



Wirtschaft
Technologie
Umwelt

Vorstand

Branchenreport



Schmiede-Industrie 2010

Im Sog der Weltwirtschaftskrise

Impressum

Branchenreport Schmiede-Industrie 2010

03 / 2010
05. Mai 2010

Autoren:

Wilfried Kurtzke, Gesamtwirtschaft
Brigitte Döth, Schmiede-Industrie

Gestaltung und Vertrieb:

Brigitte Döth

Bezugsmöglichkeiten:

IG Metall Vorstand
Wirtschaft, Technologie, Umwelt
D-60519 Frankfurt am Main
Telefon: +49 (69) 6693 2456

Fax: +49 (69) 6693 80 2456

Mail: Brigitte.Doeth@igmetall.de

online www.igmetall.de

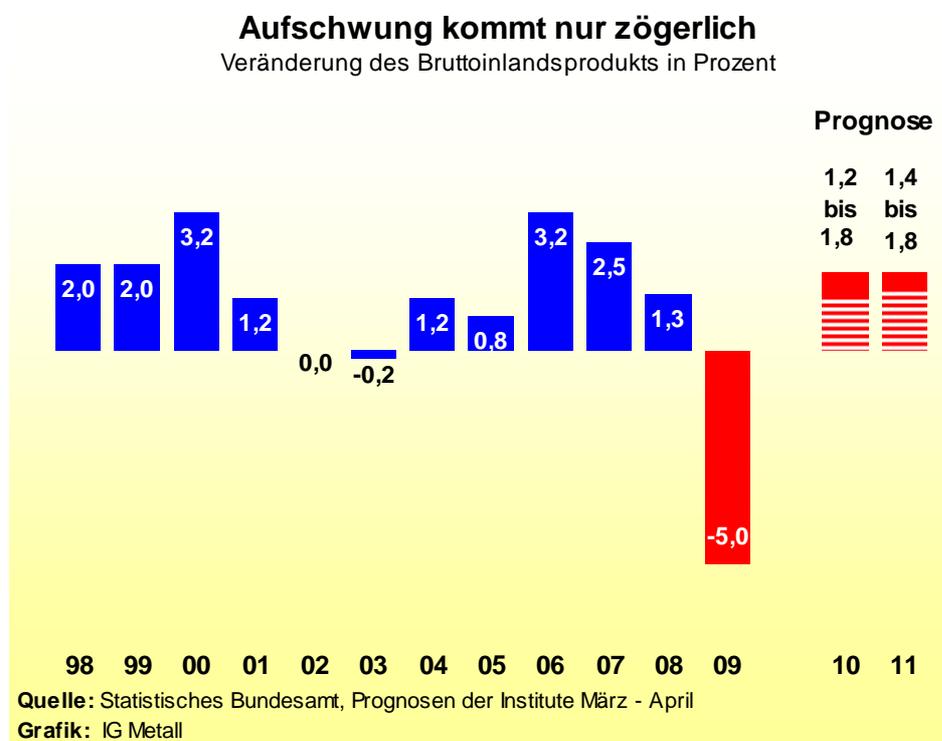
Inhaltsverzeichnis

1.	Gesamtwirtschaftliches Umfeld: Nachhaltiger Aufschwung noch nicht in Sicht	5
2.	Die Schmiede-Industrie in Deutschland	7
3.	Umsatz und Auftragseingang ein Spiegel der Krise	10
4.	Beschäftigte im Sog der Krise	13
5.	Produktion und Produktivität sinken krisenbedingt	16
6.	Die wichtigsten Abnehmer leiden massiv unter den Krisenfolgen	19
6.1.	Die Automobilindustrie	19
6.2.	Der Maschinenbau	20
6.3.	Der Schienenfahrzeugbau (Bahnindustrie)	21
6.4.	Die Luft- und Raumfahrtindustrie	22
6.5.	Die Maritime Industrie (Schiffbau und Offshore Industrie)	22
7.	Schmiede-Industrie mit unsicherer Zukunft	24
8.	Industriepolitische Handlungsfelder: Es gibt viel zu tun, packen wir es an!	26
	Anlage 1 – Schmiede – Industrie Jahre	29
	Anlage 2 – Schmiede – Industrie Quartale	30
	Anlage 4 – Quellenverzeichnis	31
	Anlage 3 – Erläuterungen zur Statistik	31

1. Gesamtwirtschaftliches Umfeld: Nachhaltiger Aufschwung noch nicht in Sicht

Die Schmiede-Industrie bewegte sich in den letzten Monaten in einem gesamtwirtschaftlich schwierigen Umfeld. Zur Jahreswende 2008/09 war die deutsche Wirtschaft in Folge der Finanz- und Weltwirtschaftskrise regelrecht abgestürzt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion brach 2009 um fünf Prozent ein – der stärkste Rückgang seit Kriegsende. Die Talsohle wurde Mitte 2009 erreicht. Danach setzte eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau ein. Allerdings ist ein kräftiger Aufschwung noch nicht in Sicht. Im letzten Quartal 2009 hat die wirtschaftliche Entwicklung sogar wieder stagniert. Eine schnelle Erholung ist nicht zu erwarten.

Dass der wirtschaftliche Absturz überhaupt beendet werden konnte, ist den weltweit aufgelegten Konjunkturpaketen und der expansiven Geldpolitik zu verdanken. Diese tragen bisher die schwache wirtschaftliche Erholung.



Nach dem kräftigen Einbruch der Wirtschaftsleistung von Minus fünf Prozent im letzten Jahr erwarten die Wirtschaftsforschungsinstitute für dieses und für das nächste Jahr ein Wachstum von bis zu 1,8 Prozent. Dabei darf zum einen nicht übersehen werden, von welchem niedrigem Niveau dieses Wachstum ausgeht, zum anderen gibt es aber auch für diese schwache Konjunkturentwicklung viele Risiken:

- Der Staat darf sich nicht zu früh aus der aktiven Konjunkturpolitik zurückziehen.
- Die Kreditversorgung der Unternehmen muss gewährleistet werden.
- Eine steigende Arbeitslosigkeit kann die Binnennachfrage abwürgen.

- Die Entwicklung in Deutschland ist stark von der Weltkonjunktur abhängig.
- Ungleichgewichte in der EU können zu wirtschaftlichen Rückschlägen führen.

Der wirtschaftliche Absturz rührte von einem kräftigen Rückgang der Ausfuhren und der Ausrüstungsinvestitionen her. Deshalb hat durch die starke Exportorientierung Deutschland die Krise härter getroffen als viele andere Länder. Der einzige binnenwirtschaftliche Wachstumstreiber sind in diesem Jahr die staatlichen Ausgaben, die den Aufschwung derzeit noch stark stützen. Die private Konsumnachfrage wird krisenbedingt zurückgehen, die privaten Investitionen bleiben noch schwach. Die Hoffnungen richten sich wieder auf einen stark steigenden Exportüberschuss, der nach der Frühjahrsprognose der Institute mit einem Anteil von 0,9 Prozentpunkten zum gesamten Wachstum von 1,5 Prozent beitragen soll. Dabei zeigen gerade die Probleme innerhalb der EU, dass Überschüsse nicht beliebig zu steigern sind.

Auch die Nachfrage nach Investitionsgütern wird weltweit eher schwach bleiben, da die Nachfrage allgemein noch sehr schwach ausgeprägt ist. Die Kapazitäten in vielen Ländern noch nicht wieder voll ausgelastet. Deshalb springt die Investitionsgüterkonjunktur nur sehr langsam wieder an. Lediglich einige Schwellenländer (vor allem China und Indien) sind schon wieder in einer kräftigen wirtschaftlichen Erholung.

Unerwartet positiv hat sich bisher der Arbeitsmarkt entwickelt. **Trotz der dramatischen Krise ist die registrierte Arbeitslosigkeit bisher nur sehr moderat angestiegen. Arbeitszeitverkürzung ermöglichte das „German Job Wunder“.**

- Durch Kurzarbeit, Abbau von Überstunden, Rückführung von Arbeitszeitkonten, Beschäftigungssicherungsvereinbarungen und einen weitergehenden Trend zur Teilzeitarbeit wurde die Arbeitszeit je Arbeitnehmer im Durchschnitt um 9,3 Stunden oder um 3,2 Prozent verringert.
- Auf diese Weise wurde das Vollzeitäquivalent von 1,2 Mio. Arbeitsplätzen gesichert.
- Nicht nur durch die Verringerung des Arbeitsvolumens wurde Arbeitslosigkeit verhindert. Die Betriebe haben zu Lasten der Produktivität unter Inkaufnahme erhöhter Lohnstückkosten auch Beschäftigte gehalten, die sie von der Auftragslage her nicht mehr benötigten.

Die Institute gehen davon aus, dass mit einer sich stabilisierenden Konjunktur die Beschäftigungsentwicklung weitgehend stabil bleibt und der befürchtete kräftige Anstieg der Arbeitslosigkeit ausbleibt.

Die IG Metall hat mit ihrem Tarifabschluss zur Beschäftigungssicherung ihren Beitrag dazu geleistet, dass die entlastenden Maßnahmen weiter greifen und Entlassungen möglichst verhindert werden. Doch für eine Entwarnung ist es dennoch zu früh. Einerseits müssen die tariflichen Möglichkeiten von den Betrieben tatsächlich intensiv genutzt werden, andererseits darf es keine kräftigen Rückschläge der noch sehr fragilen Konjunktur geben.

2. Die Schmiede-Industrie in Deutschland

Die Schmiede-Industrie im Sog der Weltwirtschaftskrise

Die Weltwirtschaftskrise hat die Schmiede-Industrie voll im Griff. Sie traf die Branche nach wirtschaftlich hervorragenden Jahren. Denn die Jahre 2006, 2007 und noch die erste Hälfte des Jahres 2008 waren richtige Boomjahre für die Schmiede-Industrie in Deutschland. Umsatz und Auftragseingang verbuchten in diesem Zeitraum enorme Wachstumsraten. In dieser Zeit entstanden auch neue Arbeitsplätze, aber der Aufbau von Beschäftigung fiel im Vergleich zur wirtschaftlichen Entwicklung eher bescheiden aus.

Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise spürte die Branche bereits im letzten Quartal 2008. Der Auftragseingang brach innerhalb dieses Quartals um 34 Prozent und der Umsatz um 19 Prozent saisonbereinigt im Vergleich zum Vorquartal ein. Der Absturz setzte sich auch noch bis zum zweiten Quartal 2009 fort, dann war die Talsohle erreicht. Trotz Lichtblicke im Laufe des Jahres 2009 ist das Vorkrisenniveau noch lange nicht erreicht.

Die Weltwirtschaftskrise kam in der Schmiede-Industrie zeitverzögert bei den Beschäftigten an. Der Rückgang der Beschäftigtenzahlen setzte erst mit dem zweiten Quartal 2009 ein und seitdem hält der Arbeitsplatzabbau an.

Die Schmiede-Industrie als Zulieferindustrie ist stark abhängig von der Entwicklung in ihren Abnehmerbranchen. Da fast alle Abnehmerbranchen einen zum Teil massiven Einbruch in ihren in- und ausländischen Märkten verkraften mussten, wirkte sich dieser Nachfrageeinbruch unmittelbar auf die Schmiede-Industrie aus. Besonders Betriebe mit einer hohen Konzentration auf nur eine Branche traf die Krise am härtesten.

Im Zuge der Weltwirtschaftskrise kam es zu einer leichten Marktberreinigung. Gab es in 2008 lediglich neun Unternehmensinsolvenzen mit 101 betroffenen Beschäftigten, stiegen die Insolvenzen im Jahr 2009 auf insgesamt 20 Unternehmen an, davon waren 1.669 Beschäftigte betroffen. Nur ein Insolvenzantrag wurde in 2008 und ein Antrag in 2009 mangels Maße abgelehnt, was das endgültige Aus für diese Unternehmen bedeutete. Zwar fallen 20 Unternehmensinsolvenzen bei über 25.000 Insolvenzen in 2009 in Deutschland insgesamt nicht ins Gewicht, aber aufgrund der Größe der Schmiede-Industrie werden diese Insolvenzen Auswirkungen auf die Branche haben (vgl. dazu auch Kapitel 7).

