2.758	6 Personen mit 3,5 Tagen/Monat	Juni 2010	k.A.	-	14%
MWB Bremerhaven	196	8 Personen	April 2010	40 Wochen	+	5-10%
Nobiskrug GmbH	428	428	Februar 2010	18 Monate	-	20% Arbeitsausfall
Peene Werft GmbH	753	100 Personen	August 2009	54 Wochen	+	50%
Peters Schiffbau GmbH	95	k.A.	Oktober 2009	20 Wochen	-	30%
Volkswerft Stralsund	1240	500	Juli 2009	Bis Dezember 2010	+	60% (Fertigung); 35% (gesamt)

¹⁾ Bei Blohm & Voss Shipyards GmbH wurde bereits im Juli 2009 Kurzarbeit eingeführt, allerdings waren zum damaligen Zeitpunkt nur wenige Mitarbeiter/innen davon betroffen.

Quelle: Eigene Darstellung.

5 Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2009 bis Ende August 2010

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.¹¹

Für den diesjährigen Berichtszeitraum wird deutlich, dass die Auftragseingänge der deutschen Seeschiffswerften sich auf einem ähnlichen (niedrigem) Niveau wie im Vergleichszeitraum bewegen. Seit Mitte 2008 kam es in Deutschland wie in anderen Ländern beinahe zu einem Stillstand des Neubaumarktes in allen wichtigen Teilbereichen.

Damit entzieht sich der deutsche Seeschiffsneubau dem allgemeinen Trend im Welt-schiffbau, bei dem erste Erholungszeichen sichtbar sind: In den ersten beiden Quartalen 2010 (also von Januar bis Juni) wurden weltweit 659 Handelsschiffe (ab 300 gt) neu geordert, darunter 400 Bulker (die bereits seit längerer Zeit nicht mehr in Deutschland gebaut wurden). Der registrierte Anstieg bei den Auftragseingängen im Welt-schiffbau findet ausnahmslos in Asien statt, wo allein China im Juli vermelden konnte, dass die Auftragseingänge im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 420 Prozent gestiegen sind.

Standardschiffe werden in Deutschland nicht mehr gebaut werden – die Zukunft der deutschen Werften liegt im hochwertigen Spezialschiffbau. Allerdings könnte auch hier der deutsche Schiffbau erheblich Marktanteile verlieren, wenn viele Banken weiterhin die Finanzierung von Schiffsneubauten verweigern oder – wie bereits geschehen - durch die Heraufsetzung der Eigenkapitalquote von 30 auf 40 Prozent erschweren.

¹¹ Nur Festaufträge ohne Optionen oder Vorverträge.

5.1 Containerschiffe

Die Zeit des Containerschiffbaus in Deutschland scheint seit dem Jahr 2008 endgültig beendet zu sein. Wie im Vorjahreszeitraum konnten Containerschiffe in den vergangenen zwölf Monaten nicht mehr neu in Auftrag genommen werden. Im Gegenteil: In diesem wichtigen Segment kam es zu zahlreichen Stornierungen.

Wie bedeutend für die deutschen Werften das Ausbleiben von Aufträgen in diesem Segment in der Vergangenheit war, zeigen die Zahlen der Jahre 2001 bis 2008:

Abbildung 12: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2010 (jeweils vom September bis Ende August eines Jahres)

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

Quelle: Eigene Darstellung.

Auf dem Weltschiffbaumarkt konnten in der jüngsten Vergangenheit nur wenige Neubaufträge für Containerschiffe gezählt werden. In den ersten beiden Quartalen des Jahres 2010 (also in nur sechs Monaten) wurden 21 Neubaufträge mit insgesamt 720.874 cgt erteilt – aber nicht nach Deutschland, sondern primär an (ost-)asiatische Werften vergeben. Damit scheint sich die Prognose auch empirisch zu bewahrheiten, dass deutsche Werften in diesem einst für sie so wichtige Segment nicht mehr konkurrenzfähig sind.

5.2 Andere Trockenfrachter und Tanker

Im Segment der Trockenfrachter konnten in den letzten zwölf Monaten keine Aufträge von deutschen Werften akquiriert werden. Im Vorjahr war es noch die Sietas Werft aus Hamburg, die zwei Aufträge für Schwergutfrachter für SAL in ihre Bücher geschrieben hatte.

Nordic Yards (ehemals Wadan Yards) erhielten einen Auftrag von Norilsk Nickel. Die Lindenau Werft konnte nach langer Durststrecke und trotz Insolvenz einen Auftrag für einen Schmieröltanker von einem deutschen Reeder gewinnen.

Das Auftragsniveau 2009/10 ähnelt dem Auftragsniveau 2008/09 (damals mit 26.500 tdw). Aber im Vergleich zu dem letzten erfolgreichen Jahr 2007/08 mit damals

129.500 tdw zeigt sich ein dramatischer Rückgang – mithin also ein Rückgang von Aufträgen in diesem Segment um circa 80 Prozent (auf tdw-Basis).

Abbildung 13: Auftragseingänge deutscher Werften für andere Trockenfrachter und Tanker im Zeitraum von September 2009 bis Ende August 2010

Anzahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe Ladevermögen (in tdw)
1	Nordic Yards	Norilsk Nickel	18.500	Chem./Öltanker	18.500
1	Lindenau Werft	Glüsing Transport	1.250	Schmieröltanker	1.250
Summe					19.750

Quelle: Eigene Darstellung.

5.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren, RoRo-Frachter

Nach mehr als zwei Jahren ohne Neubaufträge für Kreuzfahrtschiffe weltweit kam es im Jahr 2010 wieder zu erneuten Bestellungen. Nachdem im Frühjahr die Princess-Reederei nach langen Verhandlungen mit der Meyerwerft GmbH den Auftrag für den Bau von zwei Kreuzfahrtschiffen letztendlich doch an die italienische Fincantieri Werft vergeben hatte, konnte die Papenburger Werft im August 2010 einen Auftrag über ein neues Schiff für AIDA vermelden.

Die Volkswert Stralsund erhielt von Scandlines den Auftrag für den Bau von zwei Fähren und auch die Sietas Werft erhielt Aufträge für drei Fähren.

Bei den stets mit Auftragsmeldungen äußerst zurückhaltenden Yachtbauern kann man davon ausgehen, dass sowohl bei der Fr. Lürssen Werft als auch bei Abeking & Rasmussen je eine Megayacht in die Auftragsbestände aufgenommen werden konnten.

Abbildung 14: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten, Fähren und RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2009 bis Ende August 2010

Anzahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Meter	Zahl der Passagiere	Schiffstyp
1	Lürssen-Gruppe	k.A.	k.A.	180	k.A.	Megayacht
1	Abeking & Rasmussen	k.A.	2.200	k.A.	k.A.	Megayacht
1	J.J.Sietas	AGR Norden-Frisia	500	k.A.	k.A.	Inselversorger
1	J.J. Sietas	Samsø-Linien, DK	4.400	k.A.	600	Fähre
2	J.J.Sietas	Nordic Ferry Serv., DK	4.400	k.A.	600	Fähren
2	Volkswerft Stralsund	Scandlines	24.000	k.A.	k.A.	Fähren
1	Meyerwerft GmbH	AIDA-Cruises	71.300	k.A.	2.200	Kreuzfahrtschiff

Quelle: Eigene Darstellung.

