



Thorsten Ludwig

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

Ergebnisse der 24. Betriebsrätebefragung im September 2015

erstellt durch die Agentur für Struktur- und Personalentwicklung mbH  
(AgS) im Auftrag der IG Metall Küste



Hamburg/Bremen – September 2015

## Inhalt

Inhalt.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	3
1. Beschäftigungssituation .....	6
1.1. Stabile Entwicklung: Schiffbau sichert rund 100.000 Arbeitsplätze .....	6
1.2. Direkte Beschäftigung auf den Werften steigt gegenüber 2014 wieder an.....	6
1.3. Beschäftigungsrückgang befürchtet.....	7
1.4. Engineering-Bereich wird größer.....	7
1.5. Weniger als zwei Drittel auf den Werften sind Stammbeschäftigte.....	8
1.6. Befristungen.....	8
1.7. Probleme bei der Besetzung offener Stellen.....	9
2. Ausbildung auf den Werften: Ausbildungsquote nimmt leicht ab – Ausbildung im Schiffbau bei jungen Menschen attraktiv .....	9
2.1. Zahl der Ausbildungsplätze könnte sich erhöhen.....	10
2.2. Duales Studium immer wichtiger .....	10
2.3. Übernahme nach der Ausbildung die Regel.....	10
2.4. Betrieblich vereinbarte Ausbildungsquoten bleiben die Ausnahme .....	10
2.5. Ausbildung im Schiffbau bleibt attraktiv.....	11
3. Leiharbeit: Quote steigt bei Werften wieder leicht an.....	11
3.1. Leiharbeit im Reparatur- und Umbaubereich überdurchschnittlich stark genutzt .....	11
3.2. Einsatzbereiche von Leiharbeit .....	12
3.3. Leiharbeit: Probleme und Regulierung.....	12
4. Werkverträge .....	13
5. Kurzarbeit nur in wenigen Fällen notwendig .....	14
6. Arbeitszeit .....	14
6.1. „Vertrauensarbeitszeit“ nur wenig verbreitet .....	14
6.2. Arbeitszeitkonten .....	14
7. Altersstruktur.....	15
8. Auslastung .....	16
8.1. Auslastung der Produktionskapazitäten mit durchwachsender Perspektive.....	16
8.2. Auslastungshorizonte: Auftragseingänge für einige Werften dringend erforderlich .....	16
9. Auftragseingänge .....	17
9.1. Zahl der Werften mit Auftragseingängen sinkt .....	18
9.2. Auftragseingänge im Detail .....	18

## Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: BESCHÄFTIGUNG IM DEUTSCHEN SCHIFFBAU NACH BESCHÄFTIGTENGRUPPEN (2008 BIS 2015).....	6
ABBILDUNG 2: BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IN DER WERFTINDUSTRIE (2000 BIS 2015) .....	6
ABBILDUNG 3: PROZENTUALE VERTEILUNG DER BESCHÄFTIGTEN IN DER WERFTINDUSTRIE UND MARITIMEN ZULIEFERER IM JAHR 2015 NACH BEREICHEN (IN %) .....	7
ABBILDUNG 4: BESCHÄFTIGUNG AUF DEN DEUTSCHEN WERFTEN: ZUSAMMENSETZUNG NACH BESCHÄFTIGTENGRUPPEN IN 2015 (HOCHRECHNUNG) .....	8
ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER AUSBILDUNGSQUOTE (IN %) AUF DEN DEUTSCHEN WERFTEN (2007 BIS 2015).....	9
ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER LEIHARBEITSQUOTE IN DER WERFTINDUSTRIE IN PROZENT (2008 BIS 2015).....	11
ABBILDUNG 7: PROZENTUALE VERTEILUNG DER LEIHARBEITSKRÄFTE NACH EINSATZBEREICHEN IN DER WERFTINDUSTRIE UND BEI ZULIEFERERN IM VERGLEICH (2015) .....	12
ABBILDUNG 8: ALTERSSTRUKTUR DER WERFTBELEGESCHAFTEN (2013 BIS 2015) BZW. IN DER ZULIEFERINDUSTRIE (2015) IN PROZENT .....	15
ABBILDUNG 9: AUSLASTUNGSHORIZONTE - MONATE BIS ZUR ABLIEFERUNG DES LETZTEN SCHIFFS IM AUFTRAGSBUCH AB SEPT. 2015 (AUSGEWÄHLTE WERFTEN).....	17
ABBILDUNG 10: ENTWICKLUNG DER ZAHL DER AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR SCHIFFSNEUBAUTEN IM VERGLEICH ZUR ZAHL DER WERFTEN MIT AUFTRAGSEINGÄNGEN (2001 BIS 2015; BASIS: ANZAHL DER AUFTRAGSEINGÄNGE).....	18
ABBILDUNG 11: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR MEHRZWECKFRACHTER .....	18
ABBILDUNG 12: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR SPEZIALTANKER.....	19
ABBILDUNG 13: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR PASSAGIERSCHIFFE UND YACHTEN .....	19
ABBILDUNG 14: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR SONSTIGE SCHIFFE (OHNE MARINESCHIFFE).....	20
ABBILDUNG 15: AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR DEUTSCHE WERFTEN VON 2001 BIS 2015 (JEWEILS VOM SEPTEMBER DES VORJAHRES BIS ENDE AUGUST DES ANGEGEBENEN JAHRES); ANZAHL DER AUFTRAGSEINGÄNGE NACH SCHIFFSTYPEN .....	20

## Statt vieler Worte: Ausgewählte Ergebnisse im Überblick für 2015

Gegenstand der Erhebung	Werftindustrie	Zulieferindustrie
Anzahl erfasster Beschäftigter:	15.592 (+2,8%)	4.239
Anzahl erfasster Betriebe:	40	11
Anteil Beschäftigter in Produktion:	55,5%	36,9%
Durchschn. Auslastung der Produktionskapazitäten:	100%	96%
Prognostizierte Auslastung für 2016 (insgesamt):	Abnahme	gleichbleibend
Anteil Beschäftigter im Engineering:	27,8%	35,0%
Anteil Beschäftigter in Produktion:	55,5%	36,9%
Anteil Beschäftigter in Verwaltung/zentrale Dienste:	16,7%	28,1%
Anteil befristet Beschäftigter:	2,4%	2,4%
Anteil Betriebe, die Probleme haben, offenen Stellen zu besetzen:	60%	82%
Durchschn. Ausbildungsquote:	6,3%	4,9%
Potenzielle Entwicklung der Zahl der Ausbildungsplätze in 2016:	Zunahme	gleichbleibend
Anteil dual Studierender an allen Auszubildenden:	20,4%	25,3%
Anteil übernommener Auszubildender:	92,7%	95%
Anzahl der eingegangenen Bewerbungen pro angebotenen Ausbildungsplatz in 2015:	23	16
Leiharbeitsquote (Durchschnitt):	14,6%	6,5%
Höchste Leiharbeitsquote eines Betriebs:	49,9%	11,1%
Anteil der Leiharbeitskräfte, die in Konstruktion & Entwicklung eingesetzt werden:	20,4%	33,8%
Anzahl von Werkvertragsbeschäftigten pro Stammbeschäftigten (Maximum):	0,48	k.A.
Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigten (Kurzzeitkonto) im Durchschnitt:	81h	26,7h
Arbeitszeitguthaben pro Beschäftigtem (Langzeitkonto) im Durchschnitt:	59,2h	94,5h
Anteil der 60jährigen (und älter) an allen Beschäftigten:	5,2%	11%
Anteil der über 60jährigen, die Vollzeit arbeiten:	93%	89%

Gegenstand der Erhebung	09/2007 bis 08/2008	09/2014 bis 08/2015
Zahl der Auftragseingänge für Schiffsneubauten bei Werften (ohne Marineschiffe)	86	25
... davon Passagierschiffe und Yachten	19	17
Zahl der Werften, die Auftragseingänge verbuchen konnten:	24	7
Durchschn. Zahl der Neubaufträge pro Werft:	3,6	3,6

### Vorbemerkung

Zum 24. Mal seit 1991 legt die IG Metall Küste im September 2015 das Ergebnis der alljährlich durchgeführten Schiffbaumfrage vor. Mit der Durchführung und Auswertung der Umfrage wurde die Agentur für Struktur- und Personalentwicklung mbH (AgS) aus Bremen beauftragt.

Die Betriebsräte der deutschen Werften und der maritimen Zulieferindustrie wurden zu den Arbeitsbedingungen, zur Auftragslage und zu den Perspektiven in ihren Betrieben befragt. Stichtag der Erhebung war der 1. September 2015.