Die Schmiede-Industrie ist klein- und mittelständisch strukturiert

Die Schmiede-Industrie ist in Deutschland klein- und mittelständisch strukturiert. Von insgesamt 527 Betrieben haben 87 Prozent weniger als 250 Beschäftigte. Insgesamt existieren in der deutschen Schmiede-Industrie derzeit lediglich sechs Betriebe, in denen mehr als 1.000 Beschäftigten arbeiten. In allen Größenklassen blieb der Anteil der Betriebe in den letzten Jahren nahezu gleich. Lediglich in der Betriebsgrößenklasse bis 50 Beschäftigte ist seit Jahren ein Rückgang zu verzeichnen. Entweder waren die Betriebe in dieser Größenklasse zu klein, um sich dauerhaft am Markt zu behaupten oder sie wurden von größeren Unternehmen aufgekauft.

Gerade die mittelständischen Betriebe mit bis zu 100 Beschäftigten traf die Krise besonders hart. Es handelt sich in der Regel um Zuliefererbetriebe mit

zumeist nur einem oder zwei Hauptabnehmer. Storniert ein wichtiger Abnehmer seine Aufträge oder vergibt erst gar keine, dann wirkt sich dieser Auftragsverlust sofort auf den gesamten Betrieb aus, der im schlimmsten Fall um seine wirtschaftliche Existenz fürchten muss. Aufgrund der hohen Spezialisierung der Produktpalette ist es kaum möglich, verloren gegangene Aufträge zügig durch neue zu ersetzen.

Nach Aussagen der Betriebsräte hat sich das Qualifikationsniveau der Beschäftigten in der Schmiede-Industrie in den letzten Jahren verändert. War lange Jahre die Schmiede-Industrie durch einen hohen Anteil an Un- und Angelernten geprägt, sind die Qualifikationsanforderungen in den letzten Jahren gestiegen. Heute arbeiten in der Schmiede-Industrie viele hochqualifizierte Facharbeiter.

Viele Betriebe der Schmiede-Industrie haben ihre Wurzeln in der Montan-Industrie. Bis heute macht sich dies im Organisationsgrad und in der Tarifbindung der Branche bemerkbar: Bei den durch die IG Metall betreuten Betrieben beträgt der Organisationsgrad um die 70 Prozent einhergehend mit einer hohen Tarifbindung der Betriebe.

Bedeutung der Branche oft unterschätzt

Obwohl die Schmiede-Industrie mit ihren 89.000 Beschäftigten und zwölf Milliarden Euro Umsatz (Stand Jahresdurchschnitt 2009) im Vergleich zur Automobilindustrie (722.000 Beschäftigte und 263 Milliarden Euro Umsatz in 2009) eine kleine Branche ist, sagen diese Zahlen nichts über die wirtschaftliche Relevanz der Branche aus.

Die Schmiede-Industrie in Deutschland ist nach OECD-Maßstäben eine so genannte „Lowtech“-Branche, weil sie einen geringen Technologiegehalt am Endprodukt ausweist. Aber ihre Abnehmer sind hauptsächlich in „Hightech“-Sektoren zu finden. Die Hauptabnehmer mit 64 Prozent der Erzeugnisse sind der Fahrzeugbau und der Maschinenbau. Die Schmiede-Industrie gehört zu den Bereichen, in denen die Innovationsprozesse in engem Kontakt mit den Abnehmern entwickelt werden. Innovationen sind ein Teil des Produktionsprozesses und auf die Anforderungen der Kunden zugeschnitten. Solche Branchen als „Lowtech“ und damit als zukunftslos zu bezeichnen, wäre verfehlt. Tatsächlich handelt es sich bei der Schmiede-Industrie um einen hochmodernen Sektor der deutschen Wirtschaft, der in den vergangenen Jahren dank solcher Innovationsprozesse wettbewerbsfähig geworden ist.

Die Schmiede-Industrie ist ein wichtiges Glied in einzelnen Wertschöpfungsketten. Ohne Schmiedeteile könnte kein Flugzeug (Teile des Triebwerks) fliegen, kein Auto (z. B. Kurbelwellen, Pleuel) und auch kein Schiff (Schiffsschrauben) fahren. Schmiedeteile sind unter anderem auch in der Medizintechnik (Teile in computergesteuerten Kernspintomographen) und in der Raumfahrt (Bauteile des Triebwerkes in der europäischen Rakete Ariane 5) zu finden.

Die Teilbranchen

Nach der Gliederung des Statistischen Bundesamtes gehören zur Schmiedebranche die Hersteller von Freiform- und Gesenkschmiedeteilen, die Hersteller von Kaltfließpressteilen, die Hersteller von Press-, Zieh- und Stanzteilen und pulvermetallurgischen Erzeugnissen. Diese Abgrenzung ist durch das Statistische Bundesamt im Rahmen der Wirtschaftszweigsystematik 2008 (WZ 2008) vorgenommen worden. Auf Basis dieser Abgrenzung werden Daten zur wirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Situation erhoben und stehen für die Gesamtbranche und in reduzierter Form auch für die einzelnen Teilbranchen zur Verfügung.

Gegenstand der Untersuchung

Betriebe der Herstellung von Schmiede-, Press-, Zieh-, Stanzteilen und ähnliches mit 50 und mehr Beschäftigten in der Branchenabgrenzung des Statistischen Bundesamtes (Klassifikation der Wirtschaftszweige WZ 25.50, Ausgabe 2008).

Dort, wo detailliertes Zahlenmaterial vom Statistischen Bundesamt vorliegt, wurde die Branche in die einzelnen Untergruppen nach folgenden Schlüsseln aufgegliedert:

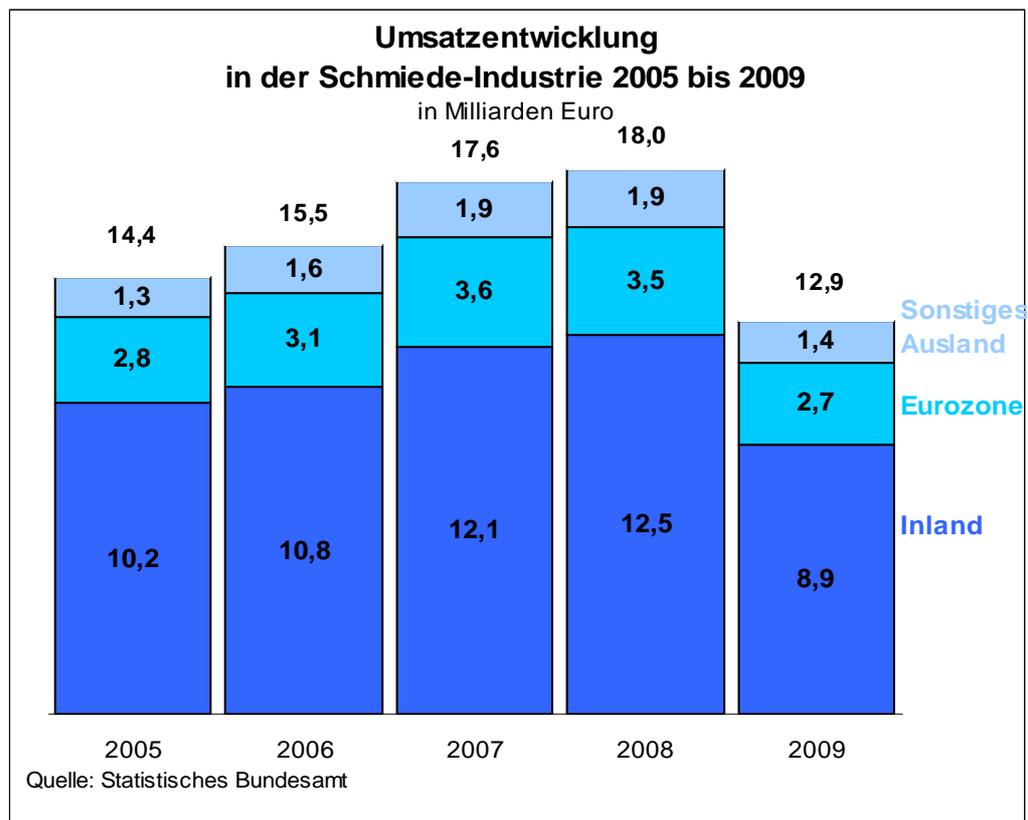
- Herstellung von Freiformschmiedestücken (WZ 25.50.1)*
- Herstellung von Gesenkschmiedeteilen (WZ 25.50.2)*
- Herstellung von Kaltfließpressteilen (WZ 25.50.3)*
- Herstellung von Zieh-, Press- und Stanzteilen (WZ 25.50.4)*
- Herstellung von pulvermetallurgischen Erzeugnissen. (WZ 25.50.5)*

3. Umsatz und Auftragseingang ein Spiegel der Krise

Durch Weltwirtschaftskrise hohe Umsatzeinbrüche in der gesamten Branche

Die Krise traf die Schmiede-Industrie mit voller Wucht. Der Umsatz brach im vierten Quartal 2008 im Vergleich zum Vorquartal saisonbereinigt um 19 Prozent ein. Doch trotz des desaströsen vierten Quartals verlief das Jahr 2008 insgesamt noch recht gut für die Schmiede-Industrie. Trotz Beginn der Krise konnte sie ihren Umsatz in 2008 gegenüber 2007 sogar noch leicht (+2,1%) steigern. Insgesamt setzte sie 18 Milliarden Euro um, was seit 2005 das bisher umsatzstärkste Jahr war.

Der weitere Krisenverlauf setzte der Branche zu. Der Umsatz ging 2009 gegenüber 2008 um 28 Prozent zurück. Er fiel – wie die Abbildung zeigt – damit unter den Stand von 2005. Nach vorangegangenen Boomjahren musste die Schmiede-Industrie im Jahr 2009 einen außerordentlich hohen Umsatzrückgang von mehr als einem Viertel (-27,9%) verkraften.