5.4 Sonstige Schiffe und andere Aufträge

Die Werften für kleinere, nicht Fracht fahrende Schiffe sind auf dem nationalen und internationalem Markt weiterhin erfolgreich. Die Fassmer Werft erhielt die Order für den Bau von drei Tonnenlegern für die WSA Tönning, Bremerhaven und Wilhelms-haven. Abeking & Rasmussen konnte zwei weitere Aufträge für SWATH-Schiffe ver-buchen.

Nur in diesem Segment konnten die deutschen Seeschiffswerften mit insgesamt neun Aufträgen exakt das gleiche Niveau wie im vorherigen Berichtszeitraum (Sep-tember 2008 bis Ende August 2009) halten – aber auch hier ist im Vergleich mit dem Referenzzeitraum von vor zwei Jahren (2007/2008) ein leichter Rückgang (damals: elf Schiffe) zu verzeichnen.

Abbildung 15: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum von September 2009 bis Ende August 2010

Anzahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Metern	Schiffstyp
1	Abeking & Rasmussen	Estland	k.A.	25	Forschungsschiff
1	Abeking & Rasmussen	Deutschland		25	Lotsentender
1	Fassmer Werft	DGzRS	k.A.	20	Rettungskreuzer
1	Fassmer Werft	DGzRS	k.A.	36	Rettungskreuzer
3	Fassmer Werft	WSV Deutschland	k.A.	k.A.	Tonnenleger
2	Peene-Werft	Rohde-Nielsen A/S/DK	5.090	k.A.	Saugbagger
1	Peene-Werft	Bundesmarine	k.A.	k.A.	Rumpf EGV
1	BVT (Rönner-Gruppe)	Sail Training Assoc.	k.A.	65	Segelschulschiff (Nachfolgerin der „Alexander von Humboldt“)
1	Neptun Werft	A-rosa Flussschiff	k.A.	135	Flusskreuzfahrtschiff
3	Neptun Werft	Viking River Cruises	k.A.	135	Flusskreuzfahrtschiff

Quelle: Eigene Darstellung.

Am Bau des dritten Einsatzgruppenversorgers sind mehrere Werften beteiligt, darunter auch die Flensburger Schiffbau Gesellschaft FSG und die Peene-Werft. Die Neptun Werft hat zwei Aufträge für den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen gewonnen und die zur Rönner-Gruppe gehörende BVT erhielt den Auftrag für den Bau eines Segel-schulschiffs (Nachfolgerin der legendären Bark „Alexander von Humboldt“).

6 Auslastung im deutschen Schiffbau

6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau

Aufgrund der deutlich unterschiedlichen Produktions- bzw. Beschaffungszyklen unterscheiden wir hier zwischen dem Auslastungshorizont im Handelsschiffbau und dem Auslastungshorizont im Marineschiffbau.

Zunächst zum Handelsschiffbau: Durch den Zusammenbruch der Neubaufträge und der – allerdings in diesem Berichtszeitraum abnehmenden - Stornierungen insbesondere im Containerschiffsneubau ist auch die Auftragslage für einen Teil der Werften im Bereich des Handelsschiffneubaus dramatisch schlechter geworden. Auf der Basis des Ablieferungsdatums des letzten Schiffs im Auftragsbuch konnten für elf Werften Daten ermittelt werden, die wir als „Auslastungshorizont“ bezeichnen. Dazu muss angemerkt werden, dass hier

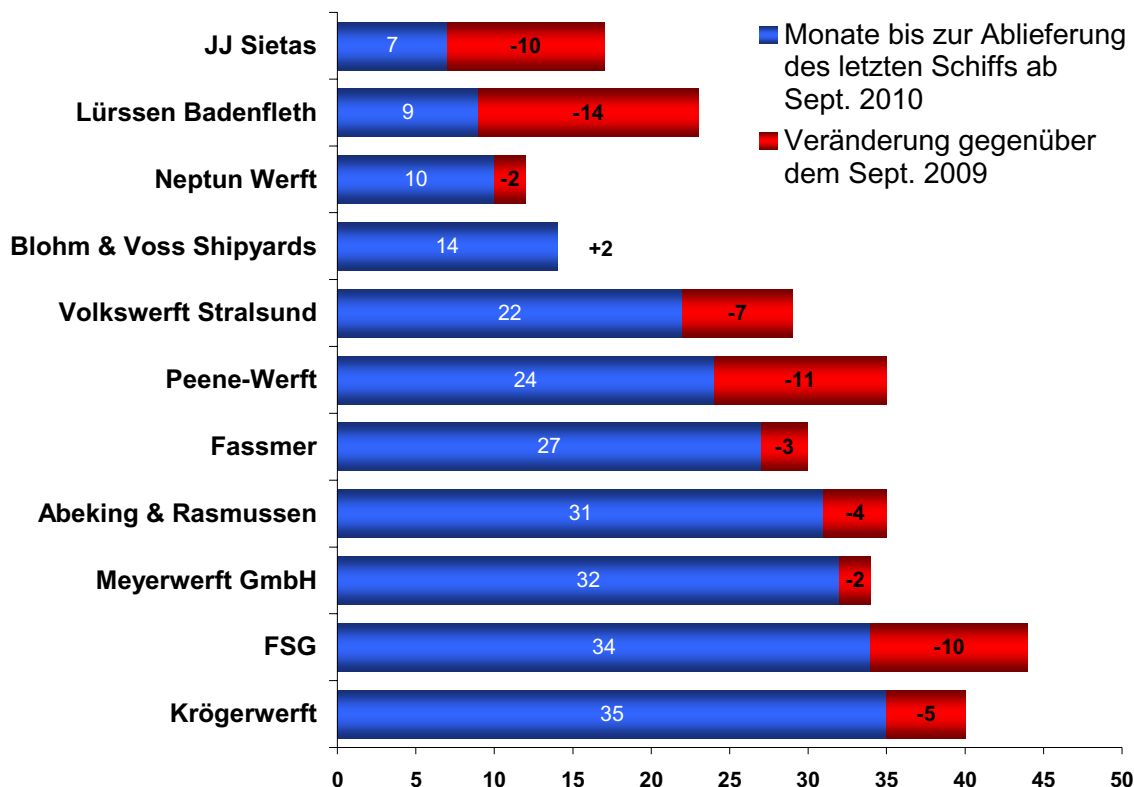
- weder die Reparaturwerften (Lloyd Werft und Neue Jade Werft),
- noch die Werften, die insolvent sind und deren Beschäftigte sich in Transfergesellschaften befinden bzw. bis zum 31. Juli 2010 befanden (die beiden Nordic Werften in Wismar und Warnemünde) bzw. neue Betreibergesellschaften haben (Cassens Werft in Emden),

Angaben dazu machten.