### Das Sample

Die Umfrage umfasst insgesamt 40 Werftbetriebe, worunter sich Neubauwerften, Reparatur- und Umbauwerften sowie auch Betriebe befinden, welche hauptsächlich Komponenten für Seeschiffe fertigen. Erfasst sind dabei sowohl der militärische als auch der zivile Schiffbau. Die erfassten Betriebe repräsentieren zum 1. September 2015 insgesamt 15.592 Beschäftigte und damit gleichzeitig die Gesamtheit aller Werftarbeitnehmer/innen in Deutschland (Totalerhebung).<sup>1</sup>

Zusätzlich haben sich an der Umfrage auch elf maritime Zulieferbetriebe beteiligt, die zusammen 4.239 Beschäftigte repräsentieren.<sup>2</sup> Die Aktivitäten dieser Betriebe erstrecken sich über die Bereiche Navigation, Radartechnik, Schiffssteuerungssysteme, Antriebstechnik, Motorentechnik, Winden- und Krantechnik, Masten, Propellertechnik sowie elektrische Systemlösungen für den Schiffsbetrieb. Sämtliche erfasste Zulieferbetriebe befinden sich in Norddeutschland.

---

<sup>1</sup> Nicht zu allen Fragestellungen haben auch alle Betriebsräte Angaben machen können. Im Zusammenhang mit den einzelnen Fragestellungen wird jeweils die Basis der Berechnungen in den Fußnoten angeführt.

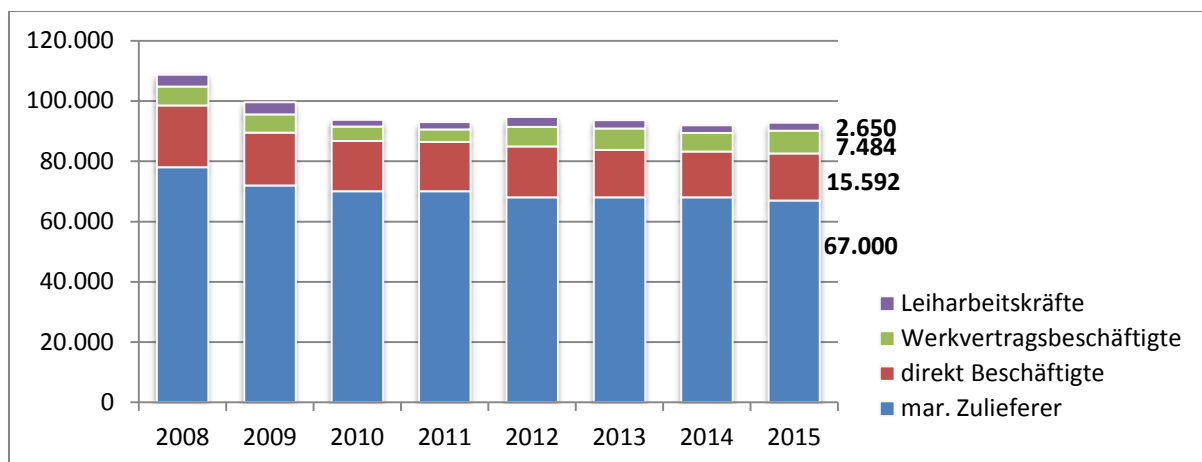
<sup>2</sup> Gemessen an der Gesamtbeschäftigung in der maritimen Zulieferindustrie von rund 67.000 Beschäftigten (VDMA) entspricht dies 6,3 Prozent aller in der Zulieferindustrie beschäftigten Mitarbeiter/innen.

## 1. Beschäftigungssituation

### 1.1. Stabile Entwicklung: Schiffbau sichert rund 100.000 Arbeitsplätze

Werften und maritime Zulieferunternehmen sorgen in Deutschland für den Großteil der im Schiffbau existierenden Arbeitsplätze. Allein auf diese beiden Gruppen entfallen rund 82.600 Beschäftigte. Hinzu gerechnet werden müssen noch die durch Leiharbeit und Werkverträge auf den Werften arbeitenden Menschen. In der Summe steht damit der deutsche Schiffbau für rund 100.000 Arbeitsplätze.

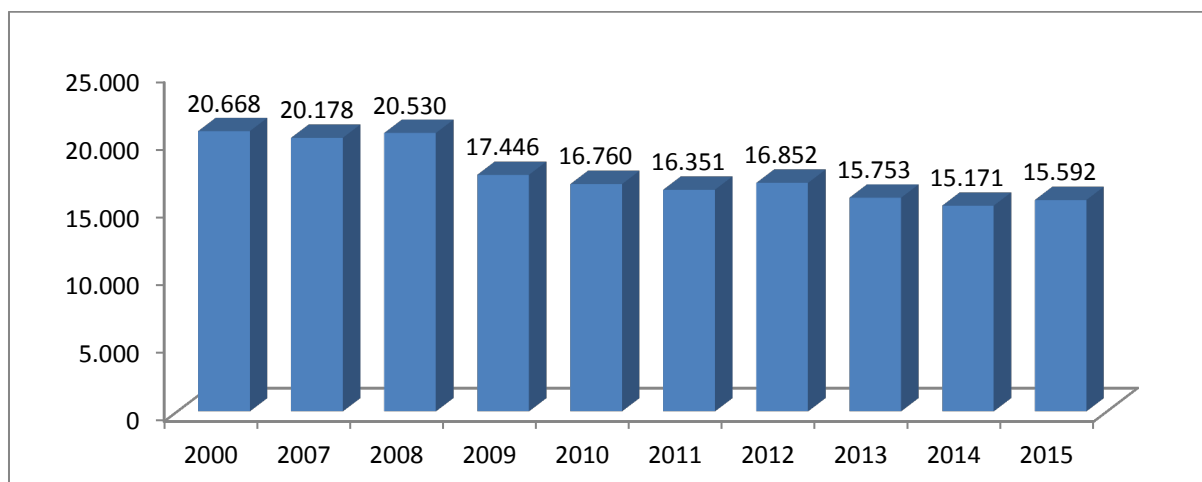
**Abbildung 1: Beschäftigung im deutschen Schiffbau nach Beschäftigtengruppen (2008 bis 2015)**



### 1.2. Direkte Beschäftigung auf den Werften steigt gegenüber 2014 wieder an

Aktuell sind rund 15.600 Menschen direkt auf den deutschen Seeschiffswerften beschäftigt. Damit hat sich die Beschäftigungssituation gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert (+2,8%) und die Zahl der Beschäftigten liegt nur wenig unter dem Wert des Jahres 2013.

**Abbildung 2: Beschäftigungsentwicklung in der Werftindustrie (2000 bis 2015)**



### 1.3. Beschäftigungsrückgang befürchtet

Die Mehrheit der Betriebsräte geht auch für die kommenden zwölf Monate von einer gleichbleibenden oder leicht zunehmenden Zahl von Beschäftigten auf ihren Werften aus. Allerdings wird die Prognose für das Jahr 2016 dadurch eingetrübt, dass u.a. die von der Geschäftsführung der Nordic Yards angekündigte „Neudimensionierung“ mit signifikanten Arbeitsplatzverlusten einhergehen wird. So wurde u.a. nach Bekanntwerden der Pläne bei Nordic Yards davon berichtet, dass an allen drei Standorten in Mecklenburg-Vorpommern rund 500 Arbeitsplätze im Rahmen der Neuausrichtung zur Disposition stehen.

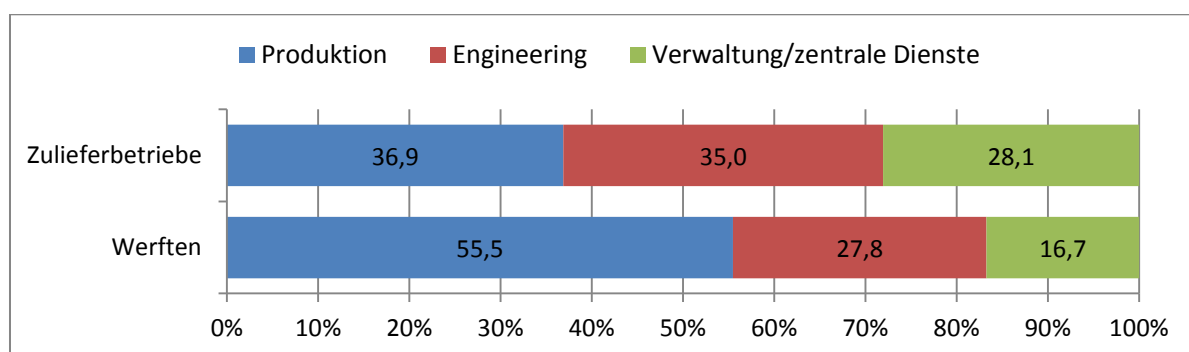
In der Summe stehen demnach die Vorzeichen für eine auch in 2016 steigende Beschäftigungsentwicklung auf den Werften schlecht. Vielmehr ist mit einem deutlichen Beschäftigungsrückgang zu rechnen, der vor allem die Werftindustrie in Mecklenburg-Vorpommern treffen könnte.

