Institut Arbeit und Wirtschaft
Universität / Arbeitnehmerkammer Bremen

AGS
Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH

IG Metall Bezirk Küste

Thorsten Ludwig
Kevin Wolnik
unter Mitarbeit von Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 23. Betriebsräteumfrage im September 2014

Eine Studie des IAW und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH im Auftrag der IG Metall Bezirk Küste

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft
19 | Oktober 2014

Universität Bremen

Herausgeber:

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

Bestellung:

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

1. Auflage 2014
ISSN: 2191-7264

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Thorsten Ludwig
Kevin Wolnik
unter Mitarbeit von Jochen Tholen

Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

Ergebnisse der 23. Betriebsrätebefragung im September 2014

Im Auftrag der IG Metall Küste

Hamburg/Bremen – September 2014

Kurzfassung

Die Schiffbauumfrage 2014 verdeutlicht, dass die Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau relativ stabil verläuft. Nach den Jahren der Krise und starken Beschäftigungseinbrüchen hat sich zwar auch in 2014 die Anzahl der direkt auf deutschen Werften Beschäftigten um 3,7 Prozent reduziert und liegt am 1. September 2014 bei 15.171 Werftbeschäftigten. Jedoch befindet sich aktuell keine Werft in einem Insolvenzverfahren und die Betriebsräte prognostizieren für 2015 eine Zunahme um rund 300 Arbeitsplätze. Durch Re- und Umstrukturierungen hat sich die Struktur der deutschen Werftindustrie verändert. Durch Zusammenschlüsse und Übernahmen sind in der deutschen Schiffbauindustrie 91,5 Prozent aller Werftbeschäftigten auf 16 Werftverbänden tätig. Dies entspricht einer Beschäftigtenzahl von 13.882.

Die durchschnittliche Ausbildungsquote hat sich im Vergleich zu 2013 (7.0%) leicht verringert und liegt bei 6,8 Prozent. Das Duale Studium nimmt einen größer werdenden Anteil an der Ausbildung im deutschen Schiffbau ein. Zudem ist zu beobachten, dass der Anteil an Ingenieuren und Technikern zugenommen hat. Die Auftragslage hat sich wenig verändert und liegt auf dem Vorjahresniveau. Der Passagierschiffbau bleibt der dominierende Sektor im deutschen Schiffbau. Zudem konnten fünf Aufträge für Spezialschiffe aus dem Offshore-Bereich akquiriert werden. Es existiert jedoch kein Auftrag, der der Offshore-Windenergie zuzurechnen ist. Die Situation bezüglich der Leiharbeit hat sich im Vergleich zum Vorjahr marginal verbessert. Nach wie vor existieren jedoch Probleme bezüglich der Regulierung von Leiharbeit. Weiterhin bleibt zudem der Einsatz von Werkverträgen unreguliert. Die Situation der maritimen Zulieferer hat sich nach den Jahren der Krise verbessert. Weltweit liegt die deutsche Zuliefererindustrie bei Produktion und Export an erster Stelle.

Abstract

The shipbuilding survey 2014 shows that the development of employment in the German shipbuilding industry remains stable. After the years of crises and a huge decline of employment the number of directly employed people decreases in 2014 about 3.7 percent which means that there are still working 15,171 employees on German shipyards. But no shipyard is under insolvency proceeding and the work councils predict an increase of employment of about 300 jobs in 2015. The structure of the German shipbuilding industry has changed by restructuring and reorganization. Because of merges and take-overs in the German shipbuilding industry 91.5 percent of all employees are working on 16 shipyard alliances. This represents a number of employees of 13,882.

The average quota of trainees reduced compared to 2013 (7.0%) and is amount 6.8 percent. More and more the dual degree program takes a greater place in German apprenticeship. Moreover the number of engineers and technicians increases. The current order situation in German shipbuilding has not changed. The passenger shipbuilding is still the dominant sector in the German shipbuilding industry. In this year German shipyards received five orders for special ships for the offshore sector. But no order can be attributed directly to the offshore wind energy. The situation of temporary work has marginal improved. However several problems related to the regulation of temporary work still exist. Furthermore the usage of contracts of work and labor are remaining non-regulated. The situation of maritime suppliers has improved after the years of crisis. The maritime suppliers industry is the global leader in export and production.

Inhaltsverzeichnis

1. BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG 2013 BIS 2014 9

1.1 Leichter Arbeitsplatzabbau auf den Werften - Schiffbauindustrie insgesamt relativ stabil 9

1.2 Ziviler Schiffbau dominiert 13

1.3 Werftindustrie in den Bundesländern: Mecklenburg-Vorpommern mit den höchsten Arbeitsplatzverlusten 13

1.4 Betriebsräte erwarten geringen Arbeitsplatzaufbau für 2015 15

1.5 Die Beschäftigtenstruktur im Detail 15

1.6 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen 17

Exkurs: Kreuzfahrtschiffbau weltweit 20

2. AUSBILDUNGSAKTIVITÄTEN 25

2.1 Ausbildungsquote bei bleibt konstant 25

2.2 Duales Studium immer verbreiteter 25

2.3 Praktikant/innen und Werkstudent/innen 26

2.4 Hohe Übernahmequote bei Auszubildenden 26

2.5 Ausbildungszahlen bleiben auch in 2015 stabil 27

3. ALTERSSTRUKTUR DER WERFTEN 29

4. KURZARBEIT 31

5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG: NUR SELTEN EINE STRATEGISCHE PLANUNG – UND FAST IMMER OHNE BETEILIGUNG DER BETRIEBSRÄTE 32

6. NEUBAUAUFTRÄGE DEUTSCHER SEEWERFTEN IM ZEITRAUM SEPTEMBER 2013 BIS ENDE AUGUST 2014 34

6.1 Containerschiffbau – zum drittem Mal in Folge keine Neubauaufträge bei deutschen Werften 34

6.2 Konventionelle Frachter, Bulker und Tanker 34

6.3 Spezialfrachter/RoRo-Frachter 35

6.4 Passagierschiffe, Yachten und Fähren 36

6.5 Sonstige Schiffe (ohne Kriegsschiffe) 36

6.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte / Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor. 37

Exkurs: Offshore- Windenergie: Perspektiven für den deutschen Schiffbau 39

7. AUSLASTUNGEN IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU 42

7.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau 42

7.2 Auslastungsquoten 47

8. ARBEITSZEITKONTEN UND ÜBERSTUNDEN AUßERHALB VON ARBEITSZEITKONTEN ..49

9. LEIHARBEIT UND WERKVERTRÄGE 53

9.1 Leiharbeit 53

9.2 Werkverträge 58

10. DIE BEFRAGUNG DER MARITIMEN ZULIEFERERINDUSTRIE 62

10.1 Zur Situation der maritimen Zuliefererindustrie 62

10.2 Ergebnisse der Befragung der Zulieferbetriebe 64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beschäftigungsstruktur und -entwicklung in der Schiffbauindustrie 2008 bis 2014 9
Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1990 bis 2014 (jeweils zum 1. September) 10
Abbildung 3: Verteilung der Werftbeschäftig nach Bundesländern im Jahr 2014 (Veränderung gegenüber 2013 in Klammern) 14
Abbildung 4: Werftbeschäftigung im Jahr 2014 nach Bundesländern im Vergleich..... 15
Abbildung 5: Die größten Werftengruppen in Deutschland im Jahr 2014 19
Abbildung 6: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe zum 01.03.2010 23
Abbildung 7: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe zum 22.08.2014 23
Abbildung 8: Aktive Werftengruppen im Kreuzfahrtschiffbau (Stand: 26.08.2014) 24
Abbildung 9: Durchschnittliche Ausbildungsquote der deutschen Werften der Jahre 2007 bis 2014 (in %) 25
Abbildung 10: Ausbildungsquoten deutscher Werften im Jahr 2014 (in %) 28
Abbildung 11: Altersstruktur der Werftbelegschaften im Jahr 2013 und 2014 in Prozent..... 29
Abbildung 12: Übersicht Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2014 (Stand: 1. September 2014) 43
Abbildung 13: Auslastungsquoten deutscher Werften aktuell bis 2018 47
Abbildung 14: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter/in von 2008 bis 2014 50
Abbildung 15: Überstunden bei den Werften in Arbeitsplatzäquivalenten von 2008 bis 2014..... 51
Abbildung 16: Arbeitsvollzeitäquivalente durch Arbeitszeitkonten und Überstunden 52
Abbildung 17: Entwicklung der Leiharbeitsquote 2008-2014 54
Abbildung 18: Tätigkeitsbereiche der Leiharbeitnehmer/innen 55
Abbildung 19 : Gesamtbeschäftigungspotential von Leiharbeit und Werkverträgen auf den Werften im Jahr 2014 (Hochrechnung) 59
Abbildung 20: Struktur der Werftarbeitnehmer/innen – Hochrechnung unterschieden nach Stammbelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer/innen 60
Abbildung 21: Theoretische Gesamtbeschäftigung deutscher Werften in 2014 unter Berücksichtigung aller Arbeitsplatzäquivalente 61

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Werften mit Beschäftigungszuwachs im Zeitraum 2013/2014 11
Tabelle 2: Werften mit Beschäftigungsrückgang im Zeitraum 2013/2014 12
Tabelle 3: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe nach Werften (Stand: 22.08.2014) 22
Tabelle 4: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2003 bis 2014 (jeweils von September bis August eines Jahres) 34
Tabelle 5: Auftragseingänge deutscher Werften für konventionelle Frachter, Bulker und Tanker im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014 35
Tabelle 6: Auftragseingänge deutscher Werften für konventionelle Frachter, Bulker und Tanker im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014 35
Tabelle 7: Auftragseingänge deutscher Werften für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014 36
Tabelle 8: Auftragseingänge für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014 37
Tabelle 9: Auftragseingänge deutscher Werften für schiffsähnliche Produkte sowie Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor 37
Tabelle 10: Änderung der Dauer bis zur Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2014 im Vergleich zum Vorjahr 44
Tabelle 11: Auslastungshorizont, Ablieferung und Änderung zum Vorjahr bei Werften im Militärschiffbau 45
Tabelle 12: Werften mit Auslastungshorizont von 24 Monaten oder mehr 46
Tabelle 13: Prognose der Betriebsräte zur Auftragsentwicklung in den kommenden zwei Jahren 46
Tabelle 14: Leiharbeitsquoten deutscher Werften 2013 und 2014 57
Tabelle 15: Maritime Zulieferer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen: Beschäftigte, Auszubildende, Ausbildungsquote 65

Anhang

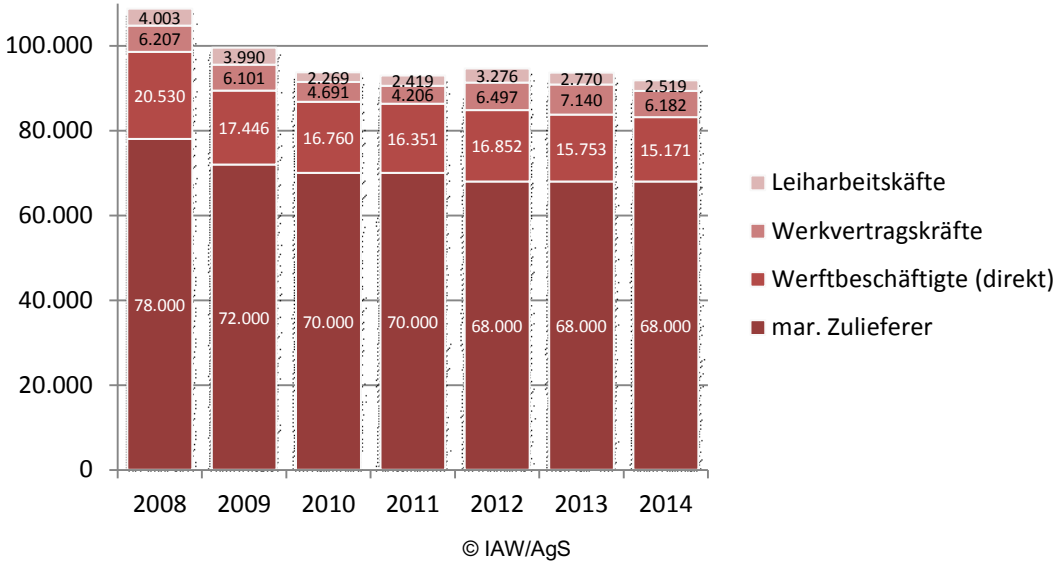
Anhang 1: Beschäftigtenentwicklung 1990 bis 2014 69
Anhang 2: Zu den Autoren 72

1. Beschäftigungsentwicklung 2013 bis 2014

1.1 Leichter Arbeitsplatzabbau auf den Werften - Schiffbauindustrie insgesamt relativ stabil

Seit rund fünf Jahren verläuft die Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau relativ stabil. Unter Einbeziehung der direkt auf den Werften beschäftigten Menschen, den dort eingesetzten Leiharbeits- und Werkvertragskräften sowie den Beschäftigten in der maritimen Zulieferindustrie kann davon ausgegangen werden, dass rund 100.000 Beschäftigte in der Schiffbauindustrie arbeiten.

Abbildung 1: Beschäftigungsstruktur und -entwicklung in der Schiffbauindustrie 2008 bis 2014

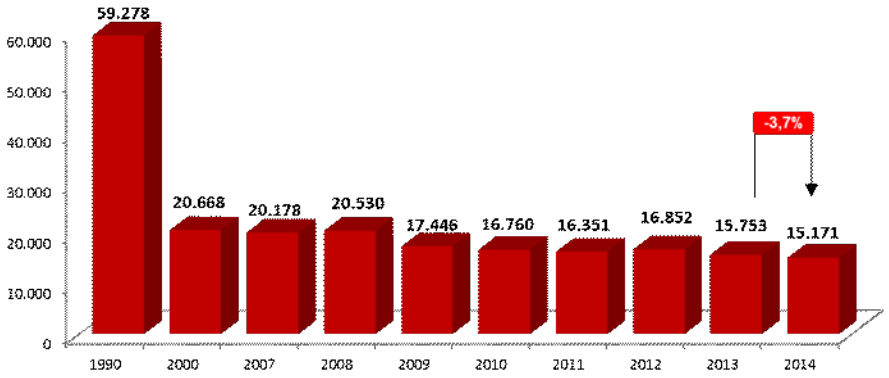


Anmerkung: Die Daten für Leiharbeits- und Werkvertragskräfte wurden für die jeweiligen Jahre hochgerechnet und beziehen sich ausschließlich auf die Beschäftigung auf den Werften.

Die direkte Beschäftigung auf den deutschen Werften ist 2014 im dritten Jahr in Folge leicht zurückgegangen. Waren im Jahr 2013 noch 15.753 Menschen auf den Werften beschäftigt, so sind es im September 2014 nur noch 15.171 Beschäftigte. Dies entspricht einem Rückgang um 3,7 Prozent bzw. einem Verlust von absolut 582 Arbeitsplätzen.

Gegenüber dem Jahr 2008 hat sich die Zahl der Werftbeschäftigten um rund 26 Prozent reduziert.

Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung im deutschen Schiffbau im Zeitraum 1990 bis 2014 (jeweils zum 1. September)



© IAW/AgS

Lediglich zwölf Werftbetriebe konnten binnen Jahresfrist die Zahl ihrer Beschäftigten um insgesamt 262 erhöhen, was einer durchschnittlichen Zunahme der Arbeitsplätze in dieser Gruppe der Werften um 4,7 Prozent entspricht.

Dabei ist insbesondere die Peene-Werft GmbH & Co. KG mit einem Zuwachs um 46 Arbeitsplätze hervorzuheben (+21,6%, resultierend aus dem Arbeitsplatzaufbau nach der Insolvenz) sowie Abu Dhabi MAR Kiel GmbH mit einem Zuwachs um 40 Beschäftigte (+13,8%). Einen Arbeitsplatzaufbau im zweistelligen Bereich verzeichnen auch die Fr. Fassmer GmbH & Co. KG (23 Beschäftigte bzw. +5,8%), die Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG (25 Beschäftigte bzw. +7,4%), Nobiskrug GmbH (27 Beschäftigte bzw. +4,8%), TKMS Emden GmbH (39 Beschäftigte bzw. +17,1%) und Turbo Technik GmbH & Co. KG (26 Beschäftigte bzw. +26%).

Tabelle 1: Werften mit Beschäftigungszuwachs im Zeitraum 2013/2014

Werft	Beschäftigte 2014	Beschäftigte 2013	Veränderung in %	Veränderung absolut
Abu Dhabi MAR Kiel GmbH	329	289	13,8	40
Cassens-Werft GmbH	105	96	9,4	9
Flensburger-Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG	780	771	1,2	9
Fr. Fassmer GmbH & Co. KG	421	398	5,8	23
Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG	27	26	3,8	1
Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG	363	338	7,4	25
Nobiskrug GmbH	587	560	4,8	27
Peene-Werft GmbH & Co. KG	259	213	21,6	46
TKMS Emden GmbH	267	228	17,1	39
TKMS- Kiel GmbH	2.307	2.300	0,3	7
TURBO TECHNIK GmbH & Co. KG	126	100	26,0	26
MAN Diesel & Turbo SE PrimeServ Hamburg	285	275	3,6	10
Gesamtergebnis	**5.856**	**5.594**	**4,7**	**262**

© IAW/AgS

Auf 19 Werften ist dagegen ein Beschäftigungsrückgang zu verzeichnen. Diese Werften stehen insgesamt für einen Abbau von 844 Arbeitsplätzen, so dass sich in dieser Gruppe der Werften die Zahl der Beschäftigten um 8,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr reduziert hat.

Tabelle 2: Werften mit Beschäftigungsrückgang im Zeitraum 2013/2014

Werft	Beschäftigte 2014	Beschäftigte 2013	Veränderung in %	Veränderung absolut
Abeking & Rasmussen AG	393	426	-7,7	-33
Blohm + Voss Repair GmbH	403	404	-0,2	-1
Blohm + Voss Shipyards GmbH	659	675	-2,4	-16
Bremerhavener Dock GmbH	95	100	-5,0	-5
Elsflether Werft AG	98	102	-3,9	-4
Fr. Lürssen-Werft GmbH & Co. KG	978	986	-0,8	-8
Lindenau Werft GmbH	29	30	-3,3	-1
Lloyd Werft Bremerhaven AG	362	363	-0,3	-1
MEYER WERFT GmbH	3.008	3.186	-5,6	-178
MWB Motorenwerke Bremerhaven AG	110	142	-22,5	-32
Neptun Werft GmbH	479	513	-6,6	-34
Neue Jadewerft GmbH	99	115	-13,9	-16
Norderwerft Repair GmbH	94	95	-1,1	-1
Nordic Yards Wismar/Warnemünde/Stralsund GmbH	1.360	1.725	-21,2	-365
Pella Sietas GmbH	100	197	-49,2	-97
Peters Werft GmbH	102	112	-8,9	-10
ThyssenKrupp Marine Systems GmbH	411	427	-3,7	-16
TKMS Emder Werft und Dock Betrieb GmbH	60	70	-14,3	-10
TTS-NMF GmbH	123	139	-11,5	-16
Gesamtergebnis	**8.963**	**9.807**	**-8,6**	**-844**

© IAW/AgS

In sieben Werftbetrieben ist Zahl der Beschäftigten unverändert geblieben. Hierbei handelt es sich um kleinere Werften mit insgesamt aktuell 352 Beschäftigten.

1.2 Ziviler Schiffbau dominiert

Die deutsche Werftindustrie zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine breite Palette an zivilen[1] und militärischen[2] Produkten und Dienstleistungen anbietet. Auf der Basis der Beschäftigtenzahlen zeigt sich, dass 69,3 Prozent aller Beschäftigten auf den zivilen Schiffbau entfallen. [3] Mit anderen Worten: Knapp ein Drittel aller Werftbeschäftigten (30,7%) hängt vom militärischen Schiffbau ab.[4]

Etwas mehr als die Hälfte aller im zivilen Schiffbau Beschäftigten arbeitet auf Werften, die zu 100 Prozent auf den zivilen Bereich konzentriert sind. Rund 70 Prozent aller Werftbeschäftigten arbeitet auf Werften, die mindestens 50 Prozent ihres Umsatzes im zivilen Bereich erwirtschaften.

41,4 Prozent aller im militärischen Schiffbau Beschäftigten arbeiten auf Werften, die ausschließlich im militärischen Bereich aktiv sind. Diese Beschäftigung konzentriert sich auf zwei Werften. Die restlichen Beschäftigten in diesem Bereich arbeiten auf Werften, die sowohl im zivilen als auch im militärischen Segment agieren. Dabei liegt der Umsatzanteil militärischer Produktion/Dienstleistungen zwischen einem und 95 Prozent.

1.3 Werftindustrie in den Bundesländern: Mecklenburg-Vorpommern mit den höchsten Arbeitsplatzverlusten

Die Werftindustrie spielt eine wichtige Rolle für Norddeutschland – insbesondere in strukturschwachen Regionen, in denen Werften das industrielle Rückgrat der Region bilden.

In Niedersachsen liegen mit rund 31 Prozent aller Werftbeschäftigten die meisten Werftarbeitsplätze in Deutschland (2013: 30,5%) vor, knapp gefolgt von Schleswig-Holstein mit 30 Prozent (2013: 23,5%). Das nördlichste Bundesland ist unter den fünf norddeutschen Küstenländern auch das einzige, welches im Vergleich zum Vorjahr einen absoluten Zuwachs bei den Werftbeschäftigten aufweisen kann (+2,2% gegenüber 2013).

---

[1] Darunter fallen der Neubau und die Reparatur von zivilen Schiffen sowie sonstige Tätigkeiten im zivilen Bereich.