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

Fast alle Werften (mit der Ausnahme von Blohm & Voss Shipyards, die ihren Auslastungshorizont um zwei Monate vergrößern konnte) haben gegenüber dem ohnehin schon schlechten Vorjahr noch einmal die Reduzierung ihres Auslastungshorizonts hinnehmen müssen:

Abbildung 16: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2010 (Stand: 1. September 2010; nur Handelsschiffneubau)



Quelle: Eigene Darstellung.

Stornierungen von Neubaufträgen spielten nicht mehr die dominante Rolle wie noch im Vorjahreszeitraum 2008/2009. „Nur“ fünf von insgesamt 15 Werften, die dazu Angaben machten, berichten von Stornierungen. Insofern ist die große Stornierungswelle vorüber, wohl auch deshalb, weil es nicht mehr viel zu stornieren gibt. Auftragseinbrüche gab es vor allem auch im Megayachtbereich (Lürssen, Abeking & Rasmussen u. a.) Aber dennoch haben eine Reihe von Werften noch stattliche Auftragspolster: die Flensburger Schiffbaugesellschaft mit 34 Monaten, die zur Lürssen Gruppe gehörende Kröger Werft mit 35 Monaten, Abeking & Rasmussen Werft mit 31 Monaten und die Fassmer Werft mit 27 Monaten. Durch die erst Mitte August 2010 erfolgreiche Akquise eines neuen AIDA-Kreuzfahrtschiffes mit Ablieferungsdatum im Frühjahr 2013 konnte die Meyerwerft GmbH ihren Auslastungshorizont gegenüber dem Vorjahr mit 32 Monaten beinahe stabil halten.

Zum Marineschiffbau: Was den Auslastungshorizont im Marineschiffbau anbetrifft, so machten sechs Werften (die zum Teil auch zugleich auch Handelsschiffbau betrei-

ben) bzw. deren Betriebsräte dazu Angaben. Vor allem durch den U-Boot-Bau und die vorgezogenen Fregattenaufträge stellt sich hier die Situation erheblich anders dar als im Handelsschiffsneubau (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2010 (Stand: 1. September 2010; nur Marineschiffbau)

Werft	Ablieferungsdatum letztes Schiff (Monat/Jahr)
Peene-Werft	12/2014
HDW GmbH	2015
Fr. Lürssen Werft	2011
Blohm & Voss Shipyards	12/2018
Emdor Werft- und Dockbetriebe GmbH (ehem. Blohm & Voss Nordseewerke)	12/2018

Quelle: Eigene Darstellung.

Insbesondere bei der Peene-Werft in Wolgast, bei den Emdor Werft- und Dockbetrieben und bei Blohm & Voss Shipyards in Hamburg darf dagegen bezweifelt werden, dass die die doch weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkte der letzten Marine-schiffsauslieferungen ausreichen, um die Werftkapazitäten angemessen auszulasten.

6.2 Sinkende Auslastungsquoten und unsichere Perspektiven

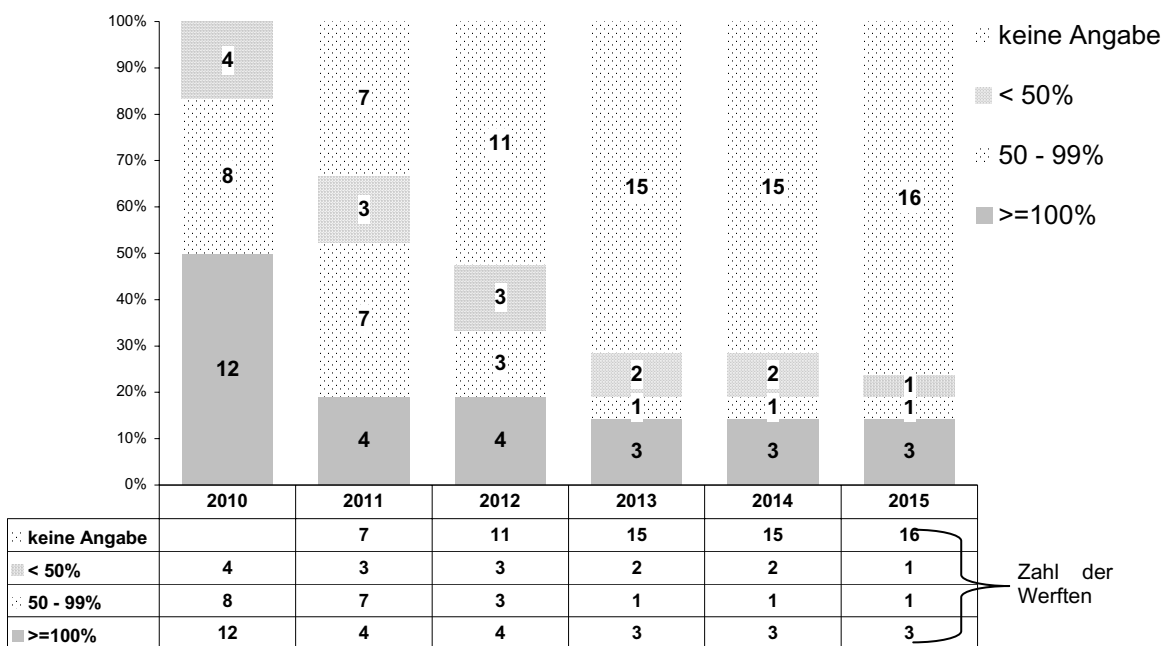
Für 21 der befragten Werften konnten Angaben über die Kapazitätsauslastung ihrer Unternehmen bis zum Jahr 2015 ermittelt werden. Auf diesen Werften sind knapp 14.000 Mitarbeiter/innen beschäftigt, was mehr als 80 Prozent der gesamten Werftbeschäftigten in Deutschland entspricht.

Von diesen 21 Werften sind im Jahr 2010 neun Werften zu 100 Prozent ausgelastet (im Vorjahreszeitraum waren es noch zwölf Werften). Weitere acht Werften sind zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet. Von ihnen weist lediglich Blohm & Voss Shipyards nur eine 50-prozentige Auslastung auf, während die verbliebenen sieben Werften mit 70 Prozent und mehr ausgelastet sind (vgl. Abbildung 18).

Für das Jahr 2011 ändert sich dieses Bild: Nur noch vier Werften werden dann aller Voraussicht nach zu 100 Prozent ausgelastet sein (im September 2009 gingen noch sieben Werften davon aus, im Jahr 2011 voll ausgelastet zu sein), und für 2012 sind es derer vier Werften (davon gingen im September 2009 noch sechs Werften aus). Für 2013, also in circa drei Jahren, melden nur noch vier Werften eine hundertprozentige Auslastung (drei Marineschiffbau und eine Handelsschiffwerft). Für 2014

können lediglich sechs Werften Angaben zu ihren absehbaren Auslastungsquoten machen (drei davon sind Marineschiffbauwerften mit je 100-prozentiger Auslastung). Und für das Jahr 2015 machen nur noch fünf Werften Angaben über Auslastungen (davon wieder die drei Marineschiffbauwerften mit ihren Totalauslastungen durch die vorgezogenen Fregattenaufträge etc.)

Abbildung 18: Auslastungsquoten der deutscher Werften 2010 bis 2015 (N=21)



Quelle: Eigene Darstellung.