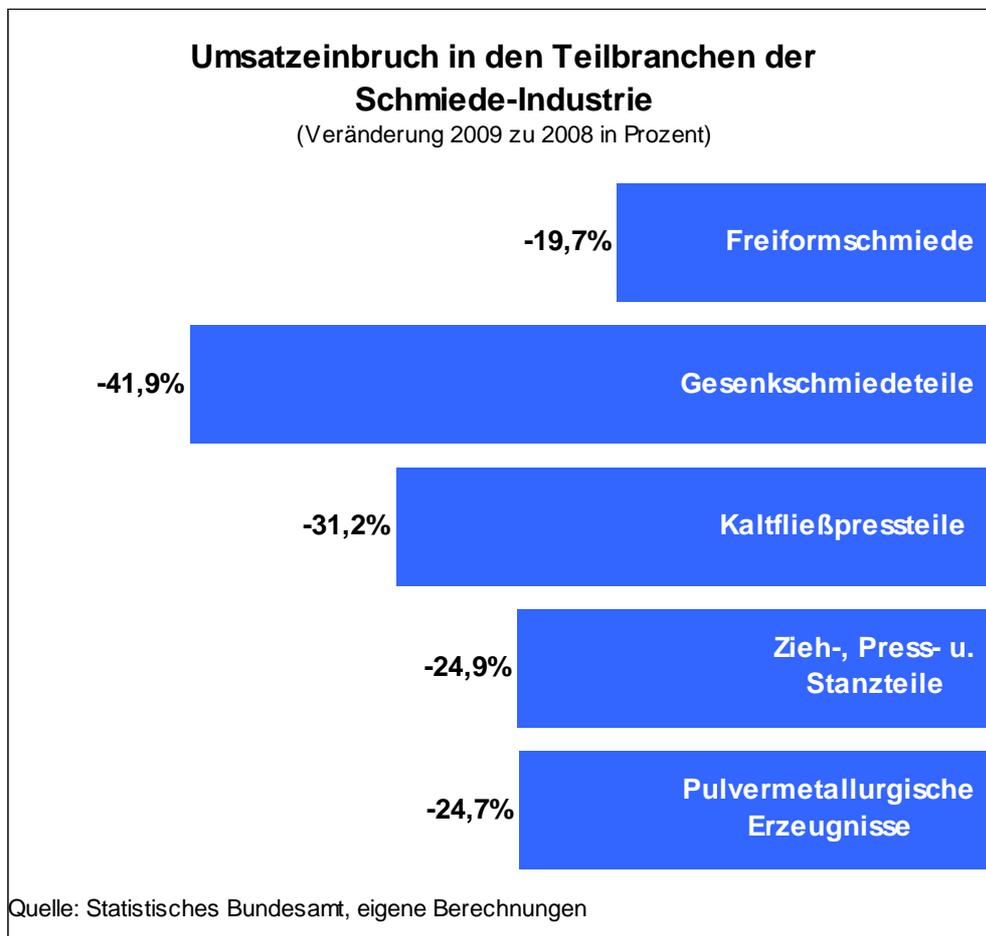


Mit dem dritten Quartal 2009 stehen die Zeichen auf Erholung und der Umsatz steigt seit dieser Zeit wieder leicht an. Im ersten Quartal 2010 erreichte der Umsatz ein Plus von zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal. Aufgrund der allgemeinen Entwicklungen kann erwartet werden, dass sich diese positive Entwicklung in 2010 verfestigen wird.

Selbst wenn sich die Erholung im Jahr 2010 weiter fortsetzen wird, wird es noch etliche Jahre dauern, bis das Niveau der Boomjahre 2007 bzw. 2008 erreicht ist.

Umsatzrückgänge in allen Teilbranchen

Der Rückgang des Umsatzes im Jahr 2009 in der Schmiede-Industrie insgesamt traf alle Teilbranchen¹. Den höchsten Rückgang mussten die Gesenkschmiede mit einem Minus von 41,9 Prozent verkraften. Bei den Freiformschmieden fiel der Umsatzrückgang am geringsten aus.



In der sehr großen Spannweite beim Umsatzeinbruch in den Teilbranchen der Schmiede-Industrie kommt die unterschiedliche Abnehmerstruktur zum Ausdruck. Am stärksten von der Krise waren die Gesenkschmieden betroffen, die einen hohen Anteil ihrer Produkte an die Automobilindustrie (LKW und Pkw) liefern. Gerade die Zulieferer für große LKW-Motoren mussten teilweise einen Umsatzrückgang von über 50 Prozent und mehr verkraften.

Bei den Freiformschmieden zeigt ein genauer Blick auf die Abnehmerstrukturen ein differenziertes Bild. Bei den Zulieferern der Schiffbauindustrie lag der Umsatzrückgang noch höher als bei den Zulieferern für große LKW-Motoren. Dagegen blieb der Umsatzrückgang bei den Zulieferern für die Bahnindustrie oder für den Anlagenbau moderat.

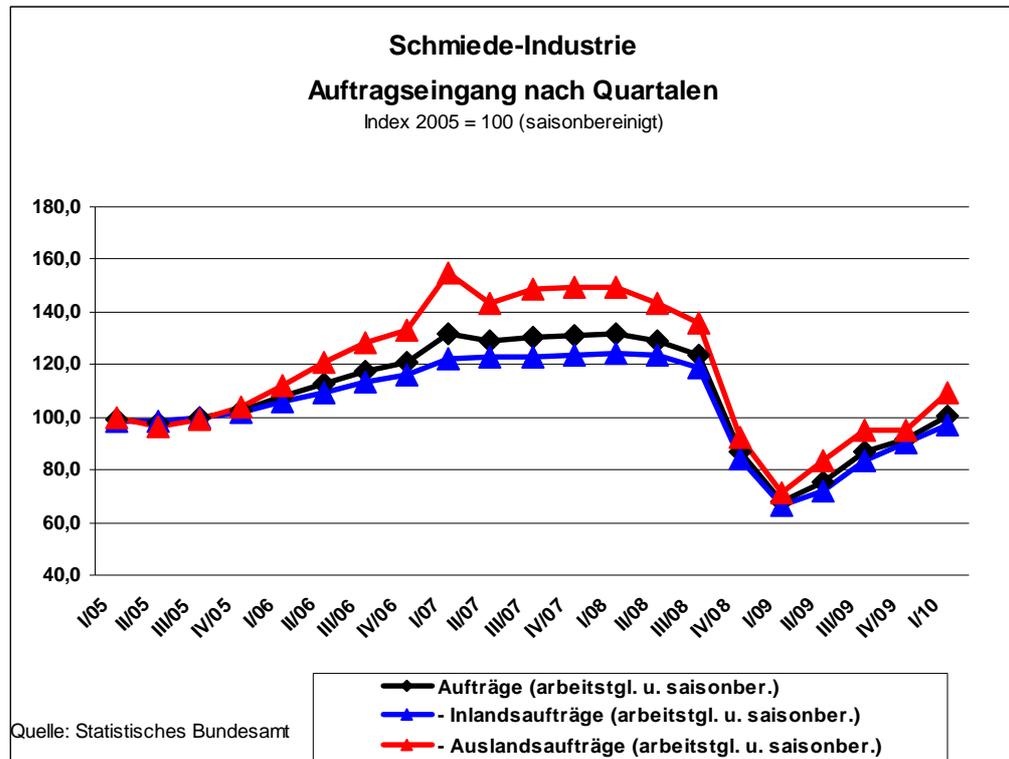
¹ Aufgrund der Umstellung der Statistik im Jahr 2008 können Angaben zur Entwicklung in den Teilbranchen nicht genau beziffert werden. Die im Text gemachten Aussagen stellen nur Tendenzen dar.

Auch Auftragseingänge brachen krisenbedingt ein

Während der Umsatz eine vergangenheitsbezogene Entwicklung wiedergibt, zeigen die Auftragseingänge in die Zukunft. Die Aufträge, die heute eingehen, werden morgen bzw. übermorgen abgearbeitet. Fehlende Aufträge drücken auf die Produktionsauslastung. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise sind die Bestellungen in der Schmiede-Industrie eingebrochen.

Nach dem drastischen Einbruch der Aufträge im vierten Quartal 2008 (-30 Prozent saisonbereinigt im Vergleich zum Vorquartal) war im zweiten Quartal 2009 in der Schmiede-Industrie die Talsohle bei den Auftragseingängen erreicht. In den Folgequartalen zogen sowohl die Aufträge aus dem Ausland als auch aus dem Inland wieder leicht an. Diese positive Entwicklung setzte sich auch in den ersten Monaten des Jahres 2010 fort.

Wenn sich dieser Trend in den nächsten Monaten weiter fortsetzt, wird im Laufe des Jahres 2010 zumindest das Niveau von 2006 erreicht, was kein schlechtes Jahr für die Schmiede-Industrie war.



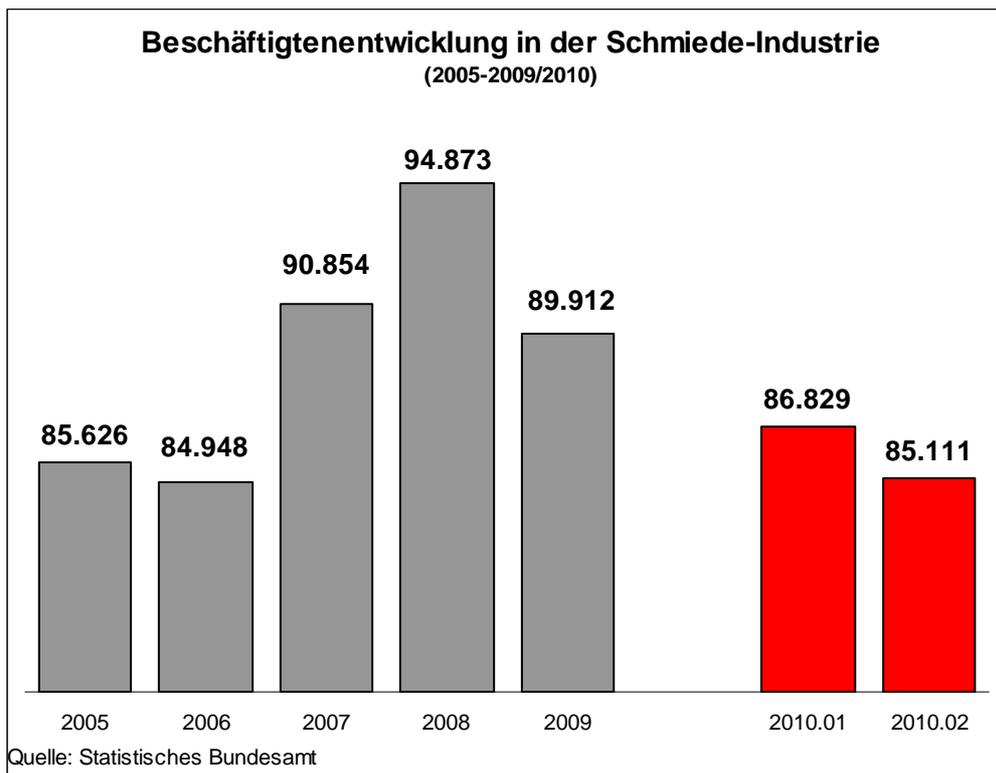
Von dem Auftragseinbruch waren alle Teilbranchen betroffen. Die Gesenkschmieden erhielten nur noch kleinere Aufträge für einen kurzen Zeitraum. Hingegen wurden bei den schweren Freiformschmieden vor allem Aufträge storniert oder nach hinten verschoben.

Auch wenn die Aufträge sich jetzt wieder auf dem Niveau von 2006 bewegen, wird der Einbruch aber Folgen haben, weil die Aufträge der Branche insgesamt fehlen werden.

4. Beschäftigte im Sog der Krise

Mit der Weltwirtschaftskrise setzte Beschäftigungsabbau ein

In den beiden Boomjahren 2007 und 2008 bauten die Betriebe der Schmiede-Industrie Beschäftigung auf bis die Zahl der Beschäftigten den Höchststand im September 2008 mit gut 96.300 erreichte. Ab Oktober 2008 – mit Beginn der Weltwirtschaftskrise – ging die Zahl der Arbeitsplätze zurück.



Trotz Abbau von Arbeitszeitkonten, Überstunden, Ausschöpfung der Altersteilzeitregelungen und Einführung von Kurzarbeit konnte der Arbeitsplatzabbau nicht verhindert werden. Seit Oktober 2008 verlor die Branche kontinuierlich Arbeitsplätze. Die Beschäftigten in ungeschützten Arbeitsverhältnissen bekamen die Auswirkungen als erste zu spüren. Leiharbeiter und Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverhältnissen verloren zuerst ihren Arbeitsplatz. Im Februar 2010 (aktueller Stand) gab das Statistische Bundesamt die Zahl der Beschäftigten in der Schmiede-Industrie mit 85.111² an, was einen Verlust von über 11.100 Arbeitsplätzen von September 2008 bis Februar 2010 bedeutet. Aktuell liegt die Zahl der Arbeitsplätze in der Branche unter dem Jahresdurchschnitt von 2005.

Das Arbeitsplatzrisiko in der Schmiede-Industrie ist nach wie vor sehr hoch. Wegen der immer noch hohen Produktionsverluste gegenüber dem Vorkrisenjahr 2007 sicherten verkürzte Arbeitszeiten – wie zum Beispiel die Kurzarbeit – im ersten Quartal 2010 immer noch mehr als 6.000 Arbeitsplätze.