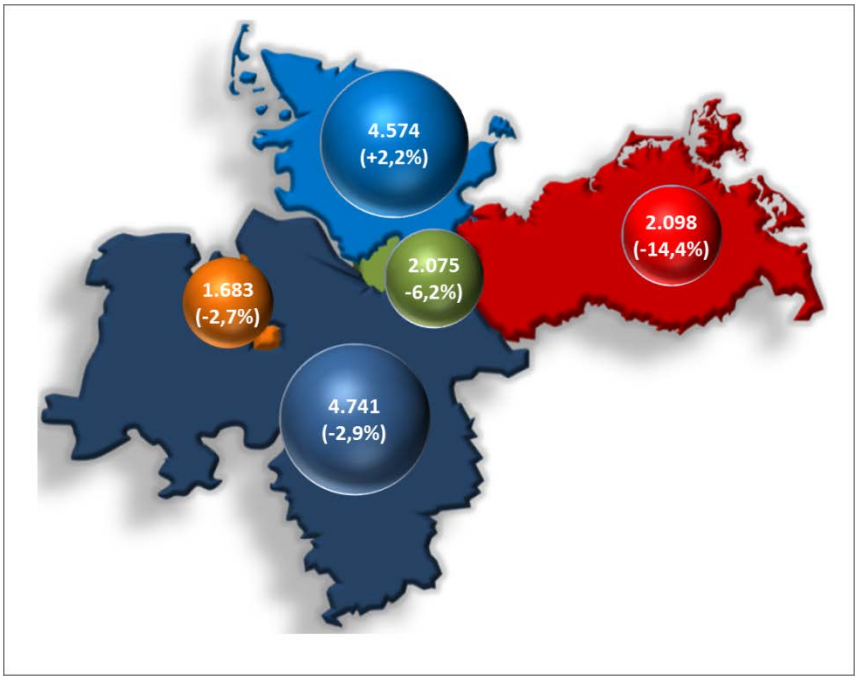
[2] Darunter fallen der Neubau und die Reparatur von militärischen Schiffen sowie sonstige Tätigkeiten im militärischen Bereich.

[3] Basis: 23 Werften mit 13.421 Beschäftigten konnten Angaben zur Verteilung des Umsatzes auf die unterschiedlichen Geschäftsfelder machen. Diese Unternehmen repräsentieren zusammen knapp 90 Prozent aller Werftbeschäftigten.

[4] Die Anteile der Beschäftigten wurden auf der Basis der Anteile des Umsatzes nach den jeweiligen Kategorien ermittelt.

Relativ unverändert liegt der Anteil Hamburgs an allen Werftarbeitsplätzen bei rund 14 Prozent, während der Anteil Mecklenburg-Vorpommerns mit aktuell 13,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist (2013: 15,5%). In Mecklenburg-Vorpommern ist zudem der Rückgang der Werftbeschäftigung um 14,4 Prozent auch im Vergleich zu den anderen Bundesländern gravierend. Im Bundesland Bremen befinden sich rund elf Prozent aller Werftbeschäftigten, was gegenüber dem Vorjahr nur einen geringen Rückgang bedeutet (2013: 11,7%).

Abbildung 3: Verteilung der Werftbeschäftig nach Bundesländern im Jahr 2014 (Veränderung gegenüber 2013 in Klammern)



© IAW/AgS

Abbildung 4: Werftbeschäftigung im Jahr 2014 nach Bundesländern im Vergleich

Bundesland	Werft-beschäftigte	Anteil (in %) an der gesamten Werftbeschäftigung	Anzahl Werftbetriebe	Anteil (in %) der Werftbetriebe im Bundesland an allen Werftbetrieben	durchschn. Betriebsgröße der Werften im Bundesland
Niedersachsen	4.741	31,3%	13	34,2	376
Schleswig-Holstein	4.574	30,1%	9	23,7	497
Hamburg	2.075	13,7%	7	18,4	316
Mecklenburg-Vorpommern	2.098	13,8%	3	7,9	817
Bremen	1.683	11,1%	6	15,8	288

© IAW/AgS

1.4 Betriebsräte erwarten geringen Arbeitsplatzaufbau für 2015

Nach Einschätzung der befragten Betriebsräte wird die Beschäftigung auf den Werften in den kommenden zwölf Monaten relativ stabil bleiben.[5] In immerhin 21 Werftbetrieben gehen die Betriebsräte davon aus, dass die Zahl der Arbeitsplätze unverändert bleiben wird. In lediglich einem Betrieb (Nobiskrug GmbH) wird mit einem Stellenabbau gerechnet, wobei dieser nicht weiter beziffert werden kann. Bei der Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG, bei Nordic Yards und bei TKMS in Kiel (in der Summe mit 4.645 Beschäftigten) wird dagegen ein Beschäftigungszuwachs prognostiziert. Sollten die Erwartungen der Betriebsräte zutreffen, so würden auf diesen drei Werften insgesamt 298 neue Arbeitsplätze entstehen.

1.5 Die Beschäftigtenstruktur im Detail

- *Innerhalb der deutschen Werftindustrie arbeiten rund 77 Prozent aller Beschäftigten zu den Bedingungen des Flächentarifvertrags für die Metall- und Elektroindustrie.*[6] Dies sind immerhin 21 Werftbetriebe mit insgesamt rund 11.620 Beschäftigten. Ein Haus-Tarifvertrag bzw. ein Anerkennungstarifvertrag kommt in elf Betrieben bzw. für knapp 22 Prozent aller Werftbeschäftigten zur Anwendung. Lediglich sechs Werften verfügen über keinen Tarifvertrag. Dies sind vornehmlich

[5] Basis: 26 Betriebe mit 14.438 Beschäftigten.
[6] Basis: 38 Betriebe mit 15.171 Beschäftigten.

kleinere Werften, jedoch bedeutet dies, dass diese insgesamt 267 Beschäftigte nicht von den in Tarifverträgen fixierten Arbeitsbedingungen profitieren können.

- Obwohl die Verbreitung von Tarifverträgen wie bereits erwähnt beinahe bei 100 Prozent liegt, zeigt sich jedoch, dass bezogen auf die Belegschaften rund *87 Prozent aller Beschäftigten auch zu tariflichen Bedingungen arbeiten* (2013: 91%), wohingegen für die übrigen Mitarbeiter/innen außer- bzw. übertarifliche Regelungen gelten.[7] Im Durchschnitt der Betriebe beträgt dieser Wert knapp 86 Prozent. In neun Betrieben liegt der Anteil von tariflich Beschäftigten bei über 95 Prozent, wohingegen in sieben Betrieben der Anteil bei unter 90 Prozent liegt.

- *In der Gruppe der Ingenieur/innen und Techniker/innen arbeiten rund 68 Prozent zu tariflichen Bedingungen*, womit gegenüber dem Vorjahr das Ergebnis unverändert geblieben ist. Im Durchschnitt der Betriebe liegt der Anteil von tariflich beschäftigten Ingenieur/innen und Techniker/innen bei etwas über 60 Prozent. Auch hier kommen für die übrigen Beschäftigten außer- bzw. übertarifliche Regelungen zur Anwendung.

- Unverändert gegenüber dem Vorjahr ist der Anteil von Frauen an der gesamten Werftbeschäftigung geblieben.[8] *Nach wie vor liegt der Frauenanteil bei 9,8 Prozent* (2013: 9,5%). Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Frauenquote bei 10,2 Prozent. Der geringfügige Anstieg der Frauenquote ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Anteil von Frauen an allen Neueinstellungen in den vergangenen zwölf Monaten bei 14,7 Prozent liegt. Im Durchschnitt der Betriebe beträgt dieser Wert 18,1 Prozent.[9]

- Seit einigen Jahren ist bzgl. der Beschäftigtenstruktur zu beobachten, dass der *Anteil an Ingenieur/innen und Techniker/innen an der Gesamtbeschäftigung stetig ansteigt.* Auch in diesem Jahr ist dieser Trend ungebrochen, was darin resultiert, dass insgesamt rund 19,1 Prozent aller Beschäftigten über einen Ingenieurs- oder Techniker-Titel verfügen.[10] (2013: 16,8%). Im Durchschnitt der Betriebe fällt dieser Wert mit 15,4 Prozent deutlich geringer aus, was darin begründet ist, dass mehrere Werften mit einer relativ großen Mitarbeiter/innen-Zahl deutlich überdurchschnittliche Ingenieurs-/bzw. Technikerquoten aufweisen. Darunter sind insbesondere Nordic Yards (34%), TKMS Hamburg GmbH (40,9%), die Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG (27,6%), die Neptun Werft GmbH (23%) und auch die Bremerhavener Dock GmbH (20%) zu nennen. Auch wenn in dieser Quote Ingenieur/innen und Techniker/innen zusammengefasst werden, scheint das vom Verband für Schiffbau- und Meerestechnik (VSM) ausgelobte Ziel von

[7] Basis: 21 Betriebe, in denen ein Tarifvertrag zur Anwendung kommt mit 12.147 Beschäftigten.
[8] Basis: 26 Betriebe mit 14.438 Beschäftigten.
[9] Basis: 22 Betriebe mit 13.388 Beschäftigten und 964 Neueinstellungen.
[10] Basis: 20 Betriebe mit 9.509 Beschäftigten.

einem Ingenieursanteil von 22,7 Prozent durchaus realistisch zu sein. Gleichwohl wird dieses Ziel wohl nicht, wie vom Verband angestrebt, schon im Jahr 2015 erreicht werden – dazu bedürfte es eines deutlich höheren Zuwachses an Ingenieursarbeitsplätzen in der deutschen Werftindustrie.

- *Nur etwas mehr als vier Prozent aller Werftbeschäftigten besitzen einen befristeten Arbeitsvertrag* (4,2%).[11] Im Durchschnitt der Betriebe liegt der Anteil bei 4,7 Prozent. Gleichwohl muss angemerkt werden, dass einige Betriebe deutlich überdurchschnittliche Werte aufweisen. So liegt der Anteil von befristeten Arbeitsverhältnissen bei der Peene-Werft GmbH & Co. KG bei über 25 Prozent und bei der Abu Dhabi MAR Kiel GmbH sowie bei der Turbo Technik GmbH & Co. KG jeweils bei 16,7 Prozent. Trotz dieser zuletzt genannten Ausnahmen darf festgehalten werden, dass nach wie vor Befristungen kein problematisches Handlungsfeld innerhalb der deutschen Werftindustrie darstellt.

- *Insgesamt wurden 6,7 Prozent aller Werftbeschäftigten in den letzten zwölf Monaten eingestellt.*[12] *Beinahe jede fünfte Neueinstellung entfiel auf eine ehemalige Leiharbeitskraft* (19,1% aller Neueinstellungen; 2013: 11,8%). Im Durchschnitt der Betriebe fällt dieser Wert deutlich höher aus, danach liegt der Anteil ehemaliger Leiharbeitskräfte an allen Neueinstellungen bei 24,3 Prozent.[13]

- *Mit etwas mehr als 46 Prozent aller Werften hatte beinahe die Hälfte der Werften in den letzten zwölf Monaten Probleme, offene Stellen mit qualifizierten Fachkräften zu besetzen.*[14] Lediglich etwas mehr als ein Drittel (34,6%) aller Werften waren offenbar nicht mit derartigen Problemen konfrontiert.[15] Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung gab es vornehmlich im Ingenieursbereich, bei der Konstruktion und dem Einkauf.

1.6 Beschäftigungsstruktur nach Werftengruppen

Die Bedeutung von Werftengruppen innerhalb der deutschen Schiffbauindustrie hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Mittlerweile entfallen 91,5 Prozent (13.882 Beschäftigte) aller Beschäftigten auf 16 Werftverbünde bzw. Werften, die Teil eines Konzerns sind. Dies sind immerhin 29 der 38 erfassten Werftbetriebe.

[11] Basis: 25 Betriebe mit 14.035 Beschäftigten.
[12] Basis: 24 Betriebe mit 14.076 Beschäftigten und 978 Neueinstellungen.
[13] Basis: 22 Betriebe mit 12.237 Beschäftigten, 764 Neueinstellungen und 151 übernommen Leiharbeitskräften.
[14] Basis: 26 Betriebe mit 14.438 Beschäftigten.
[15] 14 Werften haben hierzu keine Angaben gemacht.

In den acht größten Werftengruppen sind rund 83 Prozent aller Werftbeschäftigten tätig. Wie bereits im letzten Jahr rangiert die MEYER WERFT Gruppe mit ihren zwei Werftstandorten in Papenburg und Warnemünde auf Rang eins der Werftengruppen, dicht gefolgt von Thyssen Krupp Marine Systems.

Die verbleibenden neun als „eigenständig“ kategorisierten Werften vereinen 1.289 Beschäftigte auf sich und repräsentieren damit 8,5 Prozent aller Werftbeschäftigten. Hervorgehoben sei an dieser Stelle, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze in der Gruppe der eigenständigen Werften gegenüber dem Vorjahr um drei erhöht hat. Hingegen ist die Zahl der Beschäftigten in der Gruppe der Werftverbünde um 585 zurückgegangen.

Abbildung 5: Die größten Werftengruppen in Deutschland im Jahr 2014

Werften-gruppe	dazugehörige Unternehmen	Beschäftigte (jeweils zum 1. September des Jahres)								Anteil an Gesamt-beschäfti-gung 2014 in % *(Vor-jahres-wert)*
		2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013	2014	
Meyer Werft Gruppe	Meyerwerft GmbH Neptun Werft GmbH	**2.594**	**2.793**	**3.137**	**3.200**	**3.354**	**3.600**	**3.699**	**3.487**	**23,0**
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)	TKMS (Kiel) TKMS (Emden) Blohm & Voss Naval (HH) Emder Werft- und Dockbetriebe GmbH	**6.519**	**6.024**	**5.581**	**4.890**	**3.833**	**3.405**	**3.429**	**3.448**	**22,7**
Fr. Lürs-sen - Gruppe	Fr. Lürssen Werft GmbH Neue Jade Werft Krögerwerft GmbH Schiffs- und Stahlbau Berne GmbH & Co. KG Norderwerft Repair Peene-Werft	**1.033**	**1.176**	**1.321**	**1.468**	**1.413**	**1.515**	**1.747**	**1.793**	**11,8**
Nordic Yards	Nordic Yards Wismar Nordic Yards Warnemünde Volkswerft Stralsund	**k.A.**	**2.377**	**2.480**	**800**	**909**	**1.077**	**1.165**	**1.360**	**9,0**
Abu Dhabi Mar	ADM Kiel ADM Lindenau Werft ADM Nobiskrug GmbH					**654**	**757**	**879**	**916**	**6,0**
Petram Gruppe	Lloyd Werft GmbH German Dry Docks MWB Bremerhaven	**k.A.**	**715**	**743**	**660**	**679**	**661**	**613**	**580**	**3,8**
Orlando Manage-ment AG	Flensburger Schiffbau-gesellschaft mbH	**722**	**758**	**761**	**763**	**733**	**768**	**771**	**780**	**5,1**
Rönner Gruppe	BREDO Stahlbau Nord Mützelfeldtwerft	**k.A.**	**216**	**220**	**223**	**196**	**192**	**179**	**174**	**1,1**

© IAW/AgS

Exkurs: Kreuzfahrtschiffbau weltweit

Im Segment des Kreuzfahrtschiffbaus haben sich in den letzten zwei Jahren erhebliche strukturelle Veränderungen vollzogen. Dies ist nicht nur auf den Einstieg von Mitsubishi Heavy Industries (Japan) in dieses Schiffssegment zurückzuführen, die im Jahr 2011 von Aida Cruises den Auftrag zum Bau von zwei Kreuzfahrtschiffen erhalten hatten. Auch die finanzielle Schieflage der STX Holding (STX Corp.) aus Südkorea hat diesen Prozess beschleunigt.

Nachdem die Überschuldung des STX-Konzerns im Verlauf des Jahres 2012 unübersehbar wurde, drängten die wichtigsten Gläubiger (darunter die Korean Development Bank) den Konzern dazu, sich von Unternehmensteilen zu trennen. Davon waren insbesondere die zum Konzern gehörenden Werften betroffen. In einem ersten Schritt wurden im Dezember 2012 knapp 56 Prozent der Anteile an den zehn Werften der STX OSV-Gruppe in Norwegen, Rumänien, Brasilien und Vietnam (insg. 9.200 Beschäftigte) für ca. 900 Mio. Euro an Fincantieri verkauft. Damit hat der italienische Werftenkonzern nicht nur zehn auf die Produktion von Offshore-Schiffen spezialisierte Werften übernommen[16], sondern darüber hinaus dadurch auch seine Schiffbaukapazitäten mehr als verdoppelt und mit einem Schlag die Kompetenz zum Bau von Offshore-Spezialschiffen dazugewonnen. Die ehemaligen STX OSV-Standorte firmieren seitdem unter dem Namen VARD.[17]

Zur Disposition im Rahmen der Restrukturierung von STX Corp. standen bzw. stehen auch die auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisierten Werften in Finnland (STX Europe in Turku) und in Frankreich (STX Europe in St. Nazaire). Nachdem STX Europe bereits eine Werft in Rauma (Finnland) mangels Aufträgen schließen musste, gab es seit dem Herbst 2013 verstärkte Anstrengungen, die beiden Werften in Turku und St. Nazaire zu veräußern. Über einen möglichen Verkauf der Werft in Turku an die MEYER WERFT aus Papenburg wurde seit dem Frühjahr 2014 zwischen der finnischen Regierung und der Geschäftsführung der Meyer Werft verhandelt. Im August dieses Jahres verständigten sich die finnische Regierung und die MEYER WERFT darauf, dass die MEYER WERFT 70 Prozent der Anteile an der Werft in Turku übernimmt und die restlichen 30 Prozent der Anteile der finnische Staat hält. Gleichzeitig mit der Meldung zur Übernahme der Werft in Turku wurde bekannt, dass die MEYER WERFT von TUI Cruises zwei Neubauaufträge für die Schiffe „Mein Schiff 5“ und „Mein Schiff 6“ erhalten hat. Diese beiden Schiffe werden auf der Werft in Turku gebaut und 2016 bzw. 2017 abgeliefert. Doch der Verkauf der finnischen Werft scheint den STX-Schiffbaukonzern nicht nachhaltig zu ret-

[16] Fincantieri zahlte im Dezember 2012 für die Übernahme von 50,75 Prozent der Anteile an STX OSV rund 455 Millionen Euro. Vgl. Defense News (14.01.2013): Italy’s Fincantieri Buys 10 STX Shipyards, Doubles Size, www.defensenews.com, Zugriff vom 26.01.2013.

[17] Im Juni 2014 übernahm VARD auch die bis dato noch zu STX gehörende Werft STX Canada Marine in Vancouver, so dass Fincantieri mit der VARD-Werftengruppe nun über Standorte in sieben Ländern verfügt (darunter Brasilien, die USA, Kanada, Norwegen, Rumänien und Singapur).

ten.[18] Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist auch noch nicht bekannt, ob STX Europe die Werft im französischen St. Nazaire aktiv zum Verkauf anbietet.

Im Frühjahr 2014 wurde bekannt, dass Mitsubishi Heavy Industries in Japan das erste der zwei Aida-Schiffe (die „Aida Prima“) nicht termingerecht wird abliefern können, und sich die Übergabe an den Auftraggeber um ca. sechs Monate verzögern würde. Für Mitsubishi ist dies mit erheblichen Kosten verbunden, denn allein dafür musste der Konzern 425 Mio. Euro an außerordentlichen Verlusten verbuchen.[19] Offensichtlich sind die Probleme der japanischen Werft beim Bau der Kreuzfahrtschiffe derart umfangreich, dass Überlegungen angestellt werden, den Kreuzfahrtschiffbau bei Mitsubishi nach Fertigstellung des zweiten Aida-Schiffs wieder einzustellen.[20]

Insofern scheint die globale Kreuzfahrtschiffbauindustrie auf eine nicht unbeachtliche Konsolidierung hinauszulaufen. Bewahrheitet sich die gegenwärtig nur auf Gerüchten basierende Vermutung, dass Mitsubishi Heavy Industries aus dem Kreuzfahrtschiffbau aussteigt, verblieben nur noch drei Anbieter, die in der Lage sind, die Nachfrage nach modernen Kreuzfahrtschiffen zu bedienen: Die MEYER WERFT(mit ihren Standorten in Papenburg und Turku), Fincantieri in Italien und STX St. Nazaire in Frankreich. Da nur wenige Informationen zum Entwicklungsstand des Kreuzfahrtschiffbaus bei der chinesischen Xiamen Shipbuilding Industry Corp. verfügbar sind, kann davon ausgegangen werden, dass diese Werft mittelfristig nicht in Konkurrenz zu den drei zuvor genannten Anbietern treten wird. Dem widersprechen auch die Erfahrungen, die gegenwärtig bei Mitsubishi in Japan gemacht werden.

Mit der Übernahme der ehemaligen STX-Werft im finnischen Turku steigt die MEYER WERFT zum führenden Anbieter im Kreuzfahrtschiffbau auf. Gemessen am aktuellen Auftragsbestand auf der Basis der Tonnage entfällt auf die MEYER WERFT (in Deutschland und Finnland) ein Anteil von 42,3 Prozent am weltweiten Auftragsbestand und liegt damit deutlich vor der italienischen Fincantieri-Gruppe. Auch bezogen auf die Summe der Kosten für die im Auftragsbuch stehenden Schiffe liegt die MEYER WERFT mit einem Anteil von 43,9 Prozent (entspricht einem Auftragswert von rund 11,4 Mrd. US$) am weltweiten Auftragsbestand auf dem ersten Rang.

---

[18] Erst im Juni 2014 wurde bekannt, dass die zu STX gehörende Werft in China (STX Dalian) mit rund 21.000 Beschäftigten Insolvenz anmelden musste. Vgl. Global Post (28.06.2014): STX Dalian units file for bankruptcy protection: report; www.globalpost.com, Zugriff vom 22.07.2014. Auch die beiden in Korea liegenden STX-Werften in Busan und Jinhae scheinen eine unsichere Zukunft zu haben, zumindest vermelden koreanische Medien, dass nicht nur der Standort in Busan von einer Schließung noch im Jahr 2014 bedroht sein könnte. Auch die Werft in Jinhae könnte möglicherweise nach Ablieferung der letzten Schiffe in 2014 aufgegeben werden. Vgl. Business Korea (30.04.2014): STX Offshore and Shipbuilding about to Kick the Bucket, www.businesskorea.com, Zugriff vom 23.07.2014.

[19] Vgl. Handelsblatt (vom 25.08.2014): Ende des Ausflugs nach Japan.

[20] Vgl. Handelsblatt (vom 25.08.2014): Rückkehr zur Meyer Werft?.