7 Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

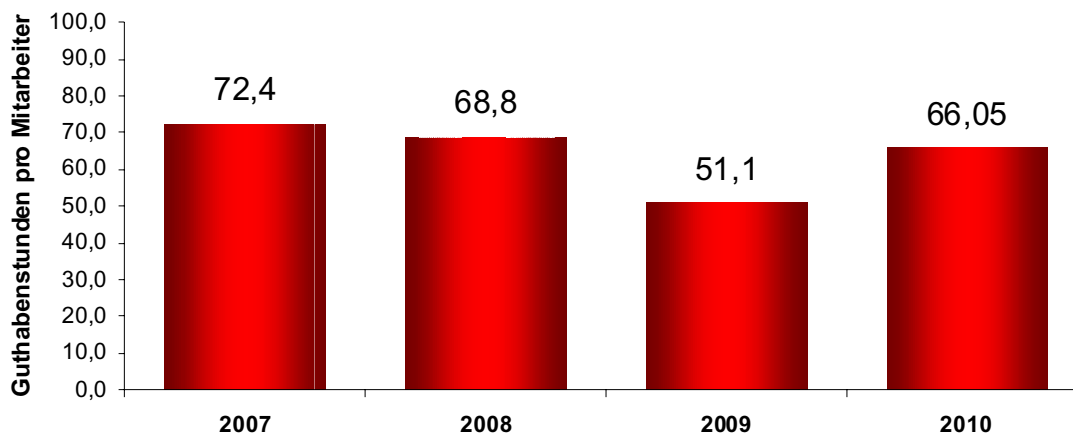
Flexibilität ist eines der Charaktermerkmale, welches die deutsche Schiffbauindustrie heute auszeichnet. Ausrichtung an den individuellen Bedürfnissen der Kunden (externer Faktor) als auch eine flexiblere Arbeitsorganisation (interner Faktor) sind dabei die Antriebsfedern. Mittlerweile nutzen die deutschen Werften eine breite Palette von Instrumenten, um insbesondere ihr Personal der jeweiligen Auslastungssituation entsprechend einsetzen zu können. Zu diesen Instrumenten gehören die Flexibilisierung der Arbeitszeiten mittels unterschiedlicher Formen von Zeitkonten, der Einsatz von Leiharbeit sowie die Vergabe von Werkverträgen.

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

Von allen befragten Werften machten 16 Werften Angaben zu den zum 1. September 2010 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 10.819 Beschäftigte und damit rund 65 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 714.548 Stunden. Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 66,05 Stunden pro Beschäftigtem und einer Annäherung an das Niveau von 2008 (2009: 51,5 Stunden, 2008: 68,6 Stunden; vgl. Abbildung 19).

Abbildung 19: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter von 2007 bis 2010
(Hochrechnung auf der Basis von 16 Werften in 2010)



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 483 Vollzeitarbeitsplätzen. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten ergibt sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 748 Arbeitsplätze das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Für den Stichtag 1. September 2009 – also vor einem Jahr – betrug dieser Wert nur 606 Arbeitsplätze. Auf der Basis dieser Berechnungen bedeutet dies eine Steigerung der bis zum 1. September 2010 aufgelaufenen Arbeitszeitguthaben um 23 Prozent im Vergleich zu 2009.

Unter Berücksichtigung des nach wie vor anhaltenden Arbeitsplatzabbaus im deutschen Schiffbau heißt dies nichts Anderes, als dass die Mitarbeiter/innen der Werften den stattgefundenen Personalabbau wieder verstärkt mit Mehrarbeit ausgleichen müssen, die auf Arbeitszeitkonten verbucht wird.

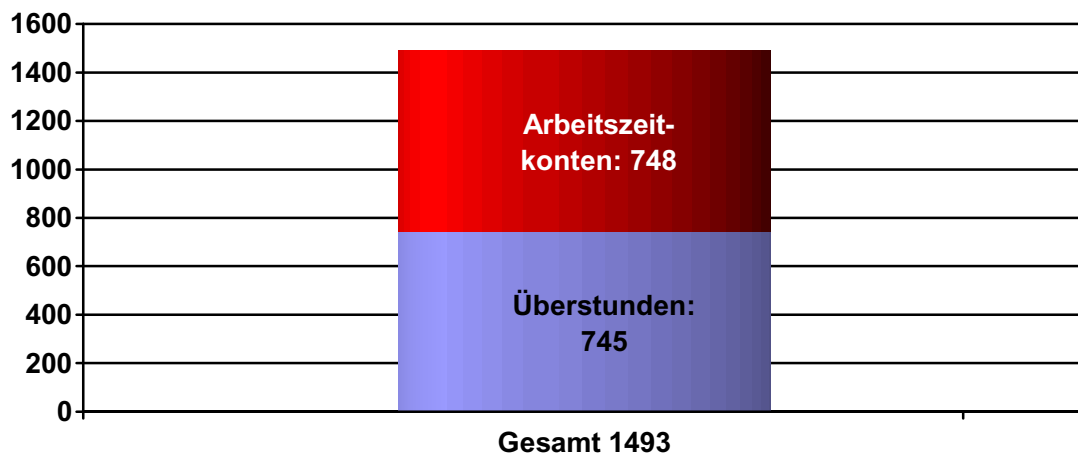
Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Umso erstaunlicher ist somit die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz der relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten und den wieder ansteigenden Guthabenvolumina auch im Jahr 2010 wieder sehr viele Überstunden außerhalb von Zeitkonten angefallen sind.

Auf den insgesamt neun Werften, die Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 6.550 Mitarbeiter und damit 39 Prozent aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland beschäftigt. Für diese Mitarbei-

ter/innen errechnet sich für das Jahr 2010 ein Überstundenvolumen von 431.173 Stunden. Davon wurden 358.800 Überstunden, also 83 Prozent, ausbezahlt. Pro Beschäftigtem ergibt sich ein Überstundenaufkommen von rund 65 Stunden. Im Krisenjahr 2009 waren es sogar 85,5 Stunden, im Jahr vor der Krise, 2008, allerdings nur 45 Stunden. Das bedeutet also zwar eine Abnahme der Überstunden pro Beschäftigtem um 24 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, aber eine Zunahme um 44 Prozent im Zwei-Jahres-Vergleich.

Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 431.173 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von 291 Vollzeitstellen dar. Rechnet man die Überstundenzahl hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass im Jahr 2010 in der deutschen Schiffbauindustrie 745 Arbeitsplätze das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten darstellen. Diese Zahl liegt damit zwar unter dem hohen Wert von 2009 mit einem Äquivalent von 1.007 Arbeitsplätzen, aber über dem Äquivalent von 628 Arbeitsplätzen im Jahr 2008.

Abbildung 20: Gesamtbeschäftigungspotenzial von Arbeitszeitguthaben und Überstunden auf den Werften im Jahr 2010 (Hochrechnung)



Quelle: Eigene Darstellung.

Die Addition von Arbeitszeitguthaben und außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden ergibt ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von rund 1.493 Vollzeitstellen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten am 1. September 2010).