Im Bereich der maritimen Zulieferindustrie wird mehrheitlich mit einer gleichbleibenden Beschäftigungsentwicklung gerechnet. Dort befürchten lediglich zwei Betriebsräte einen Arbeitsplatzabbau (insgesamt ca. 70 gefährdete Arbeitsplätze). Diesem entgegen steht in drei Zulieferbetrieben ein geplanter Beschäftigungszuwachs um ca. 75 Arbeitsplätze.

### 1.4. Engineering-Bereich wird größer

Die sich seit mehreren Jahren vollziehende Orientierung auf den Spezialschiffbau schlägt sich auch in der Beschäftigungsstruktur der Werften nieder: Knapp 28 Prozent aller Beschäftigten sind durchschnittlich im Engineering-Bereich tätig. Dies korreliert auch mit dem Befund, dass mindestens zehn Neubauwerften (mit knapp 9.500 Beschäftigten) über eine eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilung verfügen. In diesen Werften ist ein Drittel aller Beschäftigten im Engineering-Bereich aktiv.

**Abbildung 3: Prozentuale Verteilung der Beschäftigten in der Werftindustrie und bei den maritimen Zulieferern im Jahr 2015 nach Bereichen (in %)**



Basis Werften: 18 Betriebe mit 11.577 Beschäftigten

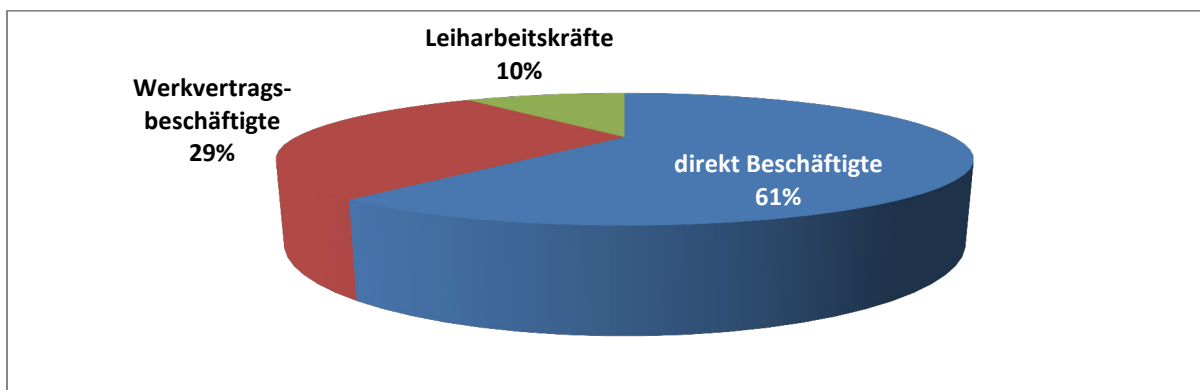
Basis Zulieferer: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten

Deutlich größer als auf den Werften fällt der Anteil der im Engineering-Bereich Beschäftigten mit rund 35 Prozent in der Zulieferindustrie aus. Von den elf befragten Zulieferbetrieben verfügen sieben über eine eigene Forschungs- und Entwicklungsabteilung. In diesen Betrieben sind knapp 40 Prozent alle Beschäftigten mit Engineering-Aufgaben betraut.

### 1.5. Weniger als zwei Drittel auf den Werften sind Stammbeschäftigte

Hinsichtlich der Zusammensetzung der Beschäftigtenstruktur auf den deutschen Werften zeigt sich, dass in der Hochrechnung nur noch etwas mehr als 60 Prozent der Beschäftigten zur Stammbeslegschaft zu zählen sind. Knapp 30 Prozent der auf den Werften arbeitenden Menschen fallen unter die Kategorie Werkverträge, während zehn Prozent über Leiharbeit beschäftigt sind.

**Abbildung 4: Beschäftigung auf den deutschen Werften: Zusammensetzung nach Beschäftigtengruppen in 2015 (Hochrechnung)**



Ein Vergleich zur Zulieferindustrie ist nicht ohne weiteres möglich, da dort Werkverträge nur in einem sehr geringen Ausmaß vorkommen. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in der Zulieferindustrie die durchschnittliche Leiharbeitsquote bei 6,5 Prozent liegt<sup>3</sup>, kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil der Stammbeschäftigten in der Zulieferindustrie mindestens 80 Prozent beträgt.

### 1.6. Befristungen

Gemessen an den Neueinstellungen der letzten zwölf Monate wurden 22,8 Prozent aller Neueinstellungen auf den Werften lediglich befristet vorgenommen. Im Durchschnitt der Betriebe liegt diese Quote bei 39,7 Prozent, was darauf zurückzuführen ist, dass z.B. auf fünf Werften zwischen 80 und 100 Prozent aller Neueinstellungen nur befristet erfolgen.

Im Falle der Zulieferbetriebe wurden knapp 18 Prozent (17,6%) aller in den letzten zwölf Monaten vorgenommenen Neueinstellungen befristet vorgenommen. Im Durchschnitt der Betriebe liegt dieser Wert bei 21,2 Prozent.<sup>4</sup>

Insgesamt liegt der Anteil befristeter Beschäftigter auf den Werften und in der Zulieferindustrie jedoch auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Auf Grundlage der verfügbaren Daten<sup>5</sup> sind lediglich 2,4 Prozent aller auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter/innen mit einem befristeten Arbeitsvertrag ausgestattet.

<sup>3</sup> Basis: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten.

<sup>4</sup> Basis: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten.

<sup>5</sup> Basis Werften: 19 Betriebe mit 12.305 Beschäftigten. Basis Zulieferer: 10 Betriebe mit 2.978 Beschäftigten.



### 1.7. Probleme bei der Besetzung offener Stellen

Im Bereich der Zulieferindustrie bestätigen 82 Prozent aller Betriebsräte Probleme bei der Besetzung offener Stellen.<sup>6</sup> Dagegen sahen nur 60 Prozent der Betriebsräte auf den Werften ihre Betriebe mit diesem Problem konfrontiert.<sup>7</sup>

Die Ursachen für die auftretenden Probleme bei der Stellenbesetzung sind jedoch bei Werften und Zulieferern identisch. Ohne eine Priorisierung vornehmen zu wollen, stehen folgende Zitate der befragten Betriebsräte für sich:

- „schlechte Arbeitsbedingungen“
- „Keine auf dem Markt“
- „keine Leute => alle in Luft- & Raumfahrt“
- „wenige passende Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt“
- „zu spezielle Anforderungen“
- „[Standort XY] zu unattraktiv, zu geringer Lohn, schlechte Arbeitsbedingungen“
- "Unser Betrieb hat den Tarif Handwerk. Obwohl wir über Tarif bezahlen, ist der Markt an Fachlich ausgebildeten Personen rar geworden"
- „Fachkräfte mit entsprechender Berufserfahrung sind meistens in Beschäftigung“

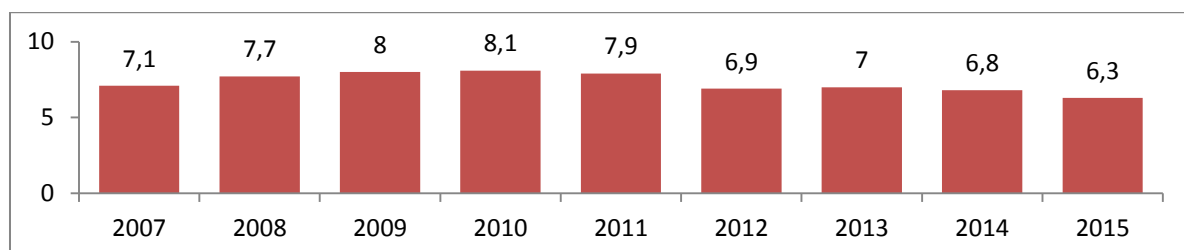
Die Probleme, qualifiziertes Personal für zu besetzende Stellen zu rekrutieren, beschränken sich nicht auf eine spezielle Qualifikationsgruppe. Fast die gesamte Bandbreite der im Schiffbau erforderlichen Qualifikationen ist auf dem Arbeitsmarkt offensichtlich nur schwer für die Schiffbauindustrie zu finden.