Tabelle 3: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe nach Werften (Stand: 22.08.2014)

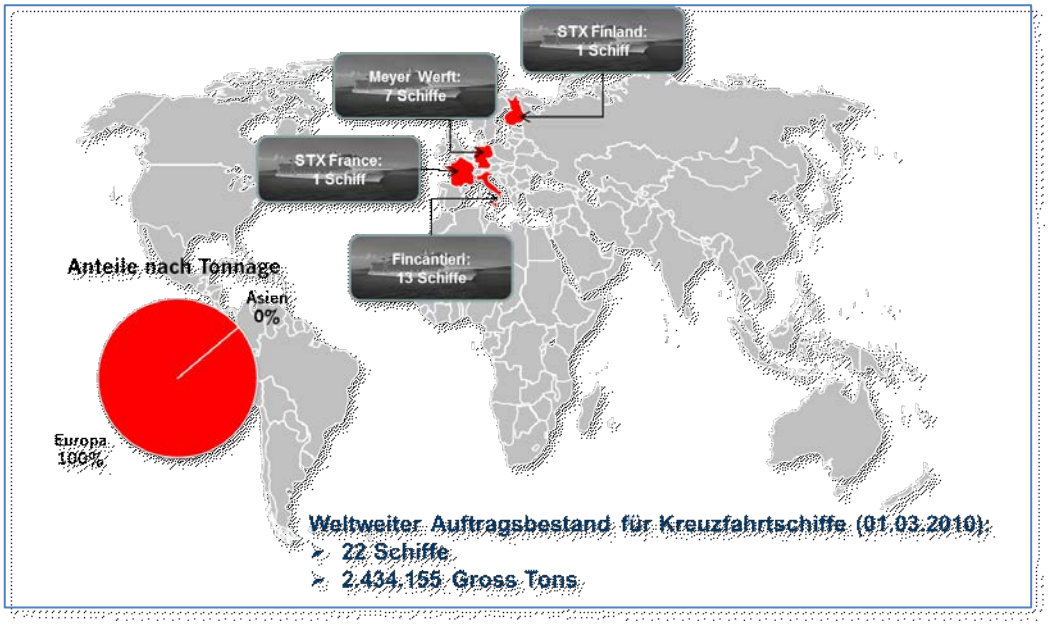
Werft	Tonnen	Anteil in %	Anzahl Schiffe	Anteil in %	Kosten (US$)	Anteil in %
Fincantieri	1.390.350	31,7	15	41,7	8.372.000	32,3
Mitsubishi Heavy Industries	250.000	5,7	2	5,6	1.290.000	5,0
STX France	790.550	18,0	4	11,1	4.400.000	17,0
Xiamen Shipbuilding Industry Corp.	100.000	2,3	1	2,8	490.000	1,9
MEYER WERFT (Germany)	1.473.400	33,5	10	27,8	8.888.000	34,3
MEYER WERFT (Finnland)	388.000	8,8	4	11,1	2.500.000	9,6
Gesamt	**4.392.300**	**100,0**	**36**	**100,0**	**25.940.000**	**100,0**

Quelle: AgS-Monitoring Schiffbau

Für den globalen Kreuzfahrtschiffbau bleibt festzuhalten, dass sich der Markt in den letzten vier Jahren positiv entwickelt hat. Dies verdeutlichen die Kennzahlen zum Auftragsbestand im weltweiten Kreuzfahrtschiffbau des Jahres 2010 verglichen mit dem Jahr 2014[21]:

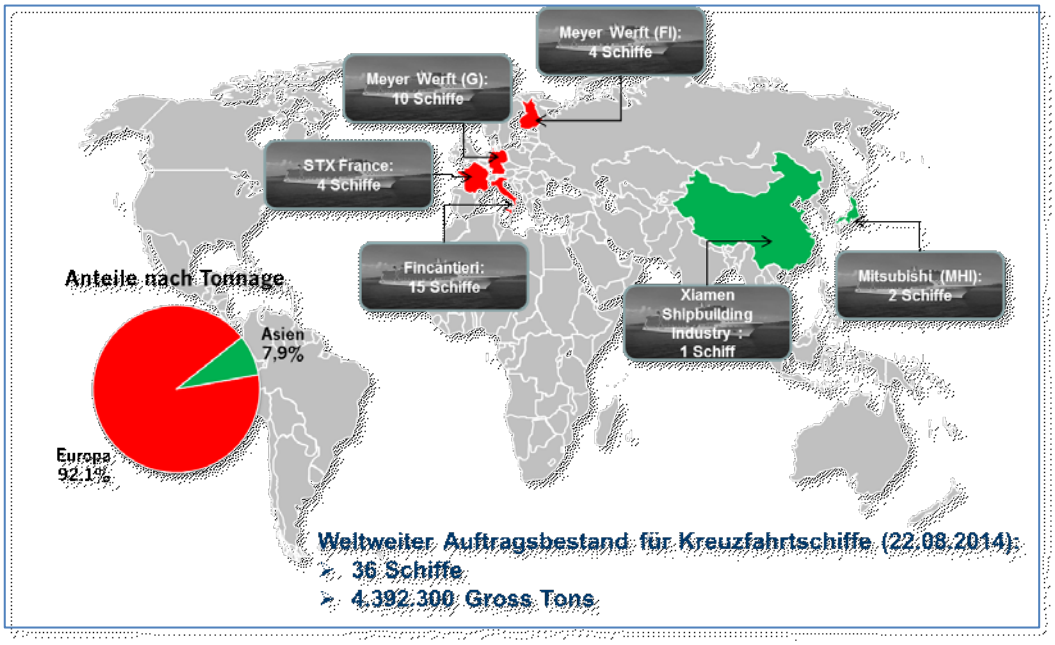
[21] Darin sind auch Schiffsneubauten enthalten, deren Ablieferung in 2014 bereits stattgefunden hat bzw. für 2014 vorgesehen ist.

Abbildung 6: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe zum 01.03.2010



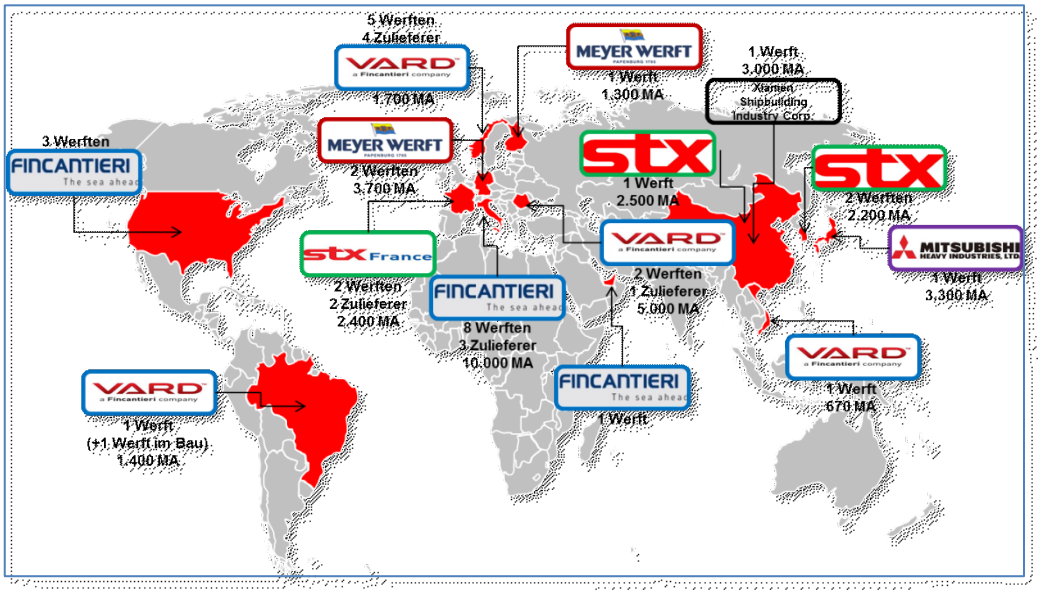
Quelle: AgS-Monitoring Schiffbau

Abbildung 7: Weltweiter Auftragsbestand für Kreuzfahrtschiffe zum 22.08.2014



Quelle: AgS-Monitoring Schiffbau

Abbildung 8: Aktive Werftengruppen im Kreuzfahrtschiffbau (Stand: 26.08.2014)[22]



Quelle: AgS-Monitoring Schiffbau

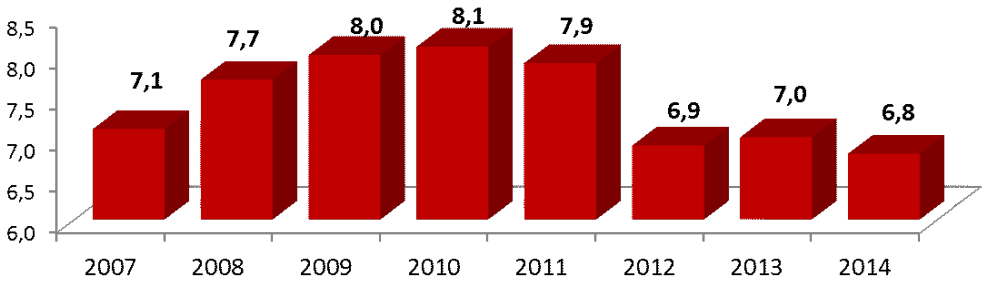
[22] Anmerkung: In der obigen Abbildung ist die Übernahme der finnischen Werft in Turku durch die MEYER WERFT GmbH bereits enthalten – gleichwohl steht die kartellrechtliche Genehmigung dieser Übernahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch aus. Bezüglich Fincantieri wurden die Standorte für die VARD-Werften mit angegeben, gleichwohl findet auf diesen Werften kein Kreuzfahrtschiffbau statt.

2. Ausbildungsaktivitäten

2.1 Ausbildungsquote bei bleibt konstant

Die Ausbildungsquote in der deutschen Werftindustrie[23] ist gegenüber dem Vorjahr weitestgehend unverändert geblieben. Sie beträgt durchschnittlich 6,8 Prozent (2013: 7,0%). Demgegenüber liegt die Ausbildungsquote im Durchschnitt der Betriebe mit 5,8 Prozent (2013: 6,9%) deutlich darunter.[24] Ursächlich hierfür ist die Tatsache, dass immerhin acht Betriebe (mit 608 Beschäftigten) keine Ausbildung betreiben und somit den Wert im Durchschnitt der Betriebe für alle Werften nach unten ziehen.

Abbildung 9: Durchschnittliche Ausbildungsquote der deutschen Werften der Jahre 2007 bis 2014 (in %)



© IAW/AgS

Ein Blick auf die Ausbildungsquoten der einzelnen Werften zeigt, dass immerhin 15 Werften überdurchschnittlich ausbilden. Insbesondere die kleineren und mittleren Werften weisen z.T. deutlich höhere Ausbildungsquoten auf: So liegt bei sechs Werften die Quote bei über zehn Prozent.

2.2 Duales Studium immer verbreiteter

17 Werften bieten neben der klassischen dualen Ausbildung auch die Möglichkeit eines Dualen Studiums an.[25] Damit scheint sich der in den letzten Jahren abzeichnende Trend fortzusetzen, dass immer mehr Werften auch auf diese Form der Ausbildung setzen. Insgesamt bedeutet dies, dass beinahe jede/r fünfte Auszubildende in der Werftindustrie ein

[23] Die Ausbildungsquote ist die Summe aller Auszubildenden auf den Werften, die Ausbildung betreiben, zu der Summe aller Beschäftigten auf diesen betreffenden Werften.
[24] Der Wert für den Durchschnitt der Betriebe berechnet sich aus dem Mittelwert der jeweils für die einzelnen Betriebe ermittelten Ausbildungsquoten.
[25] Basis: 17 Betriebe mit 11.551 Beschäftigten und 170 dual Studierenden.

Duales Studium absolviert. Mit anderen Worten: 18,7 Prozent aller Auszubildenden befinden sich in einem Dualen Studium.[26]

Hervorzuheben ist bei den Aktivitäten rund um das Duale Studium, das beispielswiese die Fr. Lürssen Werft GmbH und Co. KG knapp 45 Prozent aller Auszubildenden ins Duale Studium schickt. Bei TKMS in Hamburg sind es sogar fast 80 Prozent aller Auszubildenden, bei TKMS in Kiel ca. 30 Prozent, bei der Neuen Jade Werft GmbH 25 Prozent und bei der Abeking & Rasmussen AG sowie bei Blohm & Voss Shipyards GmbH 23,1 bzw. 24,4 Prozent.

2.3 Praktikant/innen und Werkstudent/innen

Neben dem Dualen Studium wird Nachwuchsgewinnung auch über Angebote für Werksstudent/innen oder Praktika betrieben.

Immerhin 20 der 38 erfassten Betriebe konnten Angaben zur Zahl von Werkstudent/innen machen.[27] In acht dieser Werften gibt es zurzeit keine Werkstudent/innen. Im Durchschnitt liegt damit die Werkstudent/innen-Quote bei 0,5 Prozent. Beschränkt auf die Werften, in denen mindestens ein/e Werkstudent/in beschäftigt ist, kommt man zu einer Werkstudent/innen-Quote von 0,9 Prozent.[28]

Bezüglich der Praktikant/innen konnten ebenfalls 20 Werften Angaben machen.[29] In sieben dieser Betriebe existieren keine Praktikant/innen, so dass die durchschnittliche Praktikant/innen-Quote bei 0,8 Prozent liegt. Beschränkt auf die Werften, in denen mindestens ein/e Praktikant/in beschäftigt ist, kommt man zu einer Praktikant/innen-Quote von 0,9 Prozent.[30]

2.4 Hohe Übernahmequote bei Auszubildenden

Insgesamt haben im Untersuchungszeitraum 251 Auszubildende auf 26 Werften ihre Ausbildung abgeschlossen. Da davon 234 von den Betrieben übernommen worden sind, liegt die Übernahmequote bei 93,2 Prozent (2013: 84%).[31] In der großen Mehrzahl der Fälle hat die Übernahme der Auszubildenden keine Probleme bereitet – auch vor dem Hintergrund, dass diesbezügliche Tarifvertragsregelungen und/oder Betriebsvereinbarungen vorliegen. Gleichwohl merken einige Betriebsräte an, dass die unbefristete Über-

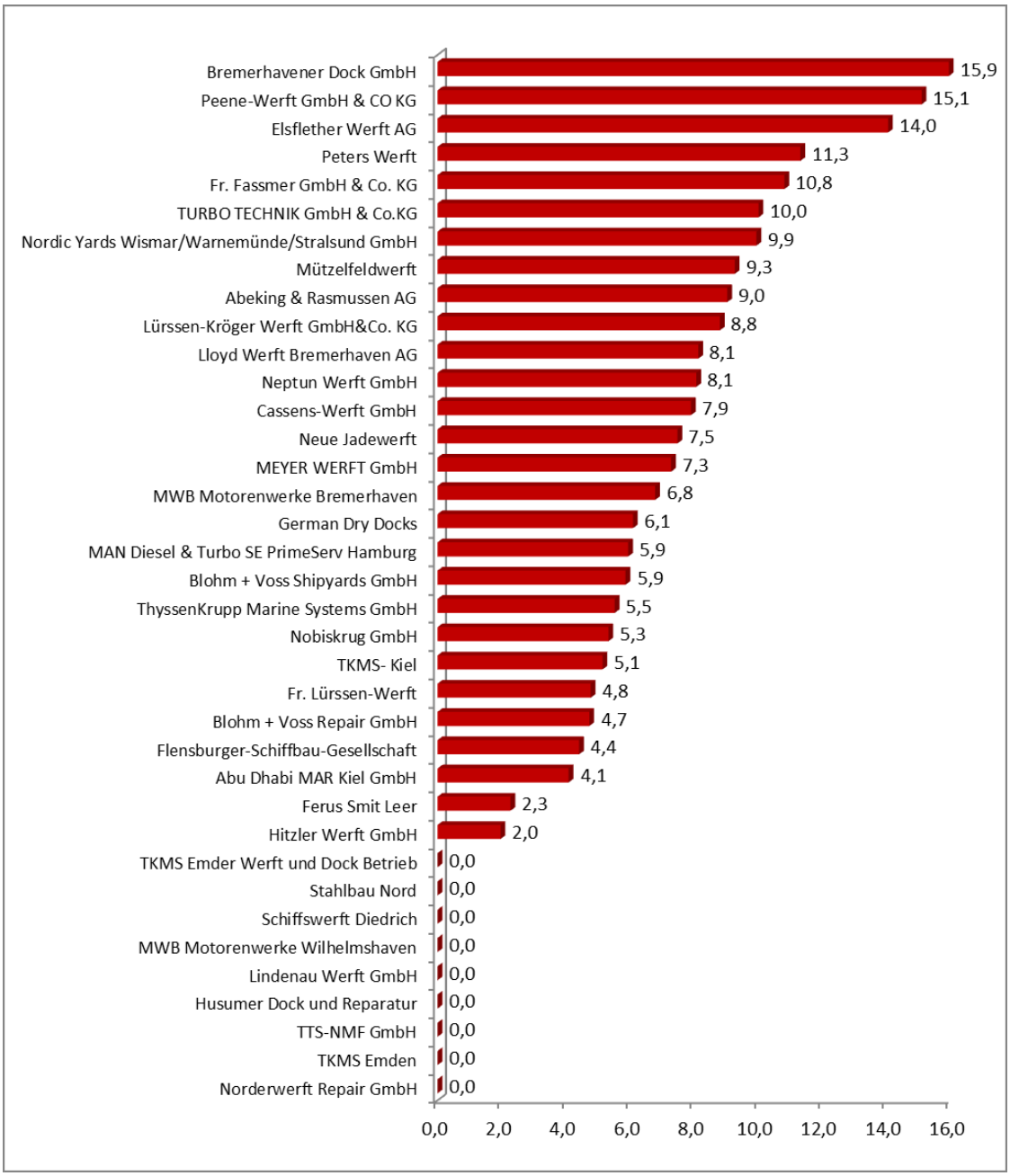
[26] Im Durchschnitt der Betriebe liegt der Anteil bei 17,7 Prozent.
[27] Basis: 20 Betriebe mit 11.940 Beschäftigten und 62 Werkstudent/innen.
[28] Basis: 12 Betriebe mit 10.321 Beschäftigten und 62 Werkstudent/innen.
[29] Basis: 20 Betriebe mit 11.978 Beschäftigten und 99 Praktikant/innen.
[30] Basis: 13 Betriebe mit 10.747 Beschäftigten und 99 Praktikant/innen.
[31] Basis: 26 Betriebe mit 14.438 Beschäftigten.

nahme von Auszubildenden Gegenstand von Auseinandersetzungen mit der Unternehmensleitung ist.

2.5 Ausbildungszahlen bleiben auch in 2015 stabil

Die Zahl der Auszubildenden wird sich auch in den kommenden zwölf Monaten auf den meisten Werften kaum verändern. Während drei Werften offenbar eine Verringerung der Auszubildendenzahlen anstreben, stehen dem zwei Werften entgegen, in denen die Zahl der Auszubildenden aufgestockt werden soll. In der Summe gleichen sich diese Veränderungen gegenseitig aus, so dass auch im nächsten Jahr die Zahl der Auszubildenden auf einem ähnlichen Niveau wie in 2014 liegen wird.

Abbildung 10: Ausbildungsquoten deutscher Werften im Jahr 2014 (in %)

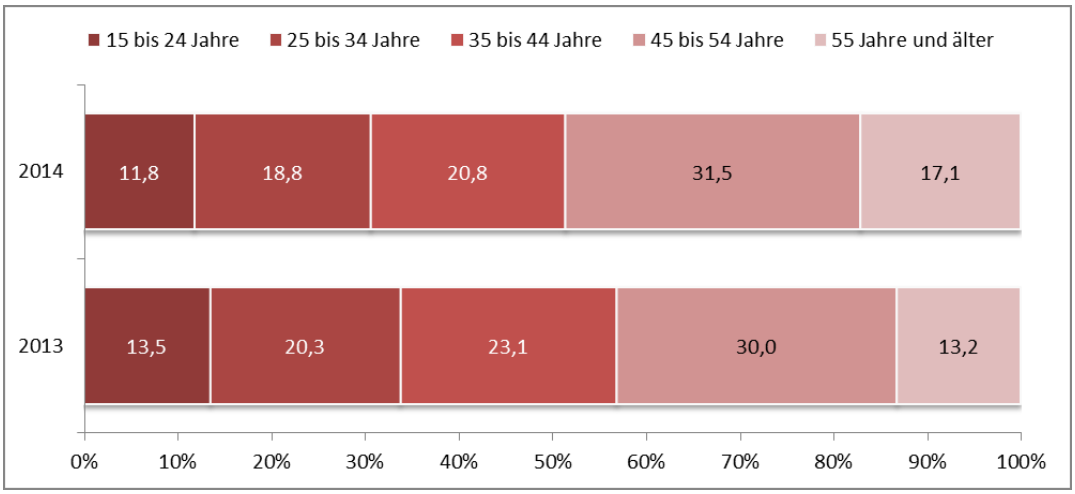


© IAW/AgS

3. Altersstruktur der Werften

Fast die Hälfte aller Beschäftigten in der deutschen Werftindustrie ist älter als 45 Jahre (48,6%). Damit hat sich der Anteil der über 45-Jährigen an der gesamten Werftbeschäftigung gegenüber dem Vorjahr merklich erhöht (2013: 43,2%).

Abbildung 11: Altersstruktur der Werftbelegschaften im Jahr 2013 und 2014 in Prozent



Basis 2013: 15 Betriebe mit 10.982 Beschäftigten.

Basis 2014: 22 Betriebe mit 12.986 Beschäftigten.

© IAW/AgS

Für 18 Betriebe mit insgesamt 12.504 Beschäftigten konnten die Daten zum Durchschnittsalter der Belegschaften ermittelt werden. Demnach ist das *Durchschnittsalter mit 43,3 Jahren* gegenüber dem Vorjahr beinahe unverändert geblieben (2013: 43,8 Jahre).[32]

60 Jahre und älter sind gerade einmal 6,1 Prozent aller Werftbeschäftigten.[33] Davon arbeiten 85,6 Prozent in Vollzeit – damit hat sich die Vollzeit-Quote dieser Altersgruppe gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig erhöht (2013: 85,1%).