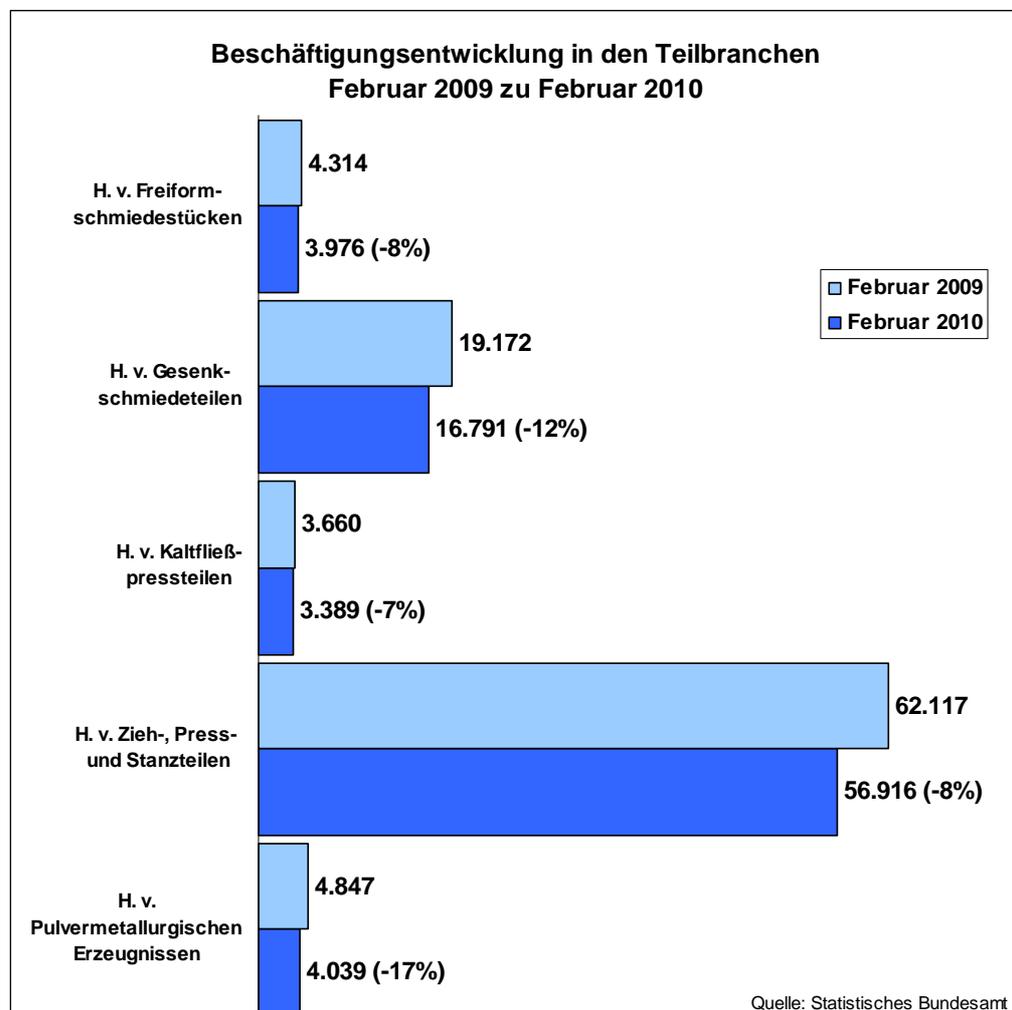
² In den Beschäftigtenzahlen sind keine Angaben zu Leiharbeiter enthalten.

Weitere Risiken resultieren aus den immer noch hohen Produktionsrückständen.

Alle Teilbranchen bauen Arbeitsplätze ab

Die meisten Beschäftigten arbeiten in der Teilbranche Herstellung von Zieh-, Press- und Stanzteilen, die wenigsten bei den Herstellern von Kaltfließpressenteilen. In allen Teilbranchen der Schmiede-Industrie wurden in den letzten Monaten Arbeitsplätze abgebaut.

Die höchste Anzahl von Arbeitsplätzen verloren die Hersteller von Press-, Zieh- und Stanzteilen. Innerhalb von nur einem Jahr verloren sie 5.500 Beschäftigte (-8 Prozent). Den zweithöchsten Verlust von Arbeitsplätzen mussten die Gesenkschmiede hinnehmen mit über 2.300 Beschäftigte (-12 Prozent). Die Freiformschmiede bauten 335 Beschäftigten ab was einen Verlust von acht Prozent bedeutet.



Anmerkung: Aufgrund von Umstellungen in der statistischen Erfassung ist es nur bedingt möglich Daten aus dem Jahr 2008 mit dem Jahr 2009 auf der Ebene der Teilbranchen zu vergleichen.

Ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen in einigen Teilbranchen ist mit Sorge zu betrachten. Langfristig könnte ihre wirtschaftliche Substanz dadurch gefährdet werden. Deshalb setzt die IG Metall seit Beginn der Krise auf die Inanspruch-

nahme von Kurzarbeit, um den drohenden Verlust von „Knowhow“ für Betriebe der Schmiede-Industrie entgegen zu wirken.

Unzureichende Investitionen in die Ausbildung/Qualifikation

Erschwerend kommt hinzu, dass einige Betriebe ihre Auszubildenden nicht mehr unbefristet übernehmen, wie es vor Beginn der Krise die Regel war. Vielfach werden sie nach der Ausbildung nur noch befristet eingestellt. Durch dieses Verhalten opfern die Betriebe auf lange Sicht ihre Zukunftsfähigkeit. Ihren gut ausgebildeten Beschäftigten bieten sie keine planbare Zukunftsperspektive. Doch genau diese Beschäftigte brauchen die Betriebe aber beim kommenden Aufschwung.

In Folge der Krise sparen zudem die Betriebe bei der Weiterbildung, obwohl die Anforderungen an die Qualifizierung der Beschäftigten immer weiter steigen. Durch veränderte Technik und neue Materialien sind die Betriebe gezwungen – um wettbewerbsfähig zu bleiben –, ihre Beschäftigten ständig weiter zu qualifizieren.

Hoher Altersdurchschnitt: weiteres Problem steht vor der Tür

Bereits im Jahr 2005 kam das Genera-Projekt³, das mit Beteiligung der IG Metall auch in der Schmiede-Industrie durchgeführt wurde, zu dem Ergebnis, dass der Altersdurchschnitt in den Betrieben der Schmiede-Industrie überdurchschnittlich hoch war und die Betriebe einen Handlungsbedarf hatten. Trotzdem wurde in den darauf folgenden Jahren dieses Thema vernachlässigt und die Situation verschärfte sich.

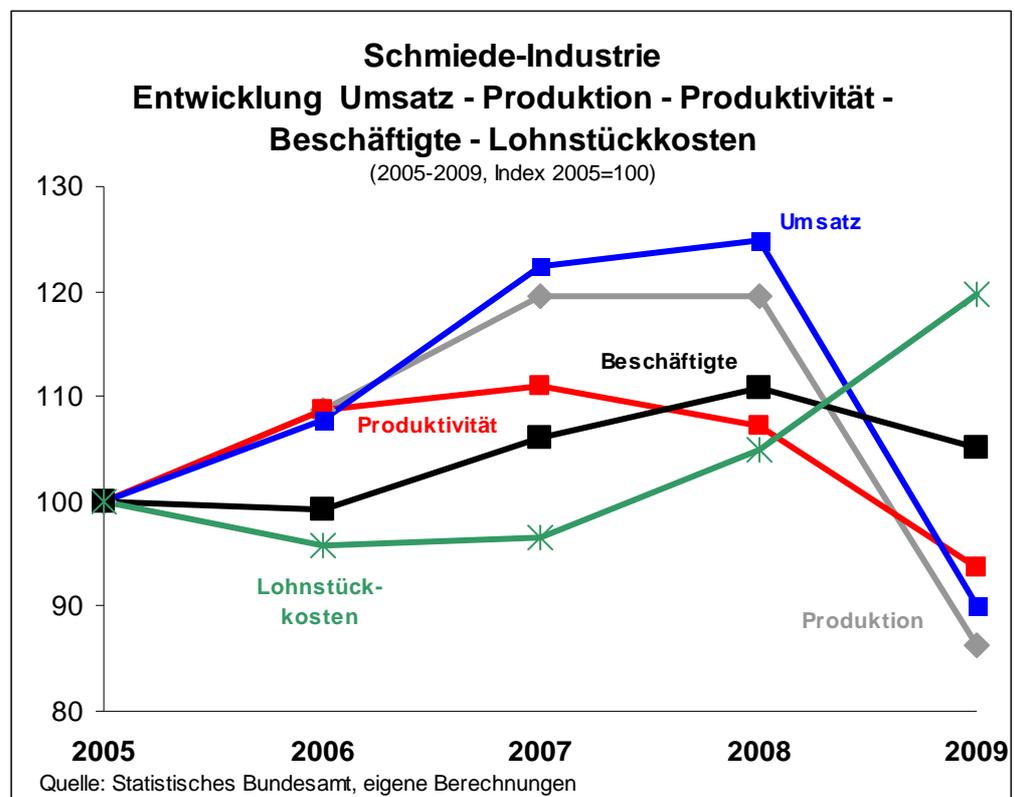
Das bedeutet, dass in näherer Zukunft ein weiteres Problem auf die Schmiede-Industrie zukommt: die Überalterung der Belegschaft. Auf der einen Seite sind die Arbeitsplätze in der Schmiede-Industrie unattraktiv. Trotz aller technischen Hilfen sind die Produktionsarbeitsplätze in der Schmiede-Industrie keine Schonarbeitsplätze. Die körperliche Belastung ist nach wie vor hoch und erfordert eine gewisse Mindestkondition zur Ausübung der Arbeit. Vor diesem Hintergrund und dem viel diskutierten Fachkräftemangel werden die Schmiede-Betriebe Fachkräfte auf dem freien Arbeitsmarkt in absehbarer Zeit kaum mehr finden können. Auf der anderen Seite fahren sie im Zuge der Weltwirtschaftskrise ihre Investitionen in die eigene Ausbildung zurück mit der Konsequenz, dass das Durchschnittsalter der Beschäftigten weiter steigen wird. Werden keine jüngeren Beschäftigten nachwachsen, werden die Betriebe, wenn sie nicht gegensteuern, vor einem hausgemachten Problem stehen. Betriebe die sicherstellen, dass das Erfahrungswissen weiter gegeben wird, werden einen bisher stark unterschätzten Wettbewerbsvorteil haben.

³ „Neue Perspektiven für Ältere und Jüngere im Betrieb, Instrumente und Praxisbeispiele zur Bewältigung des demographischen Wandels, 2005, Gießerei-Verlag GmbH, Düsseldorf

5. Produktion und Produktivität sinken krisenbedingt

Wie bereits oben ausgeführt, konnte die Branche ihren Umsatz und ihre Produktion in den Vorkrisenjahren enorm steigern. Vor allem in den Jahren 2007 und 2008 stieg der Umsatz stärker als die Produktion an, was ein Hinweis darauf war, dass Preissteigerungen erzielt werden konnten. Nach der Produktionsstatistik des Statistischen Bundesamtes konnten allein die Gesenkschmiede ihre Preise in 2008 im Durchschnitt um 4,9 Prozent erhöhen und die Freiformschmiede um acht Prozent.

Die Arbeitsplatzentwicklung profitierte nicht im gleichen Maße von dem Boom der vergangenen Jahre. Die Wachstumsraten bei Umsatz und Produktion wurden mit Überstunden, dem Aufbau von Langzeitkonten, dem Einsatz von Leiharbeitnehmern sowie mit spürbarer Rationalisierungsmaßnahmen (Produktivität) erreicht. Infolge der starken Nachfrage wurde im Jahr 2007 aufgrund des Booms erstmals stärker Personal eingestellt, weil zusätzliche Überstunden unmöglich und die Arbeitszeitkonten gefüllt waren.



