

Manuel Kühn  
Thorsten Ludwig  
Jochen Tholen  
unter Mitarbeit von  
Kevin Wolnik

## **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.: +49 421 218-3281  
[info@iaw.uni-bremen.de](mailto:info@iaw.uni-bremen.de)  
Schutzgebühr: 5 €

1. Auflage 2011  
ISSN: 2191-7264

Manuel Kühn  
Thorsten Ludwig  
Jochen Tholen  
unter Mitarbeit von  
Kevin Wolnik

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

Ergebnisse der 20. Betriebsrätebefragung im September 2011 in Kooperation mit der IG Metall - Bezirk Küste



## **Kurzfassung**

In diesem Jahr lässt sich für den deutschen Schiffbau, welcher fortführend einen strukturellen Wandel durchläuft, konstatieren, dass sich neben den verschiedenen Unternehmensverkäufen und Übernahmen ebenfalls Möglichkeiten abzeichnen, mit koordiniertem Strukturen und Entscheidungen die Situationen der maritimen Wirtschaft zu kräftigen.

Im dritten Jahr in Folge muss der deutsche Schiffbau einen erneuten Beschäftigungsrückgang verkraften. Im September 2011 sind mit 16.351 direkt Beschäftigten auf allen deutschen Werften 3,9 Prozent, d.h. 409 Personen weniger beschäftigt als noch ein Jahr zuvor. Verglichen mit dem Jahr 2008 fällt die Bilanz noch negativer aus: seit dem September 2008 haben rund 4.179 Arbeitnehmer/innen ihren Job auf der Werft verloren – ein Rückgang um 20,4 Prozent.

In Anlehnung an die Ergebnisse des Vorjahres, welche bestätigten, dass ein Ende des Containerschiffbaus hin zu einer Konzentration auf die Fertigung von Spezialschiffen erfolgt, lässt sich mittlerweile in der aufkommenden Offshore-Windenergie-Branche eine Chance erkennen, dass deutsche Werften Aufträge in diesen Bereichen akquirieren können.

## **Abstract**

The situation of the German shipbuilding industry, which is in an ongoing structural change, can be summarized in two ways: On the one hand business selling and acquisitions can be noticed, on the other hand opportunities can be marked, which can bring stability to the maritime economy by coordinating structures and decisions.

The third year in a row, the German shipbuilding industry has to compensate a significant decline in the number of employment. In September 2011 are 16,351 directly employed people working on all German shipbuilding sites. That means 3.9 percent or 409 employees less than the year before. Compared with 2008, the decrease is even higher. Since September 2008, 4,179 employees have lost their jobs on the yards – that is a decrease of 20.4 percent.

Moreover, it becomes more and more clear that there is a new order in shipbuilding. It means the end of container shipbuilding and a new focus on specialized shipbuilding. One opportunity suggests the growing offshore wind power business, which can also be recognised in the start of acquisitions of the German shipbuilding industry.



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>7</b>
<b>VORBEMERKUNG</b> .....	<b>8</b>
<b>ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE</b> .....	<b>9</b>
<b>1 EUROPAS WERFTEN KÄMPFEN IMMER NOCH GEGEN DIE FOLGEN DER KRISE</b> .....	<b>11</b>
<b>2 BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2010 BIS 2011</b> .....	<b>15</b>
2.1 Weiterhin Jobverluste auf deutschen Werften.....	15
2.2 Personalzuwächse auf einzelnen Werften .....	17
2.3 Nur wenig Chancen auf Beschäftigungszuwachs in 2012 .....	18
2.3 Unbefristete Neueinstellungen nehmen wieder zu.....	19
2.4 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen .....	21
<b>3 AUSZUBILDENDE</b> .....	<b>23</b>
3.1 Ausbildungsquote sinkt leicht.....	23
3.2 Übernahmequote bleibt unverändert.....	25
<b>4 KURZARBEIT</b> .....	<b>27</b>
<b>5 AUFTRÄGE DEUTSCHER SEESCHIFFSWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011</b> .....	<b>28</b>
5.1 Containerschiffe .....	29
5.2 Andere Trockenfrachter und Tanker .....	30
5.3 RoRo-Frachter .....	30
5.4 Passagierschiffe, Yachten, Fähren .....	31
5.5 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe) .....	32
5.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte für die Offshore-Windenergie .....	33
<b>6 AUSLASTUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU</b> .....	<b>35</b>
6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau .....	35
6.2 Bessere Auslastungsquoten als im Vorjahr.....	38

<b>7 ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN .....</b>	<b>40</b>
<b>8 LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE .....</b>	<b>43</b>
8.1 Leiharbeit .....	43
8.2 Werkverträge .....	47
<b>9 DIE BEFRAGUNG DER ZULIEFERER .....</b>	<b>49</b>
9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie .....	49
9.2 Ergebnisse der Befragung der Zuliefererbetriebe .....	51
<b>ZU DEN AUTOREN.....</b>	<b>57</b>
<b>ANHANG: BESCHÄFTIGUNGSZAHLEN DEUTSCHER WERFTEN VON 1990 BIS 2011 .....</b>	<b>58</b>



## Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE DER SCHIFFBAUREGIONEN BEI DEN AUFTRAGSEINGÄNGEN IN % (AUF DER BASIS VON GT) .....	12
ABBILDUNG 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU IM ZEITRAUM 1996 BIS 2011 (JEWEILS ZUM 1. SEPTEMBER).....	15
ABBILDUNG 3: PROGNOSE ZUR WEITEREN BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG BIS SEPTEMBER 2012.....	19
ABBILDUNG 4: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2011 (JEWEILS VON SEPTEMBER BIS SEPTEMBER DES FOLGEJAHRES; 2011: N=25) .....	20
ABBILDUNG 5: VERHÄLTNIS VON UNBEFRISTETEN UND BEFRISTETEN NEUEINSTELLUNGEN IM ZEITRAUM 2005 BIS 2011 (ABSOLUT UND IN %, 2011: N=25) .....	20
ABBILDUNG 6: DIE GRÖßTEN WERFTENGRUPPEN IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2011 .....	22
ABBILDUNG 7: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN IM JAHR 2011 .....	24
ABBILDUNG 8: AUSBILDUNGSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN DER JAHRE 2006 BIS 2011 .....	24
ABBILDUNG 9: KURZARBEIT AUF DEUTSCHEN WERFTEN IM JAHR 2011 .....	27
ABBILDUNG 10: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011 .....	29
ABBILDUNG 11: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR CONTAINERSCHIFFE IN DEN JAHREN 2001 BIS 2011 (JEWEILS VOM SEPTEMBER BIS ENDE AUGUST EINES JAHRES) .....	29
ABBILDUNG 12: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR ANDERE TROCKENFRACHTER UND TANKER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011 .....	30
ABBILDUNG 13: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR RoRo-FRACHTER IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011 .....	31
ABBILDUNG 14: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE, YACHTEN UND FÄHREN IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011 .....	32
ABBILDUNG 15: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SONSTIGE SEEGEHENDE SCHIFFE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011 .....	32
ABBILDUNG 16: AUFTRAGSEINGÄNGE DEUTSCHER WERFTEN FÜR SCHIFFE UND SCHIFFSÄHNLICHE PRODUKTE FÜR DIE OFFSHORE-WINDENERGIE IM ZEITRAUM VON SEPTEMBER 2010 BIS ENDE AUGUST 2011.....	34
ABBILDUNG 17: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH IN MONATEN AB SEPTEMBER 2011 (STAND: 1. SEPTEMBER 2011; NUR HANDELSCHIFFNEUBAU) .....	36
ABBILDUNG 18: ABLIEFERUNGSDATUM DES LETZTEN SCHIFFS IM (STAND: 1. SEPTEMBER 2011; NUR MARINESCHIFFBAU) .....	37
ABBILDUNG 19: AUSLASTUNGSQUOTEN DER DEUTSCHER WERFTEN 2011 BIS 2016 (N=24) .....	39
ABBILDUNG 20: ENTWICKLUNG DER ARBEITSZEITGUTHABEN PRO MITARBEITER VON 2008 BIS 2011 (HOCHRECHNUNG AUF DER BASIS VON 17 WERFTEN IN 2011) .....	41
ABBILDUNG 21: GESAMTBESCHÄFTIGUNGSPOTENZIAL VON ARBEITSZEITGUTHABEN UND ÜBERSTUNDEN AUF DEN WERFTEN IM JAHR 2011 (HOCHRECHNUNG) .....	43
ABBILDUNG 22: DURCHSCHNITTLICHE LEIHARBEITSQUOTEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU VON 2008 BIS 2011 .....	45
ABBILDUNG 23: LEIHARBEITSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN VON 2008 BIS 2011 (IN %) .....	46
ABBILDUNG 24: LEIHARBEITSQUOTEN DEUTSCHER WERFTEN VON 2008 BIS 2011 (IN %) .....	47
ABBILDUNG 25: STRUKTUR DER WERFTARBEITNEHMER/INNEN – HOCHRECHNUNG UNTERSCHIEDEN NACH STAMMBELEGESCHAFT, LEIH- UND WERKVERTRAGSARBEITNEHMER/INNEN (1. SEPTEMBER 2011) .....	48
ABBILDUNG 26: MARITIME ZULIEFER-INDUSTRIE: AN DER BEFRAGUNG BETEILIGTE UNTERNEHMEN: BESCHÄFTIGTE, AUSZUBILDENDE, ANUSBILDUNGSQUOTE .....	53

## Vorbemerkung

Es ist ein kleines Jubiläum: Zum 20. Mal seit 1991 legen die IG Metall Küste und das Institut Arbeit und Wirtschaft (IAW) im September 2011 das Ergebnis der alljährlich durchgeführten Schiffbauumfrage vor. Die Betriebsräte der deutschen Werften und der maritimen Zulieferindustrie wurden zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven in ihren Unternehmen befragt. Für den Schiffbau in Deutschland liegen somit Daten aus 20 Jahren zur Entwicklung der Branche vor – einen „Datenschatz“, der nur für sehr wenige andere Industrien in Deutschland existiert.

Die Umfrage umfasst insgesamt 38 Werftbetriebe sowie drei Unternehmen, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen.<sup>1</sup>

Die genannten Unternehmen und Betriebe repräsentieren zum 1. September 2011 insgesamt 16.351 Beschäftigte und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland (Totalerhebung).

---

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

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Im September 2011 waren auf den deutschen Werften nur noch 16.351 Menschen direkt beschäftigt. Das sind 409 Beschäftigte weniger als noch ein Jahr zuvor und entspricht einem Rückgang um knapp vier Prozent. Mehr als die Hälfte aller 41 befragten Werften mussten in den letzten zwölf Monaten einen Beschäftigungsrückgang verzeichnen, der durch die leichten Personalzuwächse von einigen wenigen Werften nicht aufgefangen werden konnte. Seit 2008 sind damit im deutschen Schiffbau rund 4.200 Arbeitsplätze verloren gegangen.

Bei den Neueinstellungen des letzten Jahres ist der Anteil von Befristungen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen. Rund zwei Drittel aller Neueinstellungen wurde auf der Basis unbefristeter Verträge vorgenommen – ein Jahr zuvor lag dieser Anteil bei weniger als 50 Prozent.

Nach wie vor dominieren die fünf großen Werftengruppen den deutschen Schiffbau und vereinen 71 Prozent aller Werftbeschäftigten auf sich. Die Meyer Werft-Gruppe sowie die Lürssen-Gruppe sind als familiengeführte Unternehmen die einzigen der fünf großen Werftenverbände, die in den letzten Jahren kontinuierlich Beschäftigung aufgebaut haben.

Im Schnitt liegt die Ausbildungsquote der deutschen Werften bei 7,9 Prozent und damit nur geringfügig unter dem Wert von 2010 (8,06%). Die Zahl derjenigen, die ihre Ausbildung im Berichtszeitraum abgeschlossen haben, ist gegenüber 2010 deutlich angestiegen. Allerdings bleibt die Übernahmequote unverändert bei etwas mehr als 68 Prozent.

Auch wenn Kurzarbeit aus der öffentlichen Berichterstattung weitestgehend verschwunden ist, für die deutschen Werften bleibt dies ein wichtiges Instrument um Entlassungen zu verhindern und die Fachkräfte trotz schwieriger Auftragslage zu halten: 14 Werften haben in 2011 bereits Kurzarbeit praktiziert, wovon im Wesentlichen die Beschäftigten in der Fertigung betroffen waren. Zwölf dieser 14 Werften haben bereits weitere Kurzarbeit beantragt.

Die Entwicklung der Guthaben auf den Arbeitszeitkonten der Werften zeigt: die Beschäftigten müssen den in den letzten Jahren stattgefundenen Personalabbau verstärkt mit Mehrarbeit ausgleichen. Zeitguthaben der Beschäftigten und ausbezahlte Überstunden liegen wieder auf dem Vorkrisenniveau von 2008.

Trotz Beschäftigungsabbau und weit verbreiteter Kurzarbeit liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote im deutschen Schiffbau bei fast 15 Prozent. Dabei sind Leiharbeitsquoten zwischen 30 und 50 Prozent keine Seltenheit.

Unter Berücksichtigung von Zeitguthaben, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträgen ergibt sich eine theoretische Gesamtbeschäftigung auf den deutschen Werften von mehr als 24.250 Vollzeitarbeitsplätzen – 7.900 mehr als die direkt Beschäftigten im September 2011.

Die Auftragseingänge liegen nur leicht über dem niedrigen Niveau des Vorjahres 2010. Allerdings zeigt sich zum ersten Mal deutlicher, dass die Entwicklung in der Offshore-Windenergie nicht zwingend spurlos an den deutschen Werften vorbei gehen muss. Erste Aufträge für Offshore-Errichterschiffe oder Umspannplattformen stehen beispielhaft für den endgültigen Abschied vom Standardschiffbau und die Konzentration auf hochwertige Spezialschiffe. Während die Auslastungshorizonte von Werft zu Werft unterschiedlich ausfallen, kann bei den durchschnittlichen Auslastungsquoten in den nächsten Jahren eine leichte Verbesserung konstatiert werden.

Die exemplarische Befragung von zwölf Unternehmen der maritimen Zulieferindustrie zeigt eine zeitlich verzögerte Anpassung an die Krisenjahre 2008/2009 im Weltschiffbau. Mit starker Exportorientierung der maritimen Zulieferer (Exportquote von 72%) und China als größtem Auslandsmarkt, sind die Folgen jedoch nicht derart dramatisch wie auf den deutschen Werften:

Die Beschäftigung liegt beinahe unverändert auf dem Vorjahresniveau. Die Ausbildungsquote liegt mit durchschnittlich 4,6 Prozent deutlich unter der der Werften.

Leiharbeit und Werkverträge spielen bei den Zulieferern eine deutlich geringere Rolle als auf den Werften: Leiharbeit wurde gegenüber dem Jahr 2009 deutlich reduziert und die Leiharbeitsquote liegt aktuell bei knapp vier Prozent. Auch Werkverträge kommen nicht flächendeckend zum Einsatz, nur vier der zwölf befragten Zulieferer zählten zusammen 74 Werkvertragsarbeitnehmer/innen.

Kurzarbeit geht offensichtlich leicht zurück: Nur vier von elf Betrieben praktizierten im Jahr 2011 Kurzarbeit oder planen dies.

Hinsichtlich der Zukunftsperspektiven treibt die Betriebsräte der Zulieferindustrie die Sorge um den Referenzmarkt Deutschland um, der unter die kritische Masse zu fallen drohe. Auch die zunehmende chinesische Konkurrenz wird in diesem Zusammenhang als bedeutend für die Zukunft der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland thematisiert.

