

Thorsten Ludwig
Jochen Tholen

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

*Ergebnisse der 15. Betriebsrätebefragung im
September 2006*

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

Forschungseinheit
Regionaler und sektoraler Strukturwandel

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

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

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

1. Auflage 2006
ISBN-Nr.: 3-88722-681-X

Thorsten Ludwig

Jochen Tholen

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

Ergebnisse der 15. Betriebsrätebefragung im September 2006

Kurzfassung

Der seit dem Jahr 2003 anhaltende Auftragsboom im Handelsschiffbau hat sich im Jahr 2006 positiv auf die Beschäftigungsentwicklung der deutschen Werften auswirken können. Im September 2006 betrug die Zahl der direkt auf den Werften Beschäftigten 19.591, was gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg um 611 Mitarbeiter bzw. 3,2 Prozent entspricht. Seit dem Jahr 2002 konnte damit erstmals der **Beschäftigungsabbau gestoppt** und die Beschäftigtenzahl geringfügig erhöht werden, so dass im Jahr 2006 beinahe so viele Menschen auf den Werften arbeiten wie im Jahr 2004. Beinahe auf allen Werften konnte die Zahl der Beschäftigten gesteigert werden.

Dominiert wird die deutsche Schiffbauindustrie von **Großwerften bzw. Werftengruppen**: Fast 80 Prozent aller deutschen Werftarbeiter sind auf nur 19 Werften tätig, die wiederum zu sieben Werftengruppen gehören. Das bedeutet, dass 47,5 Prozent aller Werften 80 Prozent aller Schiffbauer angestellt sind. Hier sticht ThyssenKrupp Marine Systems als größter deutscher Werftenkonzern heraus, denn allein in den zum Konzern gehörenden deutschen Standorten sind fast ein Drittel aller deutschen Werftarbeiter tätig.

Die Zahl der im Berichtszeitraum September 2005 bis Ende August 2006 akquirierten **Neubauaufträge deutscher Werften** für Containerschiffe ist gegenüber den Vorjahren deutlich zurückgegangen. In den vergangenen zwölf Monaten konnten gerade mal 45 Neubaufträge in die Bücher geschrieben werden – zwischen September 2004 und August 2005 waren es noch 121 Schiffe. Die abgeschwächte Entwicklung bei den Neubaufträgen ist jedoch kein Zeichen einer Auftragskrise, sondern ist darauf zurückzuführen, dass die Werften gut gefüllte Auftragsbücher aufweisen und die Reeder nur selten Schiffe ordern, die er's vier oder mehr Jahre später abgeliefert werden können. Im Bereich des **Spezialschiffbaus** konnten die deutschen Werften wie in der Vergangenheit unterschiedlichste Projekte akquirieren, darunter Frachter für den Transport von Offshore-Windkraftanlagen, Gastanker, Megayachten und auch die größten Hochseeschlepper Europas.

Die Beschäftigten auf den deutschen Werften leisten wie in den Jahren zuvor **deutlich mehr Arbeitsstunden als in der tarifvertraglichen Regelarbeitszeit vereinbart** ist. Die auf den Arbeitszeitkonten verbuchten Zeitguthaben sowie die außerhalb von Zeitkonten geleisteten Überstunden entsprechen einem Beschäftigungsvolumen von 795 Vollzeitarbeitsplätzen.

Neben der Flexibilisierung der Arbeitszeiten nutzen die Werften auch intensiv den Einsatz von Leiharbeit. Insgesamt 2.733 Leiharbeiter arbeiten Anfang September 2006 auf 23 deutschen Werften. Dies entspricht einer Leiharbeitsquote von durchschnittlich 15 Prozent, wobei ein Vielzahl von Werften deutlich höhere Quoten (bis zu 53 Prozent) aufweist.

Leiharbeit sowie die Zahl der in und außerhalb von Zeitkonten geleisteten Überstunden zusammengenommen entsprechen einem **potenziellen Volumen von 3.528 Vollzeitarbeitsplätzen**. Gerade angesichts der bestehenden Probleme bei der Integration von Leiharbeitern in die betrieblichen Abläufe und den Schwierigkeiten der Werften, qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt zu finden, spricht alles dafür, dieses Potenzial auch tatsächlich in feste Neueinstellungen umzusetzen.

Diese Option wird zudem erforderlich, wenn man die auf vielen Werften hohe Altersstruktur betrachtet. Dabei sind die Betriebsräte auch äußerst skeptisch, wie sich die von der Bundesregierung beschlossene **Anhebung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre** auf die Werften auswirken wird. Bereits heute existieren auf den Werften kaum ausreichende ‚Schonarbeitsplätze‘ für ältere Kollegen, welche nicht mehr die körperlich schwere Arbeit auf der Werft bewältigen können. Überalterung der Belegschaften, ansteigende Krankheitsraten und frustrierte und „körperlich kaputte“ Kollegen werden die Konsequenzen dieser Politik sein, wenn nicht die Werften sich rechtzeitig der Herausforderung stellen, **alternsgerechte Arbeitsbedingungen** zu schaffen.

Erstmals wurde im Rahmen der mittlerweile 15. Schiffbauumfrage in Deutschland auch die **maritime Zulieferindustrie** mit einbezogen, jedoch – anders als beim Schiffbau – nicht in Form einer Totalbefragung der gesamten deutschen Schiffbau-Zulieferindustrie. Es wurden in einem ersten Schritt in ausgewählten Zulieferunternehmen ausgewählte Fragestellungen von den Betriebsräten beantwortet, wie z.B. die nach Neueinstellungen, Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft, angesichts der demografischen Entwicklung 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.

16 Unternehmen bzw. deren Betriebsräte haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Sie repräsentieren insgesamt 6.679 Beschäftigte und damit rund 10 Prozent aller Beschäftigten in der deutschen Schiffbau-Zulieferindustrie. Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 31 bis hin zu 1.614.

Ähnlich wie bei der Schiffbauindustrie, gab es auch hier **einen Zuwachs an Beschäftigten** im Befragungszeitraum. Es fanden 567 Neueinstellungen statt (rund 9 Prozent der Beschäftigten in den befragten Unternehmen), davon allerdings drei Viertel befristet.

Die Guthaben auf den **Arbeitszeitkonten** und die nicht von den Konten erfassten **Überstunden** stellen ein Arbeitsplatzvolumen von 178 dar. Addiert man dazu die **Leiharbeiter**, die zum 1. September 2006 in den Zulieferbetrieben beschäftigt waren (= 452, das entspricht einer Quote von 7,3 Prozent und liegt damit bei knapp 50 Prozent der entsprechenden Quote im Schiffbau), so kommt man auf eine **Zahl von 630 potenziellen Arbeitsplätzen und damit 10 Prozent der direkt Beschäftigten** in der maritimen Zulieferindustrie, die von dieser Untersuchung umfasst werden.

Ähnlich skeptisch bis ablehnend wie in der Schiffbauindustrie, sehen die Betriebsräte in der maritimen Zulieferindustrie auch die von der Bundesregierung beschlossene **Anhebung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre**.

Inhalt

<u>TEIL A: DIE BEFRAGUNG DER WERFTEN</u>	8
<u>1 BESCHÄFTIGUNGSSITUATION IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU</u>	8
1.1 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2005/2006	8
1.2 ZUR BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR NACH WERFTGRUPPEN	10
<u>2 SONDERENTWICKLUNGEN IM BERICHTSZEITRAUM</u>	14
2.1 KONSOLIDIERUNG IM EUROPÄISCHEN MARINESCHIFFBAU	14
2.2 POLNISCHE WERFTEN IN ÖKONOMISCHEN UND POLITISCHEN SCHWIERIGKEITEN	14
2.3 FINCANTIERI STEIGT BEI DER LLOYD WERFT EIN	15
<u>3 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2005 BIS ENDE AUGUST 2006</u>	17
3.1 CONTAINERSCHIFFE	17
3.2 SONSTIGE FRACHTER UND TANKER	19
3.3 PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN, FÄHREN, RoRo-FRACHTER	19
3.4 SONSTIGE	20
<u>4 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU</u>	21
<u>5 ARBEITSZEIT, EINSTELLUNGEN, AUSZUBILDENDE UND LEIHARBEIT</u>	23
5.1 ARBEITSZEITKONTEN UND ZEITGUTHABEN	23
5.2 ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN	24
5.3 KURZARBEIT	25
5.4 FACHKRÄFTEMANGEL ERSCHWERT NEUEINSTELLUNGEN	25
5.5 ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGESCHAFTEN / „RENTE MIT 67“	27
5.6 AUSZUBILDENDE	28
<u>6 LEIHARBEIT</u>	29
<u>7 HAUPTPROBLEME AUS DER SICHT DER BETRIEBSRÄTE</u>	30

<u>TEIL B: DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER</u>	31
<u>MARITIME ZULIEFERINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND</u>	31
DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER	32
HAUPTPROBLEME DER ZULIEFERER-BETRIEBSRÄTE	36
<u>DATENANHANG</u>	37
<u>QUELLEN</u>	41

Vorbemerkung

Seit 1990 führt das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität und der Arbeitnehmerkammer Bremen in Kooperation mit der IG Metall Bezirk Küste jährlich eine Befragung der Betriebsräte aller deutschen Seeschiffswerften durch, in diesem Jahr zum 15. Mal. Fester Bestandteil aller Erhebungen sind die Arbeitsbedingungen der Werftarbeiter, die Beschäftigungsentwicklung der einzelnen Werften sowie die Auftragslage.

Die Umfrage umfasst insgesamt 40 deutsche Werften sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen. Diese repräsentieren 19.591 Beschäftigte (Stand 1. September 2006) und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer (Totalerhebung).

Zum ersten Mal wurden im Rahmen der Erhebung auch die Betriebsräte von 16 maritimen Zulieferunternehmen befragt. In diesem Fall wurden (bis auf wenige Ausnahmen) die gleichen Fragen gestellt wie bei den Werften.

