

## Beschäftigung, Auftragslage und Perspektiven im deutschen Schiffbau

*Ergebnisse der Betriebsrätebefragung im September 2008  
IG Metall Küste und IAW (Institut Arbeit und Wirtschaft, Universität Arbeitnehmerkammer  
Bremen)*

---

1. Die IG Metall Küste und die Arbeitsgemeinschaft Schiffbau können trotz Eintrübung der Finanzmärkte auch im September 2008 auf eine gute Situation im deutschen Schiffbau blicken. Mit 224 Schiffen (3,8 Millionen cgt) und einem Auftragswert von 15,3 Milliarden Euro haben die Werften ein befriedigendes Polster angelegt und ihre Position als Europas Schiffbauer Nr. 1 verteidigt.

Die IG Metall Küste begrüßt diese Entwicklung und fühlt sich in seiner Einschätzung bestätigt, dass der maritime Sektor als industriepolitisch wichtiges Segment an der Küste ein Zukunfts- und Wachstumsmarkt ist, der weit über die Küstenregion hinaus von Bedeutung ist.

Trotz tiefgreifender struktureller Veränderungen der maritimen Wirtschaft in den letzten Jahren wird dieser Industriesektor nach Auffassung der IG Metall auch in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen.

2. Die seit 2005 leichte positive Beschäftigungsentwicklung hat sich auch in der Zeit von September 2007 bis 2008 fortgesetzt. Heute sind nunmehr 20.530 Beschäftigte, dies sind 352 Arbeitnehmer mehr als im Vorjahr (plus 1,7 Prozent), auf den Werften direkt angestellt. Somit konnte im dritten Jahr in Folge die Zahl der Werftbeschäftigten, allerdings nur sehr leicht, gesteigert werden.

Betriebsräte und IG Metall haben immer wieder darauf hingewiesen, dass eine langfristig angelegte Personalpolitik notwendig ist, um dem eigenen Anspruch einer innovativen Industrie gerecht zu werden.

3. Die defensive Einstellungspraxis der deutschen Werften geht einher – wie schon im vorherigen Berichtszeitraum – mit einer Intensivierung von Leiharbeit und Werkverträgen. So hat sich die Leiharbeitsquote in den letzten zwei Jahren auf 16 Prozent erhöht. Hinzu kommen 6.101 Werkverträge. Rechnet man Direktbeschäftigte, Leiharbeits- und Werkvertragsarbeitnehmer sowie die Personenäquivalente, von Arbeitszeitguthaben und Überstunden dazu, so wäre eine Beschäftigung in Höhe von 32.196 Arbeitnehmer möglich.

Die IG Metall Küste stellt fest, dass der Boom im Schiffbau am Arbeitsmarkt vorbeigeht und beschäftigungspolitisch verpufft. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass strategische Fehlentwicklungen damit einhergehen.

Wenn man die Ergebnisse der Forschungsstudie „Demografischer Wandel und Qualifikationsbedarf in der Europäischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie“ (Pieter ´t Haart / Dirk Schotte) betrachtet, so muss man feststellen, dass ca. 60 Prozent der Belegschaften zwischen 41 und über 55 Jahre alt sind. Diese ungünstigen demografischen Entwicklungen gehen einher mit einer veränderten Arbeitsmarktprognose, d.h. dem Zugang zu qualifizierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf dem Arbeitsmarkt, die die Schulen in den nächsten Jahren verlassen.

Der jährliche Gesamtbedarf an neuen Beschäftigten wird von der Studie für die Schiffbauindustrie auf ca. 11.000 Mitarbeiter geschätzt. Dies sind nahezu 11 Prozent der technischen Arbeitnehmerschaft im europäischen EU-14 Schiffbau. Um so besorgniserregender ist, dass die deutschen Werften scheinbar gerade den Ersatzbedarf befriedigen, aber nicht auf eine Steigerung der Arbeitnehmerschaft abzielen, um strategisch für neue Anforderungen entsprechende Qualifikationen und spezifisches Fachwissen aufzubauen.

Gerade in der Konkurrenz um die besten Fachkräfte befindet sich die maritime Industrie im Wettbewerb mit anderen Akteuren des maritimen Clusters und anderen Branchen. Qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind in diesem Kontext eben nicht nur Kostenfaktoren, sondern die Grundvoraussetzungen für Innovation und Entwicklung und somit die existenzielle Voraussetzung für einen modernen Schiffbau in Europa. Die maritime Industrie steht vor der Aufgabe nicht nur das High-Tech-Produkt „Schiff“ zu vermarkten, sondern auch für „Gute Arbeit“, leistungsgerechte Entlohnung sowie gute Qualifizierungsbedingungen und Aufstiegsperspektiven für alle Tätigkeiten – vom Facharbeiter bis zum Ingenieur – zu werben.

Die deutsche Schiffbauindustrie steht in der Verantwortung, diesem Anspruch gerecht zu werden. Dazu gehört:

- ▶ Die Erhöhung der Einstellungsquote für Facharbeiter
- ▶ Weitere Intensivierung im Bereich der Erstausbildung, um attraktive Ausbildungsplätze mit Übernahmegarantie zu schaffen.
- ▶ Ausbau der dualen Studiengänge
- ▶ „Fair Leihen – Gute Arbeit Schiffbau“ heißt equal pay auch im Verleihgeschäft analog der Luft- und Raumfahrtindustrie, um nach einer gewissen Einarbeitungszeit auch Leiharbeitern ein gerechtes und faires Entgelt zu zahlen.  
Nach wie vor haben die Arbeitgeber den doppelten Vorteil, nämlich sowohl die Flexibilität des „Heuerns und Feuerns“ als auch den Kostenvorteil.  
Dies muss gerade auch in der Schiffbauindustrie wie in der Luft- und Raumfahrtindustrie geregelt werden.
- ▶ Die Einführung von Quoten, um Werkverträge und Leiharbeit auf ein sinnvolles Maß zu reduzieren.
- ▶ Einführung eines Sozial- und Verhaltenskodex der europäischen Werften, um attraktive Arbeits-, Sozial- und Qualifizierungsstandards im Wettbewerb um die besten europäischen Arbeitsbedingungen bieten zu können.
- ▶ Durchführung der gemeinsamen Image-Wochen der Sozialpartner. Im Oktober 2009 soll die dritte europäische Imagewoche im Schiffbau durchgeführt werden.

4. Spätestens seit dem letzten Wochenende mit dem Zusammenbruch von **Lehmann Brothers** ist deutlich geworden, dass die Krise der internationalen Finanzmärkte immer noch nicht bewältigt ist und Auswirkungen auf die maritime Industrie mit sich bringt. Die IG Metall Küste befürchtet, dass nicht durchfinanzierte Neubaufträge gestrichen werden, dass die Banken noch restriktiver reagieren, Kreditvergaben noch weiter verschärft werden und die Werften in Liquiditätsengpässe kommen.

Die IG Metall hält es für unabdingbar, dass neben einer Regulierung der Finanzmärkte, insbesondere für die Schiffbauindustrie die Absicherung der Bauzeitfinanzierungen von Politik und Banken sichergestellt wird.

5. Schifffahrt, Schiffbau und die maritime Zuliefererindustrie müssen sich zukünftig den herausragenden Anforderungen des Klimaschutzes, der Ressourceneffizienz und einer nachhaltigen Industriepolitik stellen. Dabei sind jedoch auch die Arbeits- und Produktionsbedingungen der betroffenen Branchen stärker als bislang zu berücksichtigen.

Gerade angesichts steigender Energiekosten und hoher Rohstoffpreise ist angesichts der Marktentwicklungen der deutsche und europäische Schiffbau im besonderen Maße verpflichtet, umweltgerechte, innovative maritime Lösungen zu entwickeln und entsprechende Investitionen zu tätigen.