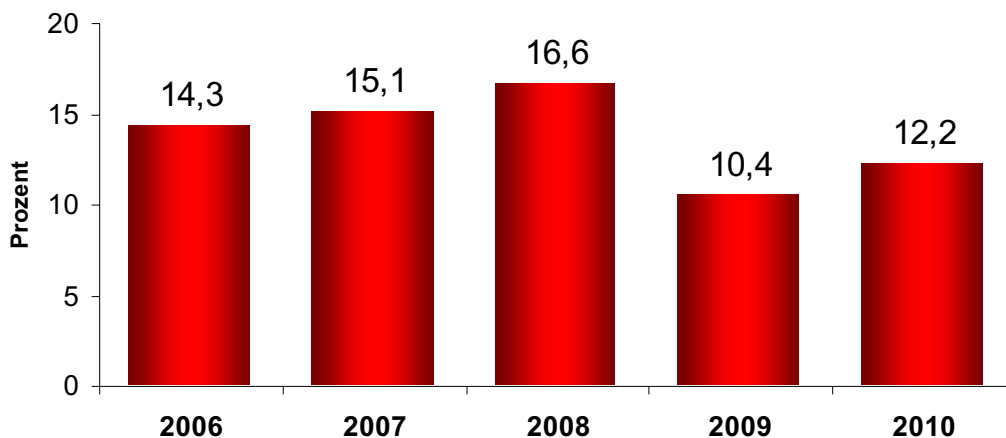
8 Leiharbeit und Werkverträge

8.1 Leiharbeit

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

Für insgesamt 23 Werften konnte die Zahl der Leiharbeiter/innen im September 2010 ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren ca. 90,2 Prozent (15.111 Beschäftigte) aller Werftbeschäftigten. Zum Stichtag der Untersuchung am 1. September 2010 waren auf den 23 Werften insgesamt 2.046 Leiharbeiter tätig. Damit liegt in 2010 die durchschnittliche Leiharbeitsquote¹² bei 12,2 Prozent und hat sich damit wieder erhöht. Im Krisenjahr 2009 betrug die Quote nur 10,4 Prozent.

Abbildung 21: Durchschnittliche Leiharbeitsquoten im deutschen Schiffbau von 2006 bis 2010



Quelle: Eigene Darstellung.

Dieser erneute Anstieg der durchschnittlichen Leiharbeitsquote kann zwar teilweise der unsicheren Situation geschuldet sein, in der die Arbeitskräfte möglichst flexibel eingesetzt werden, letztendlich muss man aber feststellen, dass Leiharbeit für die deutsche Werftindustrie immer auch noch ein Mittel ist, um Stammbeschaften in nennenswertem Umfang zu ersetzen.

¹² Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeiter an der Summe aus Stammbeschaft und Leiharbeitern wider.

In besonderer Weise ist dies bei der Schiffswerft Sietas Werft zu beobachten. Während im Vergleich zum Vorjahr die Gesamtbeschäftigtenzahl um 23 Prozent von 927 auf 712 Arbeitnehmer/innen reduziert wurde, hat sich die Zahl der Leiharbeiter/innen im gleichen Zeitraum dramatisch erhöht, von vier auf 120 Personen. Es wurden also 215 Festangestellte aus dem Beschäftigungsverhältnis entlassen und im gleichen Zeitraum 116 Mitarbeiter ausgeliehen.

Daneben ist bemerkenswert, dass auf einigen Werften die Leiharbeitsquoten weiterhin deutlich über dem Durchschnitt liegen. Herausragend sind hier wie im Vorjahr die Kröger Werft mit 45,8 Prozent (2009: 35%), die Fassmer Werft mit 36,5 Prozent (2009: 30,7%) und Nobiskrug mit 35,6 Prozent (2009: 32,5%), die alle drei ihr ohnehin schon hohes Niveau des Vorjahres sogar noch steigern konnten.

Rechnet man die Zahl der auf den 23 Werften arbeitenden 2.046 Leiharbeiter/innen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten (16.760), so kann gesagt werden, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 2.269 Arbeitsplätze auf Leiharbeiter/innen entfallen (2009 nur 2.023 Arbeitsplätze), die nicht zur Stammebelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen

Abbildung 22: Leiharbeitsquoten in Prozent in ausgewählten Werften 2007 bis 2010

Name	Leiharbeitsquoten in %			
	2007	2008	2009	2010
Kröger Werft	30,4	25,9	35	45,8
Fassmer Werft	k.A.	k.A.	30,7	36,5
Nobiskrug GmbH	10,8	23,3	32,5	35,6
Neptun Werft	20,6	19,8	12,8	31,0
Fr. Lürssen Werft	27,2	17,9	26	29,6
Emder Werft und Dockbetriebe (vorher B&V Nordseewerke)	k.A.	k.A.	k.A.	21,1
J.J.Sietas KG	12,2	10,9	0,4	16,9
Abeking & Rasmussen	2,0	2,8	12,5	16,6
KG Norderwerft	19,2	38,5	10,1	15,8
Meyerwerft GmbH	13,0	15,5	9,9	15,4
Flensburger Schiffbau Ges.	12,8	11,0	12,1	13,6
Blohm & Voss Repair	20,7	33,7	31	12,9
Blohm & Voss Shipyard	24,8	22,7	3,4	2,9
HDW GmbH	8,4	8,4	1,2	2,5
Volkswerft Stralsund	15,1	20,4	3,2	2,0
Lloyd Werft	4,0	5,2	2,5	0
Peene Werft	12,0	14,4	0	0

Quelle: Eigene Darstellung.

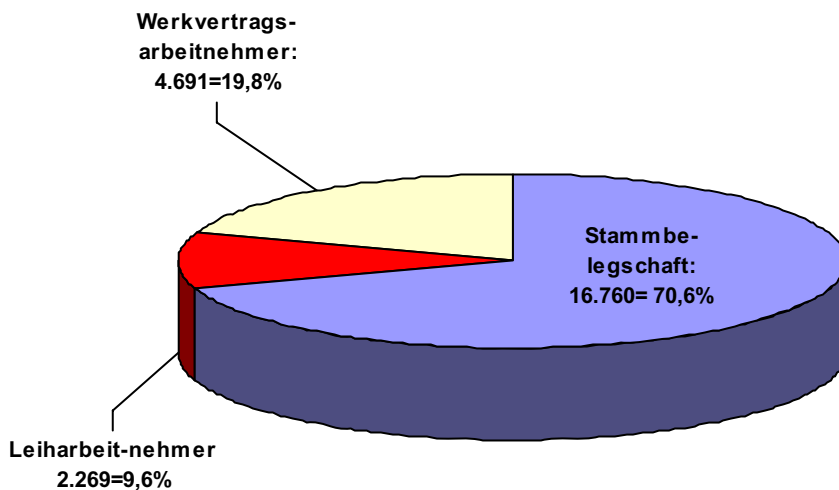
8.2 Werkverträge

In direktem Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die Werkverträge zu sehen. Für 13 Werften konnte die Zahl der durch Werkverträge auf den Werften Beschäftigten ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 11.032 Mitarbeitern rund 65,8 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Auf diesen Werften arbeiten noch zusätzlich 3.088 Werkvertragsarbeitnehmer. Dies bedeutet eine Werkvertragsquote¹³ von 28 Prozent für das Jahr 2010. Verglichen mit den Angaben des Vorjahres, ist die Quote nach 33,6 Prozent im Jahr 2009 wieder leicht gesunken, nachdem sie vor der Krise im Jahr 2008 nur 22,9 Prozent betragen hat.