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

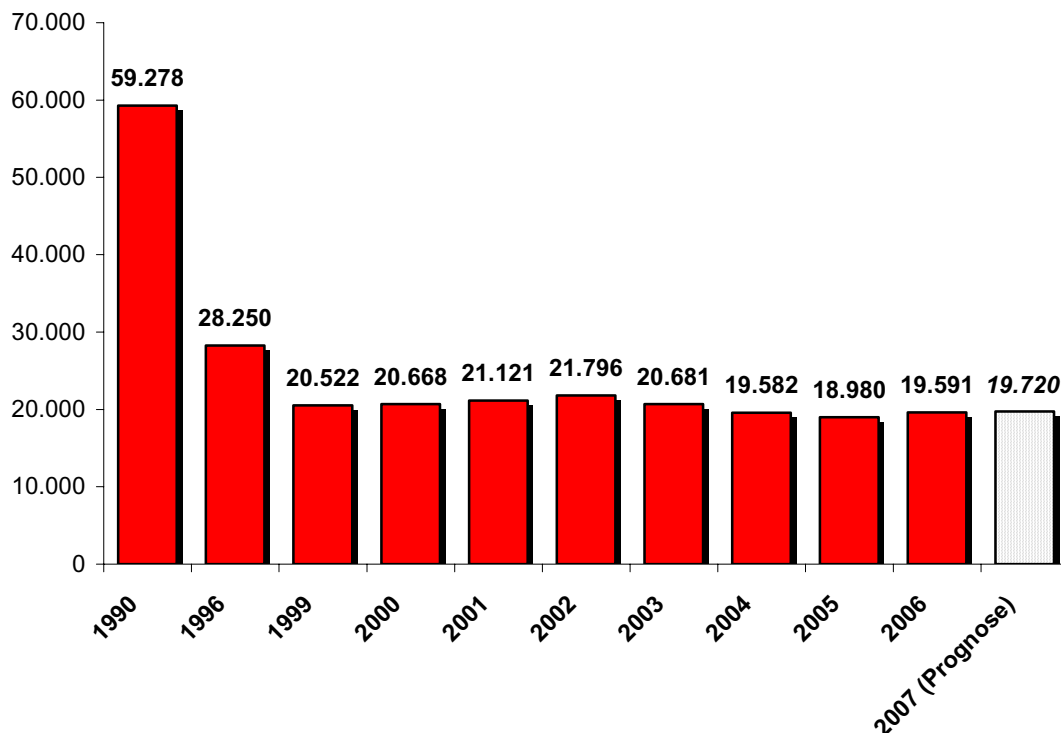
Teil A: Die Befragung der Werften

1 Beschäftigungssituation im deutschen Schiffbau

1.1 Beschäftigungsentwicklung 2005/2006

Der seit dem Jahr 2003 anhaltende Auftragsboom im deutschen Schiffbau wirkte sich im Jahr 2006 erstmalig auch positiv bei den Beschäftigtenzahlen der deutschen Werften aus. Am 1. September 2006 arbeiteten insgesamt 19.591 Menschen in insgesamt 43 Betrieben (40 Seeschiffswerften und drei hauptsächlich im Seeschiffsbau aktive Komponentenhersteller). Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um 611 Beschäftigte bzw. um 3,2 Prozent (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum von 1990 bis 2006 (jeweils zum 1. September)



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

Im Jahr 2006 gleicht die Zahl der Werftbeschäftigten in etwa dem Wert des Jahres 2004. Somit kann durchaus von einer Konsolidierung der Werftbeschäftigung gesprochen werden, da der Abwärtstrend seit dem Jahr 2002 erstmals umgekehrt

worden ist. Gleichwohl sind im Jahr 2006 immer noch knapp 2.000 Menschen weniger beschäftigt als vier Jahre zuvor.

Von den insgesamt 40 Werften gehen nur sieben Betriebsräte davon aus, dass sich im nächsten Jahr die Zahl der Mitarbeiter erhöhen wird – um insgesamt 129 Personen. Alle anderen Werften planen offensichtlich die Mitarbeiterzahl konstant zu halten und mit Neueinstellungen lediglich die natürliche Fluktuation zu bewältigen. Bemerkenswert ist auf jeden Fall, dass – anders als in allen bisherigen Befragungen – keine einzige Werft davon ausgeht, dass im nächsten Jahr Arbeitsplätze abgebaut werden. Sollte also der gegenwärtige Auftragsboom anhalten, kann man davon ausgehen, dass anstelle des in den letzten Jahren gewohnten Bildes des Beschäftigungsabbaus zumindest eine Stabilisierung eintritt – wenn nicht gar ein geringfügiger Stellenzuwachs.

Hinsichtlich der regionalen Verteilung ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede bei der Beschäftigungsentwicklung, denn sowohl auf den ostdeutschen als auch auf den westdeutschen Werften konnte insgesamt ein Beschäftigungszuwachs verzeichnet werden (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 2005 bis 2006

	Beschäftigte		Entwicklung 05/06	
	1.9.2005	1.9.2006	Absolut	in %
Werften gesamt	18.980	19.591	+611	+3,2
Ostwerften	4.811	4.923	+112	+2,3
Westwerften	14.169	14.668	+499	+3,5

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

Lediglich acht Betriebe reduzierten im Berichtszeitraum die Zahl ihrer Mitarbeiter. In diesen Unternehmen liegt die Spannweite des Beschäftigungsabbaus zwischen 1,6 Prozent (Blohm & Voss Repair GmbH bzw. sieben Personen) und 9,1 Prozent (J.G. Hitzler Schiffswerft bzw. fünf Personen).

Allgemein kann jedoch festgehalten werden, dass die Mehrzahl der deutschen Werften im September 2006 mehr Menschen beschäftigt hat als noch ein Jahr zuvor. Die größten prozentualen Zuwachsraten verzeichneten die Cassens Werft (+23,2 Prozent bzw. 17 Beschäftigte), die Kröger Werft GmbH (+17,1 Prozent bzw.

37 Beschäftigte) die SSW Shipyard (+33,3 Prozent bzw. 80 Beschäftigte), die Fassmer Werft (+9,7 Prozent bzw. 26 Beschäftigte), BREDO (+15,4 Prozent bzw. zehn Beschäftigte) und die Peene Werft GmbH (+3,2 Prozent bzw. 26 Beschäftigte). Die Meyerwerft GmbH konnte die Zahl ihrer Mitarbeiter um 7,2 Prozent erhöhen, was in absoluten Zahlen einem Anstieg um 156 Mitarbeiter entspricht. Auch die Volkswerft Stralsund hat im Berichtszeitraum ihre Beschäftigtenzahl um 4,2 Prozent bzw. 52 Mitarbeiter aufstocken können.

1.2 Zur Beschäftigungsstruktur nach Werftgruppen

Auf der Basis der Beschäftigtenzahlen hat sich die Struktur der deutschen Werftindustrie in den letzten Jahren nicht signifikant verändert. Nach wie vor ist ThyssenKrupp Marine Systems mit seinen auf den Handels- und Marineschiffbau bzw. Yachtbau spezialisierten Werften der mit Abstand größte Arbeitgeber unter den deutschen Werften. Nach der Restrukturierung der Aktivitäten im Werftkonzern arbeiteten an den nun sechs deutschen Standorten insgesamt 6.024 Menschen. Das bedeutet, dass insgesamt knapp 31 Prozent aller deutschen Werftarbeiter auf der Lohnliste von ThyssenKrupp Marine Systems stehen. Etwas mehr als 14 Prozent aller Werftbeschäftigten bzw. 2.793 Personen arbeiten auf den beiden zur Meyerwerft-Gruppe gehörenden Werften in Papenburg und Rostock. Mit rund zwölf Prozent aller Werftbeschäftigten (2.377 Menschen) ist Aker Yards Germany mit seinen Werften in Rostock-Warnemünde und Wismar die drittgrößte Werft(-engruppe) in Deutschland. Mit deutlichen Abstand folgen auf den weiteren Plätzen die zum A.P. Møller Konzern gehörende Volkswerft in Stralsund (6,5 Prozent bzw. 1.282 Beschäftigte), die drei zur J.J. Sietas-Gruppe gehörenden Hamburger Werften (6,1 Prozent bzw. 1.185 Beschäftigte), die Fr. Lürssen Gruppe mit ihren vier Werftstandorten (6,0 Prozent bzw. 1.176 Beschäftigte) und die Hegemann Gruppe mit der Peene-Werft und der Rolandwerft (5,0 Prozent bzw. 984 Beschäftigte).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass fast 80 Prozent aller deutschen Werftbeschäftigten auf nur 19 Werften arbeiten, welche wiederum zu sieben Werftengruppen gehören. Verglichen mit der Zahl der in Deutschland existierenden Werftstandorte bedeutet dies, dass auf nur 47,5 Prozent aller Werften 80 Prozent aller Werftbeschäftigten angestellt sind (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Die sieben größten Werften(-gruppen) in Deutschland im Jahr 2006

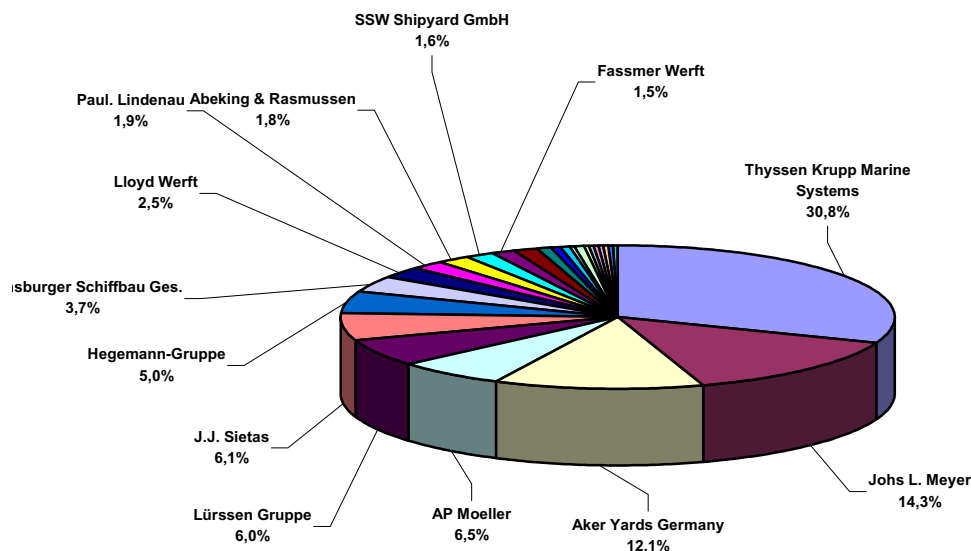
Werften-Gruppe	Dazugehörige Werften	Beschäftigte 2004	Beschäftigte 2005	Beschäftigte 2006	Anteil an allen Arbeitnehmern auf deutschen Werften in 2006
ThyssenKrupp Marine Systems	HDW GmbH HDW-Gaarden GmbH HDW-Nobiskrug Blohm&Voss GmbH Blohm&Voss Repair GmbH Nordseewerke Emden	6.519	5.949	6.024	30,8 %
Meyerwerft – Gruppe	Jos. L. Meyer-Werft Neptun Industrie	2.594	2.625	2.793	14,3%
Aker Yards Germany	Aker MTW Aker Warnow	2.379	2.352	2.377	12,1 %
AP Moeller, Dänemark	Volkswerft Stralsund	1.211	1.230	1.282	6,5 %
J.J. Sietas KG	J.J. Sietas KG KG Norderwerft Neief. Maschinenfabrik(a)	1.128	1.015	1.185	6,1 %
Fr. Lürssen Gruppe	Fr. Lürssen Werft Lürssen Bardenfleth Kröger Werft GmbH Neue Jade Werft	1.033	1.074	1.176	6,0 %
Hegemann-Gruppe	Detlef Hegemann Rolandwerft Peene-Werft	969	957	984	5,0 %

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

(a) Die Beschäftigten der Neuenfelder Maschinenfabrik wurden im Jahr 2006 erstmals zur J.J. Sietas Gruppe hinzugezählt.