Beispiele für dringend gesuchte Qualifikationen/Berufsbilder sind: Ingenieure für den Bereich Qualitätssicherung, Projektleiter/innen, Systemingenieure, „Sonar-Spezialisten/innen und „Hochkaräter“, Maschinenbauingenieure, Rohrschlosser/innen, Gießereimeister/innen, Zerspaner/innen, Schweißer/innen, und CNC-Bearbeiter/innen.

## 2. Ausbildung auf den Werften: Ausbildungsquote nimmt leicht ab – Ausbildung im Schiffbau bei jungen Menschen attraktiv

Die Ausbildungsquote in der deutschen Werftindustrie ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.<sup>8</sup> Sie beträgt aktuell durchschnittlich 6,3 Prozent.

**Abbildung 5: Entwicklung der Ausbildungsquote (in %) auf den deutschen Werften (2007 bis 2015)**



<sup>6</sup> Basis: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten.

<sup>7</sup> Basis: 20 Betriebe mit 12.457 Beschäftigten.

<sup>8</sup> Basis: 28 Werften mit 14.517 Beschäftigten und 923 Auszubildenden.

Im Falle der Zulieferindustrie liegt die Ausbildungsquote aktuell bei 4,9 Prozent. Dies ist im Vergleich zu den Werften ein deutlich geringerer Wert, welcher jedoch auch darauf zurückzuführen ist, dass diese Betriebe aufgrund des höheren Anteils von Engineering-Tätigkeiten einen größeren Teil ihres Personal von Hochschulen und Universitäten rekrutieren statt über die klassische betriebliche Ausbildung.

### **2.1. Zahl der Ausbildungsplätze könnte sich erhöhen**

Perspektivisch kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Ausbildungsplätze auf den Werften gesteigert werden kann. Zumindest fünf Betriebsräte bestätigten, dass bei ihnen mittelfristig die Zahl der Ausbildungsplätze aufgestockt werden soll. Bestätigen sich die Prognosen der Betriebsräte, dann würden mindestens 40 neue Ausbildungsplätze geschaffen werden (bei der FSG, Neue Jade Werft GmbH, Pella Sietas GmbH, TKMS, Neptun Werft GmbH und Lloyd Werft GmbH).<sup>9</sup>

Bei den Zulieferern wird die Zahl der Ausbildungsplätze mit großer Wahrscheinlichkeit stabil bleiben.

### **2.2. Duales Studium immer wichtiger**

Das duale Studium hat gegenüber dem Vorjahr auf den Werften nochmals an Bedeutung gewonnen. Während im Jahr 2014 noch 18,7 Prozent aller Auszubildenden ein duales Studium absolvierten, sind es 2015 etwas mehr als 20 Prozent (20,4%). Dabei wird deutlich, dass die Quoten dort, wo die Werften im Marinebereich, im Passagierschiffbau und im Yachtbau aktiv sind, deutlich höher liegen. In diesen Fällen absolvieren zwischen 40 und 100 Prozent aller Auszubildenden ein duales Studium.

Bei den Zulieferern liegt der Anteil dual Studierender an allen Auszubildenden im Durchschnitt bei 25,3 Prozent.<sup>10</sup>

### **2.3. Übernahme nach der Ausbildung die Regel**

Beinahe typisch für die gesamte Schiffbauindustrie ist die hohe Übernahmequote bei den Auszubildenden. So liegt die Übernahmequote bei den Werften aktuell bei 92,7 Prozent. Damit liegt die Übernahmequote beinahe auf dem Niveau des Vorjahres (2014: 93,2%). Ähnlich ist es bei der Zulieferindustrie, wo rund 95 Prozent der Auszubildenden übernommen worden sind.

### **2.4. Betrieblich vereinbarte Ausbildungsquoten bleiben die Ausnahme**

Im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der Ausbildungsaktivitäten konnten fünf Werften angeben, dass bei ihnen verbindliche Ausbildungsquoten zwischen dem Betriebsrat und der Geschäftsführung vereinbart worden sind. Diese verbindlichen Ausbildungsquoten liegen zwischen 1,5 Prozent (TKMS in Kiel) und im Maximum bei zehn Prozent (Meyer Werft GmbH & Co. KG).

Im Falle aller elf befragten Zulieferbetriebe, existiert in keinem der Betriebe eine derartige verbindliche Ausbildungsquote.

<sup>9</sup> Dagegen wird nur auf zwei Werften mit einer Reduzierung der Ausbildungsplätze gerechnet. Dies würde in der Summe jedoch nur einen Rückgang um zehn Ausbildungsplätze bedeuten. Eine Reduzierung, die durch die geplanten Ausbildungsplatzaufstockungen auf den anderen Werften mehr als ausgeglichen werden würde.

<sup>10</sup> Basis: 7 Betrieb mit 2.714 Beschäftigten.

## 2.5. Ausbildung im Schiffbau bleibt attraktiv

Eine Ausbildung im Bereich Schiffbau ist nach wie vor attraktiv. Dies belegen die Zahlen zu den eingegangenen Bewerbungen auf die im Jahr 2015 angebotenen Ausbildungsplätze. So bewarben sich bei den Werften auf jeden ausgeschriebenen Ausbildungsplatz im Durchschnitt 23 junge Menschen.<sup>11</sup> Bei den Zulieferern kamen auf jeden angebotenen Ausbildungsplatz 16 Bewerber/innen.<sup>12</sup>

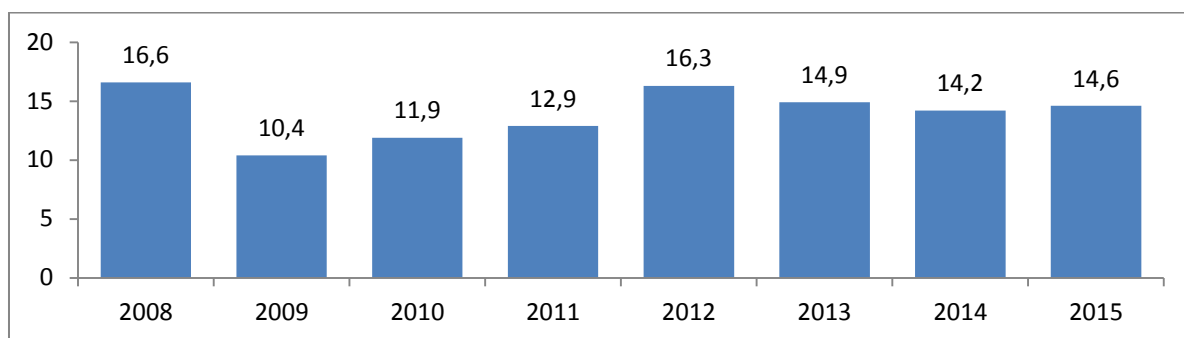
## 3. Leiharbeit: Quote steigt bei Werften wieder leicht an

Analog zur Entwicklung der Zahl der direkt auf den Werften Beschäftigten, hat sich auch die Leiharbeitsquote in den letzten drei Jahren entwickelt. Nachdem zwischen 2013 und 2014 die Leiharbeitsquote leicht zurückging, ist sie im Jahr 2015 wieder angestiegen und beträgt in der Werftindustrie insgesamt aktuell 14,6 Prozent.<sup>13</sup> Im Bereich der Zulieferindustrie fällt dieser Wert mit 6,5 Prozent deutlich geringer aus.<sup>14</sup>

### 3.1. Leiharbeit im Reparatur- und Umbaubereich überdurchschnittlich stark genutzt

Im Durchschnitt der Betriebe liegt die Quote bei den Werften signifikant höher bei 18,2 Prozent. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass bei vielen Werftbetrieben überdurchschnittliche Leiharbeitsquoten vorliegen. Allein in 15 Werften liegt die Quote über dem Gesamtdurchschnitt von 14,6 Prozent. Auffällig ist dabei, dass die Leiharbeitsquote vor allem in Reparatur- und Umbauwerften z.T. bei fast 50 Prozent liegt. Das heißt, dass neben den direkt Beschäftigten beinahe genauso viele Leiharbeitskräfte in diesen Werften eingesetzt werden.

Abbildung 6: Entwicklung der Leiharbeitsquote in der Werftindustrie in Prozent (2008 bis 2015)



<sup>11</sup> Basis: 14 Betriebe, die insgesamt 144 Ausbildungsplätze im Jahr 2015 angeboten haben.

<sup>12</sup> Basis: 7 Betriebe, die insgesamt 36 Ausbildungsplätze im Jahr 2015 angeboten haben.