[32] Dies mag auf den ersten Blick irritierend wirken, da der Anteil der über 45jährigen an allen Beschäftigten im gleichen Zeitraum zugenommen hat. Allerdings liegt dies u.a. daran, dass bei der Ermittlung der Altersstruktur Altersklassen zugrunde gelegt worden sind (bspw. die Gruppe der 45 bis 54jährigen).

[33] Basis: 22 Betriebe mit 12.839 Beschäftigten.

Altersteilzeitvereinbarungen sind nach wie vor nicht weit verbreitet. Wie bereits im Jahr 2013 haben die Beschäftigten nur in rund 38 Prozent aller Betriebe die Möglichkeit, das Angebot einer Altersteilzeitregelung in Anspruch zu nehmen.[34] Im Falle von elf Betrieben (entspricht 42,3% aller Betriebe) wird die Existenz einer derartigen Vereinbarung explizit verneint.

Für acht Betriebe konnte die Altersteilzeitquote ermittelt werden. Demnach liegt die Altersteilzeitquote bei knapp 4,1 Prozent (2013: 3,6%).[35] Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Altersteilzeitquote dagegen bei 3,8 Prozent.

[34] Basis: 26 Betriebe mit 14.438 Beschäftigten.
[35] Basis: 8 Betriebe mit 8.670 Beschäftigten.

4. Kurzarbeit

Die Beschäftigten auf zwei Werften waren im Verlauf des Jahres 2014 bereits von Kurzarbeit betroffen. Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG wurde zunächst vom Januar bis zum Juni 2014 Kurzarbeit praktiziert und eine weitere Anwendung von Kurzarbeit wird offenbar geplant. Bislang waren auf der Flensburger Werft rund 120 Beschäftigte bzw. 15 Prozent aller Beschäftigten von Kurzarbeit betroffen.

Auch bei Nordic Yards am Standort Warnemünde ist zum 1. März 2014 Kurzarbeit eingeführt worden. Voraussichtlich soll die Phase der Kurzarbeit bis Ende 2014 dauern. Insgesamt sind bei Nordic Yards 75 Beschäftigte davon betroffen. Ob auch über das geplant Ende hinaus mit Kurzarbeit geplant wird, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bekannt.

5. Forschung & Entwicklung: Nur selten eine strategische Planung – und fast immer ohne Beteiligung der Betriebsräte

Mit der seit wenigen Jahren stattfindenden Konzentration auf den Spezialschiffbau sind auch die Anforderungen an die Werften hinsichtlich ihrer Innovationsfähigkeit gestiegen. Während ein stetig steigender Anteil von Ingenieur/innen und Techniker/innen an den Belegschaften bereits als ein Indiz dafür angesehen werden kann, dass die Werften sich diesen Anforderungen stellen, bleib bislang die Frage offen, inwiefern die Werften eine aktive Strategie für ihre Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten verfolgen.

Lediglich etwas mehr als ein Fünftel aller Werften (zehn Werften) verfolgt nach Auskunft der Betriebsräte eine explizite Forschungs- und Entwicklungsstrategie für die kommenden fünf Jahre.[36] In diesen zehn Werften arbeiten mehr als die Hälfte aller Werftbeschäftigten. Knapp 37 Prozent aller Betriebsräte gibt an, dass ihnen eine derartige Strategie für ihre Werft nicht bekannt sei.[37] Einen auffälligen Unterschied gibt dabei zu den Ergebnissen der Zuliefererbefragung: Hier geben immerhin zehn von zwölf Betrieben an, eine derartige F&E-Strategie zu verfolgen.

Mit Blick auf die vergangenem Jahre bestätigen lediglich 16 Prozent aller Betriebsräte, dass in ihren Betrieben die F&E-Aktivitäten zugenommen haben (auf diesen sechs Werften arbeiten rund 40% aller Beschäftigten). In etwas mehr als 18 Prozent der Werften sind diese Aktivitäten zumindest gleichgeblieben (7 Werften mit ca. 34% aller Beschäftigten), während nur in knapp fünf Prozent der Fälle die F&E-Aktivitäten abgenommen haben. Knapp ein Fünftel der Betriebsräte hat keine Kenntnis von den Entwicklungen den letzten Jahren und beinahe rund 37 Prozent der Betriebsräte ließ diese Frage unbeantwortet.

Wie ernsthaft die Werften das Ziel einer gesteigerten Innovationsfähigkeit verfolgen, dazu kann auch das Antwortverhalten der Betriebsräte hinsichtlich der Nutzung von Innovationsbeihilfen Hinweise geben. Gerade einmal vier Werften (10% der Betriebe mit rund 15% aller Werftbeschäftigten) haben nach Auskunft der Befragten in den letzten zwei Jahren Innovationsbeihilfen genutzt. Knapp 37 Prozent aller Betriebsräte (14 Werften) gaben dagegen an, dass sie keine Kenntnis bzgl. der Nutzung von Innovationsbeihilfen haben. Für sechs Werften wurde die Nutzung der genannten Beihilfen ausdrücklich verneint.[38]

[36] Basis: 38 Betriebe mit 15.171 Beschäftigten.
[37] Die übrigen Betriebsräte machten hierzu keine Angabe.
[38] Die übrigen Betriebsräte machten hierzu keine Angaben.

Tatsächlich mag die Nutzung von Innovationsbeihilfen weiter verbreitet sein, als es die Ergebnisse der Befragung vermitteln. Dass nur wenige Betriebsräte die Nutzung von Innovationsbeihilfen bzw. die Existenz einer F&E-Strategie bestätigen, mag auch daran liegen, dass die Interessenvertretungen nur unzureichend in die F&E-Planung auf ihren Werften eingebunden sind.

Diese Vermutung wird dadurch gestützt, dass lediglich die Betriebsräte von vier Werften (mit rund einem Drittel aller Werftbeschäftigten) angeben, bei F&E-Entscheidungen beteiligt zu werden. Exakt die Hälfte aller Betriebsräte gibt an, ausdrücklich nicht beteiligt zu werden (19 Werften mit knapp 60% aller Werftbeschäftigten).[39] Ähnlich niedrig fällt die Beteiligung der Betriebsräte bei den maritimen Zulieferern aus: Hier sind nur zwei von 12 Betriebsräten an F&E-Entscheidungen beteiligt.

Drei Schlussfolgerungen drängen sich aus den Befragungsergebnissen auf: Erstens scheinen nur wenige Werften eine aktive F&E-Strategie zu verfolgen. Zweitens beschränkt sich die Nutzung von Innovationsbeihilfen nur auf eine geringe Zahl von Werften. Und drittens: Den meisten Betriebsräten scheint es an Informationen zur F&E-Planung in ihren Betrieben zu mangeln. Dies scheint u.a. auch daran zu liegen, dass Planungen und Entscheidungen im Bereich von F&E zumeist ohne Beteiligung von Betriebsräten stattfinden.

[39] Die übrigen Betriebsräte machten hierzu keine Angaben.

6. Neubauaufträge deutscher Seewerften im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014

Im Rahmen der alljährlichen Betriebsrätebefragung im deutschen Schiffbau werden die Neubauaufträge für die jeweiligen Berichtszeiträume (September 2013 bis Ende August 2014) unter Nutzung der Daten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ermittelt, von denen wir uns nur auf Festaufträge, ohne Optionen oder Vorverträge, beziehen bzw. diese explizit kennzeichnen.

Wie auch im Jahr zuvor ist eine Fortsetzung des Trends der vergangenen Jahre zu beobachten. Deutsche Seeschiffswerften können in immer geringer werdendem Umfang Neubauaufträge akquirieren. In diesem Jahr sind vor allem neue Aufträge für Kreuzfahrtschiffe und Offshore-Elemente bei deutschen Werften eingegangen.

6.1 Containerschiffbau – zum drittem Mal in Folge keine Neubauaufträge bei deutschen Werften

Wie auch in den vergangenen zwei Jahren sind auch in 2014 keine Neubauaufträge für Containerschiffe bei deutschen Werften eingegangen. Damit liegen die letzten großen Neubauaufträge für Containerschiffe – mit Ausnahme eines kleinen Auftragspakets für fünf kleine eisgängige Container (Gesamt tdw 14.850, Gesamt TEU 894) – mittlerweile sechs Jahre zurück. Wie aus der Abbildung hervorgeht, war der Containerschiffbau für deutsche Werften ein wichtiges Segment. Dementsprechend muss konstatiert werden, dass sich der deutsche Schiffbau wohl endgültig vom Containerschiffbau verabschiedet hat.

Tabelle 4: Auftragseingänge deutscher Werften für Containerschiffe in den Jahren 2003 bis 2014 (jeweils von September bis August eines Jahres)

	9/2003-8/2004	9/2004-8/2005	9/2005-8/2006	9/2006-8/2007	9/2007-8/2008	9/2008-8/2009	09/2010-08/2011	09/2011-08/2012	09/2012-08/2013	09/2013-08/2014
Anzahl Schiffe	71	121	45	20	35	0	5	0	0	0
tdw	2.051.650	2.550.500	837.450	496.300	879.500	0	14.850	0	0	0
TEU	153.617	190.922	65.006	39.804	65.736	0	894	0	0	0

© IAW/AgS

6.2 Konventionelle Frachter, Bulker und Tanker

Die Neubauauftragssituation bei deutschen Werften in Bezug zu konventionellen Frachtern, Bulkern und Tankern ist ähnlich wie im Containerschiffbau, jedoch lassen sich jedes

Jahr einige wenige Neubauaufträge erkennen. Neben der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG, die noch bestehende Aufträge in diesem Bereich abarbeitet, ist das Tochterunternehmen der niederländischen Werft Ferus Smit GmbH in Leer die einzige deutsche Werft, die für frachtfahrende Schiffe eine erfolgreiche Akquise zu verzeichnen hat. Dabei wurden vier Schiffe mit einem tdw-Volumen von je 10.500 von Symphony Shipping geordert, mit einer Option auf zwei weitere Schiffe dieser Größenordnung.

Tabelle 5: Auftragseingänge deutscher Werften für konventionelle Frachter, Bulker und Tanker im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe tdw
4	Ferus Smit Leer GmbH	Symphony Shipping	10.500	Mehrzweckfrachter	42.000
2	Ferus Smit Leer GmbH	Symphony Shipping	10.500	Mehrzweckfrachte	Option

© IAW/AgS

6.3 Spezialfrachter/RoRo-Frachter

Als ein Indikator für die anhaltende Schiffsspezialisierung im Schiffbau wird unter anderem die Fertigung von RoRo-Frachtern gesehen. Während im vergangenen Jahr im Berichtszeitraum kein einziger Neubauauftrag für RoRo-Frachter in den Auftragsbüchern deutscher Werften zu finden war, konnte die FSG einen neuen Auftrag für einen Frachter verzeichnen. Der von Searoad Australia bestellte RoRo-Frachter hat ein Gesamtvolumen von 19.500 tdw.

Tabelle 6: Auftragseingänge deutscher Werften für konventionelle Frachter, Bulker und Tanker im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014

Zahl	Werft	Auftraggeber	Ladevermögen (in tdw)	Schiffstyp	Summe tdw
1	FSG mbH & Co. KG	Searoad Australia	19.500	RoRo/Cointaner	19.500

© IAW/AgS

6.4 Passagierschiffe, Yachten und Fähren

Der in diesem Jahr dominierende Bereich bezüglich der Neubestellungen von Schiffen entfällt erneut auf den Bereich der Passagierschiffe. Hier konnten gleich mehrere Werften eine erfolgreiche Akquise von Kreuzfahrtschiffen, Yachten oder Fähren berichten. Nach wie vor sind die MEYER WERFT GmbH und die dazu gehörende Neptun Werft GmbH führend, was die Anzahl der Neubauaufträge angeht. So wurden insgesamt vier große Kreuzfahrtschiffe bei der MEYER WERFT GmbH geordert, jeweils zwei Schiffe von Star Cruises für 3.360 Personen und zwei weitere Schiffe für Norwegian Cruise Line für 4.200 Personen, deren Ablieferung für 2018 und 2019 terminiert ist. Die Neptun Werft GmbH setzt den Großserienbau für Viking River Cruises fort. Hier wurden insgesamt zwölf Flusskreuzfahrtschiffe neu geordert, jeweils mit einer Länge von 135 Metern für rund 190 Personen. Weitere Neubauaufträge wurden bisher von der Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG, Cassens –Werft GmbH und SET Tangermünde bestätigt, welche Aufträge aus Deutschland für den Bau von Küsten- und Inselfähren akquirieren konnten. Die Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG fertigt für Cassen Eils ein Helgoland-Schiff mit einer Größe von 79 Metern. Die Cassens-Werft GmbH baut für AG Reederei Norden-Frisia eine 74 Meter lange Inselfähre und SET Tangermünde erhielt von Fähren Bremen-Sted. den Auftrag für eine Weserfähre von 65 Metern.

Für Megayachten laufen derzeit bei einigen deutschen Werften Verhandlungen, welche bis zum Ende des Berichtzeitraums noch nicht bestätigt sind.

Tabelle 7: Auftragseingänge deutscher Werften für Passagierschiffe, Yachten und Fähren im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge/Personen	Schiffstyp
2	MEYER WERFT GmbH	Star Cruises	150.000	3.360 Personen	Kreuzfahrtschiff
2	MEYER WERFT GmbH	Norwegian Cruises Line	164.600	4.200 Personen	Kreuzfahrtschiff
12	Neptun Werft GmbH	Viking River Cruises		135 M. / 190 P.	Flusskreuzfahrtschiff
1	Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	Cassen Eils		79 Meter	Helgoland-Schiff
1	Cassens-Werft GmbH	AG R. Norden-Frisia		71 Meter	Inselfähre
1	SET Tangermünde	Fähren Bremen Sted.		65 Meter	Weserfähre

© IAW/AgS

6.5 Sonstige Schiffe (ohne Kriegsschiffe)

Der Auftragseingang für kleinere, nicht Fracht fahrende Schiffe ist erneut im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Lediglich die Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG konnte

einen Auftrag über zwei Rettungskreuzer mit einer Größe von 28 Metern von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger akquirieren.

Tabelle 8: Auftragseingänge für sonstige seegehende Schiffe im Zeitraum September 2013 bis Ende August 2014

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Länge/Personen	Schiffstyp
2	Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	DGzRS		28 Meter	Rettungskreuzer

© IAW/AgS

6.6 Schiffe und schiffsähnliche Produkte / Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor.

Der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG ist es gelungen, nicht nur bei den RoRo-Frachtern einen Auftrag zu akquirieren. Auch im Offshore-Markt kann die Schiffbaugesellschaft aus Flensburg Neubauaufträge verzeichnen. So werden für das norwegische Unternehmen Siem Offshore zwei Offshore-Arbeitsschiffe, „Well Intervention Vessels“, mit einer Länge von 158 Metern gebaut. Neben dem Auftrag für zwei Rettungskreuzer hat die Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG auch im Offshore-Bereich weitere Aufträge erhalten. So ist zum einen der Stammkunde Fugro NV zurückgekehrt und hat ein Offshore-Service Schiff mit 71 Meter Länge geordert. Dem hinzu kommt ein von Saudi Arabia bestelltes Offshore Coast Service Schiff. Bei der Mützelfeldtwerft GmbH & Co. KG in Cuxhaven wird erstmals ein Offshore-Katamaran aus Kunststoff gefertigt. Dieser hat eine Größe von 24 Metern und wurde von der Otto Wulf GmbH in Auftrag gegeben.

Tabelle 9: Auftragseingänge deutscher Werften für schiffsähnliche Produkte sowie Geräte und Komponenten für den Offshore Sektor

Zahl	Werft	Auftraggeber	Länge/Personen	Schiffstyp
2	FSG mbH & Co. KG	Siem Offshore	158 Meter	Offshore-Arbeitsschiff
1	Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	Fugro NV	71 Meter	Offshore Service
1	Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	Saudi Arabia	43 Meter	Offshore Coast. Service
1	Mützelfeldtwerft GmbH & Co. KG	Otto Wulf GmbH	24 Meter	Offshore-Katamaran

© IAW/AgS

Fazit: Die Neubauauftragssituation hat sich nur marginal geändert und liegt in etwa auf dem Vorjahresniveau. Erneut konnten keine Neubauaufträge im Containerschiffbau akquiriert werden. Dafür konnten im Gegensatz zum Vorjahr diverse Aufträge im Spezial-

schiffbau verzeichnet werden. Nach wie vor ist der Passagierschiffbau das Rückgrat der deutschen Werftindustrie, was die Neubestellungen angeht. Erneut konnten Neubauaufträge im Offshore-Bereich (allerdings keine Errichterschiffe) berichtet werden. Jedoch kann kein nennenswerter Auftrag in Bezug auf die Windenergie genannt werden. Nichtsdestoweniger wird dadurch die Wichtigkeit dieser Branche für die deutsche Werftindustrie sichtbar. Umso wichtiger erscheint dieser Gesichtspunkt vor dem Hintergrund, dass aufgrund der beschriebenen Neubauauftragssituation der Großteil der deutschen Werften von ihren bisherigen Aufträgen „lebt“.

Exkurs: Offshore- Windenergie: Perspektiven für den deutschen Schiffbau

An dieser Stelle möchten wir uns einem Aspekt widmen, der gerade im norddeutschen Raum von hoher Relevanz sein dürfte. Dabei steht im Fokus, wie die deutsche Werftindustrie an der Entwicklung der Offshore Windenergie Branche partizipieren kann.

Die Energiewende von 2011 hat dem Offshore Markt eine große Bedeutung zugemessen, trotz der anfangs sehr ungenauen und zum Teil auch widersprüchlichen Pläne. Der Anteil an erneuerbaren Energien an der Gesamtstromerzeugung ist seit 1990 stetig gestiegen und betrug im vergangenen Jahr 2013 insgesamt 23,4 Prozent. Dabei entfallen auf die Windenergie 7,9 Prozent, Biomasse 6,8 Prozent, Wasserkraft 3,4 Prozent, Photovoltaikanlagen 4,5 Prozent und Siedlungsabfälle 0,8 Prozent.

Nach den bisherigen Plänen der Bundesregierung soll in Deutschland der Anteil an regenerativer Energie an der Gesamtstromversorgung bis 2020 bei 35 Prozent liegen. Bis 2050 soll dann die Hälfte der Gesamtstromversorgung durch regenerative Energien produziert werden.

Die in den letzten Jahren – allerdings zum Teil wechselhafte - Entwicklung in der Energiepolitik hat dafür gesorgt, dass erneuerbare Energien in Deutschland deutlich an Relevanz gewonnen haben. Eines der größten Potenziale wird dabei der Offshore-Windenergie zugesprochen. Nach dem Plan der Bundesregierung (Reform des Erneuerbaren Energiegesetzes im Juli 2014) sollen bis 2020 rund 6.500 Megawatt (MW) Offshore-Windenergieleistung in der deutschen Nord- und Ostsee installiert werden (= Ziel 1). Dieser Wert soll bis zum Jahr 2030 auf 15.000 MW anwachsen (= Ziel 2.).

Innerhalb der ersten Zielsetzung läuft die erste Ausbaustufe der Offshore-Windenergie mit etwa drei Gigawatt (GW) bis Ende 2015 mit Hochdruck, das neue EEG hat Planungssicherheit für die zweite Ausbaustufe bis 2020 geschaffen.

30 Offshore-Windenergieanlagen mit insgesamt 108 MW Leistung wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres vor der deutschen Küste ans Netz angeschlossen. Darüber hinaus wurden im ersten Halbjahr 2014 126 Anlagen mit zusammen 542,7 MW errichtet sowie 158 Fundamente installiert.

Insgesamt sind in Deutschland 146 Offshore Windenergieanlagen mit einer Leistung von 628,3 MW am Netz. Damit ist eine Offshore Windenergieleistung von rund 3.300 MW im Bau, fertiggestellt oder bereits am Netz. Das sind mehr als die Hälfte der bis 2020 angestrebten 6.500 MW.

Potenziale der Offshore Windenergie für den deutschen Schiffbau:

Wissenschaftler des Instituts Arbeit und Wirtschaft der Universität Bremen und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH Bremen haben in Kooperation mit der IG Metall Küste in den Jahren 2011 und 2012 eine empirische Studie durchgeführt, inwieweit die deutsche Werftindustrie an dem zu erwartendem Ausbau der Offshore-Windindustrie partizipieren wird (Thorsten Ludwig, Holger Seidel, Jochen Tholen: Offsho-

re Windenergie: Perspektiven für den deutschen Schiffbau, Edition Hans Böckler Stiftung, Band 270, Düsseldorf 2012) .

Die Grundfrage dieses empirischen Projektes bezog sich darauf, wie die deutsche Werftindustrie vom zu erwartenden Boom der Offshore Windenergie in Zukunft partizipieren wird.

Die zentralen Ergebnisse im Überblick:

- Nur wenige Werften haben sich bisher strategisch auf das Produkt Schiff für den Offshore-Windenergiebereich ausgerichtet,
- Andere Werften sind am Bau von Großkomponenten beteiligt (Umspannplattformen, Gründungsstrukturen etc.),
- Bei den meisten Werften ist allerdings bislang keine Strategie zu erkennen beziehungsweise scheint man dort auf Mitnahmeeffekte zu setzen,
- Was die Qualifikationen der Beschäftigten in der Werftindustrie anbetrifft, so wäre ein Umstieg auf OWE kaum ein Problem (Erfahrungen im Großanlagenbau, verschiedenen Schweißverfahren etc.),
- Bei den Windparkbetreibern gibt es bisher keine Überlegungen, Spezialschiffe bei deutschen Werften zu bestellen – entweder wird dies bei (süd-) ostasiatischen Werften getan oder die Windparkbetreiber chartern diese Schiffe,
- Dementsprechend gibt es auch kaum Kooperationen bei der Planung der Windparks (Know-how),
- Aber: Werften kommen aus Sicht der Windparkbetreiber als Produzenten von Gründungsstrukturen und Plattformen in Frage,
- Es existiert eine signifikante Diskrepanz zwischen der Einschätzung der Rolle der Werften hinsichtlich ihrer Beteiligung am Offshore-Windenergie-Geschäft einerseits und der Einschätzung der Windparkbetreiber zur Rolle der Werften andererseits.