Mit Beginn der Krise fielen keine Überstunden mehr an, die Arbeitszeitkonten wurden auf Null gefahren und Leiharbeitnehmer nicht mehr eingesetzt. Um Entlassungen bei den Stammbeschaftern zu vermeiden, wurde ergänzend das Instrument der Kurzarbeit genutzt. Durch diese Maßnahmen verringerte sich die Arbeitszeit je Beschäftigten um durchschnittlich zwölf Prozent in 2009. Die Produktion fiel noch stärker (-27 Prozent im Vergleich zum Vorjahr), was zur Folge hatte, dass die Produktivität um über zwölf Prozent zurückging.

Aufgrund der Krise steigen die Kosten

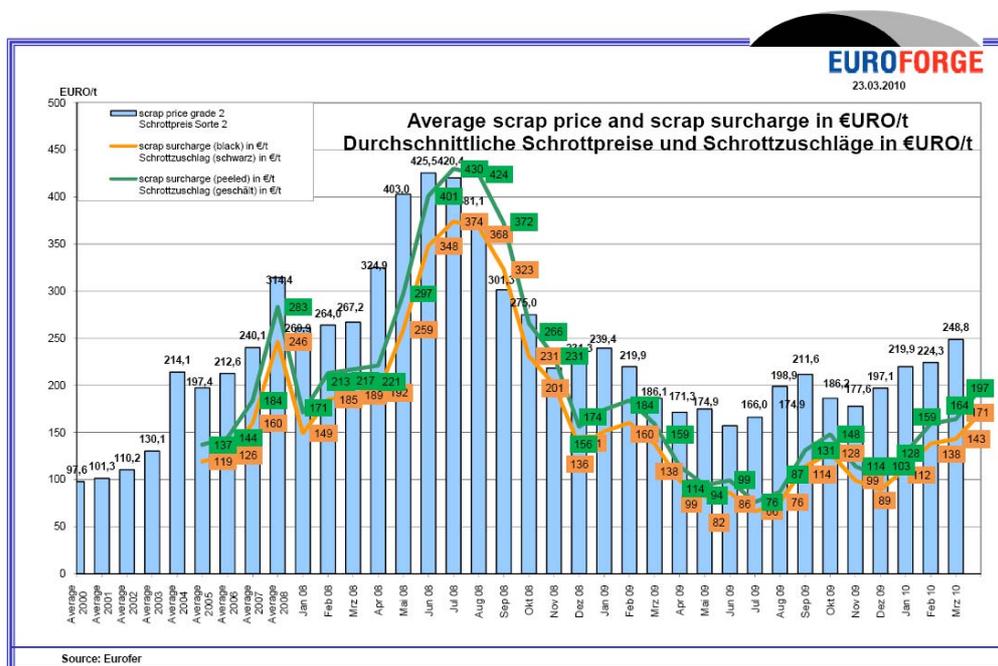
Der Anstieg der Kosten ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen: Erstens stiegen die Löhne aufgrund von früheren Tarifvereinbarungen an. Zweitens mussten die Unternehmen die Remanenzkosten⁴ der Kurzarbeit zahlen. Und drittens verursachte der steile Rückgang der Produktivität den kräftigen Anstieg der Lohnstückkosten. In Folge dessen stieg auch der Entgeltanteil am Umsatz um drei Prozentpunkte auf 23,5 Prozent an. Zudem sah die Branche sich ab Mitte des Jahres 2009 mit sinkenden Erzeugerpreisen (-2,5 Prozent) konfrontiert. All diese Punkte zusammen waren eine hohe Belastung für die Ertragslage in der Schmiede-Industrie im Jahr 2009.

Preise für Vormaterialien wieder steigend

In 2009 sanken die Preise für Vormaterialien wie z.B. Schrott weiter, doch schon in der zweiten Jahreshälfte 2009 stiegen die Preise wieder kontinuierlich an und sind weiter steigend.

Die schnelle Verteuerung der Rohstoffe und Vormaterialien gründen sich auf der wieder anziehenden Nachfrage aus dem asiatischen Raum, aber auch zu einem Gutteil darin, dass gerade Rohstoffe immer mehr zur Begierde von Spekulanten werden.

Am Beispiel der Schrottpreise (siehe Abbildung) lässt sich die Entwicklung der Preise für Rohstoffe und Vormaterialien gut nachvollziehen. Fast alle Vormaterialien weisen eine ähnliche Entwicklung auf.



Ein weiteres Risiko liegt in der wahrscheinlich zukünftigen Ausrichtung der Preise für Stahl am Spotmarkt. Die Rohstofflieferanten wollen ihr Preissystem

⁴ Remanenzkosten sind z. B. Aufstockungsbeträge zum Kurzarbeitergeld, Urlaubsentgelt, Jahressonderzahlungen, Feiertags- und Entgeltfortzahlung, Beiträge zur Sozialversicherung usw.

ändern. Sie wollen es von lang- auf kurzfristige Verträge umstellen. Mit diesem Schritt wären keine Planungssicherheit und keine langfristige Preiskalkulation für die Firmen mehr möglich. Die Tür für Spekulanten würde sich weiter öffnen und die unsicheren Preise würden für die Betriebe ein hohes Risiko darstellen. Mit dem Duisburger Appell prangerte erstmals der Gesamtbetriebsratvorsitzende von ThyssenKrupp Steel Europe (Willi Segerath) diese Entwicklung in der Öffentlichkeit an.

Die Stahlerzeuger werden versuchen, die Preissteigerungen an ihre Abnehmer weiterzugeben. Dies würde nicht nur die Schmiede-Industrie in Deutschland sondern in ganz Europa treffen.

Für die Beschäftigten in der Schmiede-Industrie birgt diese Entwicklung die Gefahr, dass die Betriebe auf der Suche nach Kosteneinsparpotenzial weitere Kostensenkungsprogramme zu ihren Lasten auflegen würden. Kleine Betriebe hätten auf kurz oder lang nicht mehr die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung, um diese Preissteigerungen zu verkraften.

6. Die wichtigsten Abnehmer leiden massiv unter den Krisenfolgen

Die Schmiede-Industrie, als reine Zulieferindustrie hängt von der Entwicklung in den Abnehmerbranchen ab. Der größte Abnehmer für Schmiede-Produkte ist nach Angaben des Industrieverbandes Massivumformung e. V. der Fahrzeugbau mit 52 Prozent und der Maschinenbau mit zwölf Prozent. Weitere Abnehmer sind die Luft- und Raumfahrtindustrie, der Schienenfahrzeugbau und auch Branchen, die nicht auf den ersten Blick mit Schmiede-Produkten in Verbindung gebracht werden wie z. B. die Medizintechnik.

Um Aussagen zur weiteren Entwicklung in der Schmiede-Industrie zu treffen, muss zunächst ein Blick in die wichtigsten Abnehmerbranchen geworfen werden. Tendenzen und Entwicklungen in den Abnehmerbranchen sind vielfach Hinweise für zukünftige Entwicklungsoptionen in der Schmiede-Industrie.

6.1. Die Automobilindustrie

Die Automobilindustrie ist eine sehr stark konjunkturabhängige Branche. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass ein bedeutender Anteil der Autos gewerblich genutzt werden (Stichwort Dienstwagen) und zum anderen der private Autokauf in Krisenzeiten ohne weiteres bis nach Ende der Krise hinausgezögert werden kann. Die Angst vor einem Arbeitsplatzverlust führt dazu, dass das alte Fahrzeug länger genutzt wird. Von daher überrascht es nicht, dass die Automobilindustrie sehr schnell in den Sog der Weltwirtschaftskrise geriet. Umsatz, Produktion und Produktivität fielen im zweistelligen Prozentbereich. So brach bspw. in der Automobilindustrie der Auslandsumsatz in 2009 gegenüber dem Vorjahresniveau um -24 Prozent ein, im Inland lag der Umsatz um -15 Prozent unterhalb des Vorjahresniveaus. Noch dramatischer stellte sich die Situation in der Nutzfahrzeugbranche (LKW) dar, dort ging der Umsatz insgesamt im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um 70 Prozent zurück. Die Beschäftigtenzahlen sanken nicht so stark – auch dank Kurzarbeit – doch ein kontinuierlicher Abbau bei den Beschäftigten ist auch hier zu beobachten. (erstes Quartal 2010: -3,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr).

Mit der so genannten Umweltprämie haben viele Staaten weltweit dieser Entwicklung in der Automobilindustrie entgegengewirkt. Mit einigem Erfolg: Die Umweltprämie führte 2009 zu einem Boom bei den privaten Autoverkäufen. Zeitverzögert setzte auch die Auslandsnachfrage wieder ein. Aber die Umweltprämie konnte den Absturz nicht ganz verhindern.

Die Hauptlast der Krise trugen aber nicht die Hersteller sondern die Automobilzulieferer. Bei ihnen brachen Umsatz und Produktion um über 20 Prozent ein und die Zahl der Beschäftigten ging im ersten Quartal 2010 um 7 Prozent im Vergleich zum Vorjahresquartal zurück.

Zu der schlechten Wirtschaftslage im Jahr 2009 hatten die Zulieferer mit weiteren Problemen zu kämpfen. Die Hersteller versuchten Produktion wieder zurück zu holen und Kostenersparnis zu Lasten der Zulieferer zu erreichen.

Umsatz und Produktion im ersten Quartal 2010 stiegen bei Herstellern und bei den Zulieferern im zweistelligen Prozentbereich, wenn auch von einem niedrigen Ausgangsniveau. Die Zahl der Beschäftigten ist allerdings weiterhin rückläufig. Hier besteht die Gefahr, dass Arbeitsplätze nicht mehr besetzt werden,

bei Personalbedarf nur die Zahl der Leiharbeitnehmer steigt und nicht die Stammebelegschaft in den Betrieben.

Die derzeitigen Probleme in der Automobilindustrie gehen über eine kurzfristige konjunkturelle Delle hinaus. In der Automobilindustrie kumulieren sich konjunkturelle und strukturelle Faktoren⁵: weltweite Überkapazitäten, neue technologische Herausforderungen, neue Player kommen auf den Markt, neue Geschäftsmodelle der Unternehmen, Marktanteile werden neu verteilt usw. Die größte Herausforderung für die Automobilindustrie stellt derzeit der Technologiewandel dar. Dieser bezieht sich einerseits auf die Reduzierung und Vermeidung von Emissionen und andererseits auf sparsamen bzw. effizienten Energieverbrauch. Der größte Technologietrend ist jedoch die Entwicklung des Antriebsstrangs und der Elektrifizierung des Autos. Ziel ist u. a. die Entwicklung neuer Antriebsformen, die einen sehr geringen bis gar keinen CO₂-Ausstoß mehr haben. Am Ende dieser Entwicklung soll ein zu hundert Prozent durch regenerative Energien betriebenes Elektrofahrzeug stehen. Der technologische Wandel in der Automobilindustrie wird langfristig starke Auswirkungen auf Unternehmen und Beschäftigte haben. Das Elektroauto kommt ohne Getriebe, Verbrennungsmotor, Ansaugluft- und Abgasstrang aus. Dafür fährt es mit Batterie.

Die Diskussion um Elektromobilität konzentriert sich ausschließlich auf den PKW-Bereich. Hybrid- oder Elektroantriebe spielen für schwere LKW keine Rolle. Für schwere LKW bleibt der Dieselmotor der dominante Antrieb. Innovationen konzentrieren sich im LKW-Bereich auf Themen wie Energieeffizienz, Minderung des Schadstoffausstoßes und Lärminderung.

Die Betriebe der Schmiede-Industrie, die von der Automobilindustrie abhängig sind, müssen heute schon diesen Strukturwandel in ihre zukünftige Planung mit einbeziehen.