Rechnet man diese Zahl von 3.088 Arbeitsplätzen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass auf den deutschen Werften 4.691 Beschäftigte über Werkverträge arbeiten, die nicht zur Stammebelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen.

In der Gesamtrechnung ergibt sich folgendes Bild der Zusammensetzung der Werftbeschäftigung:

Abbildung 23: Struktur der Werftarbeitnehmer – Hochrechnung unterschieden nach Stammebelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer (1. September 2010)



Quelle: Eigene Darstellung.

Von den durch unsere Hochrechnung ermittelten 23.720 auf den deutschen Seeschiffswerften vorhandenen Vollzeitarbeitsplätzen entfallen 70,6 Prozent auf die

Stammebelegschaft (2009: 61,6%, 2008: 68%), weitere 19,8 Prozent auf Werkverträge (2009: 31,2%, 2008: 20%) und weitere 9,6 Prozent auf die Leiharbeit (2009: 7,2%, 2008: 13%).

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 25.213 Arbeitnehmer/innen – mithin also 8.453 Vollzeitarbeitsplätze mehr als am 1. September 2010 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (16.760).

Trotz des Modellcharakters (Hochrechnungsmodus) dieser Zahlen sei an dieser Stelle nochmals daran erinnert, dass vom 1. September 2009 bis zum 1. September 2010 die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Werftindustrie um 686 Personen zurückgegangen ist.

¹³ Die Werkvertragsquote spiegelt den Anteil der Werkverträge an der Summe aus Stammebelegschaft und Werkverträgen wider.

9 Die Befragung der Zulieferer

9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie

Die europäischen Werften reduzieren ihre Fertigungstiefe nachhaltig, im Durchschnitt wird nur noch knapp ein Fünftel der Wertschöpfung eines Schiffs von der Werft selbst hergestellt, zwei Drittel entfallen auf die Zulieferer.¹⁴ Aus früher integrierten Großbetrieben, die die Produktionskette des Schiffbaus in einem Betrieb zusammenfassten, sind heute flexible Unternehmen geworden, die in Wertschöpfungsketten mit externen Zulieferern verknüpft sind und bei denen logistische Fähigkeiten der internen und externen Organisation des Wettbewerbs eine zunehmende Bedeutung erlangt haben. Die Kooperationsbeziehungen an den betrieblichen und zwischenbetrieblichen Schnittstellen sind die kritischen Gestaltungsfelder bei der Optimierung der Geschäftsprozesskette, die eine komplexe Reorganisation (hier insbesondere in den Bereichen Arbeitsorganisation und Fertigungstechnik) der Werften mit den Zielen Schnittstellenoptimierung und technische Exzellenz verlangen: Der Fokus ist die Gestaltung der Schnittstellen zwischen Unternehmen und deren Dienstleistungs-/Zulieferpartnern, weil eine Optimierung der werftinternen Abläufe allein nicht ausreicht, um die Anforderungen des Marktes nach Termintreue, Qualität und Kosten zu realisieren (Stichworte sind „Outsourcing“, „Supply-Chain-Management“).

Laut den Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau VDMA (Abteilung Schiffbau und Offshore Industrie) umfasst die Branche der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland Ende Juni 2010 rund 400 Firmen mit ca. 72.000 Gesamtbeschäftigten.¹⁵ Im Jahre 2009 betrug der Branchenumsatz 11,9 Mrd. Euro (in 2008: 12,9 Mrd. Euro). Damit sank die Wertschöpfung um rund 7,7 Prozent und zollte damit auch der 2009 voll durchschlagenden Krise auf dem Weltschiffbaumarkt Tribut. Die Auslastung in der Produktion ist derzeit deutlich zurückgegangen.

Entsprechend brachen auch die Auftragseingänge im Jahr 2009 um 29 Prozent ein. Auch in 2010 bleibt die Auftragslage noch schwach, auch wenn auf Seiten der Reeder schon eine steigende Tendenz bei Neuprojekten und Retrofit-Investitionen sichtbar wird (davon profitiert allerdings nicht die *deutsche* Schiffbauindustrie).

Die Durchlaufzeiten bei den Schiffbau- und Offshore-Zulieferern liegen im Schnitt bei einem Jahr. Insofern wird es auch bei einem Wiederanziehen der Auftragseingänge

¹⁴ Ein Beispiel: Der Bau des Rumpfes eines Kreuzfahrtschiffs hat beinahe denselben Preis wie die Klimaanlage für das gleiche Schiff.

¹⁵ VDMA 2010: Pressekonferenz der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA am 7. Juli 2010 in Hamburg.

eine Weile dauern, bis die Produktion ihre optimale Auslastung wieder erreicht hat. Das Offshore-Zuliefergeschäft war von dem Umsatz-Rückgang nicht betroffen, hier setzte sich das Wachstum der letzten Jahre fort.

Die Exportquote der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland lag weiterhin bei 75 Prozent: Aufgrund der weiterhin geringen Auftragsneigung in den angestammten Märkten (Europa) haben die Unternehmen der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie erneut einen Schwerpunkt auf die Erschließung von Exportmärkten gelegt. Neben den dominierenden drei asiatischen Schiffbaunationen China, Südkorea und Japan rücken die neuen Schiffbauländer wie Indien und Brasilien in den Vordergrund. Die Auslandsgeschäfte der deutschen Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie verteilten sich im Jahr 2009 entsprechend: 36 Prozent entfielen auf Asien und nur noch 32 Prozent auf das europäische Ausland. China ist mit 20 Prozent größter Auslandsmarkt, gefolgt von Südkorea mit 12 Prozent. Allerdings gibt es in diesen Ländern Bestrebungen, ihre eigene Zulieferindustrie auf- und auszubauen.

Seit Jahren bemüht sich die deutsche Zulieferindustrie um den Markt im Bereich der Öl-, Gas- und neuerdings auch Offshore-Windindustrie/-energie. Es wird erwartet, dass nach der Bohrturm-Katastrophe im Golf von Mexiko im Frühjahr 2010 der Bedarf an hochwertigen und zuverlässigen Lösungen, die auch den Umwelt- und Sicherheitsstandards Genüge leisten, wächst. Gerade im Bereich der Tiefseebohrungen (Stichwort: Barentsee) sind zuverlässige Lösungen gefragt.

Ein großer Markt ist die Offshore-Windenergie: Betrug im Jahr 2009 der Anteil der Windenergie sieben Prozent an der gesamten Energiegewinnung in Deutschland, so ist geplant, diesen Anteil bis 2020 auf 20 Prozent und bis 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Vorrangig soll dies durch den Ausbau der Offshore-Windenergie erfolgen: So sind auf dem deutschen Festlandssockel insgesamt 68 Windparks beantragt, von denen bereits 29 genehmigt sind (24 in der Nordsee, fünf in der Ostsee).