Neben diesen sieben größten deutschen Werften(-gruppen) existiert noch eine Vielzahl kleinerer eigenständiger Werften, welche jedoch deutlich geringere Anteile an der gesamten Werftbeschäftigung in Deutschland haben. Gleichwohl darf in diesem Zusammenhang nicht der Eindruck entstehen, allein die Zahl der Mitarbeiter würde ursächlich für die Position der Werft auf ihrem jeweiligen Markt sein. So sind beispielsweise in der Flensburger Schiffbaugesellschaft FSG mit 733 Beschäftigten vergleichsweise wenig Mitarbeiter mit dem Bau von Schiffen beschäftigt Gleichwohl ist die FSG einer der Weltmarktführer bei der Entwicklung und dem Bau von RoRo- und RoPax-Schiffen. Und auch die Mützelfeldtwerft muss in diesem Kontext genannt werden. Zwar hat sie mit 86 Beschäftigten nur einen Anteil von 0,4% an der gesamten deutschen Werftbeschäftigung, allerdings werden auf dieser Werft die größten Hochseeschlepper Europas konstruiert und gebaut. Die Verteilung der Werftbeschäftigten auf die einzelnen Werften in Deutschland veranschaulicht Abbildung 4:

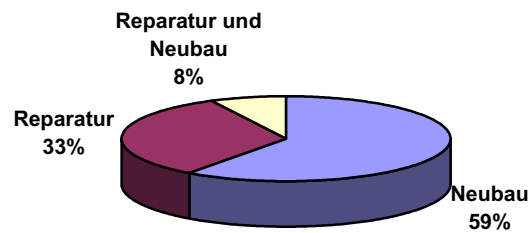
Abbildung 4: Verteilung der Werftbeschäftigten nach Werften im Jahr 2006



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

Bezüglich der Spezialisierung der deutschen Werften ergibt sich ein klares Bild (vgl. Abbildung 5). Von den insgesamt 40 Werften sind 24 Werften auf den *Neubau* von Schiffen spezialisiert (59 Prozent aller Werften) und weitere 13 Werften konzentrieren sich beinahe ausschließlich auf die *Schiffsreparatur* (33 Prozent aller Werften). Im letzteren Fall handelt es sich mit wenigen Ausnahmen meistens um Werften mit maximal 100 Mitarbeitern. Im Bereich des Neubaus von Schiffen finden sich dagegen die Werften mit den größten Belegschaftszahlen von bis zu 2.400 Beschäftigten. Weitere drei Werften sind sowohl im Neubau als auch in der Reparatur aktiv (acht Prozent aller Werften), diese haben zumeist mehr als 100 Mitarbeiter.

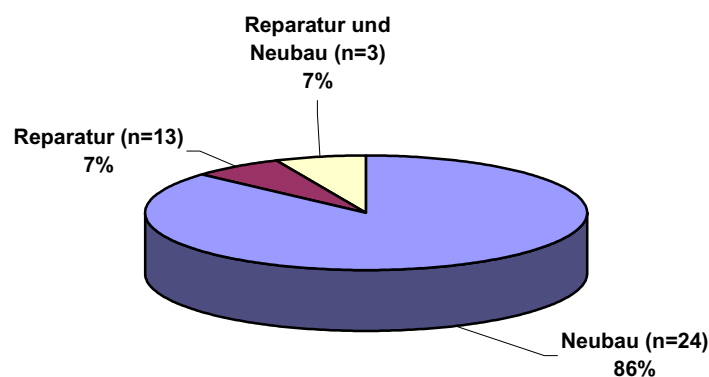
Abbildung 5: Verteilung deutschen Werften nach dem schwerpunktmäßigen Aktivitäten (N=40)



Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

Bei der Betrachtung der schwerpunktmäßigen Ausrichtung der deutschen Werften wird bereits deutlich, dass die deutsche Werftenlandschaft stark vom Schiffsneubau geprägt ist. Noch deutlicher wird diese Tatsache, wenn man nicht nur die Zahl der Werften zur Grundlage nimmt, sondern die Zahl der in diesen Werften arbeitenden Menschen hinzuzieht. Dann zeigt sich, dass 86 Prozent aller deutschen Werftbeschäftigten in Werften arbeiten, die sich auf den Neubau von Schiffen konzentrieren. Jeweils nur sieben Prozent sind dagegen auf Werften beschäftigt, deren Spezialgebiet die Reparatur von Schiffen ist bzw. die sowohl Neubau als der Reparatur betreiben (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Verteilung der Werftbeschäftigten nach Werfttyp



© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

2 Sonderentwicklungen im Berichtszeitraum

2.1 Konsolidierung im europäischen Marineschiffbau

Das Projekt der Restrukturierung bzw. der Konsolidierung des europäischen Marineschiffbaus kann bislang keine nennenswerten Fortschritte vorweisen. Grenzüberschreitend arbeiten die europäischen Marinewerften nur zumeist punktuell im Rahmen von Einzelprojekten zusammen. Der in der politischen Arena immer wieder diskutierte Plan, eine „maritime EADS“ im Bereich des Marineschiffbaus zu entwickeln, scheint nach wie vor mittelfristig nur sehr schwer realisierbar zu sein. Zu groß sind noch die Unterschiede zwischen den in Frage kommenden Kooperationspartnern.

Auch wenn auf gesamteuropäischer Ebene, die Schaffung einer „maritimen EADS“ mittelfristig noch unwahrscheinlich erscheint, werden offensichtlich in einigen Ländern die erforderlichen nationalen Konsolidierungsprozesse vorangetrieben. Vor allem in Großbritannien wird immer deutlicher, dass BAE Systems im britischen Marineschiffbau eine immer entscheidendere Rolle zuwächst (vgl. Lloyd's List vom 14.9.2006). Während in Großbritannien die Marineschiffswerft Swan Hunter um ihr Überleben kämpft und kurz vor der Pleite steht (vgl. 24dash.com), haben BAE Systems und VT Shipbuilding (neben BAE Systems der zweitgrößte Produzent von Kriegsschiffen in Großbritannien) erste Schritte unternommen, um Babcock Rosyth aufzukaufen, die größte Reparatur- und Instandhaltungswerften im Königreich. Der nationale Konzentrationsprozess wird vom britischen Verteidigungsministerium bewusst gefordert und unterstützt.

Auch ThyssenKrupp Marine Systems plant, seine europäische bzw. globale Stellung weiter auszubauen. So ist vorgesehen, dass TKMS seinen 20prozentigen Anteil an der portugiesischen Reparaturwerft Lisnave aufstockt, wobei noch nicht klar ist, ob es auch zu einer Mehrheitsbeteiligung kommen kann (FAZ 15.9.2006). Im Kontext der Intensivierung des Geschäftszweigs TKMS Services gibt es zudem auch Überlegungen, sich stärker im süd-ostasiatischen Raum zu engagieren.

2.2 Polnische Werften in ökonomischen und politischen Schwierigkeiten

Die polnische Werftindustrie, derzeit nach der deutschen die zweitgrößte in Europa, steckt in großen Schwierigkeiten. In den drei großen Werften (Szczecin New

Shipyards/Stettin; Gdynia Shipyard/Gdingen und Stocznia Gdansk/Danzig – ehemals Leninwerft) arbeiten derzeit rund 12.000 Beschäftigte.

Im Jahre 2001 gab es ein „Beinahe-Aus“ für die polnischen Schiffbauindustrie. Die Stocznia Szczecinska Porta Holding stellte ihre Zahlungen und auch die Produktion ein (den beiden anderen Werften ging es nicht viel besser). Im Juli 2002 übernahm die (staatliche) polnische Entwicklungsagentur die bankrotte Werft und gründete die oben erwähnte Szczecin New Shipyard.

Damit verstärkten sich die Hilfen der polnischen Regierung für den Schiffbau. Seit dem Beitritt Polens zur EU im Mai 2004 gelten auch für Polen die EU Wettbewerbs- und Beihilferegulungen, so wie sie zuvor auf die französischen und spanischen Werften angewendet worden sind. Die EU Kommission geht davon aus, dass seit dem 1. Mai 2004 die polnische Regierung 350 Mio. EURO an die beiden Werften in Danzig und Gdingen und 31 Mio. EURO an die Stettiner Werft transferiert hat (vgl. Financial Times vom 27.8.2006). Darüber hinaus hat die polnische Regierung den Werften Kreditausfallbürgschaften in Höhe von 1,6 Mrd. Euro gewährt. Beihilfen können nach EU-Recht aber nur dann gewährt werden, wenn überzeugende Restrukturierungs-/Privatisierungspläne vorgelegt werden. Im Juni 2005 richtete die EU Kommission eine entsprechende Anfrage an die polnische Regierung, die erst Anfang September 2006 mit einem unzureichenden Papier von 30 Seiten beantwortet wurde. Auf neuerliches Nachfragen entschloss sich nun die polnische Regierung, ein ca. 800 Seiten starkes Papier nachzuschicken, über dessen Qualität derzeit nichts bekannt ist (vgl. Lloyds List vom 31.8.2006). Damit isoliert sich die derzeitige polnische Regierung noch mehr als bisher in der EU. Somit hat die Umstrukturierung der polnischen Werftindustrie neben der ökonomischen auch eine politische Dimension bekommen.

Was die Werften selbst betrifft, so sagen Gerüchte, dass die Athenian Sea Carriers und Alfa Ships Übernahmeangebote an die Stocznia Gdanska gemacht hat, während der israelische Reedereibesitzer Rami Ungar mit Stocznia Gdynia (an der er ohnehin 16,5 der Anteile hält) zusammen mit dem ukrainischen Investor „Donbas“ in Verbindung gebracht wird.

2.3 Fincantieri steigt bei der Lloyd Werft ein

Im Frühjahr 2006 wurden die Weichen für die Zukunft der Bremerhavener Lloyd Werft neu gestellt. Im Mai haben die Bremer Investitionsgesellschaft BIG und die Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. Verträge über den Erwerb von Anteilen an

der Lloyd Werft geschlossen. Das Abkommen sieht vor, dass Fincantieri 21,05 Prozent und die BIG 13,16 Prozent an der Lloyd Werft erwerben, wobei Fincantieri die Option hat, bis Ende 2008 ihren Anteil auf 51 Prozent aufzustocken. Im Sommer 2006 erteilten das europäische und das deutsche Kartellamt diesem Abkommen ihre Zustimmung.

Das Engagement von Fincantieri in Bremerhaven ist ein positives Signal für die Zukunftsaussichten der Lloyd Werft, denn sie wird damit zu einem wichtigen Baustein im Zukunftskonzept des Fincantieri Konzerns. Fincantieri hat mit der Lloyd Werft einen dritten Standort (neben Palermo und den Bahamas) für die Reparatur von Kreuzfahrtschiffen dazu gewonnen. Auch scheinen die lokalen Gegebenheiten in Bremerhaven die Entscheidung von Fincantieri für die Lloyd Werft positiv beeinflusst zu haben, denn aufgrund des vor Ort existierenden maritimen Clusters ist es der Werft möglich, innerhalb kürzester Zeit bis zu 2.500 Fachkräfte zu mobilisieren. Langfristig geht die Geschäftsführung der Lloyd Werft sogar davon aus, dass sie auch im Bereich der Ausrüstung von Neubauten involviert sein wird: „It could be that Fincantieri needs a cruiseship with a shorter delivery time than they can handle. So Fincantieri would build the hull and we would do the outfitting. It makes sense, because the bottlenecks usually occur in the outfitting of a vessel and not in the steel production” (Lloyds List vom 23.6.2006).

3 Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2005 bis Ende August 2006

Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume (September bis August) unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt. Für den diesjährigen Berichtszeitraum von September 2005 bis Ende August 2006 zeigt sich, dass die deutschen Werften wie in den beiden Jahren zuvor vom weltweiten Auftragsboom profitieren konnten. Allerdings hat sich das Volumen der Neubaufträge gegenüber den Vorjahren – vor allem im Containerschiffssegment – deutlich verringert, was daran liegt, dass die Mehrzahl der Werften für die nächsten zwei bis vier Jahre bereits ausgelastet sind und Bestellungen mit einem Ablieferungsdatum von mehr als vier Jahren sehr selten vorkommen.

Während im Bereich der Containerschiffe also ein signifikanter Rückgang an Neubaufträgen zu verzeichnen ist, konnten bei Spezialschiffen neue interessante Projekte akquiriert werden.