## 1 Europas Werften kämpfen immer noch gegen die Folgen der Krise

Die Hoffnungen auf eine Erholung der weltweiten Schiffbaumärkte, in deren Kielwasser sich auch die Situation der deutschen Werften nach den Krisenjahren 2008 bis 2010 wieder verbessern könnte, sind nicht gänzlich in Erfüllung gegangen. Dabei sieht die Situation von Werft zu Werft unterschiedlich aus. Während Werften wie die Meyer Werft GmbH über eine gute Auslastungsperspektive für die nächsten Jahre verfügt, sind andere Werften auf jeden einzelnen Auftrag angewiesen, da sie teilweise nur noch Arbeit für das nächste halbe Jahr haben.<sup>2</sup>

Um die Ergebnisse der vorliegenden Betriebsrätebefragung einordnen zu können, ist ein kurzer Blick auf die Lage des Weltschiffbaus im Allgemeinen und in Europa im Besonderen hilfreich.

Dabei zeigt der Blick auf die Lage der europäischen Werftindustrie, dass insbesondere seit dem Einsetzen der Weltwirtschaftskrise die Auftragsbücher der europäischen Werften sich beinahe halbiert haben. Konnte der europäische Schiffbau im Jahr 2007 noch Aufträge im Wert von knapp 59 Mrd. EUR verbuchen, so waren es im Jahr 2010 nur noch etwas mehr als 27 Mrd. EUR.<sup>3</sup> Annähernd gleich fällt der Trend für den deutschen Schiffbau aus und ein Blick auf die Entwicklung bei den Auftragseingängen zeigt, dass die Verlagerung der Schiffbauaktivitäten nach Asien (gemessen an der Tonnage) unvermindert anhält:

---

<sup>2</sup> „Vielen deutschen Werften gehen die Aufträge aus“, in: Hamburger Abendblatt vom 9.9.2011.

<sup>3</sup> CESA (2011): Präsentation im Rahmen des Lunch Briefings im Europäischen Parlament am 6.9.2011.

Abbildung 1: Entwicklung der Marktanteile der Schiffbauregionen bei den Auftragseingängen in % (auf der Basis von GT)

	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	2011 (1.- 2.Q)
<b>Japan</b>	30,0	39,9	42,9	31,9	37,4	27,5	12,0	16,7	25,3	14,5	12,1
<b>Korea</b>	40,9	32,4	33,7	43,8	32,4	36,0	40,0	39,4	25,4	33,9	56,4
<b>China</b>	10,4	11,3	10,7	14,4	14,2	17,7	36,2	33,1	44,5	43,8	22,3
<b>EU</b>	12,8	10,1	5,8	5,2	7,3	10,8	2,4	2,4	1,6	2,0	1,3
<b>Sonstige</b>	5,8	6,3	6,8	4,7	8,7	8,0	9,4	8,4	3,3	5,8	7,8
<b>Gesamt</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: The Shipbuilder's Association of Japan (SAJ), 2011.

Auch wenn die Beurteilung der Weltmarktanteile im Allgemeinen auf Basis der Tonnage durchgeführt wird, zeigt dieses Vorgehen jedoch nur eine Seite der Medaille. Die andere Seite bezieht sich auf den Wert der Schiffbauproduktion und in diesem Fall zeigt sich der europäische Schiffbau immer noch gut aufgestellt – insbesondere wenn man die Schiffbauproduktion des Jahres 2010 hinsichtlich der produzierten Tonnage und des produzierten Wertes vergleicht. Nach Angaben des europäischen Schiffbauverbandes CESA haben die europäischen Werften im letzten Jahr Schiffe mit einem Gesamtvolumen von 3,97 Mio. CGT produziert und damit einen Anteil an der Weltschiffbauproduktion von 7,7 Prozent erzielt. Der Wert der europäischen Schiffbauproduktion war mit 19 Mrd. EUR jedoch so groß, dass auf dieser Basis der Weltmarktanteil an der Schiffbauproduktion 15,2 Prozent betrug.<sup>4</sup>

Auch wenn die Zukunft des europäischen wie des deutschen Schiffbaus im Bereich hochwertiger, technologisch anspruchsvoller und umweltfreundlicher Schiffe liegt, darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass seit Einsetzen der Schiffbaukrise in Folge der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2008 rund 50.000 Werftbeschäftigte in Europa ihren Arbeitsplatz verloren haben.<sup>5</sup> Insgesamt verändert sich die Landkarte der euro-

<sup>4</sup> European Commission (2011): Shipbuilding – Leadership 2015 – Workshop on Markets and Finance, Brussels, 6 June 2011 – Draft Summary meeting report, Brussels.

<sup>5</sup> EMF-Monitoring Shipbuilding in Europe, last updated 12.7.2011, Brussels.

päischen Werftindustrie in einem rasanten Tempo, was nur an einigen Beispielen deutlich werden soll:<sup>6</sup>

In Italien leidet Fincantieri unter mangelnder Auslastung und plante ursprünglich den Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen und die Schließung zweier Standorte. Diese Pläne wurden im Sommer 2011 nach Protesten der Gewerkschaften zunächst aufgegeben.

In Kroatien ist der Privatisierungsprozess der Staatswerften immer noch nicht endgültig abgeschlossen und es werden weiterhin Käufer für einzelne Werften gesucht. Im Juni 2011 haben chinesische Investoren ihr Interesse an der Werft 3. Maj in Rijeka geäußert und im Falle eines Zuschlags Investitionen in Höhe von 68 Mio. EUR angekündigt.

In Dänemark schreitet die Umwidmung der ehemaligen Odense Steel Shipyard zu einem Offshore-Technologiepark voran.

In Finnland leidet vor allem die STX Werft in Turku unter Unterauslastung und immer noch sind rund 1.000 Beschäftigte in Kurzarbeit.

In Polen wird der Schiffbau auf der Gdansk Shipyard (1.700 Beschäftigte) immer weiter zurückgefahren. Stattdessen setzt der neue ukrainische Eigner verstärkt auf den Bau von großen Stahlsektionen für die Bauwirtschaft und den Offshore-Windenergiebereich.

In Portugal befindet sich die staatseigene Werft Astilleros Viana do Castelo in Schwierigkeiten und hat im Juli 2011 angekündigt, 380 der 720 Beschäftigten zu entlassen.

In Rumänien baut der koreanische Daewoo Konzern seinen Schiffbauaktivitäten aus und baut dort die größten in Europa zurzeit in Bau befindlichen Containerschiffe (9.000 TEU).

Die 23 Werften Spaniens haben im ersten Halbjahr 2011 lediglich einen einzigen Auftrag erhalten. Innerhalb von zwei Jahren ist das Auftragsbuch der spanischen Werftindustrie von 115 auf weniger als 70 Schiffe gesunken.

Rund die Hälfte aller türkischen Werften verfügt zurzeit kaum noch über Arbeit. Im Juni 2011 wurden nur ca. 15% der türkischen Schiffbaukapazitäten genutzt. Während im Jahr 2010 noch 120 Schiffe abgeliefert wurden, werden es 2011 voraussicht-

---

<sup>6</sup> Ebenda.

lich nur noch 23 Schiffe sein. Die Beschäftigung auf den Werften ist von ca. 38.000 im Jahr 2008 auf 8.000 Beschäftigte im Jahr 2011 gesunken.

Die norwegische Schiffbauindustrie hat die Krise relativ unbeschadet überstanden. Dort ist die Zahl der Beschäftigten (Werften und Zulieferer) in den letzten fünf Jahren aufgrund der hohen Nachfrage aus dem Öl- und Gas-Sektor von knapp 32.000 Beschäftigten auf rund 38.500 Beschäftigte angestiegen.

Dies soll genügen um zu verdeutlichen, dass sich der europäische Schiffbau nach wie vor in unruhigem Fahrwasser bewegt. Und auch in Deutschland ist seit Mitte September 2011 viel Bewegung in die Diskussion um die Zukunft von Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) gekommen. Der geplante Verkauf der zivilen Sparten der zu TKMS gehörenden Blohm & Voss Betriebe wird die Struktur der deutschen Werftindustrie erheblich verändern. Wie diese dann aussehen wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden. Die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse der Schiffbauumfrage 2011 zeigen jedoch ein detailliertes Bild der aktuellen Situation der deutschen Schiffbauindustrie.



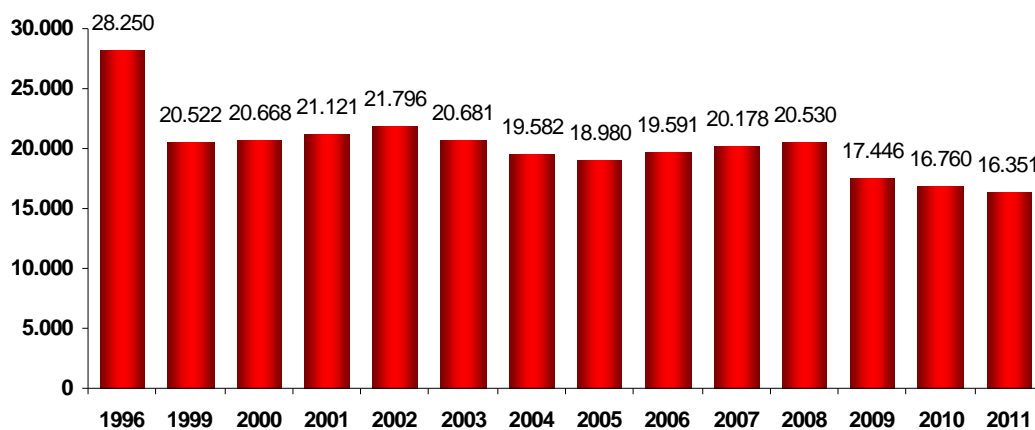
## 2 Beschäftigungsentwicklung 2010 bis 2011

### 2.1 Weiterhin Jobverluste auf deutschen Werften

Bereits im letzten Jahr befürchtete die Mehrheit der Betriebsräte, dass der Arbeitsplatzabbau auf ihren Werften noch nicht beendet sein würde. Die Ergebnisse der diesjährigen Umfrage zeigen, dass diese Befürchtungen berechtigt waren.

Zum 1. September 2011 waren auf den deutschen Werften nur noch 16.351 Menschen direkt beschäftigt. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um knapp vier Prozent. In absoluten Zahlen heißt das, dass binnen Jahresfrist 409 Arbeitsplätze auf den Werften verloren gegangen sind.

Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1996 bis 2011 (jeweils zum 1. September)



Quelle: eigene Darstellung.

Damit blickt der deutsche Schiffbau auf drei Jahre Arbeitsplatzverlust in Folge zurück. Noch im September 2008 belief sich die Zahl der direkt Beschäftigten auf den deutschen Werften auf insgesamt 20.530 Beschäftigte. Drei Jahre später lautet die bittere Bilanz der letzten Krisenjahre: Rund 4.200 Arbeitsplätze sind zwischen 2008 und 2011 auf den deutschen Werften verloren gegangen.

Der signifikante Verlust an Arbeitsplätzen auf den Werften ist in erster Linie auf die in Folge der weltweiten Schifffahrts- und Schiffbaukrise einhergehenden Krisen einzel-

ner Werften zurück zu führen. In diesem Zusammenhang kommt der Entwicklung bei Nordic Yards (ehemals Wadan Yards) eine herausragende Bedeutung zu, die dazu führte, dass aufgrund von Auftragsstornierungen die Zukunft des Unternehmens als Ganzes gefährdet schien und im Jahr 2010 rund 2.300 Mitarbeiter/innen in eine Transfergesellschaft gewechselt sind. Die Situation auf den beiden Werftstandorten in Warnemünde und Wismar hat sich zwar dahingehend verändert, dass dort nun neben dem Schiffbau auch Aufträge für Produktion von Umspannplattformen für die Offshore-Windenergie gefertigt werden und ein Beschäftigungszuwachs um 100 Mitarbeiter/innen stattgefunden hat (2011: 909 Beschäftigte; 2010: 800 Beschäftigte). Allerdings ist die Auftragslage noch immer vergleichsweise dünn, um eine mittelfristige Perspektive für die Werftbeschäftigten bieten zu können. Die Arbeiten an einem eisgängigem Tanker sollen im Herbst 2011 beendet und die genannten Umspannplattformen sollen Mitte 2012 abgeliefert werden.

Zu dem gegenüber dem Vorjahr festzustellenden Abbau von Arbeitsplätzen haben vor allem negative Beschäftigungsentwicklungen auf einzelnen Werften beigetragen.

Hervorzuheben sind in diesem Kontext u.a. die Negativentwicklungen bei den zu Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) gehörenden Werftstandorten. Bei EWD (Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH, 2009 aus den Nordseewerken Emden hervorgegangen) hat sich die Belegschaft innerhalb der letzten zwölf Monate um 210 Beschäftigte auf nur noch 110 Mitarbeiter/innen verringert (-65,6%). Mehr als 110 Arbeitsplätze sind bei der Blohm & Voss Shipyards GmbH in Hamburg verlorengegangen, so dass mit 587 Beschäftigten knapp 16 Prozent weniger auf der Werft arbeiten als noch im September 2010. Mit einem Arbeitsplatzabbau von fünf Prozent fällt der Beschäftigungsabbau bei der HDW AG in Kiel zwar prozentual geringer aus, in absoluten Zahlen bedeutet jedoch auch die Entwicklung in Kiel, dass dort gegenüber dem Vorjahr knapp 120 Menschen weniger arbeiten (2011: 2.250 Beschäftigte).

In insgesamt 21 der 41 befragten Unternehmen gab es in den letzten zwölf Monaten einen Beschäftigungsabbau zu verzeichnen. Ein weiteres Beispiel für Negativentwicklungen bei der Beschäftigung ist neben den genannten TKMS-Werften auch die zu P+S Werften gehörende Peene-Werft in Wolgast. Dort ging die Zahl der Arbeitsplätze um 4,6 Prozent zurück (-35 Beschäftigte). Dagegen ist auf der ebenfalls zu P+S Werften gehörenden Volkswerft in Stralsund die Beschäftigung angewachsen, von 1.240 Beschäftigten in 2010 auf 1.318 Beschäftigten in 2011 (+6,3%). Die J.J. Sietas Werft in Hamburg beschäftigt gegenüber dem Vorjahr 53 Mitarbeiter/innen

weniger (-7,4%) und auch die Flensburger Schiffbaugesellschaft weist mit einem Rückgang um 3,9 Prozent 30 Beschäftigte weniger als im Vorjahr auf.

In der Mützelfeldtwerft in Cuxhaven sind in den letzten Monaten 32 Beschäftigte abgebaut worden (-39%; von 82 Beschäftigten in 2010 auf 50 Beschäftigte in 2011) und bei der immer noch gegen die endgültige Insolvenz kämpfenden Lindenau Schiffs- und Maschinenfabrik in Kiel wurde die Beschäftigung um knapp ein Viertel reduziert (von 105 Beschäftigten in 2010 auf 79 Beschäftigte in 2011). Weitere Beispiele für Arbeitsplatzabbau finden sich u.a. auch bei den MWB Motorenwerken in Wilhelmshaven (-11,1%), bei der Hitzler Werft GmbH (-12,3%), bei der Husumer Dock und Reparatur Werft (-3,7%), bei Ferus Smit in Leer (-4,2%) und bei der Con-Mar Ingenieurtechnik an der Unterweser (-12%).

## **2.2 Personalzuwächse auf einzelnen Werften**

Während für die gesamte Beschäftigungsentwicklung auf den deutschen Werften ein Minus von 3,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr konstatiert werden muss, konnten einige Werften entgegen dem allgemeinen Trend die Zahl ihrer Beschäftigten (wenn auch zum Teil nur geringfügig) aufstocken.