Ende des Jahres 2007 gab es in der gesamten Windenergiebranche bundesweit ca. 90.000 Arbeitsplätze – die entsprechenden Potenziale bis 2020 werden auf insgesamt 200.000 bis 250.000 geschätzt.

Anfang Januar 2010 wurde von neun europäischen Anrainerstaaten das „Europäische Ökostromnetz“ mit einem Investitionsvolumen von circa 30 Mrd. EURO bis 2020 gegründet. Ziel ist der Verbund verschiedener regenerativer Energiequellen (Wind, Wasser, Sonne) in diesen Ländern, um Produktionsschwankungen auszuschließen und die Energiegewinnung zu verstetigen. Nach Meinung von Experten ist dadurch der Durchbruch erneuerbarer Energien in Europa gelungen.

9.2 Ergebnisse der Befragung der Zuliefererbetriebe

Alle diese Produktionszusammenhänge zwischen Schiffbauindustrie und ihren Zulieferern und die rein zahlenmäßige Bedeutung der Zulieferindustrie haben die IG Metall Bezirk Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen dazu bewogen, im Rahmen der mittlerweile 19. Schiffbauumfrage in Deutschland erneut (d.h. zum fünften 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 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 2010).

Beteiligt haben sich insgesamt zehn Unternehmen, alle in Norddeutschland gelegen. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt 2.539 Arbeitnehmer/innen und repräsentieren damit 3,6 Prozent aller Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland.

Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 52 bis hin zu 611 Beschäftigten.

In neun von zehn Betrieben sind Auszubildende eingestellt worden (wobei in dem Betrieb ohne Auszubildende diese bei dem Mutterkonzern mitgerechnet werden – Neuenfelder Maschinenfabrik). Die Zahl der Auszubildenden ist im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich: Die Ausbildungsquote reicht von 11,5 Prozent als Maximum bis nur 0,15 Prozent. Insgesamt zählen wir in den neun Betrieben 142 Auszubildende. Bezogen auf die insgesamt neun Betriebe (ohne Neuenfelder Maschinenfabrik) mit 2.539 Beschäftigten ist das eine durchschnittliche Ausbildungsquote von 5,6 Prozent (im Vorjahr 4,4% und in 2007/2008 4%).

Von den 43 Auszubildenden, die im Jahre 2010 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, wurden 36 von den jeweiligen Unternehmen in ein Arbeitsverhältnis übernommen - das sind immerhin 83 Prozent (im Vorjahr: 85%).

Abbildung 24: Maritime Zulieferindustrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen: Beschäftigte, Auszubildende, Ausbildungsquote

Unternehmen	Beschäftigte 1.9.2010	Zahl der Auszubildenden	Ausbildungsquote in %
Blohm & Voss Industries	330	23	7,0
TTS-LMG Marine Cranes GmbH	65	1	0,15
MAN Diesel SE Prime Serv, Hamburg	291	18	6,2
Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg (AZUBIS werden bei der SIETAS Werft mitgezählt)	247	0	0
SAM Electronics, Hamburg	611	32	5,2
Schottel Schiffsmaschinen GmbH, Wismar	124	8	6,5
Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau Abteilung HH)	138	3	2,2
Raython Anschütz GmbH, Kiel	519	35	6,7
Thales Deutschland - Naval Kiel	162	16	9,9
Steen GmbH & Co	52	6	11,5
Gesamt	2.539	142	5,4 (ohne Neuenfelder Masch.-F.)

Quelle: Eigene Darstellung.

Das führt uns zu den Neueinstellungen insgesamt: Trotz des Arbeitsplatzabbaus in der gesamten maritimen Zulieferindustrie überwogen in unserem Sample die Neueinstellungen (61), davon mehr als die Hälfte (34) befristet. In unserem Sample wurden nur zwei Entlassungen vorgenommen. Zwölf befristete Arbeitsverträge wurden nicht verlängert.

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.

Die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2010 bis August 2011) wird in der Mehrzahl der Betriebe (sechs von acht haben diesbezügliche Angaben gemacht) von den Betriebsräten als negativ eingeschätzt. Nur zwei Betriebe gehen von einer gleich bleibenden Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr aus.

Was den demografischen Wandel anbetrifft, scheint sich wie zum Vorjahr eine Verjüngung der Belegschaften anzudeuten: Nur in zwei von zehn Betrieben gibt es einen

diesbezüglichen Handlungsbedarf (in 2008 klagten noch rund zwei Drittel aller befragten Unternehmen über ein zu hohes Durchschnittsalter der Belegschaft).

Aufgrund der im Vergleich zu den Werften immer noch guten Auslastung der Unternehmen im Jahr 2009/10 gab es in 2010 bzw. ist für 2010 in fünf von insgesamt acht diese Frage beantwortenden Betrieben Kurzarbeit durchgeführt worden bzw. wird geplant. In nur zwei der fünf Betriebe, in denen Kurzarbeit bereits durchgeführt worden ist oder geplant wird, finden auch (allerdings wenige) Weiterqualifizierungen statt.

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Arbeitszeiten stehen die Arbeitszeitkonten. Als ein Instrument zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, kann es – wenn die Bedingungen fair ausgehandelt sind (Bandbreiten, Versicherung u.ä.) - zu beiderseitigem (Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber)Nutzen eingesetzt werden. In allen acht diese Frage beantwortenden Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Langzeitkonten (sechs) doppelt so hoch ist wie die Zahl der Kurzzeitkonten (drei) - es gibt keine Lebensarbeitszeitkonten (Mehrfachnennungen möglich). Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark (von Plus 220 bis Minus 160 Stunden, auch bedingt durch die Art der Konten).

Auch auf die Frage des derzeitigen Guthabens auf Arbeitszeitkonten antworteten acht Unternehmen. Am 1. September 2009 wiesen diese Unternehmen 116.218 Plusstunden auf ihren jeweiligen Arbeitszeitkonten auf – das ist signifikant mehr (ca. 32 %) als noch vor einem Jahr. Die Zahl der in den ersten acht Monaten des Jahres 2010 geleisteten Überstunden, die *nicht* in den Arbeitszeitkonten verbucht wurden, betrug bei acht Unternehmen 35.200 Stunden. Hier ist ein Rückgang um ca. zwei Drittel im Vergleich zu 2009 festzustellen. Addiert man nun diese Überstunden mit den Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, so ergeben sich 151.418 Stunden Mehrarbeit.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 102 Vollzeitstellen – und dies bei einer Gesamtheit von 2.227 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die diese Fragen beantwortet haben. Das ist – nur bezogen auf Guthaben bei den Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten – eine Quote von 4,6 Prozent aller Direkt Beschäftigten.

Erstaunlich ist, dass trotz Wirtschaftskrise immer noch in sieben von neun diese Frage beantwortenden Unternehmen unseres Samples insgesamt 128 Leiharbeiter/innen beschäftigt sind (diese repräsentieren 2.539 Beschäftigte). Die Leiharbeitsquote beträgt damit rund 5,1 Prozent und liegt damit knapp unter der Leihar-

beitsquote von 2009 mit rund sechs Prozent (in 2008 betrug die Leiharbeitsquote noch 16,7%).