3.1 Containerschiffe

Bei den Containerschiffen fällt der Rückgang bei der bisherigen Standardgröße 2.500 – 2.700 TEU auf. Aker Yards Germany hat auch kleinere Typen ins Programm genommen, profitiert aber diesmal durch den Auftrag für Arktis-Frachter von der Zugehörigkeit zum Aker-Konzern. ThyssenKrupp Marine Systems konnte bei den Nordseewerken in Emden Aufträge für die neuen Designs größerer Containerschiffe erhalten. Bei Hegemann sind die 1200er ausgelaufen, da die 1400er und 1600er mehr nachgefragt werden. J.J. Sietas hat neben den äußerst erfolgreichen Typ 168 eines offenen Containerschiffs für 868 TEU den neuen offenen Typ für 1226 TEU gestellt. SSW hat ebenfalls ein kleineres Design entwickelt und die ersten beiden Aufträge festgemacht (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe im Zeitraum von September 2005 bis Ende August 2006

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	TEU	Summe tdw	Summe TEU
2	Mützelfeldtwerft	Elbdeich Reederei	8.550	720	17.100	1.440
5	Cassens	Deutsch	8.600	724	43.000	3.620
6	J.J. Sietas	Deutsch ?	11.400	868	68.400	5.208
7	Hegemann Rolandwerft	Deutsch	11.000	974	77.000	6.818
2	SSW, Bremerhaven	Sibum	12.000	1.036	24.000	2.072
4	J.J. Sietas	Deutsch	14.350	1.226	57.400	4.904
7	Peene-Werft	Verschiedene	20.250	1.440	141.750	10.080
4	Peene-Werft	Arkas, Türkei	22.000	1.600	88.000	6.400
4	TKMS-Gaarden	Deutsch	37.950	2.702	151.800	10.808
4	TKMS-Nordseewerke	Deutsch	42.250	3.414	169.000	13.656

Insgesamt wurden von den deutschen Werften also 45 Neubaufträge für Containerschiffe in die Bücher geschrieben werden. Dies entspricht in etwa der Zahl der Neubaufträge aus dem Berichtszeitraum 9/2002 bis 8/2003. Gegenüber dem letzten Berichtszeitraum vom September 2004 bis zum August 2005 ist dies jedoch ein dramatischer Rückgang. Gemessen an der Anzahl der Neubaufträge beträgt der Rückgang gegenüber dem letzten Berichtszeitraum -62,8 Prozent. Auf der Basis von TDW beträgt der Rückgang 67,2 Prozent und auch auf TEU-Basis fällt der Wert mit -66 Prozent nur geringfügig kleiner aus (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2006 (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	Veränderung zu 9/2004-8/2005
Anzahl der Schiffe	6	46	71	121	45	-62,8%
Gesamt tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	-67,2%
Gesamt TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	-66,0%

© Universität Bremen/ IAW – IG Metall Bezirk Küste 2006

Nun darf dieser Befund jedoch nicht mit der Situation im Jahr 2002/2003 verglichen werden. Anders als noch im Jahr 2003 sind die deutschen Containerschiffswerften mit einer vergleichsweise komfortablen Auftragslage ausgestattet, welche ihnen in vielen Fällen eine Kapazitätsauslastung bis in das Jahr 2010 sichert. Die Konsequenz dieser günstigen Lage ist jedoch, dass sich das Tempo und das Volumen an Neubaufträgen reduziert, da die Reeder nur in seltenen Fällen Neubauten ordern, deren Ablieferung erst in vier oder mehr Jahren erfolgen kann.

3.2 Sonstige Frachter und Tanker

Im Segment der Frachter und Tanker konnten die deutschen Werften wiederum unterschiedlichste Aufträge von großer Spannbreite verzeichnen. Neben den Arktis-Frachtern bei Aker Yards Germany stehen mehrere neue Schiffstypen erstmals in den Auftragsbüchern - dazu gehören auch zwei Dockschiffe bei der Lloyd Werft, deren Rümpfe aus Polen bezogen werden. Die Lindenau Werft unterbricht die Tankerproduktion für einen Spezialfrachter für Windenergieanlagen. Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft werden die RoRo-Frachter und Fähren durch einen Con/Ro-Frachter ergänzt. An der Festbestellung von vier Einheiten hängen noch sechs Optionen. Schwergutfrachter und selbstentladende Schüttgutfrachter sind wieder bei J.J. Sietas anzutreffen. Der jüngste Gastanker der Meyer Werft hat nach insgesamt vier Orders aus Norwegen auch bei der Reederei Harpain Interesse gefunden.

Abbildung 9: Auftragseingänge deutscher Werften für Frachter und Tanker im Zeitraum von September 2005 bis Ende August 2006

Zahl	Werft	Auftraggeber	tdw	Schiffstyp	Summe tdw
2	Ferus Smit	Wagenborg, NL	6.000	MZF	12.000
2	Lloyd Werft	Harren & Partner	11.000	Dockschiffe	22.000
1	Lindenau	K.A.	12.000	WEA-Frachter	12.000
4	J.J. Sietas	SAL Heavy Lift	12.000	Schwergutfrachter	48.000
4	Aker Yards Germany	Norilsk Nickel, RUS	18.000	Arktis-Frachter	72.000
4	Flensburger Schiffbau	Cobelfret, B	13.080	Container/RoRo	52.320
1	Ferus Smit	Erik Thun, S	9.000	Bulkcarrier	9.000
2	J.J.Sietas	Verschiedene	31.000	Bulkcarrier	62.000
1	Mützelfeldtwerft	Glüsing	1.340	Produktentanker	1.340
2	Ferus Smit	schwedische Eigner	7.600	Produktentanker	15.200
6	Meyer Werft	deutsche und norweg.	18.100	LPG-Tanker	108.600

3.3 Passagierschiffe, Yachten, Fähren, RoRo-Frachter

Der deutsche Schiffbau behauptet weiterhin seine herausragende Stellung auf den Weltmärkten für Megayachten und Kreuzfahrtschiffe. Dies belegen auch die Neubaufträge im Berichtszeitraum in diesem Schiffssegmenten. Obwohl traditionellerweise nicht alle Neubaufträge veröffentlicht werden, konnten allein fünf deutsche Werften Neubaufträge für Megayachten verbuchen – darunter sog. „Gigas“ mit über 100 m Länge.

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft konnte einen vierten Auftrag für Autofähren aus Kanada in ihre Bücher schreiben und die Meyerwerft überschreitet erstmals die 100.000-BRZ-Grenze bei den Kreuzfahrtschiffen.

Abbildung 10: Auftragseingänge deutscher Werften für Passagierschiffe, Yachten, Fähren und RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2005 bis Ende August 2006

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
2	TKMS Nobiskrug	k.A.	k.A.	> 60 m	Megayacht
3	Abeking & Rasmussen	k.A.	k.A.	k.A.	Megayacht
1	Lloyd Werft	k.A.	k.A.	k.A.	Megayacht
2	TKMS B+V	k.A.	k.A.	> 90 m	Megayacht
?	Lürssen-Gruppe	k.A.	k.A.	k.A.	Megayacht
1	Meyer Werft	PT. Pelni, Indonesien	14.200	1500 P.	Passagier-Liner
1	Fr. Fassmer	Senegal	3.000	76 m	Autofähre
1	Flensburger Schiffbau	British Columbia	17.800	600 P.	Autofähre
2	Neptun Werft	Premicon AG		176 P.	Flusskreuzfahrtschiff
1	Meyer Werft	Aida Cruises	68.500	2030 P.	Kreuzfahrtschiff
3	Meyer Werft	Celebrity Cruises	118.000	2850 P.	Kreuzfahrtschiff

3.4 Sonstige

Aus dem breiten Programm von Fr. Fassmer sind nur zwei der größeren Rettungskreuzer genannt. Der Lindenau Werft ist es gelungen, den Bau von Hafenschleppern für Kiel und Lübeck im Land zu halten, und bei der Mützelfeldtwerft kamen zu dem außergewöhnlichen Auftrag über vier Hochseeschlepper zwei nochmals stärkere hinzu. Die Mützelfeldtwerft konnte damit ihre herausragende Position in diesem Marktsegment weiter ausbauen.

Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige Speziialschiffe im Zeitraum von September 2005 bis Ende August 2006

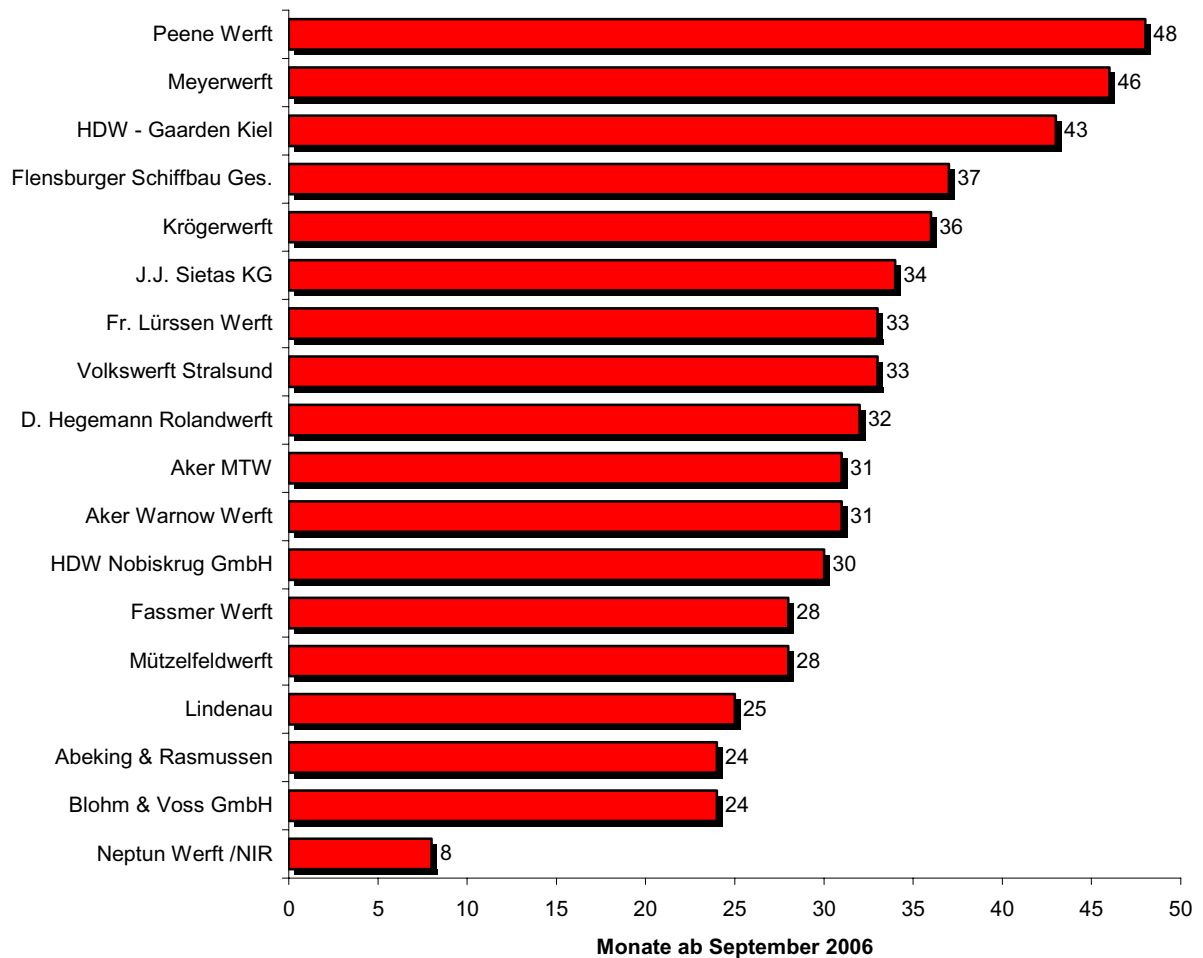
Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ		Schiffstyp
1	SSW, Bremerhaven				Casco
2	Fr. Fassmer	DGzRS		20 m	Rettungskreuzer
2	Lindenau	deutsch	450	31 m	Schlepper
2	Mützelfeldtwerft	Harms Bergung	2,800	74 m	Hochseeschlepper

4 Auslastung im deutschen Schiffbau

Der im Jahr 2003 einsetzende Auftragsboom hat dazu beigetragen, dass die Kapazitäten der meisten Werften in Deutschland sehr gut ausgelastet sind. Vor allem das sehr gute Auftragsjahr 2005 hat dazu geführt, dass einige Werften bis in das Jahr 2010 ausgelastet sind. Insgesamt machten 18 Neubauwerften Angaben über das letzte Ablieferungsdatum in ihren Auftragsbüchern (vgl. Abbildung 12).