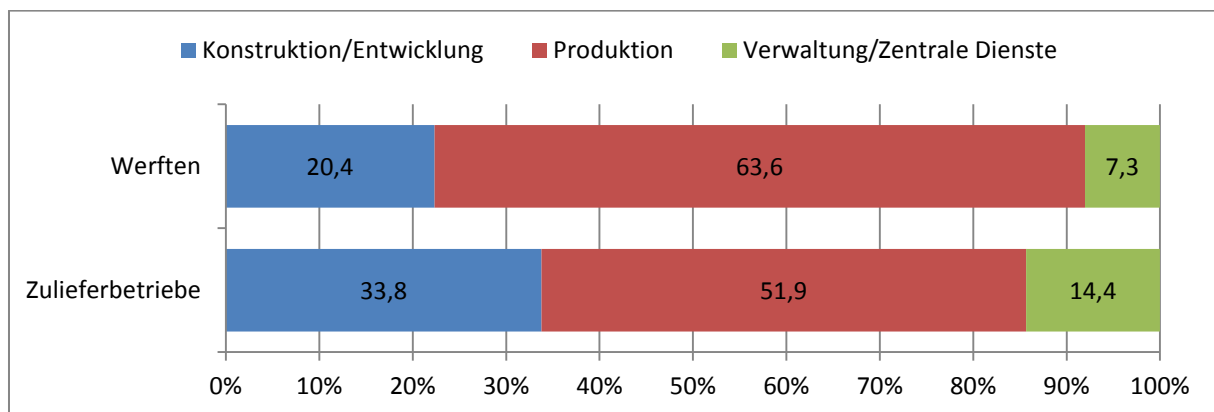
<sup>13</sup> Basis: 25 Betriebe mit 14.435 Beschäftigten.

<sup>14</sup> Basis: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten.

## 3.2. Einsatzbereiche von Leiharbeit

Der Großteil der Leiharbeitskräfte (knapp 64%) wird auf den Werften wie in den Jahren zuvor im Bereich der Produktion eingesetzt (2014: 75%).<sup>15</sup> Über ein Fünftel aller Leiharbeitskräfte (20,4%) ist dagegen mit Aufgaben aus dem Bereich Entwicklung und Konstruktion betraut (2014: 17%). Beinahe unverändert ist der Anteil der Leiharbeitskräfte, die in der Verwaltung oder den zentralen Diensten zum Einsatz kommen (7,3%; 2014: 8%).

**Abbildung 7: Prozentuale Verteilung der Leiharbeitskräfte nach Einsatzbereichen in der Werftindustrie und bei Zulieferern im Vergleich (2015)**



Wie schon bei der Zusammensetzung der direkt Beschäftigten zeigt sich auch im Falle der Leiharbeitskräfte, dass der Anteil der in der Konstruktion/Entwicklung eingesetzten Leiharbeitskräfte bei den Zulieferern deutlich höher als bei den Werften liegt. Über ein Drittel (33,8%) aller Leiharbeitskräfte in der maritimen Zulieferindustrie arbeitet in der Konstruktion bzw. Entwicklung. Nur etwas mehr als die Hälfte aller Leiharbeitskräfte (51,9%) wird demnach in der Produktion eingesetzt, wogegen rund 14 Prozent Verwaltungsaufgaben oder andere zentrale Dienste übernehmen.<sup>16</sup>

## 3.3. Leiharbeit: Probleme und Regulierung

Hinsichtlich der im Zusammenhang mit dem Einsatz von Leiharbeit auftretenden Probleme, gibt es kaum Unterschiede zwischen Werften und maritimen Zulieferern. Vor allem die durch die Einarbeitung und Betreuung erhöhten Aufwände für die Stammbeslegschaft, die langen Verleihzeiten und der potenzielle Verlust von Know-How stehen ganz oben auf der Agenda der Betriebsräte. Lediglich beim letzten Punkt scheint der Problemdruck im Zuliefererbereich etwas höher auszufallen, da dort auch deutlich mehr Leiharbeitskräfte im Konstruktions- und Entwicklungsbereich arbeiten.

Zusätzlich betonen einige Betriebsräte, dass Verleihfirmen die den Leiharbeitskräften zustehenden Branchenzuschläge auch immer wieder mit der Auslöse für Montagetätigkeiten oder Fahrgeld verrechnen.

Deutlich häufiger als noch in den letzten Jahren wird allerdings angemerkt, dass es zusehends schwieriger wird, qualifizierte Leiharbeitskräfte zu finden. Wie schon bei der Besetzung offener Stellen scheinen sich nun die Probleme auch auf den Bereich der Leiharbeit auszudehnen.

<sup>15</sup> Basis: 20 Werften mit 9.622 Beschäftigten.

<sup>16</sup> Basis Werften: 10 Betriebe mit 2.978 Beschäftigten.

Der Tarifvertrag über die Gewährung von Branchenzuschlägen für Leiharbeit wird beinahe flächendeckend auf allen Werften sowie in fast allen Zulieferbetrieben angewendet.

Im Falle der Werften konnten nur sechs Betriebsräte ausdrücklich bestätigen, dass bei ihnen auch eine Betriebsvereinbarung zur Regulierung von Leiharbeit existiert und zur Anwendung kommt. Eine derartige Betriebsvereinbarung besitzen auch nur drei der elf befragten Zulieferbetriebe.

#### 4. Werkverträge

Die Betrachtung von Werkverträgen zeigt, dass nach wie vor nur eine begrenzte Anzahl von Betriebsräten in der Lage ist, konkrete Angaben darüber zu machen, wie viele Werkvertragsarbeitnehmer/innen auf den Werften beschäftigt sind.<sup>17</sup> Typischerweise schwankt je nach Auslastung und Auftragslage die Zahl der über Werkverträge beschäftigten Mitarbeiter/innen.

Rückblickend auf die letzten zwölf Monate zeigt sich, dass auf den Werften, die dazu Angaben machen konnten, im Maximum durchschnittlich 171 Werkvertragsmitarbeiter/innen pro Werft ermittelt werden konnten (1.883 Werkvertragsmitarbeiter/innen insgesamt auf elf Werften). Demnach kämen auf jede/n Stammbeschäftigte/n 0,48 Werkvertragsbeschäftigte. In der Hochrechnung auf die Gesamtzahl der direkt auf den Werften Beschäftigten bedeutet dies, dass in der Spitze rund 7.500 Werkvertragsbeschäftigte (7.484) auf den Werften arbeiten.

Eingesetzt werden Werkverträge auch für Tätigkeiten, die vormals zum Tätigkeitsspektrum der Werften selbst gehörten. So werden Bereiche wie die Zugangskontrolle zur Werft, Malerarbeiten, Strahl- und Korrosionsschutzarbeiten, Reinigungs- und Inneneinrichtungsarbeiten, Versand, Logistik, Gerüstbau und Rohrbau durchweg als typische Inhalte von Werkverträgen genannt. Darüber hinaus werden auch Konstruktionsleistungen und Montagetätigkeiten über Werkverträge eingekauft.

Im Bereich der Zulieferindustrie sind Werkverträge offenbar deutlich weniger verbreitet. Insbesondere dort, wo ein bedeutend hoher Anteil der Beschäftigten in der Konstruktions- und Entwicklungsabteilung arbeitet, werden einzelne Entwicklungsarbeiten auch über Werkverträge abgewickelt. Genaue Angaben zur Zahl der über Werkverträge Beschäftigten sind für die Zulieferindustrie aufgrund der vorliegenden Datenlage nicht möglich.

Angesichts der weiten Verbreitung von Werkverträgen auf den Werften und der in den letzten Jahren auch medial thematisierten Skandale im Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen von Werkvertragsarbeitnehmer/innen, muss betont werden, dass lediglich drei Werften über eine spezielle Betriebsvereinbarungen bzw. einen Tarifvertrag zur Regulierung von Werkverträgen verfügen (Meyer Werft GmbH & Co. KG, Neptun Werft, FSG GmbH).

Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung bzgl. der Vergabe eines Werkvertrags wird nur in einem Fall im Vorfeld dem Betriebsrat vorgelegt.

Da immerhin fünf Betriebsräte ausdrücklich bejahen, dass in den vergangenen Jahren verstärkt Leiharbeit in Werkverträge umgewandelt worden ist, scheint eine stärkere

<sup>17</sup> Basis Werften: 11 Betriebe mit 3.920 Beschäftigten. Basis Zulieferer: 11 Betriebe mit 4.239 Beschäftigten.

Regulierung von Werkverträgen auf betrieblicher Ebene (durch Betriebsvereinbarungen oder Tarifverträge) durchaus angebracht.