Partizipiert die Schiffbauindustrie in Deutschland von der Entwicklung der Offshore Windenergie, wie eingangs gefragt?

Wenn man sich die Schiffumfragen der letzten vier Jahre einschließlich der jetzt Vorliegenden anschaut (also 2011, 2012, 2013 und 2014), so kann diese Frage zunächst mit einem „ja“ beantwortet werden: Im Berichtszeitraum 2010/11 wurden insgesamt fünf Windpark-Plattformen und ein Offshore-Installationsschiff bei deutschen Werften neu geordert, im Zeitraum 2011/12 drei Schiffe/schiffsähnliche Produkte (zwei Konverter-Plattformen und ein Windfarm Service-Jack-Up Schiff), in 2012/13 zwei (Wohn-Plattform und Konverter-Plattform) und im jetzigen Berichtszeitraum sogar deren vier.

Aber: Das Potenzial der deutschen Schiffbauindustrie bezüglich neuer Aufträge im Bereich der Offshore Windenergie ist noch nicht hinreichend ausgeschöpft – dies ist umso verwunderlicher, als die maritime Zulieferindustrie in der Offshore Industrie (einschließlich

der Windenergie) für sich einen großen Zukunftsmarkt sieht (siehe dazu auch das Kapitel zu den Zulieferern).

Insofern sind die von dem Forschungsprojekt vor zwei Jahren entwickelten Handlungsempfehlungen immer noch aktuell und diskussionswürdig:

1. Etablierung von gemeinsamen Referenzprojekten durch die Industrie und Politik,

2. Verbindliche Regeln für die vernetzte Kommunikation und Kooperation bei der Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Windparks,

3. Bildung eines Werftenkonsortiums zur Entwicklung eines Errichter -Konzeptes,

4. Verbesserung zur Finanzierung von Offshore-Windkraft einschließlich entsprechender Schiffe,

5. Intensivierung von Ausbildungsaktivitäten und Gewährleistung Guter Arbeit in der OWE Industrie,

6. Abschied vom klassischen Branchen-Verständnis: Zu den Leitplanken einer Zukunft gerichteten Industriepolitik.

7. Auslastungen im deutschen Schiffbau

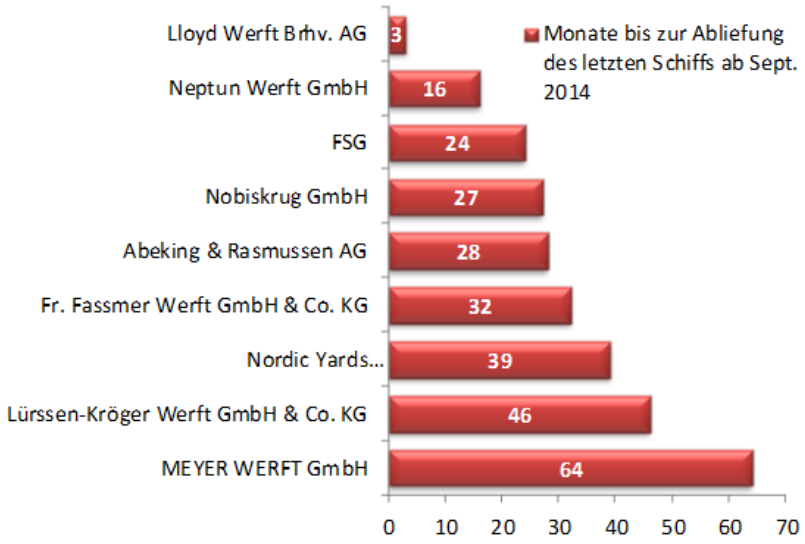
7.1 Auslastungshorizonte im Handels- und Marineschiffbau

Aufgrund der unterschiedlichen Produktions- und Beschäftigungszyklen wird im Folgenden zwischen den Auslastungshorizonten im Handels- und Marineschiffbau differenziert.

Zum zivilen Schiffbau- und Offshore-Bereich

Wie auch im vergangenen Berichtszeitraum wurden auf Basis der Angaben zum Ablieferungsdatum des letzten Schiffes im Auftragsbuch Daten ermittelt, die wir als Auslastungshorizont bezeichnen. Für den zivilen Schiffbau- bzw. Reparaturbereich liegen uns Angaben von neun Werften vor, die insgesamt 7.390 Beschäftigte und damit 48,7 Prozent der deutschen Werftindustrie repräsentieren. Bei Werften, welche sowohl im zivilen als auch militärischen Bereich tätig sind, wird das letzte zivile Schiff im Auftragsbuch als Bezugspunkt verwendet. Da im Reparaturbereich sehr oft die Auftragslage durch die Kurzfristigkeit der Aufträge gekennzeichnet ist, muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass Reparaturwerften teilweise keine verwertbaren Angaben machen konnten. Zudem sei im Vorfeld darauf verwiesen, dass die folgenden Angaben nicht gleichbedeutend mit einer hundertprozentigen Auslastung der Werften mit *allen* ihren Gewerken/Abteilungen sind. Es kann durchaus vorkommen, dass das letzte Schiff im Auftragsbuch die Kapazitäten einiger Werften vollständig auslasten, dennoch sind zwischenzeitliche Lücken in der Produktion durchaus branchentypisch.

Abbildung 12: Übersicht Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2014 (Stand: 1. September 2014)



© IAW/AgS

Der Auslastungshorizont der deutschen Werften hat sich im Vergleich zum Vorjahr verändert. Insgesamt sind bei den Werften, die hierzu Angaben gemacht haben, deutlich längere Auslastungshorizonte zu erkennen. In Bezug auf die gesamte Werftindustrie im deutschen Raum zeigt sich jedoch ein differenziertes Bild. Die Werften, die im Vorjahr neue Aufträge zu verzeichnen hatten, haben dies auch in diesem Berichtszeitraum geschafft und haben dementsprechend einen längeren Auslastungshorizont. Die übrigen Werften arbeiten die bereits vorhandenen Aufträge ab, ohne dabei Neubauaufträge im Berichtszeitraum akquiriert zu haben. Somit verkürzen sich auch deren Auslastungshorizonte.

Wie aus Abbildung 11 hervorgeht, weisen sieben der neun Werften, für die uns Angaben vorliegen, einen Auslastungshorizont auf, der zwei Jahre oder darüber hinaus reicht. Lediglich die Neptun Werft GmbH und die Lloyd Werft AG aus Bremerhaven (vorrangig Reparatur und Umbauten) haben einen Auslastungshorizont von unter zwei Jahren, wobei bei der Lloyd Werft in Bremerhaven bereits Ende 2014 der letzte Auftrag abgearbeitet ist, hingegen bei der Neptun Werft GmbH erst Ende 2015. Nobiskrug GmbH und die Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG haben Aufträge bis 2016 abzuarbeiten. Einen Auslastungshorizont bis 2017 können gleich fünf Werften berichten: Abeking & Rasmussen AG, Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. Kg sowie Nordic Yards. Den größten Auslastungshorizont im zivilen Neubau- und Reparaturbereich weisen in diesem Jahr die Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG in Rendsburg – mit Aufträgen bis 2018 – und die MEYER WERFT GmbH – mit Aufträgen bis Ende 2019 – auf. Die Tabelle 10 visualisiert die Veränderung im Auslastungshorizont im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 10: Änderung der Dauer bis zur Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch in Monaten, ab September 2014 im Vergleich zum Vorjahr

Werft	Änderung zum Vorjahr 2013/2014 (in Monaten)
MEYER WERFT GmbH	+13
Neptun Werft GmbH	+9
FSG mbH & Co. KG	+11
Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	+18
Abeking & Rasmussen AG	+3
Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG	+12
Nordic Yards (Warnemünde/Wismar/Stralsund)	-12

© IAW/AgS

Wie hervorgeht, konnten mit Ausnahme der Nordic Yards im Berichtszeitraum alle Werften, die hierzu Angaben gemacht haben, ihren Auslastungshorizont gegenüber dem Vorjahr nochmals erweitern. Das Minus von zwölf Monaten bei Nordic Yards bedeutet, dass weder Aufträge storniert noch akquiriert worden sind.

Die MEYER WERFT GmbH berichtet, dass in 2014 der Auslastungshorizont nochmals erweitert werden konnte. Dabei wurde der Auftrag für zwei weitere, große Kreuzfahrtschiffe angenommen, die Ende 2019 abgeliefert werden. Die Neptun Werft GmbH, die im vergangenen Jahr ein großes Auslastungsminus zu verzeichnen hatte, hat zusätzlich den Auftrag für zwölf Flusskreuzfahrtschiffe von Viking River Cruises erhalten und liefert somit das letzte Schiff Ende 2015 ab. Bei der Flensburger Schiffbaugesellschaft mbH & Co. KG werden bis September 2016 diverse Fähren sowie Schiffe für den Offshore-Bereich gefertigt. Das Auftragsbuch der Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG beinhaltet neben Schleppern, Polizeibooten auch Fähren und Schiffe für den Offshore-Bereich, die bis zum Mai 2015 abgeliefert werden. Die in Lemwerder ansässige Werft Abeking & Rasmussen AG fertigt bis Anfang 2017 hauptsächlich Yachten, ähnlich wie die Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG, deren Auslastungshorizont bis Juli 2018 reicht. Die Werften von Nordic Yards fertigen bis 2017 diverse Transformerplattformen sowie eisbrechende Versorger- und Bergungsschiffe.

Zum Marineschiffbau:

Analog zum vorangegangenen Abschnitt werden nun die Auslastungshorizonte derjenigen Werften betrachtet, die ausschließlich oder nur zum Teil im Militärschiffbau tätig sind. Bei den letztgenannten Werften beziehen wir uns auf den letzten militärischen Auftrag im Auftragsbuch. Von den zwölf Werften mit ausschließlicher oder partieller militärischer Ausrichtung haben vier Werften verwertbare Angaben gemacht. Während die zu Thys-

senKrupp Marine Systems gehörenden Werften in Kiel und Hamburg ausschließlich im Militärgeschäft aktiv sind, ist die Blohm + Voss Shipyard GmbH mit 95 Prozent militärisch und fünf Prozent im zivilen Bereich tätig. ADM Kiel GmbH hat zwar keine Angaben bezüglich der Aktivitäten im Zivil- oder Militärbereich gemacht. Jedoch stehen ausschließlich Schiffe im Auftragsbuch, die dem militärischen Bereich zuzuordnen sind.

Tabelle 11: Auslastungshorizont, Ablieferung und Änderung zum Vorjahr bei Werften im Militärschiffbau

Werft	Auslastungshorizont in Monaten/ Ablieferungsdatum /Änderung zum Vorjahr (in Monaten)
TKMS Kiel GmbH	109/Dezember 2023/+8
TKMS Hamburg GmbH	51/Dezember 2018/-12
Blohm + Voss Shipyard GmbH	75/Dezember 2020/+24
ADM Kiel GmbH	27/Dezember 2016/k.A.

© IAW/AgS

Im Vergleich zum Vorjahr wird deutlich, dass TKMS Kiel GmbH und Blohm + Voss Shipyard GmbH ihren Auslastungshorizont nochmals erweitern konnten. Dabei werden in Kiel bis 2023 insgesamt 21U-Boote gefertigt. Bei Blohm + Voss stehen hingegen vier Fregatten im Auftragsbuch. TKSM Hamburg GmbH haben derweil ihre vorhandenen Aufträge abgearbeitet. Die sechs Fregatten werden Ende 2018 abgeliefert. Das Minus von zwölf Monaten bedeutet, dass nur die vorhandenen Aufträge abgearbeitet worden sind, ohne Stornierungen oder Neubauaufträge. ADM Kiel GmbH baut zwei Marineschiffe bis Ende 2016.

Zusammenfassend lässt sich beobachten, dass sich bei den Werften, die verwertbare Angaben bezüglich der Auslastungshorizonte gemacht haben, die Auftragslagen im Vergleich zum Vorjahr merklich verbessert haben. Dabei ist nochmals zwischen Handels- und Militärschiffbau zu differenzieren. Im Militärschiffbau reichen die Auslastungshorizonte deutlich weiter in die Zukunft als im zivilen Schiffbau. Alle Werften aus dem militärischen Bereich bzw. Werften mit Aufträgen aus dem Militärsektor haben weisen einen Auslastungshorizont von über zwei Jahren auf.

Zur Verdeutlichung wird nun die Anzahl an Werften zusammengetragen, die im Auftragsbuch einen Auslastungshorizont von 24 Monaten oder mehr aufweisen können. Hierzu beziehen wir uns nur auf die Werften, die zivilen oder anteilig zivilen/militärischen Bereich tätig sind.

Tabelle 12: Werften mit Auslastungshorizont von 24 Monaten oder mehr

Werften 2013 mit Auslastunghorizont > 24 Monate	Werften 2014 mit Auslastungshorizont > 24 Monate
4 5115 Beschäftigte = 64,5 Prozent	7 6912 Beschäftigte = 93,5 Prozent

© IAW/AgS

Wie deutlich wird, haben die deutschen Werften das Tief der Auslastungshorizonte aus 2013 überwunden. Insgesamt weisen sieben Werften einen Auslastungshorizont von über zwei Jahren auf (in 2013 waren dies nur vier Werften). Diese sieben Werften repräsentieren insgesamt 6.912 Beschäftigte bzw. 93,5 Prozent der Werften, die hier Angaben gemacht haben (2013: 5.115 Beschäftigte, 64,5%).

Damit konnte die Prognose aus dem Vorjahr übertroffen werden, als wir nach der Einschätzung der Betriebsräte zur künftigen Auftragslage gefragt haben. Hier hatten 2013 zwanzig Betriebe mit 13.187 Beschäftigten (entspricht 83,4% aller Werftbeschäftigten) geantwortet. 16 Werften gaben damals an, dass die Auftragslage gleich bleiben wird. Vier Werften prognostizierten in 2013 einen Auftragszuwachs und keine Werft verwies auf eine Abnahme an Aufträgen. In 2014 liegen uns Angaben von 22 Werften zu dieser Frage vor. Diese 22 Werften repräsentieren 13.366 Beschäftigte oder 88,1 Prozent aller Werftbeschäftigten.

Tabelle 13: Prognose der Betriebsräte zur Auftragsentwicklung in den kommenden zwei Jahren

Auftragslage zunehmend	Auftragslage gleichbleibend	Auftragslage abnehmend	Keine Angabe
2 3087 Beschäftigte = 23,1 %	9 6660 Beschäftigte = 49,8 %	5 1604 Beschäftigte = 12,0 %	6 2013 Beschäftigte = 15,1 %

© IAW/AgS

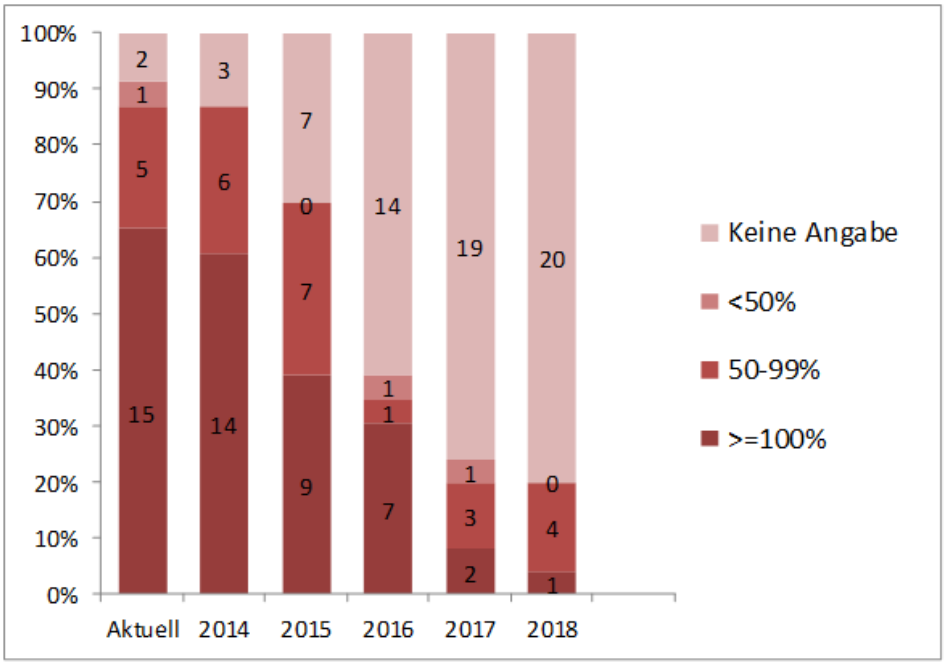
In diesem Jahr sieht die Prognose für die Zukunft etwas pessimistischer aus. Lediglich zwei Werften schätzen eine positive Auftragsentwicklung ein, die 3.087 Mitarbeiter/innen beschäftigen. Neun Werften gaben an, dass die Auftragsentwicklung im kommenden Jahr gleichbleiben wird. Diese Werften beschäftigen 6.660 Personen. Fünf Werften mit 1.604 Beschäftigten rechnen hingegen mit einer negativen Auftragsentwicklung. Hinzu kommen sechs Werften, die hierzu explizit keine Angaben machen konnten.

7.2 Auslastungsquoten

Neben dem Auslastungshorizont interessiert, in welchem Ausmaß die deutschen Werften aktuell und in den kommenden Jahren ausgelastet sind. Dazu betrachten wir die Auslastungsquoten. Hierzu liegen uns Angaben von insgesamt 23 Werften mit 14.026 Beschäftigten vor. Dies entspricht einem Anteil von 92,4 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland.

Mit zunehmender Jahreszahl sinken – der Natur der Sache entsprechend - die Angaben zu den Auslastungsquoten, da bis zum Ende des Berichtszeitraums nicht alle Werften Aufträge akquirieren konnten, die bis ins jeweilige Jahr reichen. Für die aktuelle Auslastung am 1. September 2014 liegen 21 Angaben vor; ebenfalls 20 Angaben für den Rest von 2014. Für das Jahr 2015 liegen immerhin noch 16 Angaben vor, für 2016 dann nur noch neun Angaben, für 2017 insgesamt sechs Angaben und lediglich fünf Angaben für 2018.

Abbildung 13: Auslastungsquoten deutscher Werften aktuell bis 2018



© IAW/AgS

Zum Ende des Berichtszeitraums (1. September 2014) sind insgesamt 15 Werften zu 100 Prozent ausgelastet. Diese 15 Werften beschäftigen 11.174 Mitarbeiter/innen. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 73,6 Prozent der gesamten deutschen Werftindustrie. Fünf weitere Werften melden, dass sie aktuell eine Auslastungsquote zwischen 50 und 99 Prozent aufweisen. Bei lediglich einer Werft liegt die aktuelle Auslastungsquote unter 50 Prozent.

Für das restliche Jahr 2014 haben 14 Werften angegeben, zu 100 Prozent ausgelastet zu sein. Bis Ende 2014 arbeiten also 10.811 Beschäftigte oder 71,2 Prozent der gesamten Werftbeschäftigten auf Werften, die zu 100 Prozent ausgelastet sind. Damit arbeiten aktuell mehr Direktbeschäftigte auf Werften, die zu 100 Prozent ausgelastet sind, als im vergangenen Jahr 2013 (Hier lag der entsprechende Anteil der Werftbeschäftigten bei 69,2 Prozent).

Des Weiteren sind sechs Werften bis Ende des Jahres 2014 zwischen 50 und 99 Prozent ausgelastet.

Für das kommende Jahr 2015 konnten immer noch neun Werften eine hundertprozentige Auslastung melden. Ebenfalls sieben Werften verwiesen auf eine Auslastungsquote zwischen 50 und 99 Prozent.

Ab dem Jahr 2016 liegen merklich weniger Angaben zu den Auslastungsquoten vor. Für 2016 sind noch sieben Werften zu 100 Prozent ausgelastet, in 2017 nur noch zwei Werften und 2018 lediglich eine Werft. Die übrigen Angaben zu den Auslastungsquoten können der Abbildung 12 entnommen werden.

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich die aktuelle Lage bezüglich der Auslastungshorizonte und Auslastungsquoten gegenüber dem Vorjahr als leicht verbessert ansehen. Zwar bewegen sich die Neubauaufträge auf dem Niveau des Vorjahres, jedoch sind deutlich bessere Auslastungshorizonte und Auslastungsquoten zu erkennen. Dennoch ist dieser Eindruck in der Hinsicht zu relativieren, als dass wertspezifische Distinktionen ausgemacht werden können. Die Werften im Militärschiffbau sowie größere Werften oder Unternehmen in Werftverbänden verweisen auf eine gute Auftragssituation über die kommenden Jahre. Dennoch existieren nach wie vor Werften, die ihre bisherigen Aufträge abarbeiten und es gleichzeitig nicht schaffen, Neubauaufträge zu akquirieren. Zudem ist es bisher nur einigen Werften gelungen, erfolgreich in den Offshore-Markt einzutreten. Diese Werften leben nach wie vor von der immer geringer werdenden Substanz von Aufträgen.