6.2. Der Maschinenbau

Die wirtschaftliche Entwicklung im Maschinenbau zeigt ein ähnliches Bild wie die in der Automobilindustrie. Alle Teilbranchen des Maschinenbaus waren von der Weltwirtschaftskrise – wenn auch im unterschiedlichen Ausmaß – betroffen.

Für das Jahr 2010 wird mit einer leichten wirtschaftlichen Erholung auf niedrigem Niveau gerechnet. Hier ruhen die Hoffnungen auf dem Export und die asiatischen Märkte befinden sich teilweise schon wieder im Aufwärtstrend.

Der Auftragseingang zieht seit Dezember 2009 wieder an, aber auf niedrigem Niveau. Nach der Produktionsprognose des VDMA für 2010 rechnet er für Deutschland mit einer schwarzen Null. Der Verband sieht in Asien die Zukunftsmärkte für den deutschen Maschinenbau. Dadurch könnte sich in der näheren Zukunft eine Verlagerung der Produktion in diese Region vollziehen und damit würde der Druck auf die Beschäftigten nicht nur im Maschinenbau, sondern auch in der Zulieferindustrie weiter steigen.

⁵ Dabei treten die Krisen in den einzelnen Verkehrsindustrien in unterschiedlicher Form auf. So haben z.B. die Nutzfahrzeugindustrie mit einer Konjunktur- und die Pkw-Hersteller mit einer Strukturkrise zu kämpfen.

Nach Aussagen des VDMA (Verband der deutschen Maschinen- und Anlagenbauer e. V.) fiel der Beschäftigungsabbau in 2009 mit über 23.000 verlorenen Arbeitsplätzen noch relativ moderat aus, allerdings kündigt der VDMA für das Jahr 2010 weitere Personalanpassungen an. Allein im ersten Quartal 2010 bauten die Betriebe weitere 12.500 Arbeitsplätze ab.

Beschäftigungspolitisch steht die Branche aufgrund der Wirtschaftskrise vor allem vor zwei Gefahren⁶: Zum einen besteht die Gefahr, dass Betriebe mittelfristig ihren Beschäftigungsstand auf einem niedrigen Niveau anpassen. Mit einem einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung würde der Beschäftigungsaufbau nur noch über flexiblere Beschäftigungsverhältnisse wie z. B. Ausbau der Leiharbeiter erfolgen. Mit der Reduzierung der Stammebelegschaft geht für den Betrieb und für die Branche Qualifikationswissen auf Dauer verloren.

Zum anderen besteht die größere Gefahr allerdings darin, dass durch eine kurzfristig ausgerichtete Sparpolitik der Betriebe die Branche dauerhaft Know-how verliert und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Maschinenbaus in Deutschland gefährdet wird. Gerade der Maschinenbau mit seiner hohen internationalen Wettbewerbsfähigkeit ist von dem Wissen und der Innovationsfähigkeit seiner Beschäftigten abhängig. Aktuell trägt die Personalpolitik der Unternehmen durch hohe Inanspruchnahme der Kurzarbeit und der noch ausbaufähigen Qualifizierungsmaßnahmen zur Vermeidung von größeren Entlassungswellen bei.

6.3. Der Schienenfahrzeugbau (Bahnindustrie)

Der Schienenfahrzeugbau ist bisher glimpflich davon gekommen. Er war eine der wenigen Branchen in Deutschland, die im Jahr 2009 seinen Umsatz steigern und die Zahl der Beschäftigten halten konnte. Erstens hat die Bahnindustrie von den weltweiten Infrastrukturprogrammen profitieren können, die zur Stabilisierung der Wirtschaft in Folge der Finanz- und Weltwirtschaftskrise aufgelegt wurden. Zweitens blickten viele Betriebe der Bahnindustrie auf gefüllte Auftragsbücher. Und drittens hatte das gesunkene Transportaufkommen im Güterverkehr Auswirkungen auf Teile der Bahnindustrie. Insbesondere der Waggonbau spürt schon die rückläufige Nachfrage nach neuen Waggonen.

Nach Angaben des Verbandes der Bahnindustrie (VdB e. V.) stieg im Jahr 2009 bei den Mitgliedsunternehmen der Umsatz um 5,1 Prozent und die Zahl der Beschäftigten lag bei 44.800 Personen. Die Folgen der Weltwirtschaftskrise wird die Bahnindustrie aller Voraussicht nach im Jahr 2010 zu spüren bekommen. Der Auftragseingang für Schienenfahrzeuge ging um 26,7 Prozent zurück und für bahnbezogene Infrastrukturmaßnahmen um vier Prozent.

Auch im Jahr 2009 erzielte die Branche mehr als 55 Prozent des Umsatzes mit dem Ausland. Der Binnenmarkt gestaltet sich problematisch, bereits jetzt besteht nach Aussagen des VdB eine Finanzierungslücke der öffentlichen Hand bei der deutschen Bahn von knapp 600 Millionen Euro. Angesichts der großen verkehrspolitischen Herausforderungen brauchen wir in absehbarer Zeit eine verlässliche Bahn. Hohe Wachstumszahlen beim Personen- und Güterverkehr, enorme Klimaprobleme, steigende Mobilitätskosten und vieles mehr stellen unsere heutige Mobilität in Frage und zeigen auf, dass wir

⁶ Angaben stützen sich auf Aussagen von Betriebsräten des Maschinenbaus und auf der Einschätzung des IG Metall Vorstandes. Wir danken Bernd Lauenroth, Ressortleiter Maschinenbau beim IG Metall Vorstand, für seine hilfreiche Unterstützung.

unser Verkehrs- und Mobilitätssystem nicht so ohne weiteres fortschreiben können. Wir brauchen ein Umdenken in unserer Verkehrspolitik, die der Bahn und damit auch der Bahnindustrie einen prominenten Platz einräumen muss.

Allein im Jahr 2009 wendeten die Betriebe 660 Millionen Euro für Forschung und Entwicklung auf, um dauerhaft Beschäftigung und Wissen zu sichern.

6.4. Die Luft- und Raumfahrtindustrie

Der Bundesverband der Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) teilt die Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland in drei Segmente ein: erstens die zivile Luftfahrt, zweitens die militärische Luftfahrt und drittens die Raumfahrtindustrie. In allen drei Segmenten konnten entgegen dem allgemeinen Trend im Krisenjahr 2009 der Umsatz gesteigert und die Beschäftigung ausgebaut werden. Der Branchenumsatz insgesamt stieg auf 23,6 Milliarden Euro (+4 Prozent) und die Zahl der Beschäftigten auf 93.700 Personen (+0,8 Prozent).

Die zivile Luftfahrt hat einen Anteil von 66 Prozent bei den Beschäftigten und beim Umsatz und ist das größte Teilsegment. Sie musste zur Mitte des Jahres 2009 aufgrund der Marktentwicklung ihre Kapazitäten leicht anpassen. Trotz dieser Maßnahmen stieg der Umsatz um 2,7 Prozent (15,6 Milliarden Euro) und die Beschäftigtenzahl verzeichnet ein Plus von 0,5 Prozent (62.200 Beschäftigte).

Die militärische Luftfahrt ist mit einem Anteil von gut 26 Prozent bei Umsatz und Beschäftigung das zweitgrößte Teilsegment. Hier stieg die Zahl der Beschäftigten in 2009 auf 21.300 Personen, was ein Plus von 1,3 Prozent bedeutete. Parallel dazu konnte der Umsatz allerdings um 4,6 Prozent auf ca. sechs Milliarden Euro gesteigert werden.

Für die Raumfahrtindustrie, obwohl das kleinste Segment mit einem Anteil von acht Prozent bei Umsatz und Beschäftigung, kann das Jahr 2009 nur als erfolgreich bezeichnet werden, was vor allem der Raumfahrtpolitik der Bundesregierung zu verdanken ist. Beim Umsatz erreichte die Branche in 2009 ein Plus von 14 Prozent (2 Milliarden Euro). Doch auch hier blieb der Zuwachs bei den Arbeitsplätzen (+9,5 Prozent, 6.200 Beschäftigte) hinter der Steigerung beim Umsatz zurück.

Die Prognose des Verbandes für alle drei Segmente ist für 2010 durchweg positiv. Vor allem für den militärischen Bereich und für die Raumfahrtindustrie sieht er gute bis sehr gute Wachstumsmöglichkeiten.

Damit trug die Luft- und Raumfahrtindustrie in 2009 auch zur Stabilisierung der Zuliefererbetriebe bei. Gerade die Luft- und Raumfahrt ist auf eine funktionierende und effiziente Zuliefererindustrie angewiesen. Die Schmiede-Industrie ist ein Teil der Zulieferindustrie.

6.5. Die Maritime Industrie (Schiffbau und Offshore Industrie)

Die Bilanz des Jahres 2009 kann für die deutsche Schiffbauindustrie nur als katastrophal bezeichnet werden. Nach Angaben der Schiffbauumfrage 2009 des Instituts Arbeit und Wirtschaft an der Universität in Bremen (iaw) gingen seit Mitte 2008 über 15 Prozent der Arbeitsplätze verloren und es ist zu befürchten, dass es aufgrund der großen Insolvenzgefahr bei den deutschen Werften noch mehr werden. Fehlende Neuaufträge, Stornierungen und nicht

abgenommene Schiffe durch die Reeder haben zu einem nie gekannten Einbruch im deutschen Schiffbau geführt.

Durch die geringe Fertigungstiefe der Werften liegen 80 Prozent der Wertschöpfung im Schiffbau bei den Zulieferern. Nach Aussagen von Betriebsräten der maritimen Zuliefererindustrie war die Auslastung der Unternehmen in 2009 noch zufriedenstellend, weil zum großen Teil die Auftragsbücher voll und die Aufträge bis weit ins Jahr 2009 und darüber hinaus abgearbeitet werden. Allerdings kamen in den letzten Monaten keine neuen Aufträge nach und auch die Orders für das laufende Jahr lassen Schlimmes befürchten. Aufgrund der engen Wertschöpfungskette von Werften und Zulieferer wird die Krise die Zulieferer spätestens in 2010 in vollem Umfang erreichen.

Die deutsche Schiffbauindustrie steht vor einem Umbruch. Auf der Suche nach neuen Märkten bietet der Auf- und Ausbau der Offshore-Windenergie und die Planungen von Windparks in Nord- und Ostsee eine Zukunftsoption. Um diese Windparks auf hoher See zu bauen und zu warten, benötigt man Spezialschiffe. Ob dieser Weg für die deutschen Werften Erfolg versprechend ist, wird die nahe Zukunft zeigen. Um langfristig Deutschland und auch Europa als Standort der maritimen Industrie zu sichern, müssen die Regierungen den Strukturwandel mit einer aktiven Industriepolitik begleiten. Auch die Schmiede-Industrie in Deutschland, als ein Zulieferer der maritimen Industrie, wäre von einem Zusammenbruch dieses Industriezweiges stark betroffen und es könnte das Aus für einige Schmieden in Deutschland bedeuten.

7. Schmiede-Industrie mit unsicherer Zukunft

Für die Schmiede-Industrie in Deutschland war das Jahr 2009 wohl eines der schwierigsten Jahre überhaupt. Ein so dramatischer Einbruch bei den wichtigsten wirtschaftlichen Kennziffern hat es bis dato in der neueren Geschichte der Branche noch nicht gegeben. Derzeit sind Prognosen über die zukünftige Branchenentwicklung sehr schwierig, weil Annahmen zur weiteren Wirtschaftsentwicklung getroffen werden müssen, die auf „wackligen Füßen“ stehen. Gleichwohl zeichnen sich einige kurz- wie auch mittelfristige Entwicklungstrends für die Schmiede-Industrie ab.