## 5. Kurzarbeit nur in wenigen Fällen notwendig

Mindestens auf zwei Werften waren die Beschäftigten seit dem Jahr 2014 mit Kurzarbeit konfrontiert. Während bei der FSG in Flensburg die Kurzarbeit insgesamt von Januar 2014 bis Ende Juni 2015 andauerte und ca. 400 Beschäftigte davon betroffen waren, begann die Kurzarbeit bei der Nobiskrug GmbH im Mai dieses Jahres. Dort sind ca. 120 Beschäftigte potenziell von Kurzarbeit betroffen.<sup>18</sup>

## 6. Arbeitszeit

### 6.1. „Vertrauensarbeitszeit“ nur wenig verbreitet

Die Anwendung der sog. „Vertrauensarbeitszeit“ wird in der Werftindustrie von fünf Betriebsräten für ihre jeweiligen Werften bestätigt. Doch bei weitem nicht alle Beschäftigten „nutzen“ dieses Arbeitszeitmodell. So ist aufgrund der vorliegenden Daten davon auszugehen, dass je nach Werft ca. fünf bis 17 Prozent aller Beschäftigten dort, wo „Vertrauensarbeitszeit“ vom Arbeitsgeber angeboten wird, dies auch praktizieren.

Ähnlich sieht es bei der Zulieferindustrie aus: In nur zwei Betrieben wird „Vertrauensarbeitszeit“ praktiziert, doch sind davon alle Beschäftigten betroffen. In der Summe sind dies immerhin über 1.500 Beschäftigte und damit knapp 40 Prozent aller von der Umfrage erfassten Beschäftigten in der Zulieferindustrie.

Damit ist das Instrument der sog. „Vertrauensarbeitszeit“ noch weiter verbreitet, als das Instrument der Lebensarbeitszeitkonten. Nur zwei Werften und zwei Zulieferbetriebe praktizieren dieses Modell, in dessen Rahmen die Beschäftigten für ein früheres Ausscheiden aus dem Arbeitsleben oder für Qualifikationen ansparen können.

### 6.2. Arbeitszeitkonten

Auf fast allen Werften werden Kurzzeitkonten, Langzeitkonten oder sog. Flexi-Konten genutzt, um die Arbeitszeit der jeweiligen Auslastung und Auftragslage anzupassen.

Auf der Basis der vorliegenden Daten<sup>19</sup> können gegenwärtig für jede/n Beschäftigte/n 81 Stunden auf den Kurzzeitkonten und 59,2 Stunden auf den Langzeitkonten ermittelt werden. In der Hochrechnung auf die diesjährige Gesamtbeschäftigtenzahl von 15.592 Werftbeschäftigten entspricht dies einem Arbeitsäquivalent von 1.477 Vollzeitstellen, die nur durch die Stunden auf den Kurzzeit- und Langzeitkonten anfallen.

Bei den Zulieferern lässt sich feststellen, dass Kurzzeitkonten in allen Betrieben existieren, Langzeitkonten nur in einigen Fällen nicht zur Anwendung kommen. Auf Basis der

<sup>18</sup> Keiner der befragten Zulieferbetriebe musste in den vergangenen zwölf Monaten das Instrument der Kurzarbeit anwenden.

<sup>19</sup> Basis: Für die Kurzzeitkonten liegen Daten von sechs Werften mit 2.556 Beschäftigten vor. Für die Langzeitkonten liegen Daten für acht Werften mit 3.223 Beschäftigten vor.

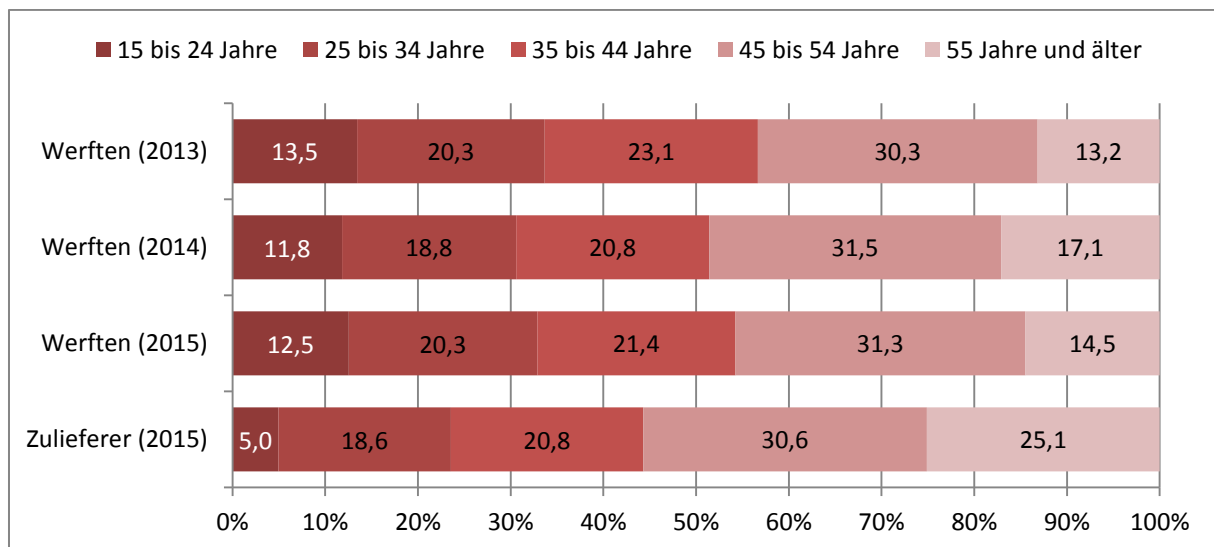
vorliegenden Daten für die Zulieferbetriebe können gegenwärtig für jede/n Beschäftigte/n 26,7 Stunden auf den Kurzzeitkonten und 94,5 Stunden auf den Langzeitkonten ermittelt werden.

In der Hochrechnung auf die diesjährige Gesamtbeschäftigtenzahl von 4.239 erfassten Beschäftigten in der Zulieferindustrie entspricht dies einem Arbeitsäquivalent von 347 Vollzeitstellen, die nur durch die Stunden auf den Kurzzeit- und Langzeitkonten anfallen.

## 7. Altersstruktur

Über den Zeitraum der letzten drei Jahre hinweg hat sich die Altersstruktur der Werftbelegschaften im Durchschnitt kaum verändert. Kritisch scheint es nach Angaben einiger Betriebsräte lediglich in einzelnen Abteilungen zu sein, wo mittlerweile ein vergleichsweise hoher Altersdurchschnitt beklagt und perspektivisch ein Know-How-Verlust befürchtet wird – falls nicht frühzeitig gegengesteuert wird.

**Abbildung 8: Altersstruktur der Werftbelegschaften (2013 bis 2015) bzw. in der Zulieferindustrie (2015) in Prozent**



Basis Werften (2013): 15 Betriebe mit 10.982 Beschäftigten.

Basis Werften (2014): 22 Betriebe mit 12.986 Beschäftigten

Basis Werften (2015): 18 Betriebe mit 11.220 Beschäftigten

Basis Zulieferbetriebe (2015): 8 Betriebe mit 3.409 Beschäftigten

Auf den Werften sind 5,2 Prozent aller Beschäftigten 60 Jahre und älter. Davon arbeiten 93 Prozent in Vollzeit.<sup>20</sup>

Bei den Zulieferbetrieben entfallen rund elf Prozent der Beschäftigten auf diese Altersgruppe. Die Vollzeitquote in dieser Altersgruppe liegt in der Zulieferindustrie bei 89 Prozent.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Basis: 20 Betriebe mit 12.485 Beschäftigten.

<sup>21</sup> Basis: 8 Betriebe mit 2.245 Beschäftigten.



## 8. Auslastung

### 8.1. Auslastung der Produktionskapazitäten mit durchwachsender Perspektive

Zum Zeitpunkt der Erhebung ist die Auslastung der Produktionskapazitäten weitestgehend zufriedenstellend. So bestätigen immerhin 13 Werftbetriebsräte (mit 10.282 Beschäftigten), aktuell zu 100 Prozent ausgelastet zu sein. Darunter befindet sich auch eine Werft aus dem Marineschiffbau, deren Kapazitäten zu 150 Prozent ausgelastet sind. Acht weitere Werften (mit 2.466 Beschäftigten) weisen zurzeit Auslastungsgrade zwischen 80 und 99 Prozent auf.