8. Arbeitszeitkonten und Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten

Arbeitszeitkonten

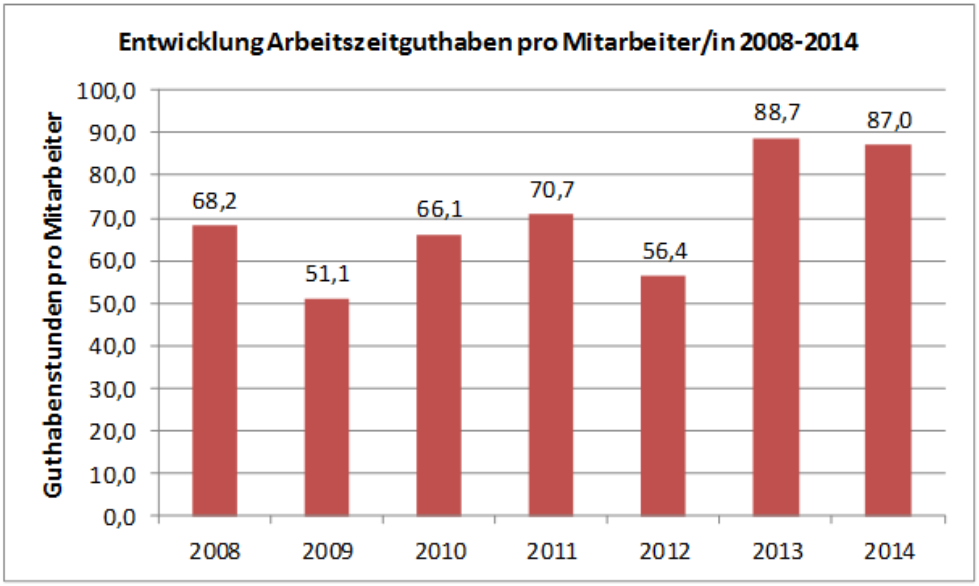
Arbeitszeitkonten sind ein adäquates Instrument, um Auslastungsschwankungen ausgleichen zu können. Insgesamt 23[40] der in Deutschland befragten Werften haben angegeben, Arbeitszeitkonten – von einer Ausnahme (Lebensarbeitszeitkonto[41]) abgesehen, entweder Kurzzeitkonten, Langzeitkonten oder beide Formen – zu nutzen. In diesem Jahr beträgt die Bandbreite von den auf den Arbeitszeitkonten vorhandene Plus- und Minusstunden von bis zu 300 Plus- und bis zu 140 Minusstunden auf den Kurzeitkonten sowie von bis zu 1.400 Plus- und bis zu 250 Minusstunden auf den Langzeitkonten.

Insgesamt haben 18 Werften Angaben über die auf den Konten befindlichen Guthabenstunden gemacht. Diese Werften repräsentieren 10.396 Mitarbeiter/innen bzw. 68,5 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland. Kumuliert beträgt das Guthaben auf den *Kurz- und Langzeitkonten insgesamt 904.666 Stunden***.** Von diesen Stunden entfallen auf Kurzzeitkonten 426.660 Stunden und auf Langzeitkonten 478.006 Stunden. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtstundenzahl sowie die Anzahl der Stunden auf den Kurzzeitkonten gestiegen, die Stunden auf den Langzeitkonten hingegen zurückgegangen.

Die insgesamt 904.666 Guthabenstunden entsprechen einem *durchschnittlichen Arbeitszeitguthaben von 87 Stunden pro Mitarbeiter/in***.** Damit sinkt das durchschnittliche Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter/in im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 Stunden.

[40] Basis: 13.084 Beschäftigte bzw. 86,2 Prozent aller Werftarbeiter/innen.
[41] Lebensarbeitszeitkonten ermöglichen es Mitarbeitern, bei entsprechender Stundenansammlung früher aus dem Erwerbsleben auszutreten.

Abbildung 14: Entwicklung der Arbeitszeitguthaben pro Mitarbeiter/in von 2008 bis 2014



© IAW/AgS

Die auf den Arbeitszeitkonten angesammelten Guthabenstunden entsprechen bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigtem (= 35-Stunden-Woche) einem Arbeitsvolumen von rund 611 Vollzeitarbeitsplätzen. In der Hochrechnung auf die diesjährige Gesamtbeschäftigtenzahl von 15.171 Werftbeschäftigten entspricht dies einem *Arbeitsäquivalent von 892 Vollzeitstellen*, die nur durch die Stunden auf den Kurzzeit- und Langzeitkonten anfallen. In 2013 lag das Arbeitsplatzäquivalent bei 949 Arbeitsplätzen, was eine Minderung von rund sechs Prozent in 2014 im Vergleich zu 2013 bedeutet.

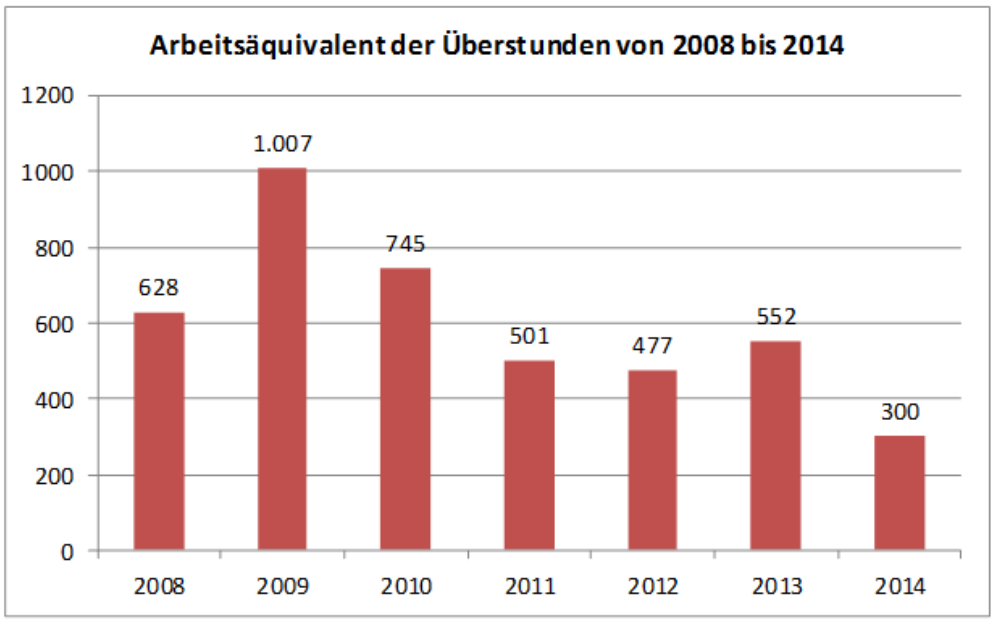
Überstunden

Neben den Stunden auf den Arbeitszeitkonten stehen die Überstunden außerhalb der Arbeitszeitkonten im Fokus. Von den befragten Werften haben 13 Werften Angaben zu den Überstunden gemacht. Auf diesen Werften sind 9.772 oder 64,4 Prozent aller Werftbeschäftigten in Deutschland tätig. Insgesamt fallen in diesem Jahr 286.736 Überstunden an. Dies entspricht einem *Überstundenvolumen von 29,3 Stunden pro Mitarbeiter/in*. In 2013 lag dieser Wert bei 42 Überstunden pro Mitarbeiter/in – hier ergibt sich eine Minderung um rund 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Vier Werften haben sogar angeben, dass in diesem Jahr keine Überstunden außerhalb von Arbeitszeitkonten angefallen sind.

Von diesen Überstunden wurden 2014 insgesamt 268.736 Überstunden ausbezahlt. Dies entspricht einem Anteil an bezahlten Überstunden von 93,7 Prozent. Damit liegt der Anteil an bezahlten Überstunden knapp unter dem Vorjahreswert von 94,6 Prozent.

Wie auch bei den Arbeitszeitguthaben werden nun für die Überstunden die daraus resultierenden Arbeitsplatzäquivalente berechnet. Erneut werden eine 35-Stundenwoche bzw. 1.480 jährliche Arbeitsstunden zu Grunde gelegt. Demnach entsprechen die 286.736 Überstunden einem Arbeitsplatzpotenzial von 193 Vollzeitstellen. In der Hochrechnung auf **alle** Werftbeschäftigten in Deutschland entspricht dies einem *Arbeitsplatzäquivalent von rund 300 Arbeitsplätzen*. In 2013 betrug das durch Überstunden aufkommende Arbeitsplatzäquivalent 552 Arbeitsplätze. Dies entspricht einer Minderung im Vergleich zum Jahr 2013 um 45,6 Prozent. Zudem geht aus Abbildung 14 hervor, dass das Arbeitsplatzäquivalent von 300 Arbeitsplätzen in 2014 einen Tiefstwert der vergangenen Jahre darstellt.

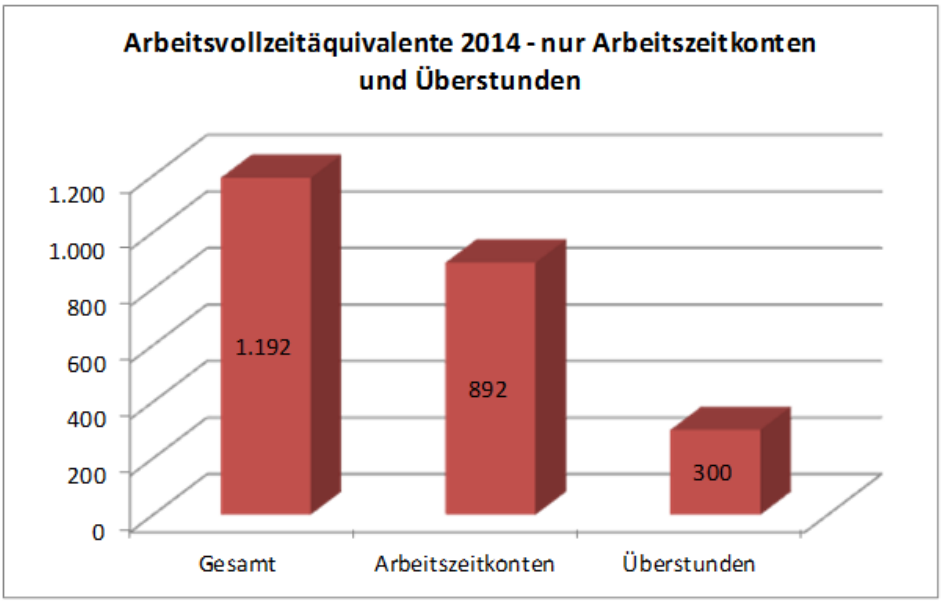
Abbildung 15: Überstunden bei den Werften in Arbeitsplatzäquivalenten von 2008 bis 2014



© IAW/AgS

Dieses Kapitel abschließend wird nun das aus den Arbeitszeitkonten und Überstunden entstandene Arbeitsplatzpotential zusammengetragen. Die Addition der Arbeitsplatzäquivalente durch Arbeitszeitguthaben in der Höhe von 892 Arbeitsplätzen und durch Überstunden in der Höhe von 300 Arbeitsplätzen entspricht einem Arbeitsplatzäquivalent von 1.292 Arbeitsplätzen (Hochrechnung auf alle Werftbeschäftigten). Im Vergleich zum Vorjahr ist in diesem Jahr eine Minderung der Arbeitsplatzäquivalente durch Arbeitszeitkonten und Überstunden zu erkennen. Im Vorjahr betrug das Arbeitsplatzäquivalent 1.501 Arbeitsplätze. Dies entspricht einer Minderung von 13,9 Prozent.

Abbildung 16: Arbeitsvollzeitäquivalente durch Arbeitszeitkonten und Überstunden



© IAW/AgS

9. Leiharbeit und Werkverträge

9.1 Leiharbeit

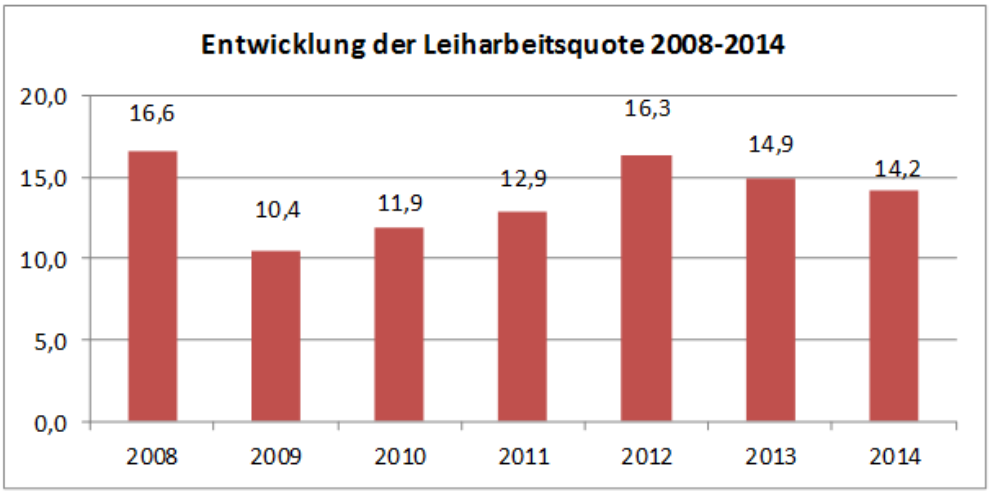
Ursprünglich gelten Leiharbeit und Werkverträge als Instrumente im Bereich der externen Flexibilisierung, um dadurch auf schwankende Auslastungsgrade einzelner Abteilungen, Gewerke und Produktionslinien reagieren zu können. Mehr und mehr jedoch wurden diese Instrumente missbraucht, um Stammbelegschaften zu ersetzen.

Zunächst befassen wir uns mit Leiharbeitnehmer/innen und beziehen wir uns auf die von uns errechnete Leiharbeitsquote[42].

In diesem Jahr machten 25 Werften Angaben zu den Leiharbeite/innen. Diese Werften repräsentieren insgesamt 14.343 bzw. 94,5 Prozent aller Werftbeschäftigten. Zum Stichtag 1. September 2014 sind *auf den deutschen Schiffswerften 2.382 Leiharbeiter/innen beschäftigt. Die durchschnittliche Leiharbeitsquote liegt bei 14,2 Prozent.* Zum zweiten Mal in Folge ist die durchschnittliche Leiharbeitsquote gesunken. Die Verminderung der Leiharbeitsquote im Vergleich zum Vorjahr beträgt 0,7 Prozentpunkte bzw. 4,6 Prozent bezogen auf die Leitarbeitsquote aus 2013. Die Verringerung der Leiharbeitsquote ist wesentlich auf die von den Gewerkschaften angestoßene Diskussion um den missbräuchlichen Einsatz dieses arbeitsmarktpolitischen Instrumentes, in deren Folge tarifpolitische Regulierungen vereinbart werden konnten, zurückzuführen.

[42] Die Leiharbeitsquote setzt sich aus dem Verhältnis der Zahl der Leiharbeitnehmer/innen zur Summe von Stammbeschäftigten und Leiharbeitnehmer/innen.

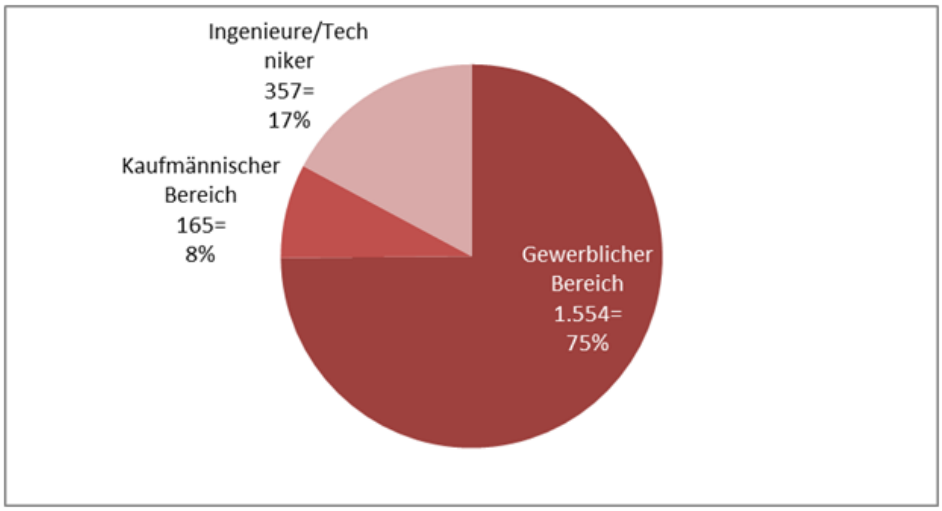
Abbildung 17: Entwicklung der Leiharbeitsquote 2008-2014



© IAW/AgS

Leiharbeitskräfte werden in unterschiedlichen Produktionsschritten bzw. Bereichen einer Werft eingesetzt. Hier ist es uns aufgrund der Angaben der Werften möglich, zwischen Leiharbeiter/innen im Ingenieurs- und Techniker- sowie im kaufmännischen und gewerblichen Bereich zu differenzieren. Hier liegen uns Angaben über 2.076 Leiharbeitskräfte vor, was einem Anteil von 87,1 Prozent an allen Leiharbeiter/innen auf deutschen Werften entspricht. Von den 2.076 Leiharbeitern sind 17,1 Prozent als Ingenieur/innen bzw. Techniker/innen tätig. Lediglich 7,9 Prozent sind im kaufmännischen Bereich angestellt und der Großteil mit. 74,8 Prozent entfallen auf den gewerblichen Bereich. Abbildung 17 visualisiert diese Zahlen.

Abbildung 18: Tätigkeitsbereiche der Leiharbeitnehmer/innen



© IAW/AgS

Im Vergleich zum Vorjahr ist zu beobachten, dass in 2014 mit 17 Prozent mehr Ingenieur/innen bzw. Techniker/innen (in 2013: 15 %) als Leiharbeiter/innen eingesetzt werden - der kaufmännische Bereich ist mit acht Prozent im Vergleich zu 2013 gleich geblieben. Der Anteil von Leiharbeitskräften, die im gewerblichen Bereich eingesetzt werden, hat sich in 2014 mit 75 Prozent leicht reduziert (in 2013: 81 %).

Innerhalb des Berichtszeitraums haben 20 Werften Angaben gemacht, ob und wie viele Leiharbeitskräfte von der jeweiligen Werft fest übernommen worden sind. Diese Werften repräsentieren 12.237 bzw. 80,6 Prozent aller Werftbeschäftigten. Von diesen 22 Werften haben 15 Werften 151 Leiharbeiter/innen übernommen. Somit wurde jede/r sechzehnte Leiharbeiter/in übernommen.

Angaben der Betriebsräte zum Einsatz von Leiharbeitern

Die Betriebsräte wurden in diesem Jahr befragt, wie der Einsatz von Leiharbeitern auf den jeweiligen Werften geregelt wird. Hier haben 24 Werften geantwortet, die 13.864 oder 91,3 Prozent aller Werftbeschäftigten repräsentieren (2013: 20 Werften, 13.302 Mitarbeiter/innen, 84,4%). Im Jahr 2014 bezahlen lediglich fünf Werften[43] die auf der Werft befindlichen Leiharbeiter/innen nach dem Equal-Pay-Prinzip. Drei Betriebsräte haben angegeben, dass dies nicht bekannt sei. Dementsprechend wenden 16 Werften das Equal-Pay-Prinzip nicht an. Dies ist als deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr anzusehen, in dem keine der Werften die Leiharbeiter/innen nach dem Equal-Pay-Prinzip bezahlt hat.

[43] Fünf Werften = 1.822 Mitarbeiter/innen bzw. 12,7 Prozent der Beschäftigten der hier antwortenden Betriebe.

Zusätzlich wurde gefragt, ob Betriebsvereinbarungen zur Regulierung von Leiharbeit existierten und Branchenzuschläge für Leiharbeiter/innen angewendet würden. Für 25 Werften[44] liegen Angaben vor. Auf neun Werften existieren Betriebsvereinbarungen zur Regulierung von Leiharbeit. Diese neun Werften repräsentieren 3.958 bzw. 27,4 Prozent der hierauf antwortenden Werften. Somit existieren auf mehr Werften als im Vorjahr Betriebsvereinbarungen zum Einsatz von Leiharbeit (2013: 4 Werften, 2.310 Beschäftigte = 17,3% der Beschäftigten der hier antwortenden Werften). Zudem konnten fast alle Betriebsräte die Frage nach der Anwendung des Tarifvertrages über Branchenzuschläge bejahen[45]. Zwei Betriebsräte verwiesen darauf, dass dies nicht bekannt sei.

Zusätzlich haben wir die Betriebsräte gebeten, eventuelle Probleme zu berichten, die mit dem Einsatz von Leiharbeit einhergehen. Hier liegen uns Angaben von 17 Werften[46] vor. Fünf Werften melden keine Probleme bezüglich des Einsatzes von Leiharbeit. Dementsprechend schildern uns zwölf Werften folgende Probleme: Als Hauptproblem wird von vier Werften der dauerhafte Einsatz von Leiharbeitern gesehen, wodurch Fest- bzw. Neueinstellungen verhindert werden. Drei Werften melden, dass die Leiharbeiter/innen einerseits schlecht bezahlt werden, andererseits die Qualität der Produkte leidet, wenn „kostengünstige“ Leiharbeiter/innen eingesetzt werden. Zwei Werften gaben an, dass unter den Leiharbeitern meist kein adäquates Personal mit dem benötigten „Know-how“ auf dem Markt ist. Nicht nur, dass einige Leiharbeiter/innen nicht das benötigte „Know-how“ auf die Werft mitbringen. Vielmehr wird geschildert, dass ebenfalls die Gefahr eines „Know-how-Verlusts“ besteht. Durch den Einsatz von Leiharbeitern, die die nötigen Kompetenzen erst auf den Werften vermittelt bekommen, wird durch den Einsatz dieser Leiharbeiter/innen auf einer anderen Werft das Erlernte von den Konkurrenten genutzt.

Zudem meldet eine Werft, dass in einigen Bereichen die Anzahl der Leiharbeiter/innen höher ist als die der eigenen Stammbelegschaft.