Optimistische Zukunftsperspektiven auf niedrigem Niveau bei den Abnehmerbranchen der Schmiede-Industrie

Ungeachtet der weiteren unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung blicken fast alle wichtigen Abnehmerbranchen der Schmiede-Industrie heute optimistisch in die Zukunft. Alle hoffen darauf, dass sich der abzeichnende wirtschaftliche Aufschwung stabil entwickelt und es kurzfristig zu keiner größeren Marktstörung (wie z. B. das Platzen einer zweiten (Immobilien-)Blase) kommen wird. Doch noch ist die Krise nicht vorbei, die Auftragsbücher füllen sich zwar wieder, aber beim genaueren Hinsehen von einem sehr niedrigen Niveau aus. Kurzfristig ist ein allgemeiner Aufwärtstrend in fast allen Abnehmerbranchen, mit Ausnahme des Schiffbaus, zu erkennen. Dies wird sich auch auf die Schmiedebranche auswirken und es ist kurzfristig mit einer langsamen Erholung zu rechnen. In welchem Umfang sich dieser Aufschwung nachhaltig erweist und auch auf die Beschäftigungssituation niederschlägt, bleibt ungewiss.

Weichen werden heute für langfristige Entwicklung in der Branche gestellt.

... Marktberreinigung findet statt.

Durch die Folgen der Weltwirtschaftskrise sind Überkapazitäten in der Schmiede-Industrie ein Thema. In den Boomjahren wurden zusätzliche Kapazitäten in der Branche geschaffen, die jetzt nicht mehr benötigt werden. Im Zuge der Krise stiegen die Insolvenzen an. Dadurch sind Konkurrenten auf Dauer vom Markt verschwunden. Gleichzeitig nutzt ein Teil der Betriebe die Krisensituation, um unliebsame Restrukturierungsmaßnahmen durchzuführen. Diese Entwicklung kann sich über die nächsten Monate fortsetzen und sogar noch verschärfen.

... Druck aus der Automobilindustrie bleibt bestehen.

Besonders Betriebe der Schmiede-Industrie, die der Automobilindustrie zuliefern, werden weiterhin Druck von ihren Abnehmern zu spüren bekommen. Denn diese Branche hat selbst mit krisenbedingten und/oder strukturellen Problemen zu kämpfen. Die Automobilindustrie wird versuchen, ihre Probleme, wie schon öfters in der Vergangenheit, auf ihre Zulieferer abzuwälzen.

... Liquiditätsprobleme belasten die mittelständische Schmiede-Branche.

Vielen kleinen und mittelständischen Betrieben könnte gerade im kommenden Aufschwung die Luft ausgehen. Dieses Problem liegt vor allem in der Finanzierung. Durch die vielfachen negativen Jahresergebnisse sind die Eigenkapitalreserven nahezu aufgebraucht. Vormaterial muss eingekauft, laufende Kos-

ten gedeckt, notwendige Investitionen müssen durchgeführt werden und dazu ist Geld notwendig. Viele Banken haben ihre Kreditvergabebedingungen verschärft, so dass gerade klein- und mittelständische Unternehmen kaum Zugang zum Kapitalmarkt haben. Zwar stellte die Bundesregierung mit dem „Deutschlandfonds“ finanzielle Mittel für Krisen geschüttelte Betriebe zur Verfügung, aber an diese KfW-Mittel kommt ein Unternehmen nur mit Unterstützung der Hausbank, die den Kreditantrag prüfen und an die KfW weiterleiten muss. Die damit verbundenen Formalien sind oft gerade für kleine Unternehmen sehr schwer zu erfüllen. Trotz guter wirtschaftlicher Zukunftsaussichten bleibt ihnen der Zugang zu den Finanzmitteln erschwert.

... die Branche ruht sich nicht aus.

Insgesamt sind die wirtschaftlichen Aussichten für die Schmiede-Industrie nicht allzu schlecht. Insbesondere deshalb, weil sich die Branche nicht auf den nächsten Aufschwung verlässt, sondern aus sich heraus versucht, in neue Märkte, neue Branchen oder neue Produkte zu gehen. Vor allem im Bereich der regenerativen Energien, im Luft- und Raumfahrzeugbau, in der Bahnindustrie und im Maschinenbau konnte sie sich in der Vergangenheit als verlässliche Zulieferer mit hohem Qualitätsniveau gut behaupten.

... nur wer sich in Märkten, Abnehmerstrukturen und Produkte diversifiziert, wird gestärkt aus der Krise hervorgehen.

Trotz dieser insgesamt widrigen Situation verfügen die Betriebe der Schmiede-Industrie über ausreichendes Potenzial, die Krise zu überstehen. In der Vergangenheit hieß die betriebswirtschaftliche Leitlinie trennen vom Ballast, Konzentration auf wenige Produktlinien. In Krisenzeiten rächt sich dieser Weg, weil ein Unternehmen nicht auf mehreren Beinen steht. Bricht der Markt weg, kann dieser Einbruch nicht durch andere Bereiche aufgefangen werden. Betriebe, die zukünftig ihre einseitige Abhängigkeit aufgeben, sich diversifizieren und Abnehmer in den verschiedenen Branchen bedienen, werden langfristig zu den Gewinnern gehören.

8. Industriepolitische Handlungsfelder: Es gibt viel zu tun, packen wir es an!

Die Schmiede-Industrie gehört in Deutschland nicht zu den Wirtschaftsbereichen, die ein hohes Ansehen genießt. In der Wahrnehmung ist die Schmiede-Industrie eine „Altindustrie“ und gehört zu den „Lowtech-Branchen“ mit geringen Zukunftsperspektiven und unattraktiven Arbeitsplätzen. Diese Sichtweise trägt allerdings nicht der tatsächlichen Situation in der Branche Rechnung. Schmiede-Produkte sind in allen so genannten Hightech-Produkten zu finden, kein Spaceshuttle, kein Flugzeug, kein Motor, kaum eine Maschine ohne Schmiedeteile. Diese negative Sicht auf die Schmiede-Industrie paart sich mit einer generell abnehmenden öffentlichen Akzeptanz industrieller Aktivitäten, Investitionen oder Ansiedlungen in der jüngeren Vergangenheit. Die ökologischen, gesundheitlichen und auch ökonomischen Auswirkungen industrieller Aktivitäten auf Dritte zeichnen eher ein negatives Bild auf die Schmiede-Industrie. Bei vielen Menschen hat sich in den Köpfen ein völlig veraltetes Industriebild festgesetzt. In den Hintergrund rückt dabei letztendlich, dass die heutige Schmiede-Industrie aus einer hochkomplexen Fertigung mit einem hohen Anteil anspruchsvoller Tätigkeiten und einen Anteil von Wissenschaft und Forschung besteht. Dieses Potenzial langfristig für Deutschland zu sichern, ist Aufgabe einer aktiven Industriepolitik.

Schmiede-Industrie braucht ein klares industriepolitisches Signal

Wie oben skizziert verfügt die Schmiede-Industrie mittel- bis langfristig über gute Wachstumspotenziale. Industriepolitisch muss es deshalb darum gehen, die Branche in ihrer gesamten Breite und Vielfalt für die verschiedenen Wertschöpfungsketten und für den Industriestandort Deutschland zu sichern. Die IG Metall fordert von der Bundesregierung ein Konzept zum Erhalt der industriellen Wertschöpfungsketten und der Arbeitsplätze in Deutschland sowie zur Zukunftssicherung der Schmiede-Industrie. An der Erarbeitung dieses Konzeptes werden sich die IG Metall und die Betriebsräte der Schmiede-Industrie aktiv beteiligen.

„Billiger-Strategien“ sind für die Schmiede-Industrie kein Zukunftspfad

Es ist nicht hinzunehmen, dass unter Verweis auf die Krise schon länger geplante Restrukturierungsmaßnahmen zu Lasten der Beschäftigten durchgesetzt werden. Bis jetzt hat die Branche – abgesehen von einigen Automobilzulieferer – einen Unterbietungswettbewerb bei Produkten und eine Dumpingstrategie gegenüber ihren Beschäftigten vermieden. Die bis jetzt und auch für die Zukunft Erfolg versprechende Strategie aus Sicht der IG Metall und der Betriebsräte ist die, die auf Qualität und im Verbund mit den Abnehmerbranchen die Innovationsführerschaft setzt. Dafür braucht die Schmiede-Industrie zukunftstaugliche Personal-, Wertschöpfungs- und Produktionskonzepte.

In Wertschöpfungsketten industriepolitisch denken und handeln

Die Schmiede-Industrie in Deutschland als Branche hat in der Vergangenheit eine hohe Innovationskraft in der Prozessbeherrschung und in dem effizienten Einsatz von Materialien gezeigt. Die Vorteile der deutschen Schmiede-Industrie sind neben ihrem hohen Knowhow bei der Material- und Prozessbeherrschung ihr hohes Qualitätsniveau bei den Produkten sowie ihre gewachsenen Abnehmer-Zulieferer-Beziehungen. Durch die Auswirkungen der Finanz- und Weltwirtschaftskrise auf die deutsche Industrie sind gerade die ge-

wachsenen Abnehmer-Zulieferer-Beziehungen und die damit verbundenen Wertschöpfungsketten bedroht. Die Abnehmerbranchen und viele Produkte des Verarbeitenden Gewerbes sind auf die Schmiede-Industrie als Zulieferer angewiesen. Gerade auf den Zukunftsmärkten, wie z. B. für Windkraftanlagen, werden Schmiedeteile benötigt. Weiterhin können Schmiede-Erzeugnisse unverändert dem Produktionsprozess wieder zugeführt werden und tragen damit zu den Anforderungen der Materialeffizienz mit bei. Bei großen Projekten - z. B. im Anlagenbau - sind oftmals die Betriebe der Schmiede-Industrie schon zu Beginn an dabei. Dieses Wissen und die Wertschöpfungsketten gilt es zu erhalten. Die Auswirkungen, die der Verlust der Schmiede-Industrie auf andere Branchen hätte, würde sich unmittelbar negativ auf deren Entwicklung auswirken. Es liegt also auch im Interesse der Abnehmerbranchen, dass es auch in Zukunft in Deutschland eine Schmiede-Industrie gibt.

Maßnahmen zur Stützung einer Branche sollten und dürfen sich in keinem Fall am offensichtlichen Endprodukt ausrichten, sondern an ihrer Relevanz in der Wertschöpfungskette und ihrer Fähigkeit zur konstanten Verbesserung und Weiterentwicklung der Erzeugnisse. Um die Schmiede-Industrie langfristig für Deutschland zu sichern, muss in einem ersten Schritt die Sichtweise auf die Branche revidiert werden. Die Schmiede-Branche muss genauso Zugang zu innovations- und strukturpolitischen Aktivitäten und Maßnahmen von Bund und Bundesländer erhalten wie alle anderen Branchen auch. Die Schmiede-Betriebe dürfen nicht von vorneherein von diesen Initiativen ausgeschlossen werden. Dies gilt gerade auch für die klein- und mittelständischen Betriebe der Schmiede-Industrie.

Schutzschirm für Betriebe der Schmiede-Industrie

Unternehmenskonzepte in der Schmiede-Industrie, die statt Personalabbau auf Beschäftigungssicherung setzen, müssen durch eine aktive Kreditvergabe der Banken gestützt werden. Die Banken selbst müssen ihrer wirtschaftspolitischen Funktion gerecht werden und müssen erweiterte Kriterien, die vor allem Beschäftigung sichern helfen, bei der Kreditvergabe berücksichtigen. Dazu ist aktives politisches Handeln erforderlich. Staatliche Bürgschaften für die Banken müssen von einer beschäftigungswirksamen Kreditvergabe abhängig gemacht werden und in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Auch die Hilfsangebote für in Not geratene Betriebe von Bund und Bundesländer müssen eine Beschäftigungsorientierung erhalten.

Arbeitsplätze in der Schmiede-Industrie sichern

Ein zusätzliches Problem für die Betriebe, bedingt durch das Negativ-Image der Branche, besteht darin, ausreichend qualifiziertes Personal zu bekommen. Fast alle Betriebe bilden ihre Beschäftigten selbst weiter, weil es keine Ausbildung für den Beruf des Schmiedes gibt. Hier müssen die Betriebe fast die ganze Last der Qualifikationsleistung alleine tragen. Gerade hier könnte die Kurzarbeit zur sinnvollen Qualifizierung genutzt werden.

Der Erfolg der Schmiede-Industrie basiert auf hochwertigen Produkten, die von qualifizierten Beschäftigten entwickelt und produziert werden. Dieses Knowhow muss in jedem einzelnen Betrieb gesichert werden.

Die IG Metall setzt sich gemeinsam mit den Betriebsräten dafür ein, die Arbeitsplätze in der Schmiede-Industrie langfristig unter dem Primat „Gute Arbeit“ zu sichern. Betriebliche Flexibilisierungsstrategien nur zulasten der Be-

schäftigten lehnen sie ab. Die Betriebsräte der Schmiede-Industrie sehen die Gefahr, dass durch einen weiteren Beschäftigungsabbau der Stammebeschäftigten bei gleichzeitiger Verschlechterung der Arbeitsbedingungen die Qualität der Produkte leiden wird. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe der Schmiede-Industrie langfristig nicht ausgebaut sondern verringert werden. Bereits heute werden die bestehenden Regelungen flexibler Arbeitszeitgestaltung in der Branche genutzt

Anlage 1 – Schmiede – Industrie Jahre

		Jahre				
		2005	2006	2007	2008	2009
		Einheit				
Beschäftigte	Anzahl	85.626	84.948	90.854	94.873	89.912
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	-0,8	7,0	4,4	-5,2
Betriebe	Anzahl	457	455	483	503	527
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	0	6	4	5
Umsatz	Mio. Euro	14.377	15.491	17.596	17.962	12.948
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	7,7	13,6	2,1	-27,9
Produktion	2005=100	100,0	108,8	119,9	118,9	86,1
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	6,3	9,2	10,2	-0,9	-27,6
Auftragseingang	2005=100	100,0	114,6	130,6	118,5	80,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	0,8	14,8	14,0	-9,3	-32,3
Umsatz						
Umsatz	Mio. Euro	14.377	15.491	17.596	17.962	12.948
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	7,7	13,6	2,1	-27,9
Inlandsumsatz	Mio. Euro	10.233	10.812	12.100	12.484	8.864
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	5,7	11,9	3,2	-29,0
Auslandsumsatz	Mio. Euro	4.145	4.679	5.496	5.478	4.084
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	12,9	17,5	-0,3	-25,5
Exportquote	%	28,8	30,2	31,2	30,5	31,5
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	8,6	17,2	-2,0	-24,3
Auftragseingang						
Auftragseingang insgesamt	2005=100	99,8	114,6	130,6	118,5	80,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	0,8	14,8	14,0	-9,3	-32,3
Auftragseingang Inland	2005=100	99,8	111,0	122,9	113,3	77,9
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	0,3	11,3	10,7	-7,8	-31,3
Auftragseingang Ausland	2005=100	99,8	123,1	149,0	130,8	86,0
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	1,9	23,4	21,0	-12,2	-34,3
Verdienste & Produktivität						
Bruttolohn-/gehalt im Monat	Euro	2.856	2.992	3.102	3.123	2.802
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	4,8	3,7	0,7	-10,3
Bruttolohn-/gehalt je Arbeitsstd.	Euro	21,7	28,0	28,5	29,2	30,9
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	6,3	1,7	2,2	6,1
Az je Beschäftigten im Monat	pro Monat	131,4	132,7	133,4	131,6	115,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	0,9	0,6	-1,3	-12,4
Produktivität	2005=100	100,0	108,7	111,0	107,1	93,6
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	8,7	2,2	-3,6	-12,6
Kosten und Preise						
Lohnanteil am Umsatz	in %	20,5	19,8	19,3	20,5	23,5
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	-3,5	-2,2	5,9	14,7
Lohnstückkosten	2005=100	100,0	95,7	96,6	104,9	119,8
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	-4,3	1,0	8,6	14,2
Verkaufspreise	2005=100	100,0	100,3	101,9	106,0	103,4
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-	0,3	1,6	4,0	-2,4
Quelle:		Statistisches Bundesamt				
Klassifikation:		Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008)				
Betriebe:		Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten				
Umsatz:		Erlöse für Lieferungen von Produkten aus eigener Erzeugung und Dienstleistungen an Dritte (ohne Skonti/Rabatte, ohne MwSt.)				
Produktion:		Index; kalenderbereinigte Werte				
Auftragseingang:		Index; kalenderbereinigte Werte, eingegangene und akzeptierte Aufträge				
Exportquote:		Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz				
Bruttolohn-/gehalt:		ohne Pflichtanteile des Arbeitgebers zur Sozialversicherung und Vergütungen, die als Spesensersatz anzusehen sind				
Produktivität je Beschäftigtenstunde:		Index; Produktion durch Arbeitsstunden				
Lohnstückkosten:		Index; nominale Lohnstückkosten: (Löhne+Gehälter/Arbeitsvolumen)/Produktivität				
Verkaufspreise:		Index; mit dem Umsatzanteil gewichtete Erzeuger- und Ausführpreise				
Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB WTU, Stand: Oktober 2009, Kontakt: brigitte.doeth@igmetall.de						

Anlage 2 – Schmiede – Industrie Quartale

		Schmiede-Industrie auf einen Blick					
		Quartale					
	Einheit	IV/08	I/09	II/09	III/09	IV/09	I/10*)
Beschäftigte	Anzahl	95.092	94.102	89.940	88.353	87.254	84.812
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	3,2	0,6	-5,0	-8,2	-8,2	-9,9
Betriebe	Anzahl	502	526	529	528	525	484
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	4,1	5,1	5,0	4,7	4,7	-7,9
Umsatz	Mio. Euro	3.701	3.174	3.139	3.257	3.378	3.555
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-16,0	-33,1	-36,3	-29,0	-8,7	12,0
Produktion	2005=100	97,0	83,1	83,8	88,2	89,2	106,8
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-18,9	-36,1	-34,5	-26,8	-8,1	28,4
Auftragseingang	2005=100	84,7	70,7	77,0	84,8	88,7	104,1
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-33,5	-48,4	-41,6	-29,6	4,7	47,3
Umsatz							
Umsatz	Mio. Euro	3.701	3.174	3.139	3.257	3.378	3.555
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-16,0	-33,1	-36,3	-29,0	-8,7	12,0
Inlandsumsatz	Mio. Euro	2.596	2.182	2.132	2.236	2.314	2.397
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-13,8	-32,9	-37,6	-30,5	-10,9	9,8
Auslandsumsatz	Mio. Euro	1.105	992	1.007	1.020	1.064	1.158
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-20,8	-33,7	-33,4	-25,2	-3,7	16,7
Exportquote	%	29,9	31,2	32,1	31,3	31,5	32,6
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-5,7	-0,9	4,6	5,2	5,5	4,2
Auftragseingang							
Auftragseingang insgesamt	2005=100	84,7	70,7	77,0	84,8	88,7	104,1
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-33,5	-48,4	-41,6	-29,6	4,7	47,3
Auftragseingang Inland	2005=100	82,4	68,6	73,5	82,3	87,1	99,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-31,3	-46,4	-41,7	-29,5	5,7	44,7
Auftragseingang Ausland	2005=100	90,1	75,6	85,2	90,7	92,4	115,4
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-37,8	-52,3	-41,5	-29,6	2,5	52,6
Verdienste & Produktivität							
Bruttolohn-/gehalt im Monat	Euro	3.259	2.618	2.785	2.771	3.035	2.819
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-2,3	-12,3	-13,5	-8,4	-6,9	7,7
Bruttolohn-/gehalt je Arbeitsstd.	Euro	27,1	23,3	25,4	23,5	25,2	22,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	6,3	6,4	7,6	1,6	-7,0	-4,3
Arbeitszeit je Beschäftigten	Stunden pro Monat	122,1	112,4	109,4	118,3	121,1	126,7
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-7,3	-17,6	-20,0	-9,8	-0,8	12,7
Produktivität	2005=100	92,2	88,0	95,0	95,6	96,0	109,2
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	-16,3	-22,2	-17,4	-11,5	4,1	24,1
Kosten und Preise							
Lohnanteil am Umsatz	in %	26,5	23,4	23,9	22,8	23,9	20,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	24,3	32,3	28,4	19,0	-9,8	-13,2
Lohnstückkosten	2005=100	137,9	121,8	122,9	113,4	121,3	94,0
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	29,2	37,0	30,1	15,2	-12,1	-22,8
Verkaufspreise	2005=100	108,0	108,0	105,5	103,0	103,0	102,3
Veränderung zum Vorjahreszeitraum	%	4,2	6,0	2,5	-1,8	-4,6	-5,4

*) Hochrechnung

Quelle:	Statistisches Bundesamt
Klassifikation:	Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008)
Betriebe:	Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten
Umsatz:	Erlöse für Lieferungen von Produkten aus eigener Erzeugung und Dienstleistungen an Dritte (ohne Skonti/Rabatte, ohne MwSt.)
Produktion:	Index; kalenderbereinigte Werte
Auftragseingang:	Index; kalenderbereinigte Werte; eingegangene und akzeptierte Aufträge
Exportquote:	Anteil des Auslandsumsatzes am Gesamtumsatz
Bruttolohn-/gehalt:	ohne Pflichtanteile des Arbeitgebers zur Sozialversicherung und Vergütungen, die als Spesensersatz anzusehen sind
Produktivität je Beschäftigtenstunde:	Index; Produktion durch Arbeitsstunden
Lohnstückkosten:	Index; nominale Lohnstückkosten: (Löhne+Gehälter/Arbeitsvolumen)/Produktivität
Verkaufspreise:	Index; mit dem Umsatzanteil gewichtete Erzeuger- und Ausführpreise

Herausgeber: IG Metall Vorstand, FB WTU, Stand: Oktober 2009, Kontakt: brigitte.doeth@igmetall.de

Anlage 4 – Quellenverzeichnis

Statistisches Bundesamt - verschiedene Fachserien

VDMA (Verband deutscher Maschinen- und Anlagenbauer) - Jahresreport, Presseinfos

VDA (Verband der deutschen Automobilindustrie) - Statistiken

VSM (Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.), Veröffentlichungen

BDLI (Bundesverband der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie)
- Statistiken und Presseinfos vom 22.04.2010

VDB (Verband der Bahnindustrie) Presseinfos

Industrieverband Massivumformung (ehemals Schmiedeverband)

EuroForge (Europäischer Industrieverband der Schmiedeindustrie)

IKB (Deutsche Industriebank) Verschiedene Branchenberichte

Deutsche Bank Research – verschiedene Veröffentlichungen

IG Metall, Wirtschaft aktuell: 01-2010 Perspektiven der Industriepolitik

IG Metall, Wirtschaftspolitische Informationen: 02-2010 Finanzierungssituation

Anlage 3 – Erläuterungen zur Statistik

Stichwort	Erläuterung
Beschäftigte	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten (einschließlich mithelfende Familienangehörige und befristet Beschäftigte) ohne Leiharbeitnehmer - diese werden dem Betrieb, von dem sie entliehen sind, zugeordnet.
Umsatz	Erlöse für Lieferungen von Produkten aus eigener Erzeugung und Dienstleistungen an Dritte (ohne Skonti/ Rabatte, ohne MWSt.) der Betriebe von Unternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten.
Auftragseingang	Eingegangene und akzeptierte Aufträge
Produktivität	Leistung pro Arbeitsstunde
Produktionsindex	Hier wird die monatliche Leistung der Branche angegeben im Vergleich zum Basisjahr
Index	Messzahlen werden vor allem deshalb verwendet, um eine Vergleichbarkeit herzustellen und die Entwicklung im Vergleich zu einem Basiszeitpunkt zu zeigen.