Auch für das kommende Jahr geht die Mehrheit der Betriebsräte der Werften davon aus, dass die Produktionskapazitäten weitestgehend (wenn auch auf etwas geringerem Niveau) ausgelastet werden können. Gleichwohl trübt sich das Bild, wenn man auf die Situation einzelner Werften schaut. So gehen die Betriebsräte der Nordic Yards Standorte davon aus, dass sich ohne den Eingang von neuen Aufträgen die Auslastung auf rund 20 Prozent reduzieren könnte. Bei der Pella Sietas GmbH würde ohne schnelle Anschlussaufträge die Auslastung sogar noch weiter zurückgehen. Auch die Nobiskrug GmbH muss ohne neue Aufträge um die Auslastung ihrer Produktionskapazitäten im nächsten Jahr fürchten, denn dort wird bereits jetzt nur die Hälfte der Kapazitäten ausgelastet.

Ein ähnliches Bild lässt sich bei den Zulieferbetrieben zeichnen. Auch hier stehen die Vorzeichen für eine zufriedenstellende Auslastung im nächsten Jahr schlecht, sofern nicht Nachfolgeaufträge akquiriert werden können. Die Mehrheit der Betriebe wird jedoch auch in 2016 zwischen 80 und 105 Prozent ausgelastet sein.

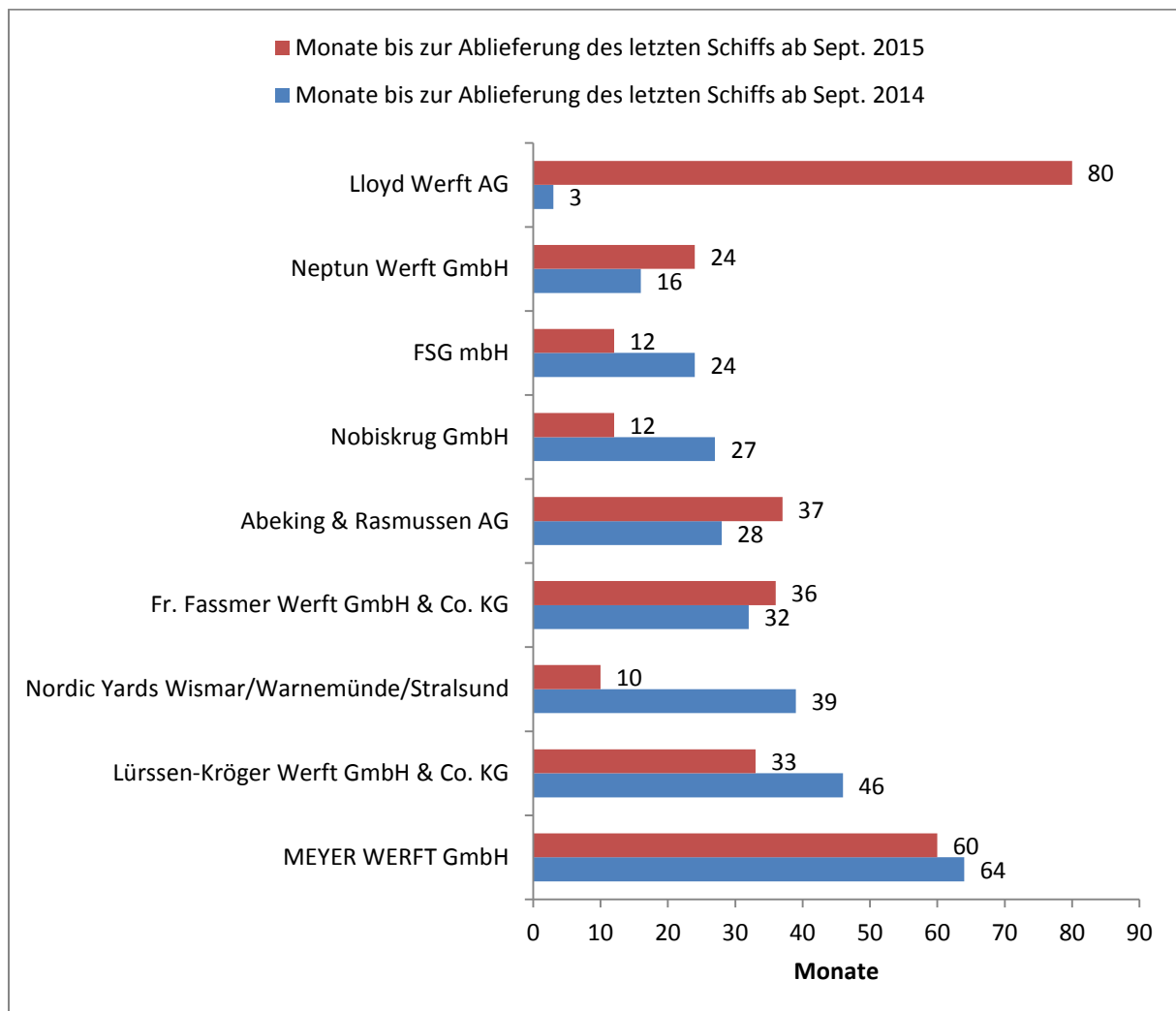
### 8.2. Auslastungshorizonte: Auftragseingänge für einige Werften dringend erforderlich

Unter den Werften, die ihren Auslastungshorizont erweitern oder zumindest stabil halten konnten, sind die Lloyd Werft AG (mit dem Auftrag über den Neubau von drei Kreuzfahrtschiffen sowie zwei Flusskreuzfahrtschiffen), die Neptun Werft GmbH, Abeking & Rasmussen, die Fassmer Werft GmbH & Co. KG sowie die Meyer Werft GmbH.

Dagegen hat sich der Auslastungshorizont bei Nordic Yards von im letzten Jahr noch 39 Monaten auf nunmehr zehn Monate reduziert. Bei der FSG mbH wird das letzte Schiff im Auftragsbuch bereits in zwölf Monaten übergeben (in 2014 dauerte es bis zu diesem Zeitpunkt noch 24 Monate). Bei der Lürssen-Kröger Werft GmbH & Co. KG hat sich der Auslastungshorizont zwar auch gegenüber dem Vorjahr verringert, gleichwohl ist der Auslastungshorizont mit 33 Monaten auch im Vergleich zu anderen Werften relativ komfortabel.



**Abbildung 9: Auslastungshorizonte - Monate bis zur Ablieferung des letzten Schiffs im Auftragsbuch ab Sept. 2015 (ausgewählte Werften)**



## 9. Auftragseingänge<sup>22</sup>

In den vergangenen zwölf Monaten verblieben die Auftragseingänge für Neubauten auf einem niedrigen Niveau. Die Auswirkungen dieser Entwicklung wurden bereits im Zusammenhang mit den Auslastungsgraden bzw. den Auslastungshorizonten ausgewählter Werften beschrieben.

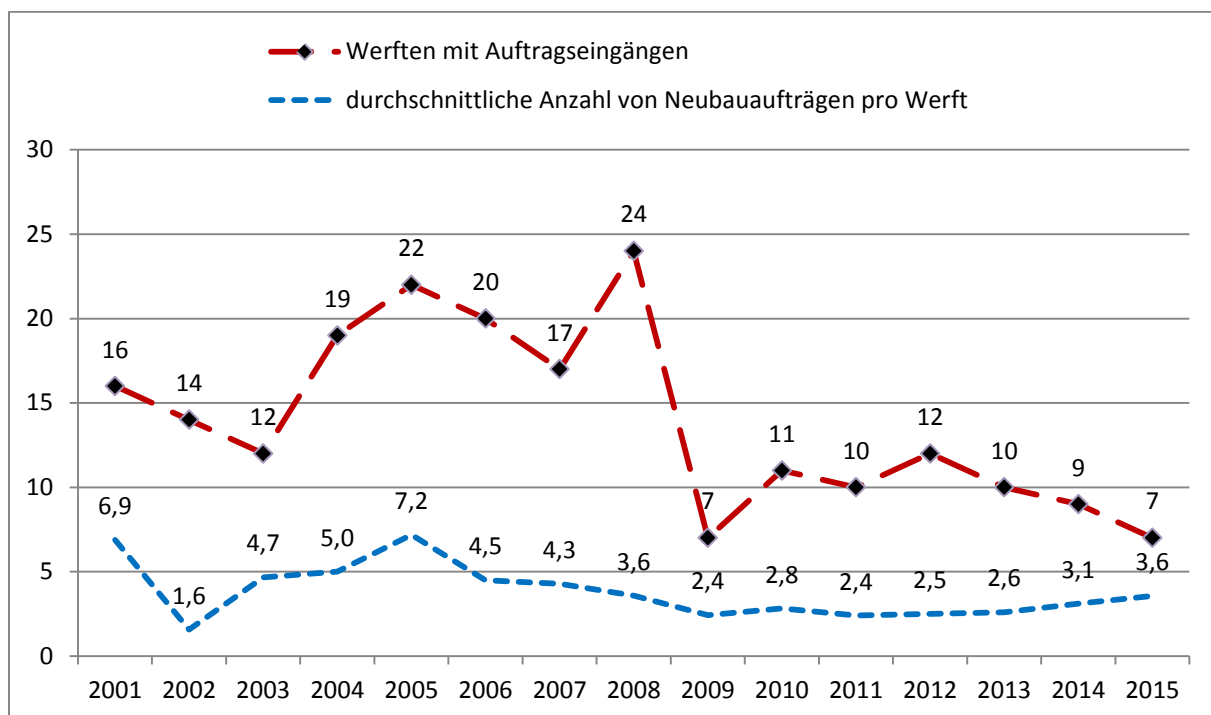
Lediglich sieben Werften konnten Festaufträge bestätigen, die Mehrzahl der Werften ging jedoch leer aus. Zum ersten Mal seit fünf Jahren konnten zudem keine Auftragseingänge für Offshore-Komponenten (z.B. für die Offshore-Windenergie) verzeichnet werden.