Was die Werkverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Nur drei von neun Betrieben hatten insgesamt 84 Werkvertragsnehmer, davon einer allein 80.

Addiert man jetzt die Zahl der Leiharbeiter/innen (128) und die Zahl der Werkvertragsarbeitnehmer/innen (84) mit der durch Überstunden und Guthaben auf Arbeitszeitkonten potenziellen Arbeitsplätze (102), so kommt man auf die Zahl von 314 Arbeitsplätzen (das sind rund 12,4 Prozent der Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie, die von unserer Untersuchung umfasst werden – 2009 waren es nur rund zehn Prozent), die – unter den Bedingungen normaler Beschäftigungsverhältnisse und unter Einhaltung tarifvertraglicher Regelungen – zu der Zahl der direkt Beschäftigten (Stammebelegschaften) addiert werden müsste. Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 72.000 direkt Beschäftigten, so ist das *gesamte Arbeitsplatzvolumen dieser Branche rund 79.000*.

Das Fazit der Betriebsräte der Zuliefererbetriebe lautet zusammengefasst: Die Schiffbaukrise hat die maritime Zulieferindustrie in Deutschland zeitversetzt erreicht, wobei insbesondere die Aufträge von europäischen Werften (und damit auch von deutschen) derzeit weg brechen. Zwar sind bei den meisten Betrieben noch gute bis sehr gute Auftragslagen zu verzeichnen, aber langfristig drohen Verlagerungen nach Asien und Produktionsrückgänge in Deutschland. Bei zwei der zehn Betriebe ist die Auftragslage schon jetzt prekär. Zudem wird von einigen Betriebsräten die zunehmende Abhängigkeit vom Marineschiffbau beklagt – und dies angesichts der Sparmaßnahmen der Marine (Neubau und Reparatur).

10 Literatur

AMEM, 2010: Freihandelsabkommen Europäische Union – Korea. Nachbesserung: Schiffbau und Zulieferindustrie; Wien.

Europäischer Sozialdialogausschuss Schiffbau, 2008: Bericht zum HR-Workshop „Demografischer Wandel und Qualifikationsbedarfe in der Europäischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie“, CESA & EMB, Brüssel.

Lloyd's List, 25.8.2010: Brussels throws in the towel on EU shipyards, www.lloydslist.com; Zugriff vom 25.8.2010.

VDMA, 2010: Pressekonferenz der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA am 7. Juli 2010 in Hamburg

Zu den Autoren

Manuel Kühn, M.A., Politikwissenschaftler (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

Thorsten Ludwig, Diplom-Politologe (Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS), Bremen)

Jochen Tholen, Dr. (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

Anhang: Beschäftigtenzahlen deutscher Werften von 1990 bis 2010

Name der Werft	1990	2000	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2009/2010 in %
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) - Abu Dhabi Mar										
HDW (Kiel)	4.737	3.320	3.432	2.665	2.554	2.492	2.538	2.428	2.369	-2,4
HDW (Emden)									110	
Blohm & Voss Shipyard GmbH	4.717	1.017	1.100	928	1.139	1.064	1.180	1.135	698	-12,1
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Hamburg)									300	
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Emden)									200	
Blohm & Voss Repair GmbH		394	454	448	441	576	492	516	465	-9,9
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH (bis 2009 NSW)	2.136	1.426	1.451	1.479	1.450	1.496	1.664	1.200	320	-73,3
Nobiskrug GmbH	400	397	405	429	440	426	421	433	428	-1,2
Nordic Yards										
Nordic Yards Warnemünde	5.532	1.282	1.233	1.017	1.038	978	1.038	0	100	-
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.431	1.335	1.339	1.372	1.442	0	700	-
Lürssen Gruppe										
Fr. Lürssen Werft (bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth)	1.100	645	752	768	735	748	814	838	830	-1,0
Lürssen Bardenfleth	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	87	85	91	94	87	-7,4
Kröger Werft GmbH & CoKG	443	250	271	217	254	275	306	310	315	1,6
Neue Jade Werft	150	81	100	98	100	105	110	116	114	-1,7
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG (ehem.) Hegemann Rolandwerft	180	198	163	136	137	163	151	143	122	-14,7
P+S Werften GmbH										
Peene-Werft Wolgast	3.700	735	782	821	847	883	891	863	753	-12,7
Volkswerft Stralsund	7.099	1.252	1.340	1.230	1.282	1.351	1.368	1.373	1.240	-9,7
Johs L. Meyer										
Meyer Werft GmbH	1.700	2.246	2.600	2.217	2.376	2.554	2.717	2.783	2.758	-0,9
Neptun Werft GmbH	6.376	143	165	408	417	424	420	437	442	1,1

Name der Werft	1990	2000	2002	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2009/2010 in %
J.J. Sietas										
J.J. Sietas KG	1.462	1.306	1.270	935	951	958	977	927	712	-23,2
KG Norderwerft GmbH&Co	k.A.	k.A.	k.A.	80	86	84	88	89	95	6,7
Neuenfelder Maschinenfabrik	k.A.	k.A.	k.A.	12	148	135	156	192	247	28,6
Selbständige Werften										
Abeking & Rasmussen	600	347	402	365	357	402	410	432	438	1,4
BREDO	0	45	50	65	75	90	83	95	91	-4,2
Cassens GmbH	240	149	150	73	90	95	90	65	75	15,4
Con-Mar-Ing.technik	k.A.	42	50	58	55	50	48	39	50	28,2
Elsflether Werft	257	77	82	82	79	80	84	88	95	8,0
Fassmer Werft	200	241	240	269	295	322	275	359	340	-5,3
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	k.A.	47	50	75	40	48	48	0,0
Flender Werft	718	809	799	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	-
Flensburger Schiffbau Ges.	599	668	683	714	733	722	758	761	763	0,3
Husumer Dock u. Reparatur	382	30	30	26	26	30	30	27	27	0,0
Hitzler Werft GmbH	270	164	65	55	50	50	64	65	65	0,0
Lindenau GmbH	248	272	330	367	367	375	359	251	105	-58,2
Lloyd Werft	1.068	486	530	507	490	486	491	474	419	-11,6
MAN Diesel SE	k.A.	k.A.	277	254	273	263	326	300	291	-3,0
Mützelfeldwerft	200	60	68	80	86	86	89	80	82	2,5
MWB Motoren u. Anlagen	827	235	198	198	182	188	198	215	196	-8,8
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg	k.A.	k.A.	k.A.	50	55	43	50	40	45	12,5
Peters Schiffbau AG	292	90	112	81	84	95	100	87	95	9,2
Rickmers Dock	43	45	42	41	43	45	54	54	45	-16,7
Schiffswerft Diedrich	80	19	21	20	20	18	18	21	20	-4,8
SSW Shipyard GmbH	2.421	660	704	240	320	324	324	Insolv.	liq.	-
TTS-LMG Marine Cranes GmbH	100	90	k.A.	35	40	170	68	68	65	-4,4
Gesamt	59.278	20.668	21.796	18.850	19.591	20.178	20.530	17.446	16.760	-3,9

Quelle: Eigene Darstellung.

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.