Die Angaben der Werften machen deutlich, dass die deutschen Neubauwerften über eine vergleichsweise komfortable Auftragslage verfügen. Das Orderbook der Peene-Werft weist bspw. 13 Containerschiffe aus, was der Werft Arbeit für die nächsten vier Jahre verschafft. Die Meyerwerft hat durch die Aufträge für Kreuzfahrtschiffe und Gastanker für die nächsten 46 Monate Arbeit und auch die HDW-Gaarden GmbH besitzt durch ihre Aufträge für 3.400 TEU Containerschiffe eine Perspektive für die nächsten 43 Monate. Bis auf die Neptun Werft in Rostock verfügen alle anderen Werften über Aufträge für mindestens die nächsten zwei Jahre. Die Neptun Werft ist jedoch auf den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen spezialisiert. Hier bestellen die Reeder gewöhnlich erst im Spätherbst eines Jahres und die Auftragsbücher sind generell geringer als bei den Handelsschiffswerften. Da es jedoch zwischen der Neptun Werft und der Meyerwerft eine intensive Arbeitsteilung auf dem Gebiet der Gastankerfertigung gibt, ist die Perspektive für die Neptun Werft besser als es die Abbildung 12 andeutet.

Abbildung 12: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch ausgewählter deutscher Neubauwerften (Stand: 1. September 2006; nur Handelsschiffneubau)



Für den Reparaturbereich ist es aufgrund der geringen Vorhersagbarkeit der Auftragseingänge kaum möglich, Aussagen über die zukünftige Auslastung zu machen. Insgesamt geben diese Werften jedoch an, dass sie über eine gute Auftragslage verfügen und auch für die nahe Zukunft mit keinerlei Einbrüchen rechnen.

5 Arbeitszeit, Einstellungen, Auszubildende und Leiharbeit

5.1 Arbeitszeitkonten und Zeitguthaben

Arbeitszeitflexibilisierung durch den Einsatz von Zeitkontenmodellen ist mittlerweile Standard auf den deutschen Werften. Insgesamt gaben 27 Werften an, mit diesem Flexibilisierungsinstrument zu arbeiten. Bei Arbeitszeitkontenmodellen muss zwischen Kurz-, Lang- und Lebensarbeitszeitkonten unterschieden werden, wobei das Unterscheidungsmerkmal die Länge des Ausgleichszeitraums ist. Während bei Kurzzeitkonten der Ausgleichszeitraum bis zu sechs Monaten betragen kann, zeichnen sich Langzeitkonten dadurch aus, dass hier der Ausgleichszeitraum zwischen sechs und zwölf Monaten liegt. Lebensarbeitszeitkonten haben den Charakter, dass dort angesparte Arbeitszeitguthaben nicht in einem definierten Ausgleichszeitraum ausgeglichen werden müssen, sondern primär dem vorzeitigem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben dienen.

Von den insgesamt 27 Werften, welche die Existenz eines Kontensystems bejahten, verfügen elf Werften nur über ein Kurzzeitkonto. Hier liegen die Bandbreiten bei bis zu 250 Plusstunden bzw. 250 Minusstunden – was angesichts der vergleichsweise kurzen Ausgleichszeiträume eine enorme Flexibilität ermöglicht. Die durchschnittlichen Bandbreiten liegen bei 150 Plusstunden und 120 Minusstunden. Ebenfalls elf Werften arbeiten ausschließlich mit einem Langzeitkontenmodell, und auch hier finden sich die gleichen Bandbreiten wie bei den Kurzzeitkonten. Lediglich auf einer Werft wird bereits ein Lebensarbeitszeitkonto geführt. In diesem Zusammenhang muss jedoch erwähnt werden, dass auf einigen Werften die Einführung von Lebensarbeitszeitkonten geplant oder bereits in Angriff genommen worden ist, so dass in den nächsten Jahren dieses Instrument weiter verbreitet sein wird.

Von allen befragten Werften machten 19 Werften Angaben zu den zum 1. September 2006 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 12.222 Beschäftigte bzw. 62,4 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften am 1. September 2006 insgesamt 653.850 Stunden. Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 53,5 Stunden pro Beschäftigtem. Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Zeitguthaben entsprechen – bei einer

zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem – einem Arbeitsplatzvolumen von rund 442 Vollzeitarbeitsplätzen.

5.2 Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Umso erstaunlicher ist somit die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz der relativ weit verbreiteten Arbeitszeitkonten auch im Jahr 2006 wieder sehr viele Überstunden außerhalb der Zeitkonten angefallen sind. Auf den insgesamt 16 Werften, die Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 10.152 Mitarbeiter beschäftigt. Für diese Mitarbeiter errechnet sich für das Jahr 2006 ein Überstundenvolumen von 523.569 Stunden. Pro Beschäftigtem ergibt sich daraus ein Überstundenaufkommen von 51,6 Stunden. Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 523.569 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von knapp 353 Vollzeitstellen dar.

Addiert man die Arbeitszeitguthaben und die außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden, so kommt man auf ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von über 795 Vollzeitstellen.

Wie auch durch die Umfragen der letzten Jahre gezeigt werden konnte, ist der flexible Umgang mit den Arbeitszeiten ein gängiges Instrument auf den deutschen Werften. Zeitkontenmodelle eignen sich ideal für den Ausgleich der im Schiffbau typischen Auslastungsschwankungen. Die Flexibilität kann jedoch erhöht werden, wenn die Werften dazu übergehen würden, nicht nur eines der vorgestellten Kontenmodelle zu praktizieren, sondern eine Kombination unterschiedlicher Modelle. Damit könnten kurz-, mittel- aber auch langfristige Auslastungsschwankungen besser bewältigt werden. In der aktuellen Befragung gaben nur fünf Werften an, sowohl Kurz- als auch Langzeitkonten zu führen. Die auf einigen Werften geplanten Lebensarbeitszeitkonten wären hier eine ideale Ergänzung und würden eine langfristige Planungssicherheit befördern. Allerdings muss in allen Fällen gewährleistet sein, dass der Abbau der Arbeitszeitguthaben nicht einseitig an den Interessen der Unternehmen orientiert ist und die

Beschäftigten auch ihren Bedürfnissen entsprechend auf die Guthaben zurückgreifen können.

5.3 Kurzarbeit

Wie bereits im Vorjahr ist es auch im Jahr 2006 nur in zwei Fällen zu Kurzarbeit gekommen. Bei der HDW GmbH waren ca. 100 Mitarbeiter im Bereich der U-Boot-Ausrüstung davon betroffen. Beim zweiten Unternehmen, HDW Nobiskrug, wurden insgesamt 17 Beschäftigte aus dem Leichtmetallbau auf Kurzarbeit gesetzt.

In beiden Werften ist auch für die nahe Zukunft Kurzarbeit in den betreffenden Bereichen geplant, wovon 100 Beschäftigte der HDW GmbH und 12 Beschäftigte von HDW Nobiskrug betroffen wären.

5.4 Fachkräftemangel erschwert Neueinstellungen

Noch im letzten Jahr gaben lediglich drei von 27 Werften an, Schwierigkeiten bei der Besetzung von Stellen gehabt zu haben. Die aktuelle Erhebung zeichnet dagegen ein deutlich anderes Bild: Insgesamt 12 Werften hatten in der Vergangenheit Probleme geeignetes Personal für offene Stellen zu finden.

Auffällig ist dabei, dass diese Probleme nicht nur im Bereich der Ingenieure bzw. Hochschulabsolventen auftreten, sondern beinahe alle Gewerke auf den Werften betreffen. Der Grund für diese Schwierigkeiten ist in allen Fällen der Gleiche: der Mangel an geeigneten qualifizierten Fachkräften auf dem Arbeitsmarkt und der „schlechte Ruf der Werften“. Bei Werften, die auf dem (regionalen) Arbeitsmarkt in direkter Konkurrenz zu anderen High-Tech-Branchen wie der Luftfahrt- oder Automobilbranche stehen, kommt noch hinzu, dass insbesondere Ingenieure dort ein deutlich höheres Einkommen erzielen können als auf den Werften.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der diesjährigen Befragung kann vermutet werden, dass dem deutschen Schiffbau in Zukunft anstatt einer Auslastungskrise eine Personalkrise bevor steht. Denn auch andere Quellen prognostizieren für die Werften ein wachsendes Problem auf den Arbeitsmärkten. So geht der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) davon aus, dass auf den deutschen Werften der jährliche Bedarf an Ingenieuren zwischen 120 und 125 Personen liegt (vgl. Die Welt vom 5.8.2006). In den vergangenen 20 Jahren sei der Anteil von Ingenieuren auf den Werften von drei auf mehr als zwölf Prozent gestiegen. Ob dieser Bedarf mittelfristig befriedigt werden kann, erscheint mehr als fraglich. Zwar

sind im Jahr 2006 ca. 900 Studenten an sechs Hochschulen in der Fachrichtung Schiffbau-Ingenieur eingeschrieben. Doch die Zahl der Absolventen dürfte deutlich darunter liegen, denn allein an der TU-Harburg geht man davon aus, dass nur 40 Prozent dieses Studium auch tatsächlich beenden (ebenda).

Es ist dabei wenig tröstlich, dass der Mangel an qualifiziertem Personal nicht nur die deutschen Werften trifft. Verfolgt man die Berichterstattung der letzten Monate, so zeigt sich, dass auch die Werften in Norwegen, Finnland, Großbritannien aber auch in Polen mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Vor allem in Großbritannien geht man davon aus, dass angesichts der bald aus Altersgründen ausscheidenden Werftarbeiter und des enormen Auftragsbestandes an Marineschiffen in den nächsten Jahren ein Personalbedarf im Schiffbau von über 5.000 Personen entstehen wird (vgl. BBC News vom 30.7.2006). Durch die gegenwärtigen Ausbildungsprogramme wird dieser Bedarf kaum gedeckt werden können, und auch die ehemals auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter, die im Verlauf der Werftenkrise in den 80er und 90 Jahren entlassen worden sind, werden nicht mehr für den Schiffbau zu mobilisieren sein. Studien haben im Falle der schottischen Werften gezeigt, dass 70 Prozent derjenigen, die einmal den Schiffbau verlassen haben oder mussten, nicht mehr in die Branche zurückkehren.

Während man in Großbritannien noch darüber nachdenkt, in großem Maße den Personalbedarf durch ausländische Kräfte zu decken (vgl. Lloyd's List vom 17.7.2006), ist man in Norwegen oder Finnland schon weiter. Dort ist man angesichts des fehlenden einheimischen Nachwuchses bereits dazu übergegangen, Werftarbeiter aus osteuropäischen Staaten wie Polen oder dem Baltikum anzuheuern – selbstverständlich zu deutlich geringeren Löhnen. Der Glaube, damit die Qualifikationskrise und auch die Zukunftsfähigkeit des europäischen Schiffbaus sichern zu können, erweist sich bereits heute als Irrglaube. In der Konsequenz dieser Politik wird es darauf hinauslaufen, dass sich der europäische Schiffbau sich selbst seiner wichtigsten Ressource beraubt – den motivierten und qualifizierten Fachkräften. So haben bereits heute polnische Werften Probleme, die Abwanderung polnischer Fachkräfte in den Westen zu kompensieren. Wie in Norwegen, Finnland oder Großbritannien richtet man nun auch in Polen den Blick gen Osten und wirbt verstärkt Ukrainische Werftarbeiter an (vgl. BBC News vom 13.1.2006).

Insgesamt 24 Werften machten Angaben zu der Zahl der Neueinstellungen, welche im Zeitraum September 2005 bis Ende August 2006 stattgefunden haben. Diese Werften beschäftigten insgesamt 16.531 Menschen, was über 84 Prozent aller Werftmitarbeiter in Deutschland entspricht. Auf diesen Werften fanden in den vergangenen zwölf Monaten insgesamt 801 Neueinstellungen statt. Nur 382 – und damit weniger als die Hälfte - wurden jedoch unbefristet eingestellt. Die Mehrheit von 419 Neueinstellungen wurde mit einer Befristung versehen.

5.5 Altersstruktur der Werftbelegschaften / „Rente mit 67“

Die von der Bundesregierung beschlossene Erhöhung des Renteneintrittsalters auf 67 Jahre wirft die Frage auf, welche Konsequenzen sich daraus für die Beschäftigten auf den Werften ergeben, die hauptsächlich mit körperlich schwerer Arbeit befasst sind. Viele Betriebsräte bemängeln den zu hohen Anteil älterer Beschäftigter. Gerade Werften, die in der Vergangenheit Entlassungen im Rahmen eines Sozialplans durchführen mussten, weisen heute eine überdurchschnittlich hohe Zahl älterer Beschäftigter auf. Die mit der Erhöhung des Renteneintrittsalters verbundene Verlängerung der Lebensarbeitszeit würde diese „Überalterung“ nur noch steigern. Darüber hinaus ist es schon heute gerade den Werftarbeitern kaum möglich, die mit dem Schiffbau verbundenen körperlichen Belastungen bis zum 65. Lebensjahr durchzuhalten. Mehrere Betriebsräte erwähnten in diesem Zusammenhang, dass es auf ihrer Werft üblich sei, mit Anfang 60 in den Ruhestand zu gehen. „Woher sollen die ‚Schonarbeitsplätze‘ kommen, um bis 67 durchzuhalten?“ lautet die Frage der Betriebsräte.

Mit der gestiegenen Produktivität der Werften hat sich auch die Intensität der Arbeit der Beschäftigten erhöht. Die körperlichen Belastungen sind gestiegen und werden wahrscheinlich auch in Zukunft kaum abnehmen. Die Herausforderung für die Werften wird es sein, sich frühzeitig über alternsgerechte Arbeitsbedingungen Gedanken zu machen, damit die älteren Mitarbeiter nicht aufgrund des Projekts „Rente mit 67“ auf der Strecke bleiben. Inwieweit die Werften diese Herausforderung annehmen, wird die Zukunft zeigen und sicherlich auch ein Thema in den kommenden Befragungen sein.

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass die Verlängerung des Renteneintrittsalters aufgrund für die meisten Werftbeschäftigten einer Senkung der

Rentenansprüche zur Folge hat, denn durch das frühere Ausscheiden aus der Werft müssen die betroffenen Mitarbeiter erhebliche Abschläge bei ihren Rentenbezügen hinnehmen.

5.6 Auszubildende

Insgesamt 27 Werften konnten Angaben zu der Zahl der in ihrer Werft arbeitenden Auszubildenden machen. Diese Werften repräsentieren 17.955 Beschäftigte bzw. knapp 92 Prozent der gesamten Werftbeschäftigung in Deutschland. Auf diesen Werften waren im September 2006 zusammen 1.277 Auszubildende beschäftigt.

Gemessen an der Zahl der Gesamtbelegschaft der einzelnen Werften rangieren die Ausbildungsquoten zwischen 2,7 und 15,4 Prozent. Angesichts der Probleme, auf dem Arbeitsmarkt geeignetes Personal finden zu können, sind offensichtlich einzelne Werften dazu übergegangen, ihre Ausbildungsaktivitäten zu intensivieren. Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Fassmer Werft, die ihre Auszubildendenzahl gegenüber den Vorjahren deutlich erhöht hat. Sie bildet 39 Auszubildende aus bei einer Gesamtbelegschaft von 295 Mitarbeitern – das entspricht einer Ausbildungsquote von 13,2 Prozent. Auch die Mützelfeldtwerft mit nur 86 Beschäftigten bildet zur Zeit 13 junge Menschen aus, das ist eine Quote von 15,1 Prozent. Die Neptun Werft mit 417 Beschäftigten hat 64 Auszubildende (15,3 Prozent) und bei der Peene-Werft befinden sich 102 der 847 Mitarbeiter in der Ausbildung (12 Prozent).

Auf der anderen Seite muss auch erwähnt werden, dass andere Werften deutlich hinter den genannten Ausbildungsquoten zurückbleiben. Auffällig ist dabei vor allem, dass darunter auch Großwerften zu finden sind. So kommen auf die 1.282 Beschäftigten der Volkswerft Stralsund gerade mal 52 Auszubildende – das ist eine Quote von vier Prozent. Und auch die beiden Aker Werften in Mecklenburg-Vorpommern weisen ähnliche Quoten auf. Aker MTW bildet bei 1.339 Beschäftigten 55 Leute aus (4,1 Prozent), Aker Warnow Werft hat bei 1.038 Mitarbeitern nur 62 Auszubildende (6 Prozent). Angesichts der Tatsache, dass insbesondere die Werften in Mecklenburg-Vorpommern bei der Befragung angaben, Schwierigkeiten bei der Rekrutierung qualifizierten Personals zu haben, weisen diese Werte eher darauf hin, dass das Problem von den jeweiligen Geschäftsführungen noch nicht in ausreichendem Maße betrachtet wird. Dabei zeigt doch die Tarifvereinbarung zwischen der IG Metall und der Peene-Werft, dass dem Mangel an geeigneten

Fach- bzw. Nachwuchskräften auch in Eigenregie begegnet werden kann – durch eine konstant hohe Ausbildungsquote oder/und Investitionen in Ausbildungswerkstätten. Auch bei der Volkswerft Stralsund konnten sich die Tarifpartner darauf verständigen die Ausbildungsaktivitäten der Werft zu aktivieren.

6 Leiharbeit

Der Einsatz von Leiharbeitern ist neben der Flexibilisierung der Arbeitszeiten ein weiteres Instrument der Werften, um auf Auslastungsschwankungen reagieren zu können. Die Zahl der auf den Werften beschäftigten Leiharbeiter schwankt sicherlich über das Jahr hinweg, jedoch konnten 23 Werften Angaben zu der Zahl der Leiharbeiter machen, die Anfang September 2006 auf diesen Werften im Einsatz waren. Insgesamt summierte sich die Stammbeslegschaft dieser Werften auf 15.906 Beschäftigte, dazu kamen noch insgesamt 2.733 Leiharbeitskräfte. Mit anderen Worten: Von den insgesamt 18.639 Menschen, die auf diesen 23 Werften arbeiten, sind fast 15 Prozent als Leiharbeiter tätig.

Die Angaben der Werften zum Einsatz von Leiharbeit zeigen ein differenziertes Bild, denn der prozentuale Anteil von Leiharbeitern schwankt je nach Werft erheblich. Hervorzuheben ist vor allem die Hegemann Rolandwerft in Berne, auf der mehr Leiharbeiter als direkt Beschäftigte arbeiten. Doch auch in anderen Werften wird Leiharbeit extensiv genutzt. So liegt der Anteil bei der Krögerwerft bei rund 34 Prozent, auf der KG Norderwerft bei fast 26 Prozent und bei der Fr. Lürssen Werft bei über 23 Prozent.

Aus der Sicht der Betriebsräte bringt der hohe Grad an Leiharbeit auf den Werften jedoch erhebliche Probleme mit sich. Vor allem beklagen die Arbeitnehmervertreter, dass in vielen Fällen Leiharbeit die Festeinstellung von Mitarbeitern verhindert. Dazu kommt noch, dass diese Leiharbeiter der Mitbestimmungspflicht durch den Betriebsrat der Werften unterliegen, was den Betriebsräten aufgrund der Fluktuation und der unzureichenden Integration der Leiharbeiter in den Betrieb bzw. in die Belegschaft eine angemessene Interessenvertretung erschwert.

Übereinstimmend betonen die Betriebsräte, dass sehr häufig die Qualifikation der Leiharbeiter nicht den Ansprüchen der Werften entsprechen. Dies führt nicht selten

zu Qualitätsmängeln bei der Arbeit, was auch durch aufwändige Einarbeitungen durch die Stammebelegschaft nicht immer vermieden werden kann. Außerdem heben die Betriebsräte hervor, dass es Leiharbeitern schwer fällt, sich in den Betrieb und die Belegschaft zu integrieren, was zu Motivationsproblemen bei den Leiharbeitern und Frustration bei der Stammebelegschaft führt.

Die Betriebsräte der Werften, welche einen überdurchschnittlichen Einsatz von Leiharbeitern aufweisen, kommen zu dem Schluss, dass es auf ihren Werften eine Zwei-Klassen-Gesellschaft gibt. Denn die Leiharbeitnehmer können sich nur schwer in die Belegschaft und die eingespielten Arbeitsabläufe integrieren und werden zudem auch noch schlechter entlohnt als die Stammebelegschaft.

Nicht zuletzt muss betont werden, dass nicht nur die formell als Leiharbeiter auf der Werft tätigen Menschen unter das Label „Leiharbeit“ fallen. Auch die z.T. in großem Umfang im Rahmen von Werkverträgen auf der Werft arbeitenden Personen sind im Grunde nichts anderes als Leiharbeiter – lediglich mit der Einschränkung, dass ihre Arbeitsverhältnisse anders strukturiert sind. Zieht man die Zahl dieser im Rahmen von Werkverträgen tätigen Menschen in die Kalkulation mit ein, so zeigt sich, dass auf einigen Werften zweimal soviel Leiharbeiter wie direkt Beschäftigte anzutreffen sind.

7 Hauptprobleme aus der Sicht der Betriebsräte

Angesichts der guten Auftragslage sehen die Betriebsräte kaum Probleme hinsichtlich der zukünftigen Auslastung ihrer Werften in den kommenden Jahren. Doch gerade weil die Auftragslage so gut ist, kritisieren viele Betriebsräte, dass die Arbeitgeber weiterhin an den in den Krisenjahren 2002 und 2003 vereinbarten Härtefallregelungen festhalten und diese auch in Zukunft beibehalten wollen. Die komfortablen Orderbücher sollten nach Ansicht der Betriebsräte auch dazu genutzt werden, die Beschäftigten am Schiffbauboom teilhaben zu lassen, etwa durch die Wiedereinführung von Sonderzahlungen wie Weihnachts- oder Urlaubsgeld. Die ohnehin zum Teil schlechte Stimmung in den Belegschaften wird durch eine Verweigerung seitens der Arbeitgeber nicht verbessert.

Teil B: Die Befragung der Zulieferer

Maritime Zulieferindustrie in Deutschland

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

Im Jahre 2005 umfasste die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie rund 400 Unternehmen mit ca 70.000 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von 8,7 Mrd EURO und einer Steigerungsrate von 5,2 Prozent für 2004 (vgl. im folgenden VDMA 2006). Diese Industrie profitiert damit auch vom weltweiten Schiffbauboom.

Bezogen auf den Umsatz, liegt die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie in einem weltweiten Ranking an zweiter Stelle hinter Japan, beim Export ist sie sogar Nummer 1. Der Exportanteil am Umsatz betrug im Jahr 2004 64 Prozent. An erster Stelle der ausländischen Auftraggeber stellen dabei mit knapp 30 Prozent das EU-Ausland, gefolgt von China mit gut 23 Prozent und Südkorea mit knapp zehn Prozent (in 2004).

Die Schiffbau-Zulieferindustrie erwartet auch in den kommenden Jahren weitere Auftragszuwächse, insbesondere aus dem Ausland.

Die Schiffbau-Zulieferindustrie ist nicht nur eine reine Küstenindustrie, sondern eine über die Bundesrepublik weit gestreute Branche: Hauptproduktionsstandorte (nach Umsatz in 2004) sind dabei mit 22 Prozent Hamburg, gefolgt von Schleswig-Holstein, Bayern und Baden-Württemberg mit je 19 Prozent. Niedersachsen mit fünf Prozent, Bremen mit drei und Mecklenburg-Vorpommern mit zwei Prozent spielen als weitere Küstenländer und damit Standorte der deutschen Schiffbauindustrie in diesem Konzert nur eine untergeordnete Rolle.

Produktbereiche der deutschen Schiffbau-Zulieferindustrie sind in erster Linie der Maschinenbau (64 Prozent gemessen am Umsatz in 2004), dann folgen die Elektrotechnik mit 17 und Dienstleistungen mit 16 Prozent (Sonstige: drei Prozent). Hauptabsatzbereich ist mit 75 Prozent (Umsatzanteile in 2004) der Handelsschiffbau, dahinter mit großem Abstand der Marineschiffbau (22 Prozent) und die Meerestechnik mit nur drei Prozent.

Die Befragung der Zulieferer

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 15. Schiffbauumfrage in Deutschland erstmals auch die maritime Zulieferindustrie mit einzubeziehen.

Dies ist keine Totalbefragung der gesamten deutschen Schiffbau-Zulieferindustrie, sondern soll in einem ersten Schritt in ausgewählten Zulieferunternehmen ausgewählte Fragestellungen bearbeiten, wie z.B. die nach Neueinstellungen, Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft, angesichts der demografischen Entwicklung 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 2006).

16 Unternehmen bzw. deren Betriebsräte haben sich an dieser Umfrage beteiligt. Sie repräsentieren insgesamt 6.679 Beschäftigte und damit rund zehn Prozent aller Beschäftigten in der deutschen Schiffbau-Zulieferindustrie. Die Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 31 bis hin zu 1.614.

In zwölf von 16 Betrieben (75 Prozent) sind Auszubildende eingestellt, wobei die Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich ist: von zehn Prozent als Maximum bis nur zwei Prozent Anteil der Azubis an allen Beschäftigten reicht diese Varianz. Von den 84 Auszubildenden, die im Jahre 2005 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, wurden 76 von den jeweiligen Unternehmen in ein Arbeitsverhältnis übernommen - das sind immerhin 90 Prozent. Allerdings sind einige zunächst nur befristet (ein Jahr) übernommen worden.

Das führt uns zu den Neueinstellungen insgesamt:

Zwischen dem 1. September 2005 und dem 31. August 2006 fanden 567 Neueinstellungen statt (8,5 Prozent der Gesamtbeschäftigten), davon allerdings 434 (drei Viertel) befristet.

Die Bereiche/Abteilungen, in denen Neueinstellungen vorgenommen wurden, variieren sehr: Von Software über Projektingenieure, vom Vertrieb bis hin zu „allen Bereichen“ findet man unternehmensspezifische Bedarfe, die aber zunächst noch nichts über einen allgemeinen Trend (z.B. Mangelberufe) aussagen. Das ändert sich bei der Beantwortung der Fragen bezüglich der Schwierigkeiten bei der Besetzung neuer Stellen: Immerhin haben zwölf von 16 Unternehmen (drei Viertel aller antwortenden Unternehmen) angegeben, Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen gehabt zu haben: Insbesondere Ingenieure, aber auch Softwarespezialisten sowie Maschinenschlosser und Mechaniker fehlen offensichtlich. Ob dies eine generelle Tendenz auf dem Arbeitsmarkt oder nur sektor- (z.B. das im Vergleich zur Luft- und Raumfahrt geringere Einkommen) oder gar regionalspezifisch (Küstenregion als Randregion) ist, sei dahingestellt. Oft wird von den Unternehmen auch eine – trotz des formalen Qualifikationsabschlusses – mangelhafte Eignung der Bewerber festgestellt.

Auch die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2006 bis August 2007) wird abgesehen von einer Ausnahme von den Betriebsräten entweder als gleich bleibend oder sogar positiv beschrieben.

Überraschend waren die Antworten auf die Frage, ob die Altersstruktur der Belegschaften ein Problem darstelle. Man konnte annehmen, dass aufgrund der allgemeinen demografischen Entwicklung die Überalterung der Belegschaften ein weit verbreitetes Problem darstellt. Aber für acht Unternehmen (50 Prozent der Antworten) ist dies nicht der Fall; diese Unternehmen haben eine gemischte

Altersstruktur. Nur sechs Unternehmen klagen dagegen über eine überalterte Belegschaft; für weitere zwei Betriebe stellt die allzu junge (und damit noch recht unerfahrene) Belegschaft offensichtlich ein Problem dar. Die „gesunde“ Mischung macht es: Ausschließlich auf junge (zwar noch nicht so verbrauchte, aber dafür unerfahrene) Beschäftigte zu setzen ist genauso falsch wie umgekehrt. Allerdings muss dazu angemerkt werden, dass es in fast allen Unternehmen (und hier natürlich insbesondere im Fertigungsbereich) kaum Beschäftigte über 60 Jahre gibt. Die Gründe dafür sind vielfältig – insbesondere wurde in den letzten Jahren das tarifvertragliche Instrument der Altersteilzeit von den älteren Beschäftigten genutzt, um vor dem offiziellen Renteneintrittsalter aus dem Unternehmen ohne große finanzielle Einbußen auszusteigen.

Die von der Bundesregierung beschlossene Erhöhung des Renteneintrittsalter auf 67 Jahre findet in 14 von 16 Fällen (bei zwei Unternehmen war diese Absicht unbekannt) eine Ablehnung – primär mit den Verweisen auf

- Die hohen physischen wie psychischen Belastungen, denen ein Arbeitnehmer ausgesetzt ist und die u.a. zu der massenhaften Inanspruchnahme der Altersteilzeit führen,
- Den dann noch mehr steigenden Altersdurchschnitt in vielen Unternehmen,
- Den Arbeitsmarkt: Dadurch werden keine neuen Arbeitsplätze geschaffen und die Übernahme von Auszubildenden würde sich schwieriger gestalten.

Für das jeweilige Unternehmen *unmittelbare* Auswirkungen dieses Regierungsbeschlusses (falls er denn Gesetz werden würde) befürchten nur sieben von insgesamt 16 Unternehmen. An dieser Stelle könnte darüber spekuliert werden, wie die anderen Unternehmen mit dieser geplanten Erhöhung umgehen würden oder besser: wie sie ihr entgehen oder sie umgehen könnten.

Aufgrund der guten Auslastung der Unternehmen gab es bisher im Jahr 2006 keine Kurzarbeit, und für die nächste Zeit ist auch Kurzarbeit weder beantragt noch geplant.

Im weiteren Zusammenhang mit dem Komplex der Arbeitszeiten stehen die Arbeitszeitkonten – ein Instrument zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes, welches – wenn die Bedingungen fair ausgehandelt sind (Bandbreiten, Versicherung u.ä.) zu beiderseitigem – Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber – Nutzen eingesetzt werden kann. In 14 von 16 Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten,

wobei sich Kurzzeit- und Langzeitkonten die Waage halten (acht bzw. sieben Unternehmen). Nur in einem Unternehmen gibt es ein Lebensarbeitszeitkonto (Mehrfachnennungen waren möglich). Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark, primär bedingt durch die Art der Konten: Bei Kurzzeitkonten beispielsweise zwischen 20 Plus- und 20 Minusstunden; bei Langzeitkonten zwischen 200 oder gar 600 Plus- und 200 oder 160 Minusstunden.

Bei der Frage des derzeitigen Guthabens auf Arbeitszeitkonten antworteten acht Unternehmen, die 4.029 Beschäftigte repräsentieren: Am 1. September 2006 wiesen diese acht Unternehmen 179.026 Plusstunden auf ihren jeweiligen Arbeitszeitkonten auf. Die Zahl der in den ersten acht Monaten des Jahres 2006 geleisteten Überstunden, die *nicht* in den Arbeitszeitkonten verbucht wurden, betrug bei sieben Unternehmen mit insgesamt 3.869 Beschäftigten 84.729. Addiert man nun diese Überstunden mit den Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, so ergeben sich 263.755 Stunden Mehrarbeit.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 178 – und dies bei einer Gesamtheit von 6.679 Beschäftigten der Zulieferindustrie, die von unserer Befragung erfasst worden sind.

Zum Stichtag 1. September 2006 wurden von zwölf (von insgesamt 16) Unternehmen, die 5.777 Beschäftigte repräsentieren, 452 Leiharbeiter beschäftigt. Dies entspricht einer Leiharbeitsquote von 7,3 Prozent und beträgt etwa knapp die Hälfte der entsprechenden Quote in der Schiffbauindustrie.

Addiert man jetzt die Zahl der Leiharbeiter (452) mit der durch Überstunden und Guthaben auf Arbeitszeitkonten potenziellen Arbeitsplätze (178), so kommt man auf die Zahl von 630 Arbeitsplätzen (das sind rund *10 Prozent der Beschäftigten* in der maritimen Zulieferindustrie, die von unserer Untersuchung umfasst werden), um die bei normalen Beschäftigungsverhältnissen unter Einhaltung tarifvertraglicher Regelungen die Stammebelegschaften vergrößert werden müssten.

Weiterhin ist auffällig, dass die Mehrzahl der Unternehmen das Instrument der Leiharbeit intensiv nutzen. In acht von den zwölf Unternehmen, die das Instrument der Leiharbeit nutzen, definieren die Betriebsräte folgende zusammengefasste Probleme durch Leiharbeit:

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

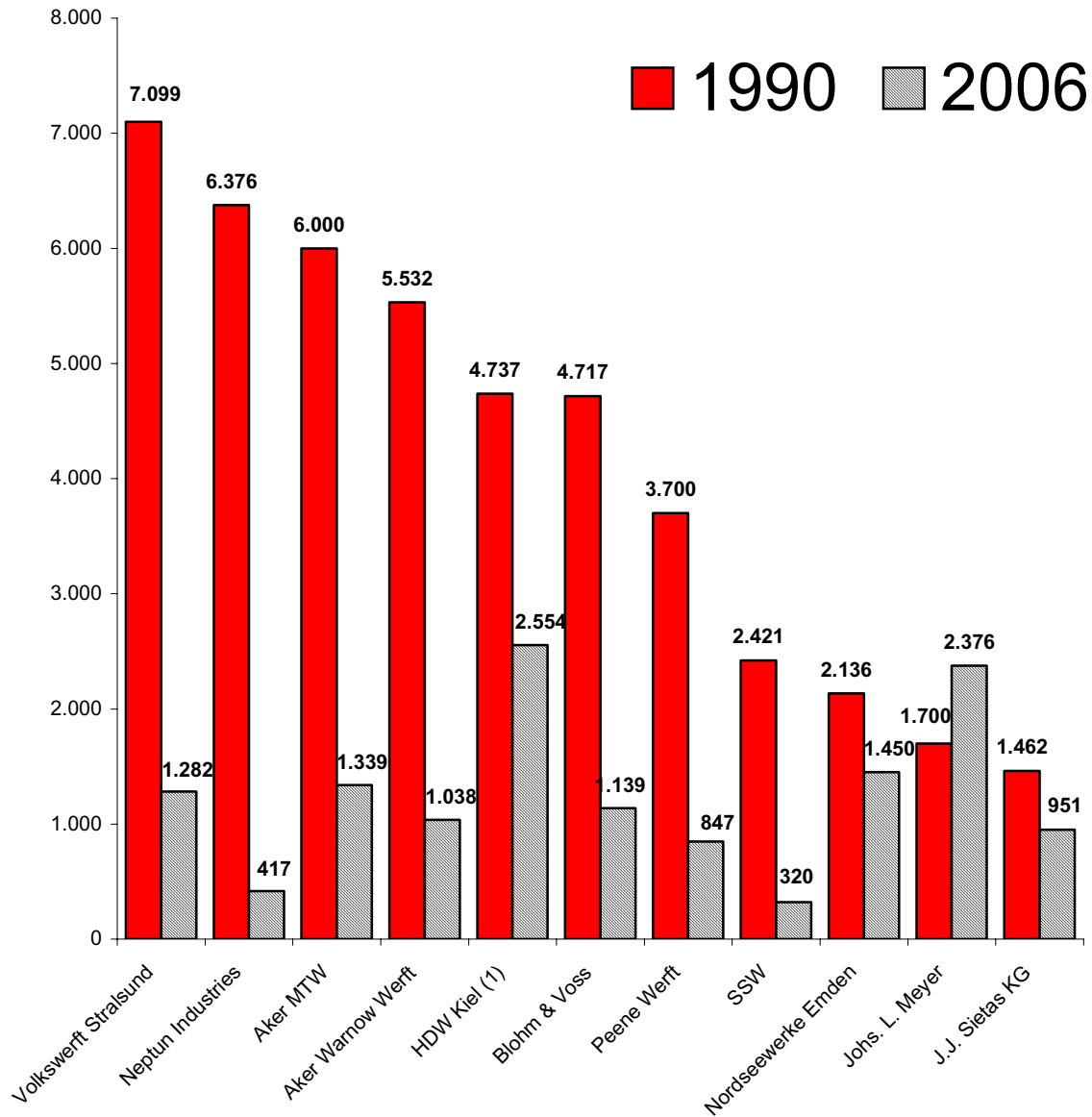
Hauptprobleme der Zulieferer-Betriebsräte

Die Instrumente Leiharbeit, Überstunden, Arbeitszeitkonten müssen natürlich interpretiert werden vor der derzeitigen guten bis sehr guten Auftragslage auch für die maritime Zulieferindustrie in Deutschland. Diese gute Auftragslage wird von den Betriebsräten auch als sehr positiv herausgestellt. Dennoch bleiben viele Probleme aus Sicht der Betriebsräte, die gerade angesichts der hervorragenden Auftragsituation in vielen Unternehmen zum Teil unverständlich erscheinen:

- Kaum Neueinstellungen,
- Es werden den Belegschaften weiterhin Opfer wie z.B. unbezahlte Mehrarbeit abverlangt, in einem Fall Austritt aus dem Arbeitgeberverband und damit aus der Tarifgebundenheit – Einführung der 40-Stunden Woche,
- Die Probleme aufgrund der Leiharbeit wurden oben schon detailliert beschreiben,
- Auslagerung von Unternehmensteilen insbesondere von Dienstleistungen,
- Bei Übernahme durch ausländische Investoren/Unternehmen ein Aufeinanderprallen unterschiedlicher Unternehmenskulturen,
- Erheblicher Kostendruck in international tätigen Unternehmen durch ein unternehmensinternes Benchmarking (die Niedriglohnländer wie China werden dabei zum Maßstab genommen),
- Furcht vor Verlagerung von Betriebsteilen nach Ostasien und hier insbesondere nach China; damit verbundener Abfluss von Know How,
- Offene Frage: Was passiert mit der maritimen Zulieferindustrie nach dem Ende des Schiffbaubooms? Es wäre gut, schon jetzt dafür Strategien zu entwickeln.

Datenanhang

Beschäftigungsentwicklung der im Jahr 1990 elf größten deutschen Werften



(1) Zur Ermittlung der Beschäftigungszahlen für die HDW GmbH wurden für das Jahr 2006 die drei Gesellschaften HDW GmbH, HDW-Gaarden GmbH sowie die Blohm&Voss Niederlassung Kiel zusammen gezählt. Diese drei Gesellschaften waren bis 2005 unter dem Dach der HDW AG zusammengefasst.

Name der Werft	Beschäftigte									2005/2006 in %
	1990	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Thyssen Krupp Marine Systems										
HDW AG	4.737	3.360	3.320	3.460	3.432	3.174	3.058	2.665	-	
HDW Gaarden GmbH	-	-	-	-	-	-	-	-	434	
HDW GmbH	-	-	-	-	-	-	-	-	1.992	
Blohm & Voss Niederlass. Kiel	-	-	-	-	-	-	-	-	128	
HDW Nobiskrug	400	420	397	392	405	397	409	429	440	2,6
Blohm & Voss GmbH	4.717	1.875	1.017	1.036	1.100	1.078	1.073	928	1.139	22,7
Blohm & Voss Repair GmbH			394	404	454	458	452	448	441	-1,6
Nordseewerke Emden (NSWE)	2.136	1.691	1.426	1.458	1.451	1.494	1.527	1.479	1.450	-2,0
Aker Yards Germany										
Aker Warnow Werft	5.532	1.473	1.282	1.279	1.233	1.184	1.045	1.017	1.038	2,1
Aker MTW	6.000	2.070	1.496	1.445	1.431	1.429	1.334	1.335	1.339	0,3
Lürssen Gruppe										
Fr. Lürssen Werft (bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth)	1.100	627	645	624	752	762	724	768	735	-4,3
Lürssen Bardenfleth	-	-	-	-	-	-	-	-	87	
Kröger Werft GmbH & CoKG	443	264	250	271	271	225	212	217	254	17,1
Neue Jade Werft	150	77	81	86	100	95	97	98	100	2,0
Hegemann-Gruppe										
D. Hegemann Rolandwerft	180	187	198	171	163	141	130	136	137	0,7
Peene Werft	3.700	873	735	764	782	756	839	821	847	3,2
AP Moeller Dänemark										
Volkswerft Stralsund	7.099	2.161	1.252	1.289	1.340	1.327	1.211	1.230	1.282	4,2
Johs L. Meyer										
Johs. L. Meyer	1.700	1.940	2.246	2.526	2.600	2.321	2.118	2.217	2.376	7,2
Neptun Werft /NIR	6.376	1.492	143	170	165	480	476	408	417	2,2
J.J. Sietas										
J.J. Sietas KG	1.462	1.393	1.306	1.201	1.270	1.239	1.036	935	951	1,7
KG Norderwerft GmbH&Co	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	99	92	80	86	7,5
Neuenfelder Maschinenfabrik	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	130	140	12	148	
Selbständige Werften										
Abeking & Rasmussen	600	324	347	386	402	396	384	365	357	-2,2
BREDO	0	0	45	45	50	63	67	65	75	15,4
Cassens GmbH	240	154	149	151	150	78	80	73	90	23,3
Con-Mar-Ing.technik (MWB)	k.A.	k.A.	42	45	50	55	52	58	55	-5,2
Elsflether Werft	257	89	77	78	82	82	81	82	79	-3,7
Fassmer Werft	200	191	241	279	240	280	260	269	295	9,7
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45	47	50	6,4
Flender Werft	718	733	809	800	799	26	liquidiert	-	-	
Flensburger Schiffbau Ges.	599	607	668	669	683	694	716	714	733	2,7
Husumer Dock u. Reparatur	382	250	30	31	30	30	25	26	26	0,0
J.G. Hitzler	270	168	164	63	65	65	56	55	50	-9,1
Lloyd Werft	1.068	470	486	540	530	543	474	507	490	-3,4
MAN B+W	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	277	262	244	254	273	7,5
Mützelfeldwerft	200	96	60	63	68	76	79	80	86	7,5
MWB Motoren u. Anlagen	827	182	235	240	198	262	186	198	182	-8,1
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. Kg	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	50	50	55	10,0
Paul. Lindenau	248	259	272	278	330	382	366	367	367	0,0
Peters Schiffbau AG	292	254	90	116	112	106	78	81	84	3,7
Rickmers Dock	43	43	45	42	42	45	41	41	43	4,9
Schiffswerft Diedrich	80	65	19	21	21	20	20	20	20	0,0
SSW Shipyard GmbH	2.421	1.710	660	683	704	375	180	240	320	33,3
VOSTA LMG (seit 2004) ehem. Lübecker Maschinenbaugesellschaft mbH)	100	96	90	k.A.	k.A.	129	125	35	40	14,3
Summe	59.278	28.250	20.668	21.121	21.796	20.681	19.582	18.850	19.591	3,9

Maritime Zuliefer-Industrie: Folgende Unternehmen haben sich an der Befragung beteiligt

Unternehmen	Beschäftigte
Aqua Signal AG	89
Atlas Elektronik GmbH	1614
Atlas Hydrographic GmbH	31
Caterpillar Motoren	1000
Funa GmbH	75
L&S Com ELAG-Nautik	148
Lürssen Logistics GmbH	50
MAN B&W	273
NMF Neuenf. Maschinenfabrik	148
Raytheon Anschütz GmbH	501
SAM Electronics GmbH (HB)	34
SAM Electronics GmbH (HH)	950
Schottel Schiffsmaschinen GmbH	96
Siemens AG A&D LD Dynamowerk (B)	600
Siemens AG AZN (HH) (siehe FB)	950
Thales Defense Deutschland	120
Summe Beschäftigte	6679

Quellen

- 24dash.com vom 1.9.2006: Major study into regeneration of troubled Tyneside shipyard; in: www.24dash.com
- BBC News vom 13.1.2006: Gdansk appeal for Ukraine workers; www.newsvote.bbc.co.uk/mapps/pagetools/print/news/bbc.co.uk
- BBC News vom 30.7.2006: Shipyards in appeal for skilled workers; www.eveningtimes.co.uk/print/news/5054982.shtm
- Die Welt vom 5.8.2006: Keine Chance für Rumhänger; www.welt.de/data/2006/08/05/985826.html
- FAZ vom 15.9.2006: ThyssenKrupp will Beteiligung an portugiesischer Werft ausbauen, in: www.faz.net/d/invest/meldung.aspx?for=print&id=32150650.htm
- Financial Times vom 27.8.2006: Brussels gets tough on Polish shipyards
- Hamburger Abendblatt vom 6.9.2006: Thyssen erwägt größeren Werftenverbund
- Lloyd's List vom 14.9.2006: BAE supports mergers despite Babcock failure; in: www.lloydslist.com
- Lloyd's List vom 17.7.2006: Skills crisis may force UK yards to look abroad for expertise; www.lloydslist.com
- Lloyd's List vom 23.6.2006: Italien partner is just the job for Loyd Werft; www.lloydslist.com
- Lloyd's List vom 31.8.2006: Polish shipbuilders defend aid from Brussels probe; in: www.lloydslist.com
- Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004a): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2003, IAW-Arbeitspapier Nr.4, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft
- Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2004b): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2004, IAW-Forschungsbericht Nr.7, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft
- Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2005): Beschäftigung, Auslastung und Perspektiven im deutschen Schiffbau, Ergebnisse der Befragung der Betriebsrätebefragung im September 2005, IAW-Forschungsbericht Nr.10, Universität Bremen/Institut Arbeit und Wirtschaft