<sup>22</sup> Die Daten zu den Auftragseingängen wurden vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) aus Bremen ermittelt und für die Schiffbauumfrage 2015 aufbereitet. Die Auswertung bezieht sich (wie auch in den Jahren zuvor) auf den Zeitraum Anfang September des Vorjahres bis Ende August des Jahres der Umfrage). Auftragseingänge wurden nur für die Werften erhoben, nicht für die Zulieferindustrie.

## 9.1. Zahl der Werften mit Auftragseingängen sinkt

Zurückblickend auf die letzten Jahre sticht ins Auge, dass sich die Zahl der Werften, die Neubaufträge akquirieren konnten, deutlich verringert hat. Waren es im Zeitraum zwischen 2004 und 2008 im Durchschnitt rund 20 Werften, die jedes Jahr Auftragseingänge verbuchen konnten, so waren es im Zeitraum zwischen 2009 und 2015 nur noch knapp zehn Werften. Im aktuellen Berichtszeitraum (September 2014 bis Ende August 2015) waren es nur sieben Werften (mit insgesamt 25 bestätigten Auftragseingängen) – so wenig wie im Jahr 2009 auf dem Höhepunkt der weltweiten Schiffbaukrise.

**Abbildung 10: Entwicklung der Zahl der Auftragseingänge für Schiffsneubauten im Vergleich zur Zahl der Werften mit Auftragseingängen (2001 bis 2015; Basis: Anzahl der Auftragseingänge)**



## 9.2. Auftragseingänge im Detail

Wie bereits in den Vorjahren, konnten keine Aufträge für **Containerschiffe** verbucht werden. Anders sieht es dagegen im Bereich der **Mehrzweckfrachter** aus. Die Leeraner Tochter der niederländischen Werft Ferus Smit konnte durch Bestätigung von Optionen eine Serie von Mehrzweckfrachtern auf sechs Schiffe aufstocken und zwei weitere ähnliche Schiffe verbuchen. Ferus Smit ist damit derzeit die einzige Werft in Deutschland, die noch Trockenfrachter baut.

**Abbildung 11: Auftragseingänge für Mehrzweckfrachter**

Zahl Werft	Auftraggeber	tdw Schiffstyp	Summe tdw
2 Ferus Smit, Leer	Symphony, Singapur	10.500 Mehrzweckfrachter	21.000
2 Ferus Smit, Leer	Symphony, Singapur	10.500 Mehrzweckfrachter	21.000

Auch bei Spezialfrachtern gab es keine Neubaufträge, gleichwohl konnte im Segment der **Spezialtanker** die Neptun Werft die Tradition der Meyer-Gruppe im Bau von Gastankern fortsetzen.

**Abbildung 12: Auftragseingänge für Spezialtanker**

Zahl	Werft	Auftraggeber	m <sup>3</sup> Schiffstyp	Summe tdw
1	Neptun Werft	Anthony Veder, NL	18,000 LNG-Tanker	17.500

Das wichtigste Schiffssegment, in dem deutsche Neubauerften Auftragseingänge verbuchen konnten, bleibt nach wie vor der Bereich der **Passagierschiffe und Yachten**. Der Kreuzfahrtmarkt befindet sich wieder in sehr guter Verfassung; die Orderbücher der Spezialwerften sind voll, doch die Bestellungen gehen weiter.

Die QUANTUM-Klasse der Meyer Werft wurde so gut vom Markt aufgenommen, dass Royal Caribbean Cruises ein viertes Schiffe orderte. AIDA kehrt nach der Bestellung von zwei Schiffen in Japan, deren Ablieferung mit erheblichen Verzögerungen und Problemen verbunden ist, zur Meyer Werft zurück. AIDA und Costa Cruises haben je zwei Schiffe geordert, die mit 180.000 BRZ und 6.600 Passagieren maximal selbst die weltgrößte OASIS-Klasse an Kapazität übertreffen sollen. Die AIDA-Schiffe sollen in Papenburg entstehen, die Costa-Schiffe in der Tochter der Meyer Werft in Turku. Alle vier sollen mit LNG betrieben werden.

Im Juli 2015 gab die Lloyd-Werft bekannt, sich in Gesprächen mit der Genting-Group zu befinden, die drei eisverstärkte Luxusfahrtschiffe und zwei Flusskreuzfahrtschiffe für Crystal Cruises bei der Bremerhavener Werft in Auftrag geben will. Die Lloyd-Werft hat große Erfahrung im Ausbau von Schiffen, muss nur die Rümpfe im Unterauftrag vergeben. Der Auftrag hängt noch von einer Beteiligung der Genting Group an der Werft ab.

Auch Yachten tragen wiederum zur Beschäftigungssicherung der Werften bei. Wie üblich werden die Aufträge selten offiziell bekannt gegeben, aber bei Abeking & Rasmussen, der Lürssen-Gruppe und German Naval Yards dürften Orders eingegangen sein.

Die Neptun Werft kann die Serie für Viking River Cruises vorerst bis 2016 fortsetzen. Im Herbst 2014 wurden nochmals sechs Long Ships bestätigt.

**Abbildung 13: Auftragseingänge für Passagierschiffe und Yachten**

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Schiffstyp
1	Meyer Werft	Royal Caribbean Cruises	168.000	4.180 P Kreuzfahrtschiff
2	Meyer Werft	AIDA Cruises	180.000	5.200 P Kreuzfahrtschiff
3	Lloyd Werft	Crystal Cruises	100.000	1.000 P Kreuzfahrtschiff
2	Lloyd Werft	Crystal Cruises		60 P Flusskreuzfahrtschiff
1	Lürssen	Unbekannt		112 m Megayacht
1	Lürssen	Unbekannt		95 m Megayacht
1	Abeking & Rasmussen	Unbekannt		98 m Megayacht
6	Neptun Werft	Viking River Cruises		135 m Flusskreuzfahrtschiff

Bei großen wie bei kleineren Werften fällt das Ausbleiben der deutschen Auftraggeber auf. Die Fassmer-Werft konnte nur Materialpakete für sechs 44 m lange Patroller aus Malaysia in Auftrag nehmen. Die weit verzweigte Rönner-Gruppe, Pella (ehemals J.J. Sietas) und andere Firmen fertigen Sektionen und Blöcke für die Meyer Werft.

**Abbildung 14: Auftragseingänge für sonstige Schiffe (ohne Marineschiffe)**

Zahl	Werft	Auftraggeber	BRZ	Schiffstyp
1	Abeking & Rasmussen	Unbekannt	25 m	SWATH
1	Hitzler	HPA Hamburg	23 m	Flusseisbrecher
1	Hitzler	HPA Hamburg	30 m	Flusseisbrecher

Zusammenfassend lässt sich bezüglich der im Berichtszeitraum ermittelten Auftragseingänge festhalten, dass von den 25 Auftragseingängen allein 17 auf Passagierschiffe und Yachten entfielen. Diese 17 Aufträge verteilen sich insgesamt auf fünf Werftbetriebe. Dies zeigt einmal mehr die starke Spezialisierung des deutschen Schiffbaus auf diese Schiffssegmente. Es unterstreicht aber auch die Entwicklung, dass sich die Neubaufträge auf immer weniger Werften konzentrieren.

**Abbildung 15: Auftragseingänge für deutsche Werften von 2001 bis 2015 (jeweils vom September des Vorjahres bis Ende August des angegebenen Jahres); Anzahl der Auftragseingänge nach Schiffstypen**