Nach wie vor ist Leiharbeit ein Instrument, um die Stammbelegschaft nennenswert zu ersetzen. Jedoch ist Leiharbeit auch werftspezifisch zu betrachten, da einige Werften gar keine Leiharbeiter/innen einsetzen, andere Werften fast halb so viel Leiharbeiter/innen beschäftigen wie die eigene (Stamm)Belegschaft:

[44] Basis: 14.343 Beschäftigte bzw. 94,5 Prozent aller Werftbeschäftigten.
[45] 23 Betriebe = 14.123 Beschäftigte bzw. 97,8 Prozent der Beschäftigten aller hier antwortenden Werften (2013: 15 Betriebe, 11.377 Beschäftigte bzw. 85,8% der Beschäftigten aller hier antwortenden Betriebe).
[46] Basis: 10.585 Beschäftigte bzw. 67,7 Prozent aller Wertbeschäftigen

Tabelle 14: Leiharbeitsquoten deutscher Werften 2013 und 2014

Name der Werft	Leiharbeitsquoten in %	
	2013	2014
ADM Kiel GmbH	27,2	37,8
Abeking& Rasmussen AG	8,0	1,7
Blohm + Voss Shipyard GmbH	26,9	25,7
Blohm & Voss Repair GmbH	42,6	8,0
Elsflether Werft AG	0	2,0
FSG mbH & Co. KG	17,3	0
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG	k.A.	21,0
Fr. Fassmer Werft GmbH	21,2	19,1
Hitzler Werft GmbH	k.A.	0
Lloyd WerftBrhv. AG	k.A.	20,0
Lürssen -Kröger Werft GmbH & Co. KG	28,4	17,6
MAN Diesel + Turbo SE	k.A.	1,7
MEYER WERFT GmbH	5,9	5,5
Neptun Werft GmbH	17,9	8,2
Neue Jade Werft GmbH	8,0	13,9
Nobiskrug GmbH	k.A.	15,7
NorderwerftRepair	24,0	27,1
Nordic Yards	17,7	23,2
Peene Werft GmbH & Co. KG	k.A.	0,7
Peters Werft GmbH	22,1	8,9
TKSM Emden GmbH	k.A.	28,8
TKSM Hamburg GmbH	12,5	13,1
TKMS Kiel GmbH	8,7	13,0
TTS NFM GmbH	k.A.	17,4
Turbo Technik GmbH	-	19,2

© IAW/AgS

Zum Arbeitsplatzvolumen von Leiharbeit für die gesamte deutsche Werftindustrie: In diesem Schritt rechnen wir die Anzahl der Leiharbeiter/innen auf die Gesamtzahl der Werftbeschäftigten in Deutschland hoch. Damit entfallen in diesem Jahr in der gesamten deutschen Werftindustrie in der *Hochrechnung 2.519 Vollzeitarbeitsplätze auf Leiharbeit*. Im vergangenen Jahr lag diese Zahl bei 2.770 Arbeitsplätzen. *Dies entspricht einer Verringerung um rund neun Prozent.*

9.2 Werkverträge

Angaben der Betriebsräte zum Einsatz von Werkvertragsarbeitnehmer:

Ähnlich wie beim Einsatz der Leiharbeiter/innen haben wir die Betriebsräte nach dem Einsatz von Werksverträgen befragt. Hier liegen Angaben von 24 Werften[47] vor. In diesem Jahr haben lediglich zwei Werften angegeben, dass eine Betriebsvereinbarung zur Regulierung von Werkverträgen existiert: Die MEYER WERFT GmbH hat bereits Mitte September 2013 einen solchen Tarifvertrag zur Regulierung von Werkverträgen geschlossen und ebenso konnte auf der Neptun Werft GmbH eine solche Vereinbarung unterzeichnet werden. Die übrigen 22 Werften verneinten die Antwort auf diese Frage.

Bei der Vergabe von Werksverträgen werden die Betriebsräte von drei Werften beteiligt, die 2.200 Mitarbeiter/innen bzw. 15,2 Prozent der Beschäftigten aller hier antwortenden Betriebe (2013: ein Betrieb, 986 Mitarbeiter/innen, 7,4% der Beschäftigten aller hier antwortenden Betriebe). Bei 20 Werften findet eine solche Beteiligung nicht statt; einer Werft ist dies nicht bekannt. Lediglich dem Betriebsrat einer Werft wird vor der Vergabe von Werkverträgen eine Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt. Die anderen 22 Betriebsräte verneinten die Antwort auf diese Frage, einem Betriebsrat war dies nicht bekannt. Trotz der Vorgänge bei der Meyer Werft und der erfolgreichen Initiative vom Betriebsrat und der IG Metall bleiben Werkverträge bei deutschen Werften somit eine mitbestimmungsfreie Zone.

Eine verstärkte Umwandlung von Leiharbeit in Werkverträge in den letzten zwei Jahren ist bei fünf Werften zu beobachten – bei den anderen 18 Werften konnte dies nicht festgestellt werden; und einer Werft war dies nicht bekannt.

Fünf Werften prognostizieren, dass die Umwandlung von Leiharbeit in Werkverträge künftig zunimmt. Lediglich eine Werft geht davon aus, dass die Zahl der Umwandlungen zurückgehen wird. Der Großteil der Werften rechnet damit, dass diese Zahl konstant bleiben wird. Diese Angabe machten uns zehn Werften. Wiederum acht Werften konnten hierzu keine genaue Angabe machen.

In diesem Jahr liegen uns Angaben von 16 Werften über die Zahl der Werkvertragsarbeitnehmer vor. Diese Werften beschäftigen neben 9.448 direkt Beschäftigten (62,2 % aller Werftarbeiter in Deutschland) zusätzlich *3.850 Werkvertragsarbeitnehmer*.[48] Dies entspricht einer durchschnittlichen Werkvertragsquote[49] von 28,9 Prozent. Damit liegt die

[47] Basis: 14.076 Beschäftigte bzw. 92,7 Prozent aller Werftbeschäftigten.

[48] Die Zahl der Werkvertragsarbeitnehmer variiert sehr stark im Zeitverlauf, je nach Arbeitsanfall. Für die vorliegende Auswertung war der Stichtag der Erhebung die entscheidende Referenz- Lagen uns mehrere Zahlen für eine Werft vor, haben wir uns für die größte Zahl entschieden, da wir nach statistischer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass dieser Wert für das gesamte Jahr gilt.

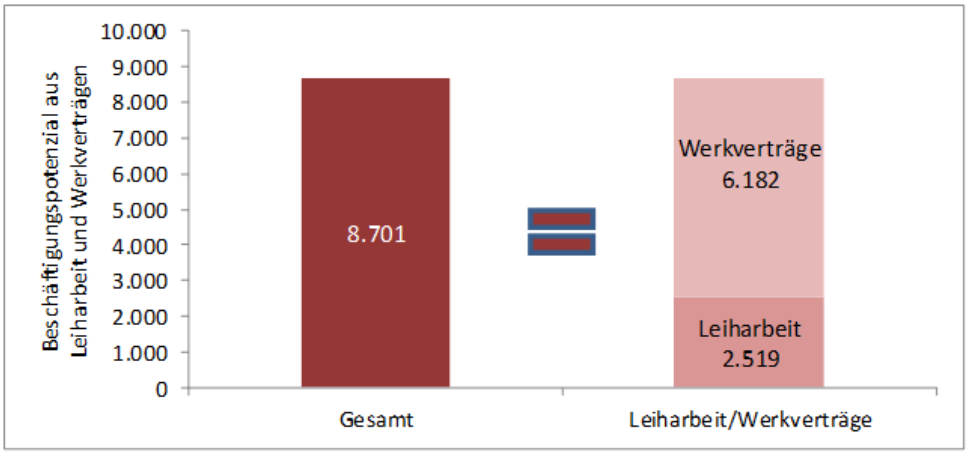
[49] Die Werkvertragsquote setzt sich aus der Summe des Anteils der Werkvertragsarbeitnehmer und der Stammbelegschaft zusammen, in Relation zum Anteil der Werkvertragsarbeitnehmer gesetzt.

Werkvertragsquote leicht unter dem Vorjahreswert von 31,1 Prozent, was einem prozentualen Rückgang um sieben Prozent entspricht.

Rechnet man die Werkvertragsquote von 28,9 Prozent auf die gesamte deutsche Werftindustrie hoch, so ergibt sich ein *Hochrechnungswert von 6.182 Werkvertragsarbeitnehmern*. Im Vergleich zum Wert aus 2013 von 7.140 Werkvertragsarbeitnehmern entspricht dies einer *Verringerung um 958 Werkvertragsarbeitnehmern bzw. 13,4 Prozent.*

Das durch *Leiharbeit und Werkverträge* entstandene *Beschäftigungspotential* deutscher Werften liegt 2014 bei *8.701 Arbeitsplätzen*.

Abbildung 19 : Gesamtbeschäftigungspotential von Leiharbeit und Werkverträgen auf den Werften im Jahr 2014 (Hochrechnung)



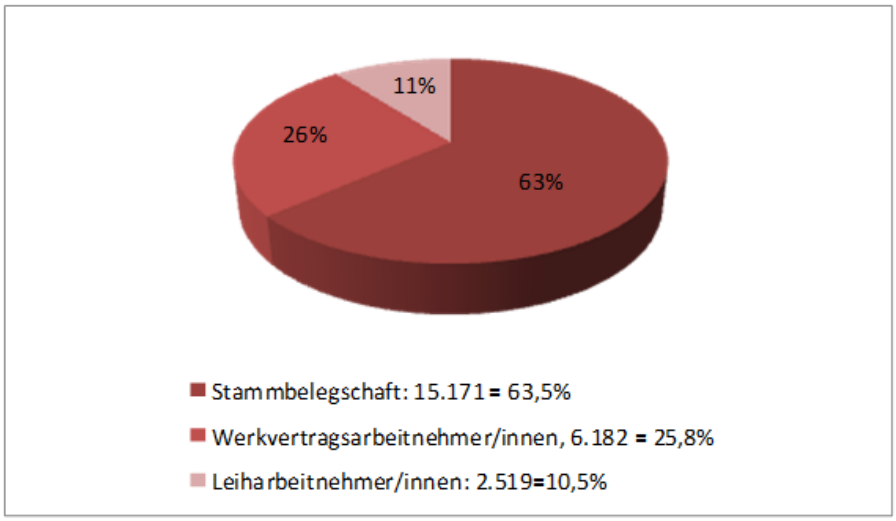
© IAW/AgS

Im Vergleich zum Vorjahr ist sowohl das Beschäftigungspotential durch Leiharbeit als auch durch Werkverträge gesunken, womit sich auch in Addition das Beschäftigungspotenzial, das in 2013 bei 9.910 Arbeitsplätzen lag, um *12,2 Prozent verringert* hat.

Gesamtbeschäftigungspotential in der deutschen Werftindustrie

Allein das durch Leiharbeit und Werkverträgen zusätzlich entstandene Beschäftigungspotenzial auf deutschen Werften ist beträchtlich: Das *Gesamtbeschäftigungspotenzial* beträgt in diesem Jahr demnach *23.872 Arbeitsplätze (Stammbelegschaft plus Leiharbeitnehmer/innen + Werkverträge)*. Im Vorjahr lag dieser Wert bei 25.715 Arbeitsplätzen. Somit ist das Gesamtbeschäftigungspotenzial in diesem Berichtszeitraum um 1.843 Arbeitsplätze gesunken, was einer *Verringerung von 7,1 Prozent* entspricht.

Abbildung 20: Struktur der Werftarbeitnehmer/innen – Hochrechnung unterschieden nach Stammbelegschaft, Leih- und Werkvertragsarbeitnehmer/innen



© IAW/AgS

Das durch die Hochrechnung entstandene Gesamtbeschäftigungspotenzial von 23.872 Arbeitsplätzen verteilt sich zum 1. September 2014 wie folgt: Auf die Stammbelegschaft entfallen 63,5 Prozent der gesamten Arbeitsplätze. Auf die Werkvertragsarbeitnehmer/innen entfallen 25,8 Prozent und auf die Leiharbeitnehmer/innen 10,5 Prozent.

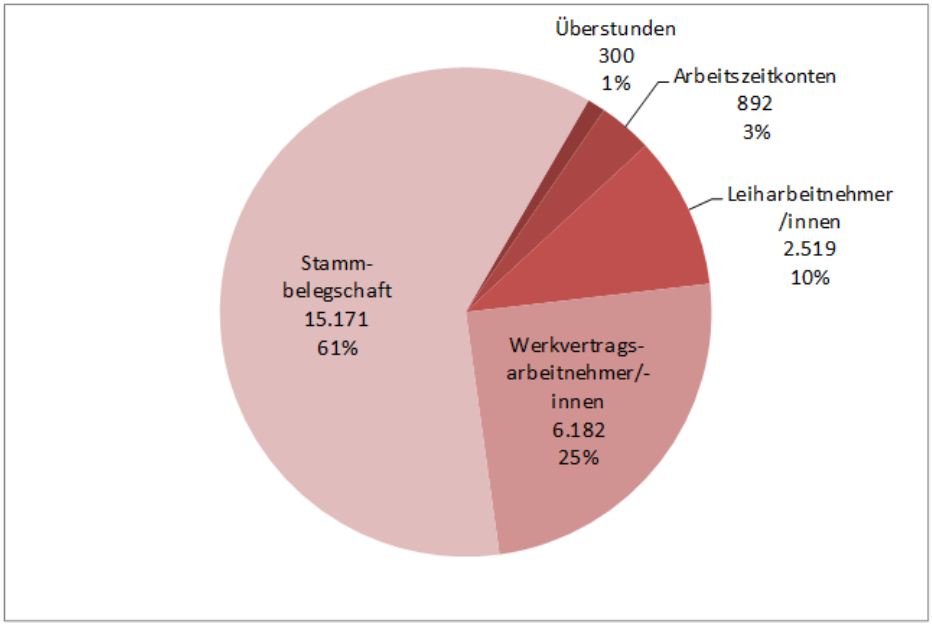
Diese Anteile haben sich im Vergleich zum Vorjahr etwas verändert. Der Anteil der Stammbelegschaft ist von 61,5 Prozent auf 63,5 Prozent gestiegen. Hingegen ist der Anteil der durch Leiharbeit und Werkverträge entstehenden Arbeitplätze jeweils gefallen (Leiharbeit: von 10,8% auf 10,5%; Werkverträge: von 27,7 % auf 25,8 %).

Gesamtfazit zu den Arbeitplatzäquivalenten

Auf den vorangegangenen Seiten wurden die durch Arbeitsplatzäquivalente – *Leiharbeit, Werkverträge, Arbeitszeitkonten und Überstunden* – entstehenden potenziellen Arbeitsplätze erfasst und dargestellt. Durch die Kumulierung dieser Arbeitsplatzäquivalente zu der tatsächlichen Stammbelegschaft auf den deutschen Werften erhalten wir für 2014 ein theoretisches *Gesamtbeschäftigungspotential von 25.064 Arbeitsplätzen*. Insgesamt gibt es also zusätzlich zur Stammbelegschaft (15.171 Arbeitnehmer/innen) *9.893 Vollzeitarbeitsplätze mehr – also nur rund 60 Prozent des*

Arbeitsplatzvoumnes der deutschen Werftindustrie entfallen auf die Stammbelegschaften.[50]

Abbildung 21: Theoretische Gesamtbeschäftigung deutscher Werften in 2014 unter Berücksichtigung aller Arbeitsplatzäquivalente



© IAW/AgS

[50] Im vergangenenjahr lag das theoretische Gesamtbeschäftigungspotential bei 27.216 Arbeitsplätzen. Dies entsoricht einem Rückgang von 2.152 Arbeitsplätzen bzw. einer Verringerung von 7,9 Prozent.

10. Die Befragung der maritimen Zuliefererindustrie

10.1 Zur Situation der maritimen Zuliefererindustrie

Im Durchschnitt wird nur noch rund ein Drittel der Wertschöpfung eines Schiffs von der Werft selbst hergestellt. Der Anteil an der Gesamtwertschöpfung der Zulieferer am Bau von Schiffen und Offshore Anlagen liegt bei – teilweise über – 70 Prozent. Aus diesem Grund ist die Kooperation mit organisierten Geschäftsprozessen der maritimen Zulieferer-industrie ein zentrales Segment für die deutschen Werften.

Die Branche der maritimen Zuliefererindustrie umfasst laut Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) – Abteilung Schiffbau und Offshore Zulieferindustrie – Ende Juni 2014 rund 400 Firmen mit insgesamt 68.000 Beschäftigten[51]. Die Verringerung von 2012 zu 2013 um 2.000 Arbeitsplätze konnte trotz eines Zuwachses von einem Prozent Umsatz in 2013 im Vergleich zu 2012 nicht wieder ausgeglichen werden. Das deutet auf eine gestiegene Produktivität dieser Industrie. Allerdings haben nicht alle Unternehmen das gleiche Umsatzplus erzielt: Nur 40 Prozent der Unternehmen vermeldeten ein Umsatzplus, während ein Viertel einen Rückgang zu verzeichnen hatte.

Der Branchenumsatz in 2012, der bei 11,6 Mrd. Euro lag, konnte in 2013 nochmals übertroffen werden und lag bei rund 11,7 Mrd. Euro (vergangene Jahresumsätze: 2011: 11,6 Mrd. Euro/ 2010: 11,1 Mrd. Euro/ 2009: 11,9 Mrd. Euro/ 2008: 12,9 Mrd. Euro). Demnach steht die deutsche Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie im weltweiten Vergleich bei Produktion und Export nach wie vor an erster Stelle.

In 2013 konnte nach dem starken Rückgang der Auftragseingänge in 2009 die maritime Zuliefererindustrie zum vierten Mal in Folge ein Umsatzplus verzeichnen. Aktuell hat die Produktion der Schiffbau- und Offshore-Zulieferer wieder angezogen und Kurzarbeit ist in den meisten Betrieben Vergangenheit.

Die im Jahr 2012 erreichte Exportquote von 72 Prozent, die damit auf einem äußerst hohen Niveau lag, konnte auch in 2013 erreicht werden Die Auslandsgeschäfte der deutschen Zulieferindustrie verteilten sich im Jahr 2013 zu 46 Prozent auf Asien (+7 % im Vergleich zu 2012) und zu 36 Prozent auf das europäische Ausland (-6 %) – Europa wird als Markt also immer unwichtiger. China ist mit deutlicher Steigerung größter Auslandsmarkt mit 25 Prozent (+8 %), gefolgt von Korea mit 14 Prozent (+4 %). Rückgänge sind neben der EU-28 im weiteren Asien und auch Lateinamerika zu verzeichnen.

Die Auftragseingänge stiegen in 2013 um kräftige 11,2 Prozent (in 2012 nur um 3,9 Prozent). Hauptursache dafür waren die Bestellungen des Handelsschiffneubaus (weltweit) mit einem Wachstum von 70 Prozent. 2013 wurden weltweit 3.375 Seeschiffe bestellt

[51] Quelle: Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau, Pressemitteilung des VDMA/Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie 02.07.2014 . Fast alle Zahlen beziehen sich auf das abgelaufene Kalenderjahr 2013

(2012: 1.977), davon 1.343 (651) in China, 557 (231) in Südkorea, 566 (361) in Japan, 30 in Brasilien (66), zehn in Russland (11) und 207 Schiffe (155) in der EU-28, davon zehn (10) in Deutschland. Dementsprechend ist der Auftragsbestand an Schiffen weltweit in 2013 von 5.550 (2012) auf 5.994 gestiegen.

Aber nicht nur die Schiffbau-Zulieferer haben ein Plus gemacht, sondern vor allem auch die Zulieferer im Offshore Bereich.

Aktuell lässt sich ein differenziertes Bild beobachten: Zum Ersten werden die Zyklen, in denen es Innovationsschübe und auch Einbrüche gibt, immer kürzer. Zum Zweiten haben sich zwar die Erwartungen bezüglich einer Belebung der Nachfrage in Deutschland und dem Euro-Raum bestätigt. Jedoch hat sich die Gesamtlage seit vergangenem Herbst verschlechtert. Dies liegt primär an den steigenden Geschäftsrisiken und der Unsicherheit der Investoren, die vor allem aufgrund der in Europa vorherrschenden Krise (Russland-Ukraine-Konflikt) verstärkt wurden. Nicht nur, dass dadurch die allgemeine Stimmung der Europäischen Wirtschaft (einschließlich des ifo-Geschäftsklimaindex, der im August 2014 zum vierten Mal in (Monats-)Folge sank getrübt ist. Die Nachfrage wird aufgrund dieser Spannungen gehindert, sodass die Produktion keine „Fahrt“ aufnehmen kann, um ein entsprechendes Wachstumsplus zu generieren[52]. Dementsprechend wurde die Produktionsprognose durch den VDMA auf ein Plus von einem Prozent real eingeschätzt. [53]

[52] Allerdings gibt es ganz aktuell auch eine gegenläufige Nachricht: Überraschend verzeichnete die deutsche Industrieproduktion im Juli 2014 einen Anstieg im Monatsvergleich um 1,9 Prozent – die Prognose lag bei lediglich 0,3 Prozent (Forex Report, Bremer Landesbank, 05. September 2014)

[53] Quelle: Internetpräsenz VDMA, Auftragseingang Juni 2014, http://www.vdma.org/article/-/articleview/4678166, 6. August 2014, 14:50 Uhr.

10.2 Ergebnisse der Befragung der Zuliefererbetriebe

Zum neunten Mal in Folge wird die maritime Zuliefererindustrie in die Schiffbauumfrage der IG Metall Bezirk Küste, des Instituts Arbeit und Wirtschaft (IAW) der Universität Bremen und der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung GmbH (AgS) einbezogen. Es sei im Vorfeld darauf verwiesen, dass keine Totalerhebung durchgeführt wurde, sondern die Betriebsräte ausgewählter Unternehmen im norddeutschen Raum relevante Fragestellungen bearbeiten. Stichtag war dabei, wie im Falle der Werften, der 1. September 2014.

Insgesamt haben 2014 zwölf Unternehmen (zwei mehr als im Vorjahr), alle in Norddeutschland gelegen, auf unsere Fragen geantwortet. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt 4.603 Mitarbeiter/innen, mithin also 6,8 Prozent aller Beschäftigten der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland. Damit ist eine größere Repräsentativität erreicht als im Vorjahr (6,0 %). Die Unternehmensgrößen bzw. die Beschäftigtenzahlen der an der Umfrage teilgenommenen Zulieferer variiert dabei von 104 bis 1.537 Mitarbeiter. Auch die Ausbildungsquote (Zahl der Auszubildenden im Verhältnis zur Gesamtbeschäftigtenzahl) variiert pro Betrieb: Von 0 Prozent bis zu 6,3 Prozent. Zwei Betriebe von zwölf bilden nicht aus.

Ähnlich, wie für die gesamte maritime Zulieferindustrie, arbeiten die zwölf Unternehmen aus unserem Sample überwiegend für den Export, nur zwei Unternehmen sind primär für den heimischen Markt tätig.

Der zivile Schiffbau spielt für neun dieser zwölf Zuliefer-Unternehmen als Abnehmer der Produkte eine dominante Rolle. Bei den anderen drei Unternehmen werden Aufträge entweder primär für den militärischen Sektor oder zumindest die Hälfte (gemessen am Umsatz) abgearbeitet.

Tabelle 15: Maritime Zulieferer-Industrie: An der Befragung beteiligte Unternehmen: Beschäftigte, Auszubildende, Ausbildungsquote.