Wie bereits angedeutet hat bei Nordic Yards ein Beschäftigungszuwachs stattgefunden, jedoch ausschließlich am Standort in Warnemünde. Dort arbeiteten zum Zeitpunkt der Umfrage 230 Beschäftigte, das sind 130 mehr als im Jahr zuvor (+130%). Wenn auch prozentual geringer ausfallend (+5,6%) ist jedoch auch die Entwicklung bei der Meyer Werft GmbH in Papenburg positiv hervorzuheben. Noch im September 2010 arbeiteten dort 2.758 Beschäftigte, ein Jahr später sind es 2.913 – ein Plus von 155 Beschäftigten.

Weitere positive Beispiele sind ADM Nobiskrug in Rendsburg mit einem Zuwachs von 8,2 Prozent (35 Beschäftigte), die Friedrich Lürssen Werft in Lemwerder mit 43 zusätzlichen Arbeitsplätzen (+5,2%), und die bereits erwähnte Volkswerft in Stralsund (+6,3% bzw. 78 Beschäftigte). Zwanzig Beschäftigte mehr als im letzten Jahr weist auch die Fassmer Werft auf (+5,9%) und die benachbarte Elsflether Werft verzeichnet einen Zuwachs von 9,5 Prozent (19 Beschäftigte). Weitere Zuwächse gab es bei der Neuenfelder Maschinenfabrik (+1,6% bzw. vier Beschäftigte), bei BREDO in Bremerhaven (+12,1% bzw. elf Beschäftigte), bei der Cassens GmbH (+8% bzw. sechs Beschäftigte), bei der Lloyd Werft GmbH (+1,4% bzw. sechs Beschäftigte), bei der MWB Motoren und Anlagen GmbH (+3,1% bzw. sechs Beschäftigte) und bei Rickmers Dock in Bremerhaven (+15,6% bzw. sieben Beschäftigte).

### **2.3 Nur wenig Chancen auf Beschäftigungszuwachs in 2012**

Dass die gegenwärtige Situation im deutschen Schiffbau die Erwartungen auf einen deutlichen Beschäftigungszuwachs in den kommenden zwölf Monaten enttäuscht, kann dadurch belegt werden, dass die Betriebsräte von 20 Werften davon ausgehen, dass die Zahl der Mitarbeiter/innen unverändert bleiben wird.<sup>7</sup>

Einige wenige Werften prognostizieren jedoch einen potenziellen Zuwachs an Beschäftigung: Blohm & Voss Shipyards GmbH und Blohm & Voss Naval GmbH gehen davon aus, dass in den nächsten zwölf Monaten die Belegschaft um 60 resp. 97 Beschäftigte anwachsen wird. Inwieweit dies auf einen Nettozuwachs innerhalb von TKMS zurückzuführen werden kann, muss abgewartet werden, denn bei HDW in Kiel geht man davon aus, dass sich im nächsten Jahr rund 180 Arbeitsplätze abgebaut werden.

Bei der Fr. Lürssen Werft geht man von einem Zuwachs um 30 Beschäftigte im kommenden Jahr aus, allerdings wird auch bei der zur Lürssen-Gruppe gehörenden Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co KG mit einem Abbau von bis zu 30 Arbeitsplätzen gerechnet.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den P+S Werften: Bei der Volkswerft in Stralsund werden möglicherweise bis zu 100 neue Stellen geschaffen. Doch auch hier muss eingeräumt werden, dass der Betriebsrat der zur gleichen Gruppe gehörenden Peene-Werft einen Abbau der Beschäftigung um ca. 150 Mitarbeiter/innen befürchtet. Inwieweit dieser Abbau in die erwarteten Zuwächse bei der Volkswerft eingeht, wird sich im Rahmen der nächsten Umfrage in 2012 herausstellen.

Neben den bereits genannten Werften geht auch die Cassens GmbH in Emden von einem Beschäftigungszuwachs um 15 Mitarbeiter/innen aus. Am Standort von Nordic Yards in Warnemünde kalkuliert der Betriebsrat einen Zuwachs um 30 Beschäftigte in den nächsten zwölf Monaten ein.

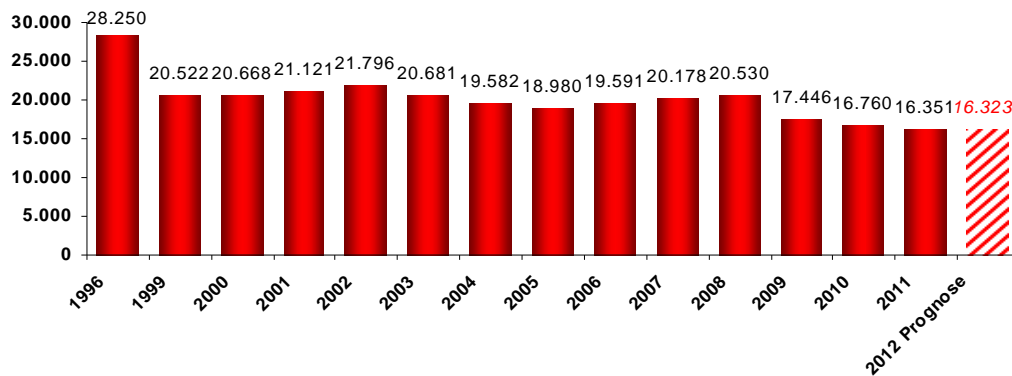
In der Summe muss nach Einschätzung der Betriebsräte mit weiteren Jobverlusten in der deutschen Werftindustrie gerechnet werden. Auch wenn unter dem Strich im Rahmen der diesjährigen Umfrage das Ergebnis „minus 28 Beschäftigte in 2012“ lautet, muss angesichts der weiterhin kritischen Situation im deutschen (und europäi-

---

<sup>7</sup> Insgesamt haben bis auf eine Ausnahme, alle befragten Betriebsräte eine Einschätzung zur Beschäftigungsentwicklung in den nächsten zwölf Monaten abgegeben.

schen) Schiffbau befürchtet werden, dass ein möglicher Stellenabbau deutlich höher ausfallen wird.

Abbildung 3: Prognose zur weiteren Beschäftigungsentwicklung bis September 2012



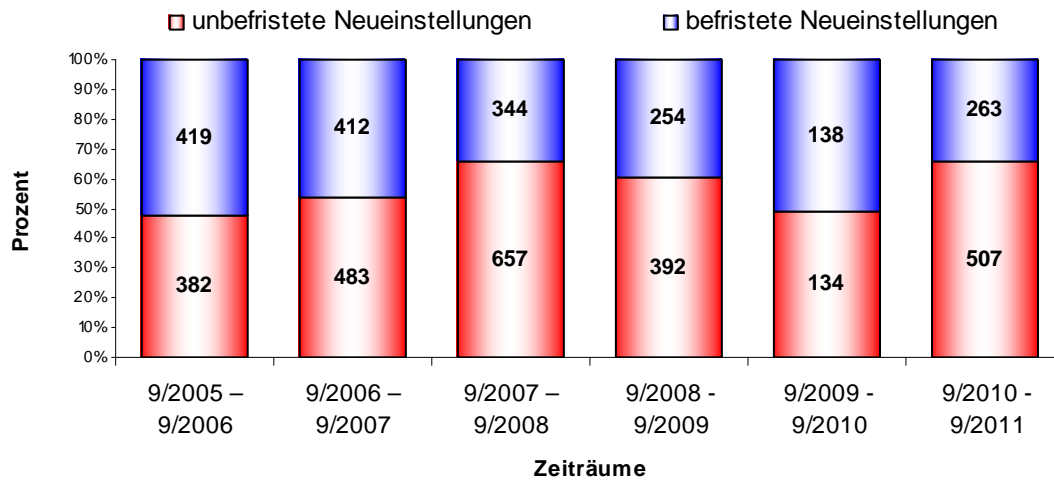
Quelle: eigene Darstellung.

### 2.3 Unbefristete Neueinstellungen nehmen wieder zu

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

Insgesamt haben 25 Betriebe angegeben, in den letzten zwölf Monaten Personal eingestellt zu haben. Von den insgesamt 770 Neueinstellungen in den 25 Betrieben entfielen 65,8 Prozent auf unbefristete Neueinstellungen (507 Neueinstellungen) und 34,2 Prozent auf befristete Neueinstellungen (263 Neueinstellungen).

**Abbildung 4: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2011 (jeweils von September bis September des Folgejahres; 2011: N=25)**



Quelle: eigene Darstellung.

**Abbildung 5: Verhältnis von unbefristeten und befristeten Neueinstellungen im Zeitraum 2005 bis 2011 (absolut und in %, 2011: N=25)**

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
9/2010 – 9/2011	770	507	263	65,8	34,2

Quelle: eigene Darstellung.

Zwei Aspekte sind bei diesem Ergebnis hervorzuheben: Zum einen ist bei der Zahl der Neueinstellungen insgesamt gegenüber den letzten drei Jahren eine erhebliche Steigerung festzustellen. Zum anderen liegt der Anteil der unbefristeten Neueinstel-

lungen mit 65,8 Prozent leicht über dem bisherigen Rekordniveau von 2007/2008 (63,7%).

Das Verhältnis von Befristungen und unbefristeten Neueinstellungen stellt sich jedoch von Werft zu Werft unterschiedlich dar. So fällt in einigen Werften auf, dass dort entweder ausschließlich oder zu einem großen Teil Neueinstellungen auf der Basis eines unbefristeten Arbeitsvertrags vorgenommen werden.

Beispiele hierfür sind u.a.:

Nordic Yards in Warnemünde (128 unbefristete/2 befristete Neueinstellungen),

Blohm & Voss Naval (39/0),

Blohm & Voss Repair (14/1),

Fr. Lürssen Werft (40/10),

J.J. Sietas (75/0),

Volkswerft Stralsund (50/0).

Dem gegenüber ist bei anderen Werften der Anteil an Befristungen bei den Neueinstellungen auffällig. Hierzu gehören:

HDW AG (18 unbefristet/51 befristete Neueinstellungen),

Meyer Werft GmbH (9/77),

Neptun Werft GmbH (5/24),

Peene-Werft (26/2).

Bei Abeking & Rasmussen und Nordic Yards in Wismar halten sich Befristungen und unbefristete Neueinstellungen im Großen und Ganzen die Waage.

Die im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gestiegene Zahl der Neueinstellungen kann darauf hindeuten, dass nun verstärkt eintritt, was die Betriebsräte in den letzten fünf Jahren in jeder Umfrage angemahnt hatten: Die gestiegene Altersstruktur der Belegschaft führt zu einer erhöhten natürlichen Fluktuation (Renteneintritt etc.) und damit zu einer gesteigerten Notwendigkeit, rechtzeitig Nachwuchskräfte zu rekrutieren.

## **2.4 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen**

Drei Jahre Schifffahrts-, Schiffbau-, Finanz- und Wirtschaftskrise haben in der Entwicklung der Beschäftigung im deutschen Schiffbau deutliche Spuren hinterlassen.

Ungeachtet dessen hat sich in der Rangliste der größten deutschen Werftengruppen nur geringfügig etwas verändert, auch wenn in absoluten Zahlen einige Auffälligkeiten bestehen. Die fünf größten Werftengruppen in Deutschland haben gegenüber dem Vorjahr ihren gemeinsamen Anteil an der Gesamtbeschäftigung auf deutschen Werften geringfügig verringern müssen. Waren im Jahr 2010 noch 75 Prozent aller Werftmitarbeiter/innen (12.600 Beschäftigte) in den fünf größten Gruppen beschäftigt, so sind es 2011 nur noch 71,1 Prozent (11.641 Beschäftigte).

Abbildung 6: Die größten Werftengruppen in Deutschland im Jahr 2011

Werftengruppe	Unternehmen	Beschäftigte (jeweils zum September eines Jahres)					Anteil an der Gesamt- beschäftigung in 2011 (in %)
		2004	2006	2008	2010	2011	
<b>Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)</b>	HDW GmbH (Kiel) HDW GmbH (Emden) Blohm & Voss Shipyards GmbH Blohm & Voss Naval (Hamburg)  Blohm & Voss Naval (Emden) Blohm & Voss Repair GmbH Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH  (bis 2009 inkl. ADM Nobiskrug und Nordseewerke Emden)	6.519	6.024	5.581	4.890	3.833	23,4
<b>Meyer Werft Gruppe</b>	Meyerwerft GmbH Neptun Werft GmbH	2.594	2.793	3.137	3.200	3.354	20,5
<b>P+S Werft- ten</b>	Peene-Werft (Wolgast) Volkswerft Stralsund	2050	2129	2.410	1.993	2.036	12,5
<b>Fr. Lürs- sen - Gruppe</b>	Fr. Lürssen Werft GmbH Lürssen Bardenfleth GmbH Neue Jade Werft GmbH Krögerwerft GmbH Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG	1.033	1.176	1.321	1.468	1.413	8,6
<b>J.J. Sietas - Gruppe</b>	J.J. Sietas GmbH Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH KG Norderwerft	1.128	1.185	1.221	1.054	1.005	6,1

Quelle: eigene Darstellung.

Bemerkenswerter jedoch erscheint der Blick auf die Beschäftigungsentwicklung der einzelnen Werftengruppen. Dabei sticht besonders die Meyer Werft Gruppe hervor, die seit 2004 an ihren beiden Standorten in Rostock und Papenburg kontinuierlich die Zahl ihrer Mitarbeiter/innen erhöht hat. In den letzten sechs Jahren sind dort rund 1.000 Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen worden. Wenn auch in einem deutlich ge-



ringeren Umfang trifft diese Entwicklung auch auf die Lürssen-Gruppe zu. Zwischen dem Jahr 2004 und dem Jahr 2011 konnte dort die Zahl der Beschäftigten von 1.033 auf 1.413 Mitarbeiter/innen gesteigert werden.

Dagegen fällt die Entwicklung bei TKMS auffallend negativer ins Auge, denn die Beschäftigtenzahl der TKMS-Gruppe ist in den letzten sechs Jahren von 6.519 auf 3.833 Beschäftigte gesunken.<sup>8</sup>

### 3 Auszubildende

#### 3.1 Ausbildungsquote sinkt leicht

Gegenüber dem Vorjahr ist die Ausbildungsquote auf den deutschen Werften geringfügig gesunken: von 8,06 Prozent im Jahr 2010 auf 7,9 Prozent im September 2011.<sup>9</sup>

Damit bleibt die Ausbildungsquote jedoch annähernd auf dem gleichen Niveau wie in den drei Jahren zuvor, was angesichts der Krisenjahre im Schiffbau ein durchaus erfreuliches Ergebnis ist (vgl. Abbildung 8).

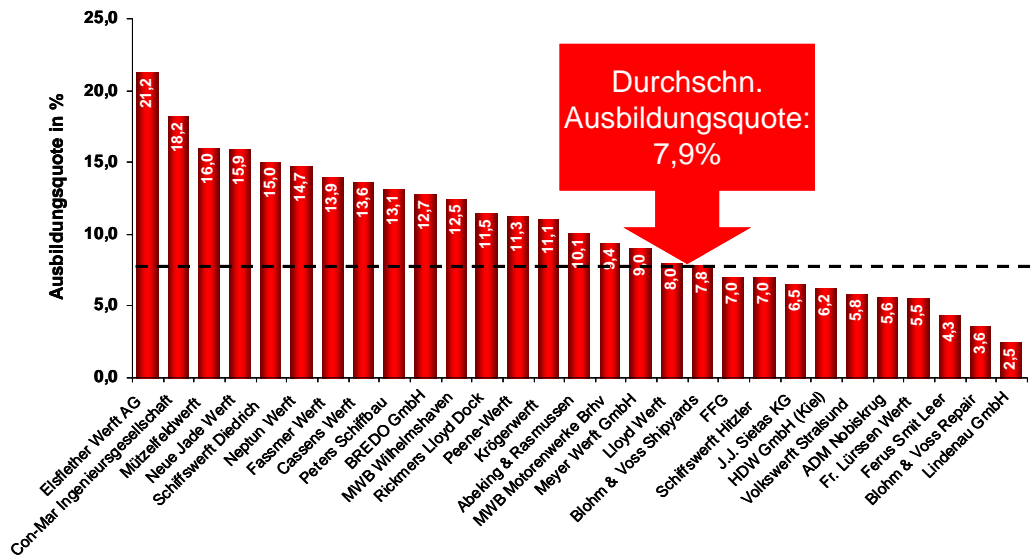
Mit knapp 1.241 Auszubildenden auf den befragten Werften sind zwar im Vergleich zum letzten Jahr (1.163) geringfügig mehr junge Menschen aktuell in der Ausbildung. Allerdings liegt diese absolute Zahl noch weit unter dem Wert von 2008, als noch knapp 1.500 Auszubildende auf allen Werften gezählt werden konnten. Für das nächste Jahr ist durchaus mit einer weiteren Abnahme der Auszubildenden zu rechnen, denn die Betriebsräte von fünf Werften gaben an, dass bei ihnen im Unternehmen die Zahl der Ausbildungsaktivitäten verringert werden sollen.

---

<sup>8</sup> Die über einen sechsjährigen Zeitraum betrachtete Entwicklung ist allerdings auch davon geprägt, dass sich TKMS zwischen 2004 und 2010 von der Nobiskrug Werft in Rendsburg getrennt (Verkauf an Abu Dhabi Mar) und die Nordseewerke in Emden an die SIAG Schaafl Industries veräußert hat. Der dadurch rechnerisch entstandene Beschäftigungsrückgang ist in der hier vorliegenden Darstellung eingeflossen.

<sup>9</sup> Für den Zeitraum von 2006 bis 2011 liegen Daten zu den Auszubildendenzahlen aller Werften vor.

Abbildung 7: Ausbildungsquoten deutschen Werften im Jahr 2011



Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 8: Ausbildungsquoten deutscher Werften der Jahre 2006 bis 2011

Werft	Ausbildungsquote in %					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Abeking & Rasmussen AG	6,7	8,7	9,3	10,1	10,5	10,1
Blohm & Voss Shipyards GmbH	7,2	8,5	10,8	8,6	11,0	7,8
Blohm & Voss Repair GmbH	5,0	4,0	4,3	4,8	4,5	3,6
BREDO GmbH	2,7	5,6	k.A.	12,6	8,8	12,7
Cassens Werft GmbH	14,4	13,7	k.A.	6,2	13,3	13,6
Con-Mar Ingenieurgesellschaft	0,0	8,0	16,7	30,8	12,0	18,2
Eisflether Werft AG	2,5	3,8	10,7	13,6	k.A.	21,2
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH						19,1
Fassmer Werft GmbH & Co. KG	k.A.	k.A.	k.A.	15,0	16,7	13,9
Ferus Smit Leer GmbH	k.A.	k.A.	k.A.	4,2	2,0	4,3
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	4,1	6,8	5,3	5,4	5,6	5,5
Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG	8,3	9,0	10,0	10,3	7,5	7,0
HDW GmbH (Kiel)	6,2	4,6	6,6	4,6	6,5	6,2
Nobiskrug GmbH	7,7	8,0	8,1	8,1	7,9	5,6
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG <sup>2</sup>	7,3	6,1	6,6	8,4	0,0	0,0
J.J. Sietas KG	6,2	6,3	7,7	6,5	8,1	6,5

Werft	Ausbildungsquote in %					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
KG Norderwerft <sup>1</sup>	0,0	0,0	0,0	k.A.	0,0	0,0
Krögerwerft GmbH	9,1	10,2	10,8	11,6	13,7	11,1
Lindenau GmbH	6,3	6,4	6,7	5,9	7,6	2,5
Lloyd Werft	9,2	9,1	8,1	8,9	10,7	8,0
Meyer Werft GmbH	7,4	9,0	9,9	9,6	6,9	9,0
Mützelfeldwerft	k.A.	k.A.	k.A.	8,8	3,6	16,0
MWB Wilhelmshaven	0,0	11,6	k.A.	k.A.	11,1	12,5
MWB Motorenwerke Brhv	k.A.	k.A.	k.A.	11,6	10,2	9,4
Neptun Werft	15,3	16,3	18,3	18,8	17,4	14,7
Neue Jade Werft	k.A.	18,1	18,2	17,2	12,3	15,9
Peene-Werft	12,0	11,2	10,7	9,9	11,0	11,3
Peters Schiffbau	0,00	14,7	15,0	16,1	15,7	13,1
Rickmers Lloyd Dock	4,7	6,7	11,1	11,1	8,9	11,5
Schiffswerft Hitzler	k.A.	12,0	15,6	k.A.	k.A.	7,0
Schiffswerft Diedrich	k.A.	k.A.	k.A.	14,3	15,0	15,0
Volkswerft Stralsund	4,1	4,1	5,20	4,9	5,5	5,8
<b>Durchschn. Ausbildungsquote</b>	<b>6,80</b>	<b>7,10</b>	<b>7,70</b>	<b>8,02</b>	<b>8,06</b>	<b>7,9</b>

1 Ausbildungen finden bei der J.J. Sietas Werft statt.

2 Ausbildungen finden bei der Fr. Lürssen Werft statt.

Quelle: eigene Darstellung.

### 3.2 Übernahmequote bleibt unverändert

Von den 370 Auszubildenden, die im Berichtszeitraum ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben, wurden 320 von ihren Ausbildungswerften übernommen. Damit liegt die absolute Zahl der Ausbildungsabsolventen zwar deutlich über der des Vorjahres, was auf die in den letzten vier Jahren erhöhten Ausbildungsaktivitäten zurück zu führen ist. Allerdings hat sich die Übernahmequote nicht verändert. Betrug die Übernahmequote im letzten Jahr noch 86 Prozent (245 von 285 Auszubildenden wurden übernommen), liegt sie in diesem Jahr mit 86,5 Prozent nur leicht darüber.

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. Insbesondere die anhaltende Krise in der Schiffbauindustrie mag auch dazu führen, dass junge Menschen nach ihrer Ausbildung auf der Werft ihre berufliche Zukunft in anderen Branchen suchen. Hier konkurrieren die Werften nicht nur mit altbekannter Konkurrenz vor Ort (z.B. die Flugzeug- oder Automobilindustrie). Auch die

wachsende Offshore-Windenergie Branche, die ebenfalls in Küstennähe ein stattliches Wachstum vorzuweisen hat, wirkt attraktiv auf junge Berufsanfänger.

Bei beinahe allen befragten Werften ist die Übernahmequote annähernd gleich hoch. Eine Ausnahme stellt jedoch Blohm & Voss Shipyards in Hamburg dar. Hier hatten im Berichtszeitraum 26 Auszubildende ihre Ausbildung abgeschlossen, allerdings wurden nur 13 von ihnen übernommen. Unterauslastung und Kurzarbeit können als Gründe dafür angebracht werden, doch angemerkt werden muss auch, dass die Übernahme bei Blohm & Voss Shipyards teilweise über eine Leiharbeitsfirma abgewickelt wird, in die die jungen Fachkräfte nach ihrer Ausbildung wechseln sollen. Ein Angebot, das wenig Anziehungskraft auf junge Menschen entfaltet, die ihre Zukunft im Schiffbau suchen.

Nicht selten klagen Betriebsräte über die nur mangelhaft vorhandenen Eingangsvoraussetzungen der Bewerber/innen auf einen Ausbildungsplatz. Mangelnde Schulbildung hat in Einzelfällen auch dazu geführt, dass Werften eigene Programme zur Nachschulung aufgelegt haben, um das Wissen zu vermitteln, welches eigentlich von der Schule aus mitgebracht werden sollte.

Letztendlich bleibt anzumerken, dass anstelle der von einigen Werften geplanten Reduzierung der Zahl der Auszubildenden genau das Gegenteil mehr denn je von Nöten ist. Die Betriebsräte von zehn deutschen Werften, die gemessen an der Beschäftigtenzahl rund 65 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentieren, beklagen Probleme bei der Neubesetzung von offenen Stellen in ihrem Unternehmen.

Der im Allgemeinen gerne gewählte (weil auch abstrakte) Begriff des Fachkräftemangels in der Industrie kann für die deutschen Werften ganz konkret benannt werden. Insbesondere im Bereich des Projektmanagements scheinen viele Werften in der jüngsten Vergangenheit Probleme bei der Suche nach geeignetem Personal gehabt zu haben. Offensichtlicher Mangel besteht auch bei Ingenieuren und Technikern.

## 4 Kurzarbeit

Von allen befragten Betrieben haben 14 im Jahr 2011 Kurzarbeit praktiziert. Diese Zahl allein belegt, dass das Instrument der Kurzarbeit unerlässlich ist, um gerade in einer Branche wie dem Schiffbau die längerfristig sich auswirkenden negativen Folgen der Weltwirtschaftskrise abzufangen und Zeiten der Unterauslastung ohne Entlassungen zu überstehen.

Abbildung 9: Kurzarbeit auf deutschen Werften im Jahr 2011

Werft	Mitarbeiter/innen	Von Kurzarbeit betroffene Mitarbeiter	Kurzarbeit seit	Dauer	Arbeitsausfall	Weitere Kurzarbeit ist...
Blohm & Voss Ship-yards GmbH	587	124 (Fertigung)	Januar 2011	dauert an	>10%	beantragt
Blohm & Voss Repair GmbH	443	50 (Fertigung)	Januar 2011	dauert an	7.000 Stunden	beantragt
HDW GmbH	2.250	175	April 2009	bis April 2011	75%	beantragt
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co KG	112	k.A.	Januar 2011	April 2011	k.A.	nicht vorgesehen
J.J. Sietas	659	k.A. (Fertigung)	k.A.	k.A.	33.213 Stunden	beantragt
Lindenau GmbH	79	78 (alle Gewerke)	Mai 2011	April 2012	80-100%	beantragt
MAN Diesel GmbH	289	50 (Fertigung)	Juni 2009	Oktober 2011	70%	beantragt
Meyerwerft GmbH	2.913	k.A. (Laser- u. Rohrzentrum)	Februar 2011	März 2011	18%	beantragt
Mützelfeldtwerft GmbH	50	30	Januar 2011	August 2011	50%	k.A.
MWB Bremerhaven	202	k.A. (Dreherei)	Januar 2011	Juni 2011	k.A.	beantragt
Nordic Yards Wismar	679	k.A. (Fertigung)	Mai 2011	k.A.	40%	beantragt
Nordic Yards Warnemünde	230	160 (Fertigung)	Februar 2011	August 2011	30%	beantragt
Peene Werft GmbH	718	500	August 2009	April 2012	55%	beantragt
Volkswerft Stralsund	1.318	40	Juni 2009	Oktober 2011	70%	nicht vorgesehen

Quelle: eigene Darstellung.

Die Unternehmen, in denen Kurzarbeit im Jahr 2011 praktiziert wurde repräsentieren zusammen 10.529 Beschäftigte, was rund 65 Prozent aller Werftbeschäftigten entspricht. Die Zahl der von Kurzarbeit betroffenen Beschäftigten schwankt zwar von Betrieb zu Betrieb, das Urteil ist jedoch eindeutig: Ohne Kurzarbeit wäre der Arbeitsplatzverlust im deutschen Schiffbau höher ausgefallen.

Deutlich wird auch, dass vor allem die Beschäftigten in der Fertigung in Kurzarbeit sind, und dabei Arbeitsausfälle von 70 Prozent und mehr keine Seltenheit darstellen. Die in Abbildung 9 enthaltenen Daten zur Kurzarbeit zeigen darüber hinaus, dass die Verlängerung der Kurzarbeit von den allermeisten Unternehmen nicht nur geplant, sondern bereits beantragt worden ist. Ein deutliches Indiz für die schwierige Situation der Werften.

## **5 Aufträge deutscher Seeschiffswerften im Zeitraum September 2010 bis Ende August 2011**

Für den diesjährigen Berichtszeitraum wird deutlich, dass sich die Auftragseingänge der deutschen Seeschiffswerften auf einem etwas höheren Niveau als im Vorjahres-Berichtszeitraum entwickelten. Gleichwohl kann noch lange nicht von einer verbesserten Auftragsituation der deutschen Werftindustrie gesprochen werden, denn die Auftragsbestände verbleiben weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau und das gesamte Ordervolumen ist noch zu niedrig, um Vollauslastungen zu garantieren.<sup>10</sup>

Einige Auftragseingänge können für den deutschen Schiffbau allerdings durchaus als positive Signale gedeutet werden, die es zukünftig zu verstetigen gilt. So sind in diesem Zusammenhang die Auftrageingänge für Kreuzfahrtschiffe bei der Meyer Werft GmbH zu nennen. Aber auch die Aufträge für Offshore-Construction Vessels für die J.J. Sietas Werft und die Volkswerft in Stralsund zeigen, dass auch bei den Neubaufträgen durchaus Licht am Ende des Tunnels zu erkennen ist. Jenseits des eigentlichen Schiffbaus wurden in die Auswertung der Auftrageingänge auch Großkomponenten für die Offshore-Windenergie einbezogen, ein Markt, von dem viele Werften

---

<sup>10</sup> 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.

hoffen, profitieren zu können. Die diesjährige Umfrage zeigt, dass einige Werften bereits aktiv am Aufbau der Offshore-Windenergie mitwirken.

## 5.1 Containerschiffe

Die neue weltweite Auftragswelle für Containerschiffe geht an den deutschen Werften vorbei. Mit der Ausnahme eines Auftragspaketes für kleine eisgängige Containerschiffe bei P+S Werften gibt es nun schon seit drei Jahren keine Aufträge mehr für Standard-Containerschiffe, die in die Auftragsbücher von deutschen Werften eingeflossen sind.

Abbildung 10: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen in tdw	Ladevermögen in TEU	Summe tdw	Summe TEU
1	P+S Werften	Royal Arctic, DK	8.550	606	8.550	606
2	P+S Werften	Royal Arctic, DK	2.500	108	5.000	216
2	P+S Werften	Royal Arctic, DK	650	36	1.300	72
<i>Summe</i>					14.850	894

Quelle: eigene Darstellung.

Wie bedeutend für die deutschen Seeschiffswerften das Ausbleiben von Aufträgen in diesem Segment in der Vergangenheit war, zeigen die Zahlen für die Jahre von 2001 bis 2011:

Abbildung 11: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2001 bis 2011 (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	9/2010- 8/2011
Anzahl der Schif- fe	6	46	71	121	45	20	35	0	0	3
Gesamt tdw	103.400	976.780	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	0	14.850
Gesamt TEU	8.346	73.681	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	0	894

Quelle: eigene Darstellung.

## 5.2 Andere Trockenfrachter und Tanker

Die deutsche Niederlassung der niederländischen Werft Ferus Smit kann den Bau von Frachtern für ihre Stammkunden fortsetzen. Zum Vertrag über zwei General Cargo-Schiffe gehören zwei Optionen. Die Meyer Gruppe/Neptun Werft hat einen Auftrag für einen innovativen LNG-Tanker mit 15.600 Kubikmeter Kapazität erhalten.

Abbildung 12: Auftragseingänge deutscher Werften für andere Trockenfrachter und Tanker im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe Ladevermögen (in tdw)
2	Ferus Smit, Leer	Wagenborg	23.000	General Cargo	46.000
1	Meyer-Gruppe/Neptun Werft	Anthony Veder, NL	8.000	LNG-Tanker	8.000
<i>Summe</i>					54.000

*Quelle: eigene Darstellung.*

Das Auftragsniveau 2010/11 verdoppelte sich in diesem Segment gegenüber 2009/2010. Aber das Niveau des letzten erfolgreichen Jahres 2007/08 vor der Krise mit damals 129.500 tdw konnte für den aktuellen Berichtszeitraum noch lange nicht erreicht werden.

## 5.3 RoRo-Frachter

Die beiden großen RoRo-Frachter der P+S Werften werden im Liniennetz der DFDS eingesetzt, stehen aber im Krisenfall auch für militärische Transporte zur Verfügung. Zwei kleinere RoRo-Frachter sind bei ADM Nobiskrug in Rendsburg ins Auftragsbuch geschrieben worden.



Abbildung 13: Auftragseingänge deutscher Werften für RoRo-Frachter im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Länge der Fahrspuren in Meter	Schiffslänge in Meter	Summe tdw
2	P+S Werften	DFDS, DK	12.000	3.000	k.A.	24.000
2	ADM Nobiskrug	D	8.000	k.A.	60	

Quelle: eigene Darstellung.

## 5.4 Passagierschiffe, Yachten, Fähren

Die Kreuzfahrtbranche hat die Krise weitgehend unbeschadet überstanden und ordert wieder, wobei bei den Neubestellungen ein deutlicher Trend hin zu größeren Schiffen festzustellen ist. Dabei konnte sich die Meyer Werft GmbH einige der wichtigsten Aufträge weltweit sichern. Allerdings markiert das Jahr 2011 auch eine Zäsur für den bislang von der Meyer Werft GmbH, Fincantieri und STX Europe dominierten Markt für Kreuzfahrtschiffe. Anfang August 2011 vermeldete Aida Cruises, dass es zwei Neubauten (à 3.250 Betten) bei der japanischen Mitsubishi Heavy Industries bestellt hat, die jeweils im März 2015 bzw. 2016 abgeliefert werden sollen. Damit ist das eingetreten, was Vertreter der Werftbranche bereits seit längerem befürchtet haben: Durch die Dominanz des chinesischen Schiffbaus in den Märkten für standardisierte Frachtschiffe versuchen koreanische und japanische Werften in neue Märkte einzutreten, in denen bislang die europäischen Werften weltweit führend waren. Zwar hat Mitsubishi Heavy Industries bereits im Jahr 2004 zwei Kreuzfahrtschiffe für die Carnival Reederei abgeliefert, seitdem jedoch keinen weiteren Auftrag erhalten.

Die Order von weiteren zwei Flusskreuzfahrtschiffen bei der Neptun Werft in Rostock durch einen Auftraggeber macht die innerhalb von sechs Monaten zu liefernde Serie zur größten dieser Art seit vielen Jahren.

In der Yachtbranche bewegen sich die Auslieferungen auf hohem Niveau, während die Neubaufträge nachgelassen haben. Wie immer wird von den Werften diesbezüglich wenig veröffentlicht und die vorliegenden Zahlen sind möglicherweise nicht vollständig. Bei der Werft ADM Nobiskrug ist ein älteres Projekt wieder aufgelebt. Bei der zum Verkauf stehenden Werft Blohm & Voss Shipyards GmbH konnte ein aussichtsreiches Projekt, über das die Verhandlungen bereits seit rund 18 Monaten laufen, noch nicht zur Unterschrift gebracht werden. Peters Schiffbau in Wewelsfleth verhandelt dem vernehmen nach gegenwärtig über einen Auftrag für eine Yacht für Äquatorialguinea mit einer Länge von rund 120 Metern. Zwar ist dieser Auftrag noch

nicht gesichert, allerdings ist dies im vorliegenden Zusammenhang ebenfalls als ein positives Signal in die Betrachtung mit aufzunehmen.

Die Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft lässt ihre nächste Autofähre für das Wattenmeer bei der Neptun Werft bauen. Bei J.J. Sietas wurde eine Option bestätigt.

Abbildung 14: Auftragseingänge für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Meter	Schiffstyp
2	Meyer Werft	Star Cruises NCL	143.500	k.A.	Kreuzfahrtschiff
1	Meyer Werft	Royal Caribbean Cruise	158.000	k.A.	Kreuzfahrtschiff
4	Neptun Werft	Viking River Cruises	k.A.	135	Flusskreuzfahrer
2	Neptun Werft	A-Rosa Flusskreuzfahrt	k.A.	135	Flusskreuzfahrer
1	Nobiskrug Werft	ungenannt	k.A.	74	Yacht
1	Neptun Werft	Wyker Dampfschiff.G.	3.200	76	Autofähre
1	Sietas	Nordic Ferry. Serv., DK	4.400	k.A.	Autofähre

Quelle: eigene Darstellung.

### 5.5 Sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)

Die Zahl für kleinere, nicht Fracht fahrende Schiffe ist zwar gering (im Vorjahreszeitraum gab es die doppelte Anzahl von Aufträgen in diesem Segment), jedoch sticht das Forschungsschiff (Nachfolgerin der „Sonne“) mit einem Auftragswert von 124 Millionen EUR deutlich heraus. Bleibt anzumerken, dass es sich in dieser Kategorie ausschließlich um öffentliche Beschaffungsvorhaben handelt und keine privaten Aufträge enthalten sind.

Abbildung 15: Auftragseingänge deutscher Werften für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge in Metern	Schiffstyp
1	Neptun Werft	Bund/Reederei RF	8.000	k.A.	Forschungsschiff
1	Fassmer Werft	WSD Kiel	k.A.	27	MZ Arbeitsschiff
1	Fassmer Werft	WSA Bremen	k.A.	25	MZ Arbeitsschiff

Quelle: eigene Darstellung.

## 5.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte für die Offshore-Windenergie

Die Hoffnungen auf den Offshore-Windenergie Markt als Ersatz für die fehlenden Schiffbauaufträge im Standardschiffsbereich erfüllen sich nur langsam, und dies auch nur beschränkt für bestimmte Werften, die begonnen haben, die Offshore-Windenergie strategisch als Markt zu erschließen: Die Werft Abeking & Rasmussen, die schon seit langem mit ihren auch für den Offshore-Windenergie Sektor geeigneten (Versorger, Maintenance) Swath Schiffen auf dem Markt ist, die P+S Werften sowie die J.J. Sietas Werft mit den Aufträgen von Errichter-/Kranschiffen (als „Herzstücke“ der Schiffsflotte, die für die Errichtung und Wartung von Offshore-Windenergie Parks notwendig sind) sowie die SIAG (vormals NSWE Emden), die jetzt allerdings nicht mehr als Werft im traditionellen Sinne fungiert und Türme und Fundamente für die Offshore-Windenergie baut.

So konnte die J.J. Sietas Werft einen Auftrag für ein Windpark-Errichterschiff hereinnehmen. Dieser Auftrag von der niederländischen Reederei Van Oord ist technisch anspruchsvoll als Jack-Up Vessel konstruiert und ist das erste Schiff dieses Typs, dass in Deutschland gefertigt wird. Ursprünglich wurde dieses Schiff für die mittlerweile insolvente Beluga Reederei aus Bremen<sup>11</sup> entwickelt, die jedoch ihren Auftrag an die Crist Werft in Polen vergeben hat. Relativ schnell nach Bekanntwerden der gescheiterten Verhandlungen sicherte sich die niederländische Van Oord Reederei den Auftrag plus einer Option.

Die P+S Werften, die bereits seit längerer Zeit mit der Reederei Harren & Partner, Bremen bzw. OIG/Singapur<sup>12</sup> verhandelten, konnten im August 2011 die Finanzierung für zwei Offshore-Kranschiffe sicherstellen. Zwar sind diese auf für den Einsatz im Bereich der Öl- und Gasindustrie ausgerichtet, könnten jedoch von den Kapazitäten her auch in der Offshore-Windenergie eingesetzt werden. In enger Kooperation zwischen Harren & Partner und den P+S Werften wurde der Schiffstyp „Combi Dock“ weiterentwickelt und an die im Offshore-Markt speziellen Bedingungen und Bedürfnisse für Erschließungs- und Installationsarbeiten von Öl- und Gasfeldern in großen

---

<sup>11</sup> Durch den Konkurs der Beluga Reederei in Bremen im Frühjahr 2011, die zusammen mit Hochtief eine Offshore Windenergiefirma gegründet hatten, konnte ein unterschrittsreifes Projekt für den Bau eines Kabellegers (für den die Lloyd Werft in Bremerhaven sich schon erfolgreich beworben hatte) nicht realisiert werden.

<sup>12</sup> OIG (Offshore Installation Group) ist eine Firmengründung der Bremer Reederei Harren & Partner mit Beteiligung der Goldman Sachs Capital Partners.

Wassertiefen angepasst. Die beiden Neubauten sollen über drei leistungsfähige Kräne, eine Heckrampe für rollende sowie eine Dockfunktion für schwimmende Landungen verfügen. Zusätzlich wurden die Einheiten mit speziellem Offshore-Equipment ausgerüstet. Weitere diesbezügliche Projekte sind bei den P+S Werften dem Unternehmen nach in Verhandlung.

Aber dennoch muss festgestellt werden, dass die Mehrzahl der Aufträge für Errichterschiffe, die von deutschen Windparkbetreibern erteilt werden, nach Asien und hier insbesondere nach Südkorea gehen.

Der weiter waschende Sektor der Offshore-Windenergie zieht jedoch auch Aufträge jenseits des Kernproduktes Schiff für einige Werften nach sich. So haben die Nordic Yards den Auftrag für den Bau von zwei Umspannplattformen bekommen, ADM Nobiskrug hat ebenfalls zwei diesbezügliche Aufträge erhalten und die SIAG Nordseewerke berichten über „mehrere Aufträge“.

Abbildung 16: Auftragseingänge deutscher Werften für Schiffe und schiffsähnliche Produkte für die Offshore-Windenergie im Zeitraum von September 2010 bis Ende August 2011

Zahl	Werft	Auftraggeber	Tonnage	Länge in Metern	Schiffstyp
1	Sietas	Van Oord, NL	14.800 BRZ	139	Windpark-Errichterschiff
1	P+S Werften	OIG, Singapur		k.A.	Kranschiff/Rohrleger
2	P+S Werften	Harren&Partner, Bremen/OIG, Singapur	18.000 BRZ	k.A.	Offshore-Installationsschiff
1	Nobiskrug	Siemens AG	2.500 t	k.A.	Windpark-Plattform
1	Nobiskrug	ungenannt	k.A.	k.A.	Windpark-Plattform
1	Nordic Yards	Siemens AG	k.A.	k.A.	Windpark-Plattform
1	SIAG Nordseewerke	ungenannt	k.A.	60	Windpark-Plattform
k.A.	SIAG Nordseewerke	ungenannt	k.A.	60	Windpark-Plattform

Quelle: eigene Darstellung.

Die Entwicklung bei den Aufträgen deutscher Werften aus dem Offshore-Windenergiebereich in diesem Jahr könnte der Anfang eines erfolgreichen Abschnitts

für die deutsche Werftindustrie bedeuten. In der vom Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) in Auftrag gegebenen Studie zu den Potenzialen der Offshore-Windenergie für die deutschen Werften kommen die Autoren von KPMG zu dem Ergebnis, dass dieser Markt in den nächsten zehn Jahren ein Volumen von rund 140 Mrd. EUR hat – der Großteil davon in Deutschland und Großbritannien. Ca. 6 Mrd. EUR würden hiervon auf klassische Schiffbauaktivitäten der Werften und rund 11 Mrd. EUR auf den Bau von Offshore-Strukturen entfallen. Inwieweit auch die deutschen Werften davon profitieren können, werden die nächsten Jahre zeigen.

## **6 Auslastung im deutschen Schiffbau**

### **6.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau**

Aufgrund der deutlich unterschiedlichen Produktions- bzw. Beschaffungszyklen muss zwischen den Auslastungshorizonten im Handels- und im Marineschiffbau differenziert werden.

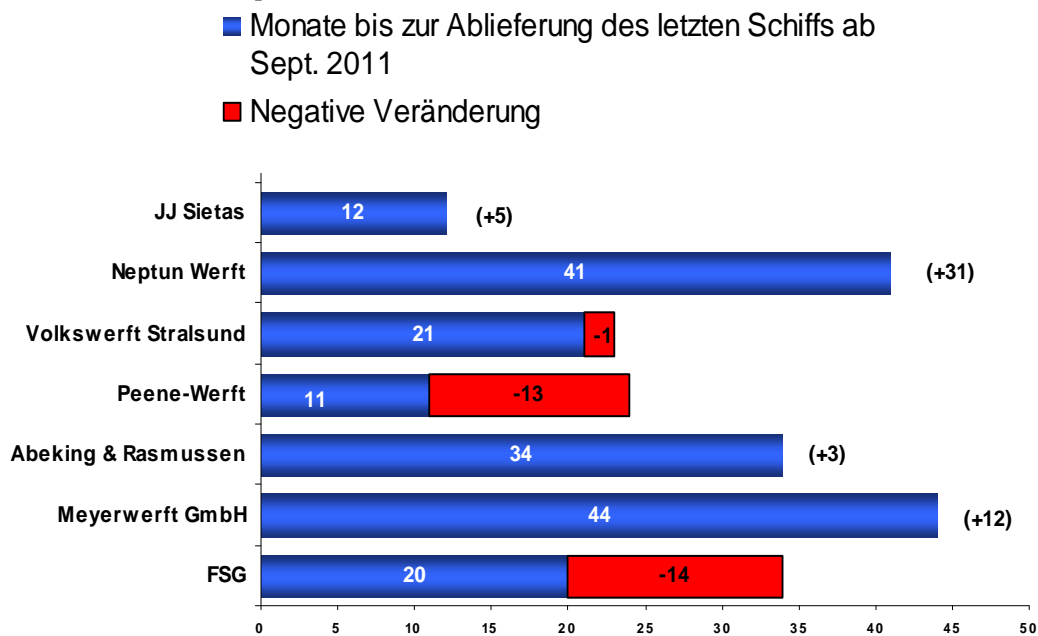
#### ***Zum Handelsschiffbau***

Durch den Zusammenbruch bei den Auftragseingängen 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 die Reparaturwerften (Neue Jade Werft, Rickmers Lloyd, Blohm & Voss Repair, Husumer Dock & Repair, Peters Schiffbau, MWB Bremerhaven, MWB Wilhelmshaven, KG Noderwerft, Con Mar, BREDO, zum Teil Lloyd Werft) keine verwertbaren Angaben dazu machen konnten, eben weil sie im kurzfristigen Reparatur- und nicht im Neubaugeschäft tätig sind.

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

Die folgende Abbildung enthält aus Vergleichsgründen mit dem Vorjahr nur solche Werften, die auch im Vorjahr auf diese Frage geantwortet hatten (insgesamt sieben).

Abbildung 17: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten ab September 2011 (Stand: 1. September 2011; nur Handelsschiffneubau)



Quelle: eigene Darstellung.

Hier spiegelt sich ausschnittsweise die leicht verbesserte Situation der deutschen Werftindustrie wieder. Immerhin vier von sieben Werften konnten in diesem Jahr ihren Auslastungshorizont gegenüber September 2010 verbessern, zum Teil sogar signifikant. Herausragend sind dabei die Neptun Werft mit 41 Monaten, die zehn Flusskreuzfahrtschiffe in Arbeit/in ihrem Auftragsbuch hat sowie die Meyer Werft mit 44 Monaten, die neben einem Tanker noch acht Kreuzfahrtschiffe in Arbeit/in ihrem Auftragsbuch hat. Ähnliches gilt für Abeking & Rasmussen mit einem auf hohem Niveau leicht gesteigerten Auslastungshorizont (34 Monate). Auch andere Werften wie z.B. die Fassmer Werft, die Kröger Werft (Megayachten) und z.T. auch die ADM Nobiskrug Werft (Yachten) weisen dem Vernehmen nach eine gute Auftragsituation auf, haben aber dieses Jahr dazu keine präzisen Angaben gemacht. Die Lürssen Werft (die in der obigen Abbildung nicht auftaucht, weil die Angaben für 2010 fehlen) ist – neben dem Marineschiffbau – mit ihrem Produktsegment Megayachten ebenfalls gut beschäftigt – die letzte Yacht wird 2017 ausgeliefert.

Nur bei drei Werften verschlechterte sich der Auslastungshorizont, darunter bei der Peene Wert und der Flensburger Schiffbaugesellschaft um ein gutes Jahr. Aber dennoch haben sowohl die Volkswerft in Stralsund mit 21 Monaten und die FSG mit 20 Monaten noch einen knapp zweijährigen Auslastungshorizont.

Stornierungen von Neubaufträgen spielten 2011 keine große Rolle mehr, wohl auch deshalb, weil es nicht mehr viel zu stornieren gibt: Lediglich zwei Werften (davon eine Reparaturwerft) meldeten Stornierungen. Im Jahr 2010 waren es noch fünf Werften, die von Auftragsstornierungen betroffen waren. Die große Stornierungswelle der Jahre 2008/2009 ist glücklicherweise nur noch in ihren letzten Ausläufern spürbar.

### **Zum Marineschiffbau**

Was den Auslastungshorizont im Marineschiffbau anbetrifft, so machten sechs Werften (die zum Teil auch zugleich Handelsschiffbau betreiben) 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.

Abbildung 18: Ablieferungsdatum des letzten Schiffs im (Stand: 1. September 2011; nur Marineschiffbau)

Werft	Ablieferungsdatum letztes Schiff (Monat/Jahr)
Peene-Werft	12/2014
HDW GmbH	01/2024
Fr. Lürssen Werft	2012
Blohm & Voss Shipyards/Blohm&Voss Naval	12/2018
Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH (ehem. Blohm & Voss Nordseewerke)	09/2012

*Quelle: eigene Darstellung.*

Insbesondere bei der Peene-Werft in Wolgast muss bezweifelt werden, dass die doch weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkte der letzten Marineschiffsauslieferungen ausreichen, um die Werftkapazitäten angemessen auszulasten.

## 6.2 Bessere Auslastungsquoten als im Vorjahr

Für 24 der befragten Werften konnten Angaben über die Kapazitätsauslastung bis zum Jahr 2016 ermittelt werden. Auf diesen Werften sind 9.896 Mitarbeiter/innen beschäftigt, was rund 60 Prozent der gesamten Werftbeschäftigten in Deutschland entspricht.

Von diesen 24 Werften sind im Jahr 2011 dreizehn Werften zu 100 Prozent ausgelastet (im Vorjahreszeitraum waren es neun Werften). Weitere neun Werften sind zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet (vgl. Abbildung 19).<sup>13</sup>

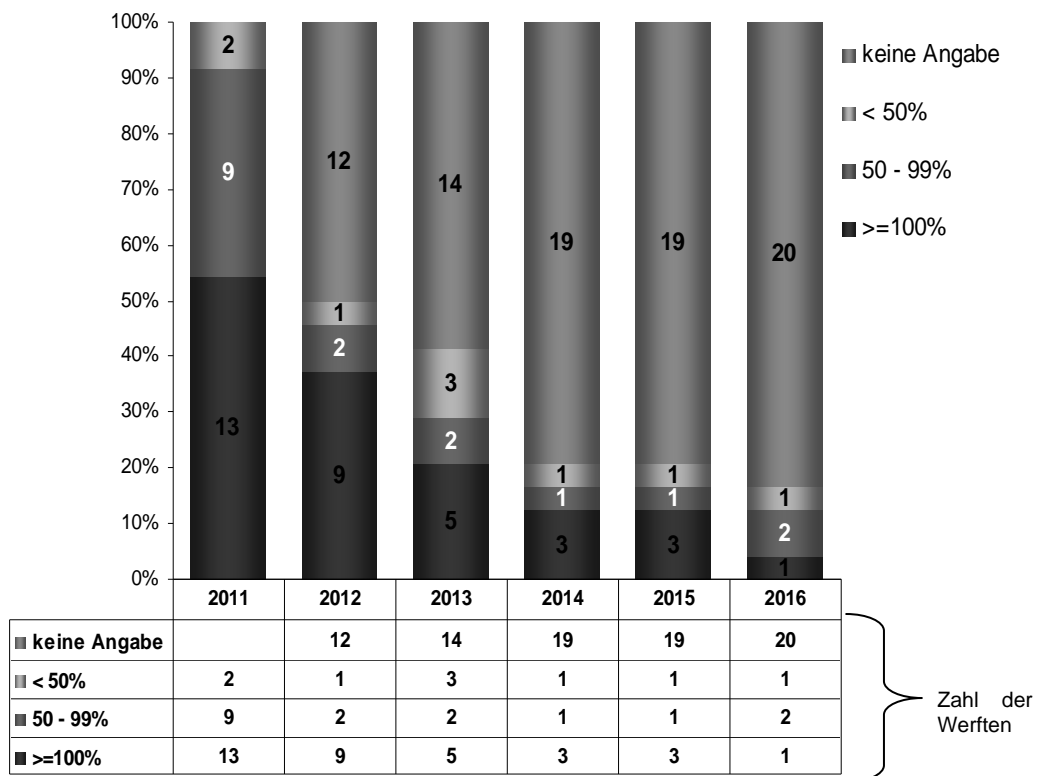
Für das Jahr 2012 ändert sich dieses Bild kaum: Immerhin noch neun Werften werden dann aller Voraussicht nach zu 100 Prozent ausgelastet sein im Jahr 2013 noch fünf Werften. Für 2014, also in ca. drei Jahren, melden nur noch drei Werften eine hundertprozentige Auslastung (zwei Marineschiffbauwerften und eine Handelsschiffwerft). Für 2015 können lediglich fünf Werften Angaben zu ihren absehbaren Auslastungsquoten machen (zwei davon sind Marineschiffbauwerften und eine Handelsschiffbaubauwerft (Megayachtbau) Werft mit je 100-prozentiger Auslastung). Und für das Jahr 2016 machen nur noch vier Werften Angaben über Auslastungen (davon wieder drei Marineschiffbauwerften)

---

<sup>13</sup> In diesen Zahlen ist die Meyer Werft in Papenburg mit 2.913 Beschäftigten nicht enthalten, die ja bekanntermaßen über einen hohen Auftragsbestand verfügt.



Abbildung 19: Auslastungsquoten der deutscher Werften 2011 bis 2016 (N=24)



Quelle: eigene Darstellung.

## **7 Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten**

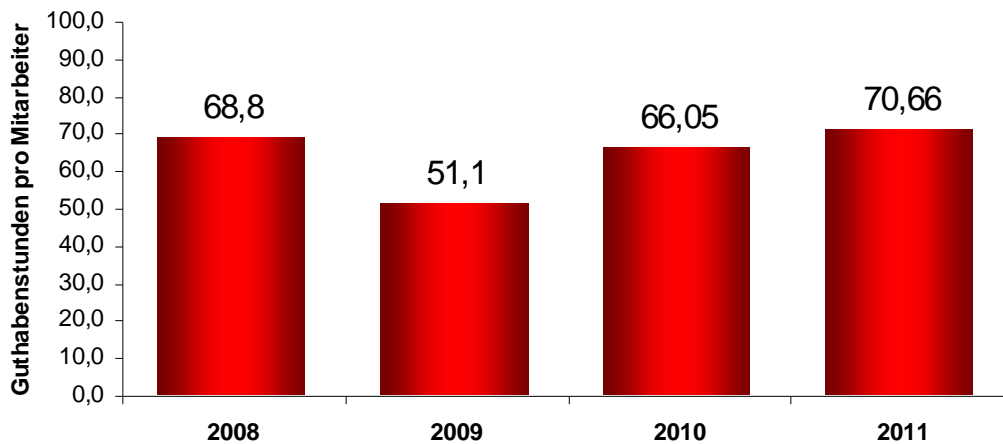
Flexibilität ist eines der Charaktermerkmale, welches die deutsche Schiffbauindustrie heute auszeichnet. Sowohl die Ausrichtung an den individuellen Bedürfnissen der Kunden (externer Faktor) als auch eine flexiblere Arbeitsorganisation (interner Faktor) sind dabei die Antriebsfedern. Mittlerweile nutzen 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 17 Werften Angaben zu den zum 1. September 2011 aufgelaufenen Zeitguthaben. Diese Werften repräsentieren 10.741 Beschäftigte und damit rund 66 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Zusammen genommen befanden sich auf den Zeitkonten dieser Werften insgesamt 758.956 Stunden (522.563 auf den Kurz- und 123.393 auf den Langzeitkonten sowie 113.000 auf dem Lebenszeitkonto). Dies entspricht einem durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 70,66 Stunden pro Beschäftigtem - ein höherer Wert als noch im Vorkrisenjahr 2008 (2010: 66,05 Stunden; 2008: 68,8 Stunden)

Abbildung 20: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter von 2008 bis 2011  
(Hochrechnung auf der Basis von 17 Werften in 2011)



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 513 Vollzeitarbeitsplätzen. Hochgerechnet auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten ergibt sich, dass in der deutschen Schiffbauindustrie 781 Arbeitsplätze das Äquivalent der vorhandenen Arbeitszeitguthaben darstellen. Für den Stichtag 1. September 2010 – also vor einem Jahr – betrug dieser Wert nur 748 Arbeitsplätze. Auf der Basis dieser Berechnungen bedeutet dies eine weitere Steigerung der bis zum 1. September 2011 aufgelaufenen Arbeitszeitguthaben um vier Prozent im Vergleich zu 2010 (2009 auf 2010 gab es bereits eine Steigerung von 23 Prozent).

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 weiter verstärkt mit Mehrarbeit ausgleichen müssen, die auf Arbeitszeitkonten verbucht wird.

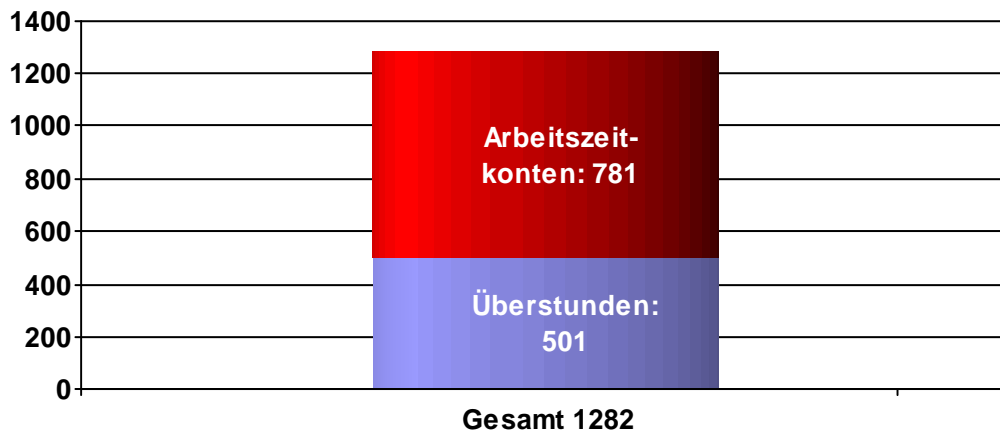
Mit Zeitkontenmodellen verfolgen die Arbeitgeber grundsätzlich die Absicht, auf bezahlte oder unbezahlte Überstunden außerhalb von Zeitkonten verzichten zu können. Umso erstaunlicher ist somit die Tatsache, dass die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass trotz relativ weit verbreiteter Arbeitszeitkonten und den wieder ansteigenden

Guthabenvolumina auch im Jahr 2011 wieder sehr viele Überstunden außerhalb von Zeitkonten angefallen sind.

Auf den insgesamt 15 Werften, die genaue Angaben zu außerhalb von Arbeitszeitkonten verbuchten Überstunden machten, waren zusammen 8.713 Mitarbeiter und damit 53 Prozent aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland beschäftigt. Für diese Mitarbeiter/innen errechnet sich für das Jahr 2011 ein Überstundenvolumen von 395.269. Davon wurden 386.269 Überstunden, also 98 Prozent, ausbezahlt. Pro Beschäftigtem ergibt sich damit ein Überstundenaufkommen von rund 45 Stunden. Dies ist der gleiche Wert wie im Jahr 2008. Im Jahr 2010 waren es noch 65 Stunden, im Krisenjahr 2009 waren es sogar 85,5 Stunden. Das bedeutet eine erneute Abnahme der Überstunden pro Beschäftigtem um 31 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und Wiederherstellung des Vorkrisenniveaus.

Eine durchschnittliche jährliche Arbeitszeit von 1.480 Stunden zugrunde gelegt, stellen die 395.269 Überstunden ein Arbeitsplatzpotenzial von 267 Vollzeitstellen dar. Rechnet man die Überstundenzahl hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass im Jahr 2011 in der deutschen Schiffbauindustrie 501 Arbeitsplätze das Äquivalent der auf allen deutschen Werften aufgelaufenen Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten darstellen. Diese Zahl liegt damit unter dem Wert von 2010 mit einem Äquivalent von 745 Arbeitsplätzen. Im Jahr 2009 hat das Äquivalent sogar 1.007 und auch 2008 mit 628 noch etwas mehr Arbeitsplätze betragen.

Abbildung 21: Gesamtbeschäftigungspotenzial von Arbeitszeitguthaben und Überstunden auf den Werften im Jahr 2011 (Hochrechnung)



Quelle: eigene Darstellung.

Die Addition von Arbeitszeitguthaben (781 Vollzeitäquivalente) und außerhalb von Zeitkonten angefallenen Überstunden (501 Vollzeitäquivalente) ergibt ein Gesamtbeschäftigungspotenzial von rund 1.282 Vollzeitstellen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten am 1. September 2011).

## 8 Leiharbeit und Werkverträge

### 8.1 Leiharbeit

Leiharbeit und Werkverträge gelten im Bereich der externen Flexibilisierung als ein ergänzendes Instrument zu den flexiblen Arbeitszeitsystemen, um passgenauer auf die schwankenden Auslastungsgrade von einzelnen Abteilungen, Gewerken oder Produktionslinien reagieren zu können. Demgegenüber haben allerdings mehrere Betriebe mit hoher Leiharbeitsquote diese beständig über Jahre aufrechterhalten (siehe Abbildung 22).

Eine Betriebsvereinbarung zur Regulierung der Leiharbeit gibt es nur in vier Werften, während 25 Werften keine Vereinbarung haben (insgesamt 29 Werften haben dazu Angaben gemacht).

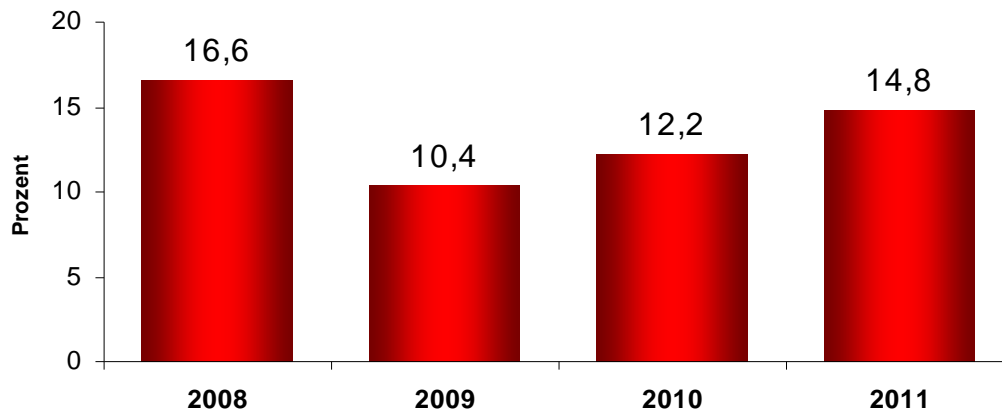
Für insgesamt 32 Werften konnte die Zahl der Leiharbeiter/innen im September 2010 ermittelt werden (sechs der meldenden Werften haben keine Leiharbeiter be-

schäftigt). Diese Werften repräsentieren ca. 96 Prozent (15.685 Beschäftigte) aller Werftbeschäftigten. Zum Stichtag der Untersuchung am 1. September 2011 waren auf den 32 Werften insgesamt 2.320 Leiharbeiter tätig. Damit liegt in 2011 die durchschnittliche Leiharbeiterquote<sup>14</sup> bei 14,8 Prozent und hat sich damit nach 12,2 Prozent weiter erhöht. Vor zwei Jahren, im Krisenjahr 2009, war die Quote auf 10,4 Prozent zurückgegangen.

---

13 Die Leiharbeiterquote spiegelt den Anteil der Leiharbeiter an der Summe aus Stammbeschäftigten und Leiharbeitern wider.

Abbildung 22: Durchschnittliche Leiharbeitsquoten im deutschen Schiffbau von 2008 bis 2011



Quelle: eigene Darstellung.

Dieser erneute Anstieg der durchschnittlichen Leiharbeitsquote kann zwar möglicherweise auch damit begründet werden, dass die Arbeitgeber angesichts der nach wie vor unsicheren Auftragslage vor Neueinstellungen zurückzuschrecken und stattdessen lieber auf Leiharbeit zurückzugreifen. Letztlich muss man aber feststellen, dass Leiharbeit für die deutsche Werftindustrie immer auch noch ein Mittel ist, um Stammebelegschaften in nennenswertem Umfang zu ersetzen. Dies zeigt u.a. das Beispiel HDW in Kiel, wo seitens des Betriebsrates nicht nur darauf hingewiesen wird, dass Leiharbeiter/innen nicht nur rund 60 Prozent des Lohns eines fest angestellten Beschäftigten erhalten. Leiharbeiter/innen werden dort zum Teil auch über viele Jahre eingesetzt und in manchen Abteilungen sind bis zu 30 Prozent Kolleg/innen aus Leiharbeitsfirmen. Im Falle der Krögerwerft in Schleswig-Holstein, die wie im letzten Jahr den Spitzenplatz beim Leiharbeitseinsatz einnimmt (Leiharbeitsquote von 49,2%), macht der Betriebsrat ausdrücklich auf die Folgen eines derartigen Leiharbeitseinsatzes aufmerksam: Nicht nur das eigene Lohngefüge der Stammebelegschaft sei damit einem permanenten Druck ausgesetzt. Vor allem würden durch den permanenten Einsatz von Leiharbeitern vor allem im gewerblichen Bereich „so gut wie keine Neueinstellungen“ vorgenommen. Stattdessen würde jeder Arbeitskräftebedarf weitestgehend durch Leiharbeit abzudecken versucht.

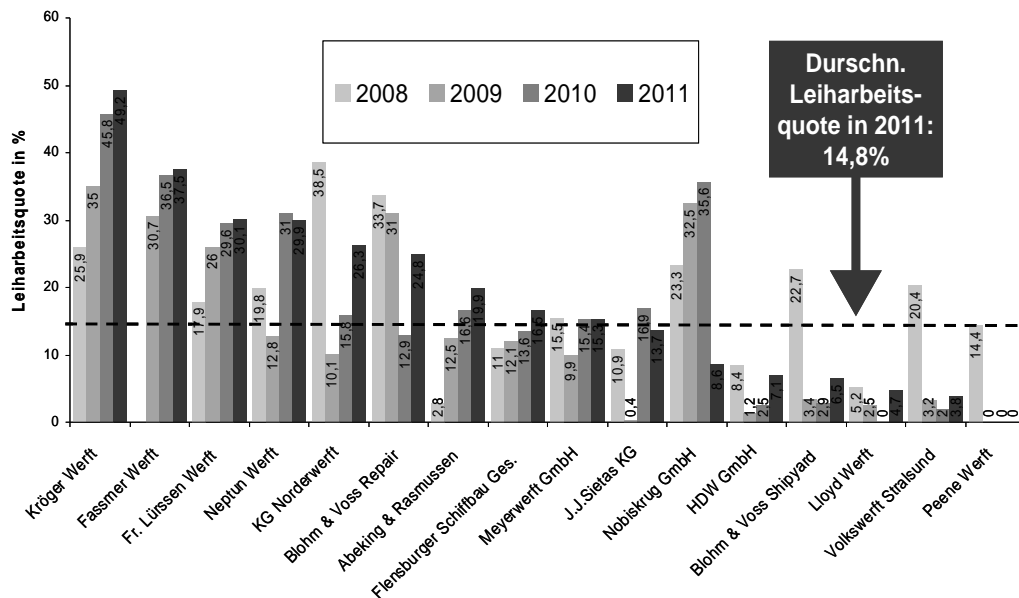
Daneben ist bemerkenswert, dass auch auf einigen anderen Werften die Leiharbeitsquoten weiterhin deutlich über dem Durchschnitt liegen. Die Fassmer Werft mit

einer Leiharbeitsquote von 37,5 Prozent (2010: 36,5%) und die Fr. Lürssen Werft mit 30,1 Prozent (2010: 29,6%) haben ihre ohnehin schon hohen Quoten des Vorjahres sogar noch weiter erhöht.

Eine Besonderheit ist bei den Emdener Werft- und Dockbetrieben (EWD, ehemals Blohm & Voss Nordseewerke Emden) zu beachten. Diese haben nach dem Verkauf großer Teile der Nordseewerke an die SIAG Schaaf Industrie AG noch 286 Arbeitnehmer von diesen ausgeliehen, um bestehende Aufträge abzuwickeln und die Kollegen gleichzeitig vor Kurzarbeit zu bewahren. Diese Arbeitnehmerüberlassung darf jedoch nicht mit der typischerweise Weise auf den deutschen Werften vorfindbaren Leiharbeitspraxis verwechselt werden. Bei EWD arbeiten die Kolleg/innen von SIAG zu den gleichen tariflichen Bedingungen, ein Vorgehen, wie es bereits vor einigen Jahren im Rahmen des maritimen Beschäftigungspools vorgeschlagen wurde.

Rechnet man die Zahl der auf den 32 Werften arbeitenden 2.320 Leiharbeiter/innen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten (16.351), so kann gesagt werden, dass im Jahr 2011 in der deutschen Schiffbauindustrie 2.419 Arbeitsplätze auf Leiharbeiter/innen entfallen (2010 nur 2.269 Arbeitsplätze), die nicht zur Stammelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen.

Abbildung 23: Leiharbeitsquoten deutscher Werften von 2008 bis 2011 (in %)



Quelle: eigene Darstellung



Abbildung 24: Leiharbeitsquoten deutscher Werften von 2008 bis 2011 (in %)

Name	Leiharbeitsquoten in %			
	2008	2009	2010	2011
Kröger Werft	25,9	35	45,8	49,2
Fassmer Werft	k.A.	30,7	36,5	37,5
Fr. Lürssen Werft	17,9	26	29,6	30,1
Neptun Werft	19,8	12,8	31,0	29,9
KG Norderwerft	38,5	10,1	15,8	26,3
Blohm & Voss Repair	33,7	31	12,9	24,8
Abeking & Rasmussen	2,8	12,5	16,6	19,9
Flensburger Schiffbau Ges.	11,0	12,1	13,6	16,5
Meyerwerft GmbH	15,5	9,9	15,4	15,3
J.J.Sietas KG	10,9	0,4	16,9	13,7
Nobiskrug GmbH	23,3	32,5	35,6	8,6
HDW GmbH	8,4	1,2	2,5	7,1
Blohm & Voss Shipyard	22,7	3,4	2,9	6,5
Lloyd Werft	5,2	2,5	0,0	4,7
Volkswerft Stralsund	20,4	3,2	2,0	3,8
Peene Werft	14,4	0,0	0,0	0,0

Quelle: eigene Darstellung.

## 8.2 Werkverträge

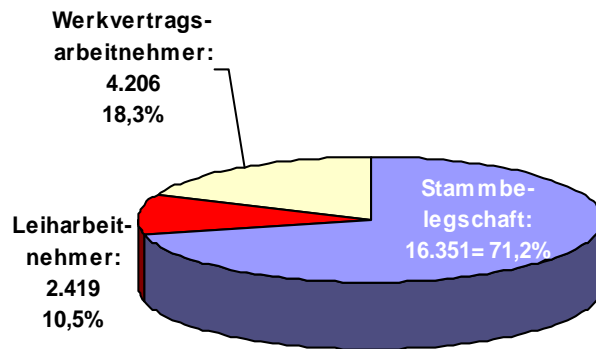
In direktem Zusammenhang mit der Leiharbeit sind auch die Werkverträge zu sehen. Für 18 Werften konnte die Zahl der über Werkverträge auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter/innen ermittelt werden. Diese Werften repräsentieren mit 10.360 Mitarbeitern rund 63 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Auf diesen Werften arbeiten noch zusätzlich 2.665 Werkvertragsarbeitnehmer/innen. Dies bedeutet eine Werkvertragsquote<sup>15</sup> von 26 Prozent für das Jahr 2011. Verglichen mit den Angaben der Vorjahre, ist die Quote nach 28 Prozent im Jahr 2010 und 33,6 Prozent im Jahr 2009 wieder leicht gesunken, nachdem sie vor der Krise im Jahr 2008 nur 22,9 Prozent betragen hat.

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

Rechnet man diese Zahl von 2.665 Werkvertragsarbeitnehmer/innen hoch auf die Gesamtzahl aller direkt bei den deutschen Werften Beschäftigten, so kann gesagt werden, dass auf den deutschen Werften 4.206 Beschäftigte über Werkverträge arbeiten, die nicht zur Stammebelegschaft (= direkt Beschäftigte) zählen.

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

Abbildung 25: Struktur der Werftarbeitnehmer/innen – Hochrechnung unterschieden nach Stammebelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer/innen (1. September 2011)



Quelle: eigene Darstellung.

Von den durch unsere Hochrechnung ermittelten insgesamt 22.976 auf den deutschen Seeschiffswerften vorhandenen Vollzeit Arbeitsplätzen entfallen 71,2 Prozent auf die Stammebelegschaft (2010: 70,6%), weitere 18,3 Prozent auf Werkverträge (2010: 19,8%) und weitere 10,5% auf die Leiharbeit (2010: 9,6 Prozent).

### **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 24.258 Arbeitnehmer/innen – mithin also 7.907 Vollzeitarbeitsplätze mehr als die am 1. September 2011 bei den deutschen Werften tatsächlich direkt Beschäftigten (16.351).

Trotz des Modellcharakters (Hochrechnungsmodus) dieser Zahlen sei an dieser Stelle nochmals daran erinnert, dass vom 1. September 2010 bis zum 1. September 2011 die Zahl der direkt Beschäftigten in der deutschen Werftindustrie um 409 Personen zurückgegangen ist.

## **9 Die Befragung der Zulieferer**

### **9.1 Zur Situation der maritimen Zulieferindustrie**

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

Laut den Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau VDMA (Abteilung Schiffbau und Offshore Zulieferindustrie) umfasste die Branche der mari-

timen Zulieferindustrie in Deutschland Ende Juni 2011 rund 400 Firmen mit ca. 70.000 Gesamtbeschäftigten<sup>16</sup> - das sind rund 2.000 Beschäftigte weniger als 2009. Im Jahre 2010 betrug der Branchenumsatz 11,1 Mrd EUR (in 2009: 11,9 Mrd; in 2008:12,9 Mrd EUR). Damit sank die Wertschöpfung um rund sechs Prozent und zollte damit auch der 2009/10 voll durchschlagenden Krise auf dem Weltschiffbau-markt Tribut.

Dennoch steht die deutsche Schiffbau-Zulieferindustrie im weltweiten Vergleich bei Produktion und Export weiter an erster Stelle. Anders als noch in 2009 mit einem Rückgang der Auftragseingänge um 29 Prozent stieg im Jahre 2010 der Auftragseingang bereits wieder um acht Prozent.

Die Auslastung in der Produktion bei den Schiffbau-Zulieferern hat im Vergleich zu 2009 wieder angezogen. Die Kurzarbeit ist in den meisten Betrieben Vergangenheit. Das Offshore Zuliefergeschäft im Öl- und Gasmarkt war von dem Umsatzrückgang nicht betroffen, hier setzte sich das Wachstum der letzten Jahre fort. Das gleiche gilt auch für den Offshore-Windenergiebereich.

Bei den Auftragseingängen im Jahr 2011 erwartet eine deutliche Mehrheit der Unternehmen eine Zunahme; speziell für das Exportgeschäft rechnen sogar zwei Drittel der Firmen mit einer Steigerung des Auftragseingangs.

Die Exportquote lag weiterhin bei 72 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.

Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferer verteilten sich im Jahr 2010 zu 35 Prozent auf Asien und zu 33 Prozent auf das europäische Ausland. China ist größter Auslandsmarkt mit 21 Prozent, gefolgt von Korea mit neun Prozent. Das bedeutet, dass im Exportgeschäft die EU Staaten eine beständig abnehmende Rolle spielen. Die dynamischer wachsenden Auslandsmärkte befinden sich in Asien, dem Nahen Osten und aktuell in Südamerika.

Was die Absatzbereiche betrifft, so hat der Marineschiffbau mit 17 Prozent neben dem dominierenden Handelsschiffbau (75%) an Bedeutung gewonnen. Der Absatz-

---

15 VDMA 2011: Pressekonferenz der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im VDMA am 22. Juni 2011 in Hamburg.

markt Meerestechnik spielt für die Zulieferer eine wachsende Rolle, insbesondere die Märkte Offshore-Öl und-Gas und Offshore-Windenergie.

Was die Auftraggeber anbetrifft, so ist die Schiffbauindustrie mit 55 Prozent immer noch der mit Abstand größte Abnehmer der Zulieferindustrie. Daneben jedoch gewinnen indirekte Lieferungen über andere Zulieferer (Systemlieferanten) an Bedeutung (16 %). Der After-Sales Anteil (Reedereien, Schiffsmanagement, Handelshäuser) am Umsatz betrug 21 Prozent und zeigt eine steigende Tendenz

Die Umsatzzahlen nach Bundesländern im Jahr 2010 zeigen, dass die Schiffbau-Zulieferindustrie eine bundesweit angesiedelte Branche ist: Hamburg, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg stehen mit je 18 Prozent an erster Stelle, dicht gefolgt von Bayern mit 17 Prozent. Niedersachsen vereinigt sechs Prozent des Umsatzes auf sich, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern je vier Prozent.

## **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 20. Schiffbaumfrage in Deutschland erneut (d.h. zum sechsten 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 2011).

Beteiligt haben sich insgesamt zwölf Unternehmen, alle in Norddeutschland gelegen. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt 4.020 Arbeitnehmer und repräsentieren damit 5,7 Prozent aller Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland (im Vorjahr hatten sich zehn Unternehmen beteiligt, die insgesamt 3,6 Prozent aller Beschäftigten der maritimen Zulieferindustrie repräsentierten).

Die Unternehmensgrößen/Beschäftigtenzahlen sind dabei sehr unterschiedlich: Sie variieren in unserem Sample von 52 bis hin zu 1.100 Beschäftigten.

In zehn von zwölf diese Frage beantwortenden Betrieben sind Auszubildende eingestellt (wobei in dem einen Betrieb ohne Auszubildende - Neuenfelder Maschinenfabrik - diese bei dem Mutterkonzern mitgerechnet werden). Die Zahl der Auszubildenden ist im Verhältnis zur Belegschaft sehr unterschiedlich: Die Ausbildungsquote in den Betrieben reicht von elf Prozent als Maximum bis zu null Prozent. Insgesamt zählen wir in den elf Betrieben 172 Auszubildende, und bezogen auf die insgesamt elf Betriebe (ohne Neuenfelder Maschinenfabrik) mit 3.769 Beschäftigten ist das eine durchschnittliche Ausbildungsquote von 4,6 Prozent (im Vorjahr 5,4 %).

**Abbildung 26: Maritime Zuliefer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen:  
Beschäftigte, Auszubildende, Anusbildungsquote**

Unternehmen	Beschäftigte 1.9. 2011	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	Zahl der Auszubildenden	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in absoluten Zahlen	Ausbildungs- quote in %
Blohm & Voss Industries	361	+ 9,4	28	+ 5	7,0
TTS-LMG Marine Cranes	52	- 20	0	- 1	0
MAN Diesel SE Prime Serv, Hamburg	289	- 0,6	19	+ 1	6,6
Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg	251	+ 1,6	<sup>a)</sup>	k.A.	k.A.
SAM Electronics, Hamburg	613	+ 0,3	21	- 11	3,4
Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau Abteilung HH)	146	+5,8	3	0	2,1
Raython Anschütz GmbH, Kiel	529	+1,9	36	+ 1	6,8
Thales Defence Deutschland - GmbH Kiel	155	- 4,3	12	- 4	7,7
Steen GmbH&Co	55	+ 5,7	6	0	11,0
Mecklenburger Metallguß	229	k.A.	25	k.A.	10,9
Aljo Aluminiumbau Jonuscheit GmbH Berne	240	k.A.	21	k.A.	8,6
Caterpillar Kiel	1.100	k.A.	22	k.A.	2,0
<b>Gesamt</b>	<b>4.020</b>	<b>k.A.</b>	<b>172</b>	<b>k.A.</b>	<b>4,6<sup>b)</sup></b>

a) Auszubildende absolvieren ihre Ausbildung bei der J.J. Sietas Werft.

b) ohne Neuenfelder Maschinenfabrik – Im Vorjahreszeitraum 5,4 Prozent

Quelle: eigene Darstellung.

Von den 77 Auszubildenden, die im Jahre 2011 ihre Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hatten, wurden 70 von den jeweiligen Unternehmen in ein Arbeitsverhältnis übernommen - das sind immerhin 91 Prozent (im Vorjahr: 83%).

Das führt uns zu den Neueinstellungen insgesamt: Trotz eines leichten Arbeitsplatzabbaus in der gesamten maritimen Zulieferindustrie (von 72.000 Direktbeschäftigten auf 70.000) überwogen in unserem Sample die Neueinstellungen - 175, das bedeutet eine Quote von 4,3 Prozent (im Vorjahreszeitraum nur 2,4 Prozent), davon 123 unbefristet und 52 befristet (im Vorjahr wurde die Mehrheit der Neueinstellungen befristet vorgenommen). In einem Unternehmen wurde eine erhebliche Anzahl von Leihar-

beitnehmern übernommen. In unserem Sample wurden keine Entlassungen vorgenommen.

Die Bereiche/Abteilungen, in denen Neueinstellungen vorgenommen wurden, umfassen alle Gewerke/Berufe: Von Software- über Projektingenieure, vom Vertrieb bis hin zu Schlossern und Drehern finden wir die gesamte Bandbreite von Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Verwaltung.

Die Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr (von September 2011 bis August 2012) wird in der Mehrzahl der Betriebe (elf von zwölf haben diesbezügliche Angaben gemacht) von den Betriebsräten als gleichbleibend eingeschätzt. Zwei Betriebe gehen von einer gleich leicht höheren Beschäftigungsentwicklung für das kommende Jahr aus. Im Vorjahreszeitraum überwogen noch die pessimistischen Prognosen, die sich dann jedoch nicht bewahrheitet haben.

Was den demografischen Wandel anbetrifft, scheint sich seit drei Jahren eine Verjüngung der Belegschaften anzudeuten: Nur in drei 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 besseren Auslastung der maritimen Zulieferunternehmen im Jahr 2010/11 ist im Jahr 2011 in fünf von elf Betrieben Kurzarbeit eingeführt worden bzw. wird diese geplant. Im Vorjahreszeitraum 2009/10 waren es noch fünf von acht Unternehmen, die von Kurzarbeit betroffen waren.

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, Absicherung u.ä.) – zu beiderseitigem (Arbeitnehmer- wie Arbeitgeber) Nutzen eingesetzt werden. In acht von zehn diese Frage beantwortenden Unternehmen existieren Arbeitszeitkonten, wobei die Zahl der Kurzeitkonten (6) erheblich höher ist als die Zahl der Langzeitkonten (4) - es gibt keine Lebensarbeitszeitkonten. Die Bandbreiten dieser Konten variieren stark (von Plus 2.100 bis Minus 300, auch bedingt durch die Art der Konten).

Acht Unternehmen beantworteten die Frage des derzeitigen Guthabens auf Arbeitszeitkonten. Am 1. September 2011 wiesen diese Unternehmen 141.051 Plusstunden auf ihren jeweiligen Arbeitszeitkonten (Kurz- und Langzeit) auf – das ist signifikant mehr (ca. 21 %) als noch vor einem Jahr. Die Zahl der in den ersten acht Monaten des Jahres 2011 geleisteten Überstunden, die nicht in den Arbeitszeitkonten verbucht wurden, betrug bei acht Unternehmen 33.820 Stunden. Hier ist ein leichter



Rückgang im Vergleich zu 2010 festzustellen. Addiert man nun diese Überstunden mit den Guthaben auf den Arbeitszeitkonten, so ergeben sich 174.871 Stunden Mehrarbeit.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt dies ein Arbeitsplatzvolumen von rund 118 Vollzeitstellen – und dies bei einer Gesamtheit von 3.127 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 3,8 Prozent (im Vorjahreszeitraum 4,6 Prozent) aller direkt Beschäftigten.

In sieben von neun die Frage nach dem Einsatz von Leiharbeiter/innen beantwortenden Unternehmen unseres Samples sind insgesamt 142 Leiharbeiter/innen beschäftigt (diese repräsentieren 3.538 Beschäftigte). Die Leiharbeitsquote beträgt damit rund vier Prozent und liegt damit unter der Leiharbeitsquote von 2010 mit 5,1 Prozent (in 2009 betrug die Leiharbeitsquote 6%, in 2009 noch 16,7%).

Was die Werkverträge anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Nur vier von zwölf Betrieben hatten insgesamt 74 Werkvertragsnehmer/innen.

Addiert man jetzt die Zahl der Leiharbeiter/innen (142) und die Zahl der Werkvertrag- arbeiter/innen (74) mit der durch Überstunden und Guthaben auf Arbeitszeitkonten potenziellen Arbeitsplätze (118), so kommt man auf die Zahl von 334 Arbeitsplätzen (das sind rund 8,4 Prozent der Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie, die von unserer Untersuchung umfasst werden – 2010 waren es immerhin 12,4 Prozent), die – unter den Bedingungen normaler Beschäftigungsverhältnisse unter Einhaltung tarifvertraglicher Regelungen – zu der Zahl der direkt Beschäftigten (Stammelegschaften) addiert werden müssten. Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 70.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das gesamte Arbeitsplatzvolumen dieser Branche rund 75.880 Vollzeitarbeitsplätze (Vorjahr 79.000).

Nur wenige Betriebsräte der maritimen Zuliefererbetriebe kommentierten die aktuellen Entwicklungen in ihrer Branche. Primär wird die Konkurrenz aus Ostasien – insbesondere aus China – gefürchtet. Zudem stellt das Schrumpfen der deutschen Wertindustrie auch die maritime Zulieferindustrie vor Probleme, als dass der Heimatmarkt und damit die eigentlichen Referenzbetriebe unterhalb einer kritischen Masse sinken, die die Systemfähigkeit der deutschen Wertindustrie ernsthaft in Fra-

ge stellt. In diesem Zusammenhang wird auch die zunehmende Abhängigkeit vom Marineschiffbau beklagt – und dies angesichts der Sparmaßnahmen der Marine (Neubau und Reparatur).

Zusammengefasst bedeutet die Entwicklung in der maritimen Zulieferindustrie im vergangenen Jahr einerseits eine zeitlich verzögerte Anpassung an die Krisenjahre des Weltschiffbaus 2008/2009, andererseits wird zugleich die Partizipation der exportorientierten deutschen maritimen Zulieferindustrie am im Jahr 2010 beginnenden Aufschwung der weltweiten Schiffbauindustrie (der jedoch nicht so in Europa und damit auch in Deutschland stattgefunden hat) durch diese Zahlen mit abgebildet.

## **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)

### **Dr. Jochen Tholen**

Diplom-Kaufmann, Diplom-Sozialwissenschaftler, Dr. rer.pol. (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

### **Kevin Wolnik**

Studentischer Mitarbeiter (Institut Arbeit und Wirtschaft/Universität Bremen – IAW)

## Anhang: Beschäftigungszahlen Deutscher Werften von 1990 bis 2011

Anhang: Beschäftigtenzahlen der deutschen Werften der Jahre 1990 bis 2011

Name der Werft	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011 in %
<b>Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)</b>										
HDW (Kiel) <sup>1</sup>	4.737	3.320	2.665	2.554	2.492	2.538	2.428	2.369	<b>2.250</b>	<b>-5,0</b>
HDW (Emden) <sup>2</sup>								110	(40)	-
Blohm & Voss Shipyard GmbH	4.717	1.017	928	1.139	1.064	1.180	1.135	698	<b>587</b>	<b>-15,9</b>
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Hamburg)								300	<b>303</b>	<b>+1,0</b>
Blohm & Voss NAVAL GmbH (Emden)								200	<b>180</b>	<b>-10,0</b>
Blohm & Voss Repair GmbH		394	448	441	576	492	516	465	<b>443</b>	<b>-4,7</b>
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH (bis 2009 NSWE)	2.136	1.426	1.479	1.450	1.496	1.664	1.200	320	<b>110</b>	<b>-65,6</b>
<b>Abu Dhabi Mar</b>										
ADM Kiel (ehem. HDW Gaarden) - ab Okt. 2011									(174)	-
ADM Nobiskrug	400	397	429	440	426	421	433	428	<b>463</b>	<b>+8,2</b>
<b>Nordic Yards</b>										
Nordic Yards Warnemünde	5.532	1.282	1.017	1.038	978	1.038	0	100	<b>230</b>	<b>+130</b>
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.335	1.339	1.372	1.442	0	700	<b>679</b>	<b>-3</b>
<b>P+S Werften GmbH</b>										
Peene-Werft Wolgast	3.700	735	821	847	883	891	863	753	<b>718</b>	<b>-4,6</b>
Volkswerft Stralsund	7.099	1.252	1.230	1.282	1.351	1.368	1.373	1.240	<b>1.318</b>	<b>+6,3</b>

<sup>1</sup> 2011 inkl. 174 Beschäftigt von HDW Gaarden und 40 Beschäftigte von HDW Emden.  
<sup>2</sup> Beschäftigte in 2011 wurden bei HDW (Kiel) hinzugezählt.

Name der Werft	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011 1 in %
<b>Lürssen-Gruppe</b>										
Fr. Lürssen Werft <sup>3</sup>	1.100	645	768	735	748	814	838	830	<b>873</b>	<b>+5,2</b>
Lürssen Bardenfleth <sup>4</sup>	k.A.	k.A.	k.A.	87	85	91	94	87	liq.	-
Kröger Werft GmbH & CoKG	443	250	217	254	275	306	310	315	<b>315</b>	<b>0,0</b>
Neue Jade Werft	150	81	98	100	105	110	116	114	<b>113</b>	<b>-0,9</b>
Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG <sup>5</sup>	180	198	136	137	163	151	143	122	<b>112</b>	<b>-8,2</b>
<b>Meyer Werft Gruppe</b>										
Meyer Werft GmbH	1.700	2.246	2.217	2.376	2.554	2.717	2.783	2.758	<b>2.913</b>	<b>+5,6</b>
Neptun Werft GmbH	6.376	143	408	417	424	420	437	442	<b>441</b>	<b>-0,2</b>
<b>J.J. Sietas</b>										
J.J. Sietas KG	1.462	1.306	935	951	958	977	927	712	<b>659</b>	<b>-7,4</b>
KG Norderwerft GmbH&Co	k.A.	k.A.	80	86	84	88	89	95	<b>95</b>	<b>0,0</b>
Neuenfelder Maschinenfabrik	k.A.	k.A.	12	148	135	156	192	247	<b>251</b>	<b>+1,6</b>
<b>Selbständige Werften</b>										
Abeking & Rasmussen	600	347	365	357	402	410	432	438	<b>437</b>	<b>-0,2</b>
BREDO	0	45	65	75	90	83	95	91	<b>102</b>	<b>+12,1</b>
Cassens GmbH	240	149	73	90	95	90	65	75	<b>81</b>	<b>+8,0</b>
Con-Maring.technik	k.A.	42	58	55	50	48	39	50	<b>44</b>	<b>-12,0</b>
Elsflether Werft	257	77	82	79	80	84	88	95	<b>104</b>	<b>+9,5</b>
Fassmer Werft	200	241	269	295	322	275	359	340	<b>360</b>	<b>+5,9</b>

<sup>3</sup> Beschäftigtenzahlen bis 2005 inkl. Lürssen Bardenfleth.

<sup>4</sup> Nach Aufgabe des Standortes in Bardenfleth sind die Mitarbeiter auf die anderen Standorte der Lürssen-Gruppe verteilt worden.

<sup>5</sup> Bis August 2008 Hegemann Rolandwerft.

Name der Werft	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011 in %
<b>Selbständige Werften</b>										
Ferus Smit Leer	k.A.	k.A.	47	50	75	40	48	48	<b>46</b>	<b>-4,2</b>
Flender Werft	718	809	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	liq.	-
Flensburger Schiffbau Ges.	599	668	714	733	722	758	761	763	<b>733</b>	<b>-3,9</b>
Husumer Dock u. Reparatur	382	30	26	26	30	30	27	27	<b>26</b>	<b>-3,7</b>
Hitzler Werft GmbH	270	164	55	50	50	64	65	65	<b>57</b>	<b>-12,3</b>
Lindenau GmbH	248	272	367	367	375	359	251	105	<b>79</b>	<b>-24,8</b>
Lloyd Werft	1.068	486	507	490	486	491	474	419	<b>425</b>	<b>+1,4</b>
MAN Diesel SE	k.A.	k.A.	254	273	263	326	300	291	<b>289</b>	<b>-0,7</b>
Mützelfeldwerft	200	60	80	86	86	89	80	82	<b>50</b>	<b>-39,0</b>
MWB Motoren u. Anlagen	827	235	198	182	188	198	215	196	<b>202</b>	<b>+3,1</b>
MWB Motorenwerke Wilhelms- haven GmbH&Co.	k.A.	k.A.	50	55	43	50	40	45	<b>40</b>	<b>-11,1</b>
Peters Schiffbau	292	90	81	84	95	100	87	95	<b>99</b>	<b>4,2</b>
Rickmers Dock	43	45	41	43	45	54	54	45	<b>52</b>	<b>+15,6</b>
Schiffswerft Diedrich	80	19	20	20	18	18	21	20	<b>20</b>	<b>0,0</b>
SSW Shipyard GmbH	2.421	660	240	320	324	324	In- solv.	liq.	liq.	-
TTS-LMG Marine Cranes GmbH	100	90	35	40	170	68	68	65	<b>52</b>	<b>-20</b>
<b>Gesamt</b>	<b>59.278</b>	<b>20.668</b>	<b>18.850</b>	<b>19.591</b>	<b>20.178</b>	<b>20.530</b>	<b>17.446</b>	<b>16.760</b>	<b>16.351</b>	<b>-3,9</b>

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.

Nr. 7

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

Nr. 8

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

Nr. 9

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

Nr. 10

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

Nr. 11

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