Unternehmen	Beschäftigte 1.9.2014	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	Zahl der Auszubildenden	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in absoluten Zahlen	Ausbildungsquote in %
Mecklenburger Metallguß GmbH, Waren	207	Nicht zu bewerten	8	Nicht zu bewerten	3,8
Jürgensen GmbH und Co KG	328	Nicht zu bewerten	12	Nicht zu bewerten	3,7
SCHOTTEL Schiffsmaschinen GmbH	104	Nicht zu bewerten	4	Nicht zu bewerten	3,8
SKF Blohm und Voss Industrie GmbH	340	Nicht zu bewerten	10	Nicht zu bewerten	2,9
MAN Diesel & Turbo SE Prime Serv, Hamburg	285	+1,8	18	-4	6,3
TTS Neuenfelder Maschinenfabrik GmbH, Hamburg	123	-11,4	0	Nicht zu bewerten	0,0
SAM Electronics, Hamburg	656	+ 11,8	31	+ 12	4,7
Siemens AG, NL Hamburg (nur Schiffbau)	121	- 10,0	2	- 2	1,6
Siemens AG, NL Hamburg (Nur Offshore Plattformen HGÜ)	155		0		0
Raython Anschütz GmbH, Kiel	574	+ 1,2	33	+1	5,7
Thales Electronic&Security Systems, Kiel	165	+3,0	16	gleich	10,0
Atlas Elektronik GmbH, Bremen	1.537	+ 3,3	50	+ 10	3,0
Gesamt	*4.603*		*190*		*4,1 – im Vorjahreszeitraum 4,0*

© IAW/AgS

In den zehn ausbildenden Betrieben sind insgesamt 190 Auszubildende tätig. In Bezug auf die 4.603 in den Betrieben tätigen Mitarbeiter/innen entsprechen die 190 Auszubildenden einer durchschnittlichen Ausbildungsquote von rund vier Prozent. Damit liegt diese Quote in ähnlichen Bereichen wie schon im Vorjahr (4,0 %) und hat sich somit stabilisiert Allerdings gab es schon bessere Zeiten: In 2012 betrug die Ausbildungsquote noch 4,7 Prozent.

Hinsichtlich der Übernahme von Ausbildungsabsolventen in 2014 ist zu beobachten, dass insgesamt 19 Auszubildende übernommen wurden (von 28, die ihre Ausbildung abgeschlossen hatten).

Was die Möglichkeiten eines dualen Studiums anbetrifft, so erhielten wir von zehn Betrieben eine Antwort: Nur vier Betriebe eröffnen diese Möglichkeit mit derzeit 33 Teilnehmern.

Der im vorangegangenen Jahr prognostizierte Anstieg der Neustellungen hat sich bewahrheitet. Altersbedingte Abgänge mussten ebenso kompensiert werden wie der allgemeine Facharbeitermangel: Insgesamt haben 161 Neueinstellungen stattgefunden, damit deutlich mehr als noch im Vorjahr (141). Dem gegenüber steht eine geringe Zahl an Entlassungen gegenüber (28). Insgesamt ist bezüglich der Beschäftigtenzahl in den von uns befragten Zulieferfirmen im Vergleich zum Bundestrend (hier stagniert die Zahl der Gesamtbeschäftigten) ein positiver Trend zu verzeichnen.

Die Altersstruktur in den Zulieferbetrieben verdeutlicht, dass sich der Trend aus 2013 auch in 2014 fortsetzt: Während in den vergangenen sechs Jahren eine deutliche Verjüngung in den Betrieben zu beobachten war, konnte in 2013 ein Anstieg des Alters der Belegschaft beobachtet werden. In 2014 verteilten sich die Belegschaften der Zulieferindustrie auf folgende Altersklassen: 15-24 Jahre: 6,5 Prozent/25-34 Jahre: 17,7 Prozent/35-44 Jahre: 20,5 Prozent/45-54 Jahre: 30,2 Prozent/55 Jahre und älter: 25,1 Prozent.

Die Auslastungen der maritimen Zuliefererunternehmen haben sich im Vergleich zum Vorjahr nochmals verbessert. Alle zwölf Zulieferer haben hierzu verwertbare Angaben gemacht. In 2014 sind zehn Betriebe zu 100 Prozent ausgelastet. Im Vorjahr waren dies nur fünf von zehn Unternehmen. Für das kommende Jahr 2015 sind bereits sieben Zulieferer voll ausgelastet. Hingegen haben/hatten zwei (von 12) Betriebe für den Berichtszeitraum Kurzarbeit gemeldet.

Im Kontext bezüglich der Auslastungen stehen – wie auch bei den Werften – die *Arbeitszeitkonten* im Fokus. In insgesamt elf Unternehmen existiert das Instrument der Arbeitszeitkonten. Dabei halten sich Langzeitkonten (in 7 Unternehmen) und Kurzzeitkonten (in 8 Unternehmen) in etwa die Waage. Nur ein Unternehmen praktiziert Lebensarbeitszeitkonten.

Die Bandbreite der Konten variiert dabei, je nach Art des Kontos, zwischen 300 Plusstunden und 175 Minusstunden. Acht Unternehmen weisen am 1. September 2014 insgesamt 120.996 Plusstunden auf den Arbeitszeitkonten auf (=Guthaben). Das sind rund 24.180 (rund 25 Prozent) mehr als noch im Vorjahr. Diese acht Unternehmen repräsentieren 1.680 Arbeitnehmer.

Bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten ergibt sich ein Arbeitsplatzvolumen von rund 82 Vollzeitstellen. In Bezug auf die insgesamt 1.680 Beschäftigten derjenigen Unternehmen, die diese Frage beantwortet haben, entspricht dies einer Quote von 4,9 Prozent; im Vorjahreszeitraum betrug diese Quote 3,7 Prozent. In der Hochrechnung auf die gesamte maritime Zuliefererindustrie mit den eingangs erwähnten 68.000 direkt Beschäftigten entspricht dies einem

zusätzlichen Arbeitszeitvolumen in der deutschen Zulieferindustrie durch Arbeitszeitkonten von 3.332 Vollzeitstellen.

Was die *Überstunden* anbelangt, so antworteten neun Betriebe mit insgesamt 2.616 Beschäftigten. In diesen neun Betrieben wurden 179.911 Überstunden abgeleistet – im Übrigen mit einer Ausnahme – immer bezahlt. Diese Stunden entsprechen bei einer zugrunde gelegten durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.480 Stunden pro Beschäftigten einem Arbeitsplatzvolumen von 121 Vollzeitstunden. Bezieht man diese 121 Vollzeitstellen auf die Gesamtbeschäftigtenzahl der Unternehmen, die Überstunden aufweisen (2.616), so ergibt sich eine Quote von 4,6 Prozent (Vorjahr: 2,2 %). In der Hochrechnung auf die gesamte maritime Zuliefererbranche mit 68.000 Beschäftigten entspricht dies rein rechnerisch einem zusätzlichen Arbeitsplatzvolumen von 3.128 Vollzeitstellen durch Überstunden.

In elf von zwölf die Frage nach dem Einsatz von *Leiharbeitern*/*Zeitarbeitern* antwortenden Unternehmen unseres Samples sind am Stichtag 1. September 2014 insgesamt 396 Leiharbeiter/innen beschäftigt (die entsprechenden Unternehmen repräsentieren 4.438 Beschäftigte). Die Leiharbeitsquote[54] beträgt damit 8,2 Prozent und liegt damit unter der entsprechenden Quote von 2013 (10,2 %).

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Leiharbeiter/innen/Zeitarbeit, 5.576 Vollzeitjobs (im Vorjahr: 6.936 Vollzeitjobs).

Was die *Werkverträge* anbetrifft, so spielen diese im Vergleich zur Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle: Dennoch gab es auch im Bereich der maritimen Zulieferindustrie in fünf Unternehmen (sieben Unternehmen haben auf diese Frage geantwortet) 49 Werkverträge am Stichtag 1. September 2014. Diese sieben Unternehmen repräsentieren insgesamt 1.915 Beschäftigte. Damit ergibt sich eine Werkvertragsquote von 2,5 Prozent[55] (im Vorjahr 2013 4,6 %, in 2012 1,1 %).

Überträgt man diese Quote auf die gesamte maritime Zulieferindustrie in Deutschland mit insgesamt 68.000 direkt Beschäftigten, so beträgt das zusätzliche Arbeitsplatzvolumen dieser Branche, nur bezogen auf die Werkverträge, 1.700 Vollzeitjobs.

Addiert man für die gesamte deutsche maritime Zulieferindustrie jetzt alle Arbeitsplatzäquivalente durch Arbeitszeitkonen, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge, so kommt man neben den 68.000 direkt Beschäftigten noch auf zusätzlich 13.736 Vollzeitarbeitsplätze (im Vorjahr 14.076) Damit weist die gesamte deutsche Zulieferindustrie ein

[54] Die Leiharbeitsquote spiegelt den Anteil der Leiharbeitnehmer/innen an der Summe der Stammbelegschaft + Leiharbeitnehmer/innen wieder.

[55] Die Werkvertragsquote spiegelt den Anteil der Werkverträge aus Stammbelegschaft + Werkverträgen wieder

Arbeitsplatzvolumen von 81.736 Vollzeitstellen auf – d.h. 16,8 Prozent[56] der gesamten Beschäftigung in der maritimen Zulieferindustrie in Deutschland findet außerhalb der Stammbelegschaft/Regelarbeitszeit statt .

Kommentare der Betriebsräte:

Fünf von zwölf Betriebsräten der maritimen Zulieferbetriebe kommentierten die Entwicklungen.

Aus Sicht einiger Betriebsräte wird es immer schwieriger, sich als (europäischer) Zulieferer im globalen Wettbewerb zu behaupten. Oft wird von den deutschen Zulieferunternehmen in Asien produziert, um insgesamt die Kostensituation des Unternehmens in den Griff zu bekommen.

Mittbewerber, insbesondere in Asien, unterliegen sehr viel besseren Geschäftsbedingungen und Kostensituationen als die deutschen Zulieferbetriebe.

Zwar habe sich die Lage auf dem globalen Markt für Schiffsneubauten entspannt (allerdings auf niedrigem Niveau), dennoch erwartet man eine nachhaltige Verbesserung in diesem Marktsegment erst im Zeitraum 2016/17.

Insgesamt stehen die Betriebe und damit auch die Interessenvertretungen vor der immensen Aufgabe, Kosten weiter einzusparen. In einigen Unternehmen wirkt sich dieses durch ständige Diskussionen um Themen wie betriebliche Arbeitszeiterhöhung ohne Entgeltausgleich, Kürzung von tariflichen Sonderzahlungen aber auch Leistungsverdichtung in den Produktions- und Verwaltungsbereichen aus.

[56] Dieses gesamte Arbeitsplatzvolumen spiegelt den Anteil der vier Säulen des Zusatzvolumens (Arbeitszeitkonten, Überstunden, Leiharbeit und Werkverträge) an der Summe aus Stammbelegschaften und den vier Säulen wieder.

Anhang 1: Beschäftigtenentwicklung 1990 bis 2014

Name der Werft	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2013/ 2014 in %
Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS)											
TKMS Kiel GmbH (ehemals HDW)	4.737	3.320	2.492	2.538	2.428	2.369	2.250[57]	2.300	2.300	**2.307**	**+0,3**
TKSM HH GmbH (ehemals B&V Naval)						300	303	355	427	**411**	**-3,8**
TKMS Emden GmbH (ehemals B&V Naval)						200	180	212	228	**267**	**+17,1**
Emder Werft und Dockbetriebe GmbH	2.136	1.426	1.496	1.664	1.200	320	110	84	70	**60**	**-14,3**
Abu Dhabi Mar											
ADM Kiel GmbH							(174) [58]	243	289	**329**	**+13,8**
Nobiskrug GmbH	400	397	426	421	433	428	463	476	560	**587**	**+4,8**
Lindenau Werft GmbH	248	272	375	359	251	105	79	38	30	**29**	**-3,3**
Nordic Yards											
Nordic Yards Warnemünde	5.532	1.282	978	1.038	0	100	230	350	350	**n.z.***	
Nordic Yards Wismar	6.000	1.496	1.372	1.442	0	700	679	727	815	**n.z.**	
Nordic Yards Stralsund	7.099	1.252	1.351	1.368	1.373	1.240	1.380	1.427	560	**(100)**	
Nordic Yards[59] (Drei Standorte)[60]								1.077	1.165	**1.360**	**+16,7**
Petram-Gruppe											
Lloyd Werft Bremerhaven AG	1.068	486	486	491	474	419	425	407	363	**362**	**-0,3**
German Dry Docks GmbH & Co. KG [61]	43	45	45	54	54	45	52	54	108*	**110**	**+1,8**
MWB Motorenwerke Bremerhaven AG[62]	827	235	188	198	215	196	202	200	142	**100**	**-22,5**

[57] 2011 inkl. 174 Beschäftigt von HDW Gaarden.

[58] Beschäftigte in 2011 wurden noch bei HDW (Kiel) eingerechnet.

[59] Seit dem 1. Juni 2014 gehört die ehemalige Volkswerft Stralsund zu Nordic Yards. Am 30.04.2014 wurden im Zuge des Insolvenzverfahrens alle Mitarbeiter/innen entlassen. Es erfolgte ein Neustart bei Nordic Yards, wobei die Übernahme bis Ende 2014 von 250 Mitarbeitern geplant ist. Bis Ende 2016 sollen bis zu 500 Mitarbeitern unbefristet Vollzeit übernommen werden. Bis zum 1. September sind in etwa 100 Mitarbeiter übernommen worden.

[60] Beschäftigtenzahl bezieht sich auf alle drei Standorte. Diese haben zwar jeweils ihre Stammbelegschaft, aber etliche Beschäftigte haben Verträge für drei Werftstandorte. *(n.z. = nicht zuzuordnen).

[61] Seit Januar 2013 Fusion Rickmers Lloyd Dock und Division „Schiffstechnik“ Motorenwerke Bremerhaven, umfasst in etwa 55 Beschäftigte.

[62] Die MWB Power GmbH übernimmt am 01.07.2014 das operative Geschäft. Ungefähr 40 Mitarbeiter der MWB Motorenwerke Bremerhaven aus dem Bereich Energie sind nun für die MWB Power GmbH tätig. Diese 40 Mitarbeiter sind in dieser Zahl enthalten.

Name der Werft	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2013/ 2014 in %
Lürssen-Gruppe											
Fr. Lürssen Werft GmbH & Co. KG[63]	1.100	645	748	814	838	830	873	971[64]	986	**978**	**-0,9**
Norderwerft Repair GmbH	k.A.	k.A.	84	88	89	95	95	94	95	**94**	**-1,1**
Lürssen-Kröger-Werft GmbH & Co. KG	443	250	275	306	310	315	315	334	338	**363**	**+7,3**
Neue Jade Werft GmbH	150	81	105	110	116	114	113	116	115	**99**	**-13,9**
Peene-Werft GmbH & Co. KG[65]	3.700	735	883	891	863	753	718	585	213	**259**	**+21,5**
MEYER WERFT Gruppe											
MEYER WERFT GmbH	1.700	2.246	2.554	2.717	2.783	2.758	2.913	3.074	3.186	**3.008**	**-5,5**
Neptun Werft GmbH	6.376	143	424	420	437	442	441	526	513	**479**	**-6,7**
TTS Group ASA[66]											
TTS NMF GmbH (ehemals Neuenfelder Maschinenfabrik)	k.A.	k.A.	135	156	192	247	251	134	139	**123**	**-11,5**
Rönner-Gruppe											
Bremerhavener Dock GmbH	0	45	90	83	95	91	102	102	100	**95**	**-5,0**
Stahlbau Nord GmbH (ehemals Con-Mar-Ing)	k.A.	42	50	48	39	50	44	35	30	**30**[67]	**0**
Mützelfeldtwerft GmbH & Co. KG	200	60	86	89	80	82	50	55	49	**49**	**0**

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

[64] In 2012 übernimmt die Fr. Lürssen Werft die Mitarbeiter von Schiffs- und Stahlbau Berne.

[65] Seit 1. Mai 2013 gehört die Peene Werft Wolgast zur Lürssen-Gruppe.

[66] TTS Marine GmbH ist in 2014 keine Werft mehr, wurde aber in den bisherigen Berichten als Werft berücksichtigt. Demnach soll an dieser Stelle angemerkt werden, dass die Beschäftigtenzahl in 2013 um die Beschäftigtenzahl von TTS Marine GmbH bereinigt wurde.

[67] Innerhalb des Berichtszeitraumes keine Antwort erhalten. Bezug zur Vorjahreszahl.

Name der Werft	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2013/ 2014 in %
Selbstständige Werften											
Abeking & Rasmussen AG	600	347	402	410	432	438	437	425	426	393	-7,7
Blohm & Voss Repair GmbH		394	576	492	516	465	443	454	404	403	-0,3
Blohm & Voss Shipyard GmbH (Star Capital/UK)	4.717	1.017	1.064	887	1.135	698	587	576	675	659	-2,4
Cassens-Werft GmbH (Enercon)	240	149	95	90	65	75	81	95	96	105	+9,3
Elsflether Werft AG	257	77	80	84	88	95	104	101	102	98	-3,9
Fr. Fassmer Werft GmbH & Co. KG	200	241	322	275	359	340	360	379	398	421	+5,7
Ferus Smit Leer GmbH	k.A.	k.A.	75	40	48	48	46	46	43	43	0
Flensburger Schiffbau Gesellschaft mbH & Co. KG	599	668	722	758	761	763	733	768	771	780	+1,1
Husumer Dock u. Reparatur GmbH & Co. KG	382	30	30	30	27	27	26	30	26	27	+3,8
Hitzler Werft GmbH	270	164	50	64	65	65	57	55	50	50	0
MAN Diesel & Turbo SE, PrimeServ Hamburg	k.A.	k.A.	263	326	300	291	289	276	275	285	+3,6
MWB Motorenwerke Wilhelmshaven GmbH&Co. KG	k.A.	k.A.	43	50	40	45	40	50	50	50[68]	0
Pella Sietas GmbH[69]	1.462	1.306	958	977	927	712	659	405	197	~ 100[70]	-
Peters Werft GmbH	292	90	95	100	87	95	99	113	113	102	-9,7
Schiffswerft Diedrich GmbH & Co. KG	80	19	18	18	21	20	20	20	22	22	0,0
Turbo Technik GmbH & Co. KG[71]									(100)	126	+26,0
Gesamt	**59.278**	**20.668**	**20.178**	**20.530**	**17.446**	**16.760**	**16.351**	**16.852**	**15.753**	**15.171**	**-3,7**

© IAW/AgS

[68] Innerhalb des Berichtszeitraumes keine Antwort erhalten. Bezug zur Vorjahreszahl.

[69] Seit dem 10. März 2014 gehört die J.J. Sietas Werft zu Pella Shipyard, Otradnoye bei St. Petersburg (Russland).

[70] Die Situation auf der ehemaligen J.J. Sietas Werft hat sich in der Hinsicht geändert, dass wieder kontinuierlich Personal eingestellt wird. Dieser Wert ist nur eine Momentaufnahme bzw. eine Einschätzung des Betriebsrates.

[71] Turbo Technik GmbH & Co. KG nimmt nach Betriebsratsneuwahlen zum ersten Mal an der Schiffbaustudie Teil. Der Betrieb existiert schon seit längerem. Damit wird, ähnlich wie im Fall TTS Marine GmbH, die Beschäftigtenzahl aus 2013 um Turbo Technik bereinigt, um einen statistisch sauberen Vergleich zwischen 2013 und 2014 zu ermöglichen.

Anhang 2: Zu den Autoren

Thorsten Ludwig, Dipl.-Pol.

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

Kevin Wolnik, M.A.

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

Jochen Tholen, Dr.

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

Schriftenreihe Institut Arbeit und Wirtschaft

Nr. 1
Holtrup, André/Warsewa, Günter (2008): Neue Governance-Formen in Wirtschaft, Arbeit und Stadt/Region.

Nr. 2
Holtrup, André/Warsewa, Günter (2008): Der Wandel maritimer Strukturen.

Nr. 3
Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen/Kühn, Manuel (2009): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 4
Baumheier, Ulrike/Schwarzer, Thomas (2009): Neue Ansätze der Vernetzung durch Quartierszentren in Bremen.

Nr. 5
Warsewa, Günter (2010): Evaluation und Optimierung institutioneller Praktiken der Beratung und Förderung von Existenzgründerinnen.

Nr. 6
Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2010): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 7
Baumheier, Ulrike/Fortmann, Claudia/Warsewa, Günter (2010): Schulen in lokalen Bildungs- und Integrationsnetzwerken.

Nr. 8
Sommer, Jörg/Wehlau, Diana (2010): Governance der Politikberatung in der deutschen Rentenpolitik.

Nr. 9
Fortmann, Claudia/von Rittern, Roy/Warsewa, Günter (2011): Zum Umgang mit Diversität und Heterogenität in Bildungslandschaften.

Nr. 10
Klöpper, Arne/Holtrup, André (2011): Ambivalenzen betrieblicher Krisenbewältigung.

Nr. 11
Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen (2011): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 12
Rosenthal, Peer/Sommer Jörg/Matysik, Alexander (2012): Wandel von Reziprozität in der deutschen Arbeitsmarktpolitik

Nr. 13
Schröter, Anne (2012): Zur Bedürftigkeit von Aufstocker-Familien

Nr. 14
Kühn, Manuel/Ludwig, Thorsten/Tholen, Jochen/Wolnik Kevin (2012): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr. 15
Almstadt, Esther/Gebauer, Günter/Medjedovic, Irena: Arbeitsplatz Kita – Berufliche und gesundheitliche Belastungen von Beschäftigten in Kindertageseinrichtungen im Land Bremen

Nr. 16
Ludwig, Thorsten/Wolnik, Kevin (2013): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.

Nr.17
Barlen, Vivien (2014): Herausforderung Leiharbeit und Werkverträge. Strategien der Mitbestimmung auf gewerkschaftlicher und betrieblicher Ebene im Organisationsbereich der IG Metall.

Nr. 18
Böhme, René/Warsewa, Günter (2014): „Urban Improvement Districts“ als Instrumente lokaler Governance.

Nr. 19
Ludwig, Thorsten/Wolnik, Kevin (2014): Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau.