



Bezirk
Küste

Schiffbau braucht Zukunft

Für eine starke maritime Industrie in Deutschland

ARBEIT:
SICHER UND FAIR!

für
ALLE

Forderungen der IG Metall Küste und der AG Schiffbau
anlässlich der 9. Nationalen Maritimen Konferenz
am 19./20. Oktober 2015 in Bremerhaven



Meinhard Geiken,
Bezirksleiter IG Metall Küste

Die maritime Wirtschaft ist nicht nur von enormer Bedeutung für Norddeutschland, sondern für den ganzen Industriestandort Deutschland. Rund 15.600 Menschen sind derzeit direkt auf den deutschen Seeschiffswerften beschäftigt. Inklusiv Leiharbeits- und Werkvertragskräften sowie den rund 63.000 Beschäftigten in der Zuliefererindustrie steht die maritime Wirtschaft heute für rund 90.000 Arbeitsplätze.

Die Branche spürt immer noch die Folgen der Schiffbaukrise. Viele Werften mussten – zuletzt 2008/2009 – zum Teil erhebliche Auftragsrückgänge und damit auch Arbeitsplatzverluste verkraften. In den vergangenen Jahren dagegen konnte sich der deutsche Schiffbau – auch im Vergleich zu anderen Schiffbaunationen in Europa – durch die Umorientierung auf den Spezialschiffbau und den Einstieg in die Offshore-Windenergie behaupten. In vielen europäischen Schiffbaunationen gab es einen dramatischen Rückgang an Beschäftigung und eine Vielzahl von Werftschließungen. In Deutschland konnte die Zahl der Arbeitsplätze weitestgehend stabil gehalten und alle Werftstandorte erhalten werden.

Angesichts der Situation auf dem Weltschiffbaumarkt und der Konkurrenz vor allem aus Südostasien steht der deutsche Schiffbau jedoch vor großen Herausforderungen. Um auch in der Zukunft einen starken Schiffbau in Deutschland zu haben, müssen auf vielen Feldern erhebliche Anstrengungen unternommen werden.

Die IG Metall Küste und die Betriebsräte der Arbeitsgemeinschaft Schiffbau (AG Schiffbau) erwarten von der Nationalen Maritimen Konferenz deutliche Signale und verbindliche Initiativen, um die maritime Wirtschaft nachhaltig zu stärken. ◀

► Eine starke Industrie erfordert industriepolitische Flankierung

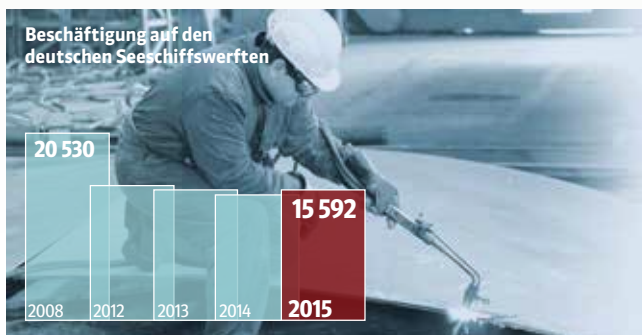
Die AG Schiffbau und die IG Metall Küste begrüßen die Fortsetzung des maritimen Dialoges und die damit verbundene Neuausrichtung der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven. Die Durchführung der Branchenforen ist ein richtiger Schritt und ein wichtiger Impuls, um eine Fortentwicklung des maritimen Dialoges auf den Weg zu bringen.

Die über 200 Handlungsempfehlungen, die in den Branchenforen entwickelt und formuliert worden sind, beinhalten allerdings keine geschlossene Konzeption für den maritimen Sektor. Auch wenn die maritime Wirtschaft neben der Verteidigungs- und der Luft- und Raumfahrtindustrie als Schlüsselindustrie im Koalitionsvertrag verankert worden ist, so sind die bisherigen Ergebnisse als unzureichend zu bewerten.

Notwendig sind nach Auffassung der IG Metall und der AG Schiffbau Priorisierungen und Schwerpunktsetzungen. Insbe-

sondere fehlt für den industriellen Sektor in der Wertschöpfungskette Schiffbau, Meerestechnik, Offshore, Maritime Sicherheit und Zulieferer ein schlüssiges industrielles Konzept zur Stärkung des maritimen Industriestandortes Deutschland. Ein branchenübergreifendes industriepolitisches Konzept zur Flankierung der weiteren Entwicklung der maritimen Industrie ist dringend geboten.

Die IG Metall Küste und die AG Schiffbau erwarten deshalb, dass der im Koalitionsvertrag festgeschriebene Leadership-Prozess deutlich aktiver als bislang weiter entwickelt wird. ◀



Ralf Sasse
Betriebsratsvorsitzender Flensburger Schiffbau
Gesellschaft

» Ich sehe ja, wie in anderen Ländern der Schiffbau als strategische Industrie angesehen und entsprechend begleitet wird. Da müssen wir uns in Deutschland deutlich mehr anstrengen.«



► Innovationen vorantreiben

Forschung, Entwicklung und Innovation sind unverzichtbare Schlüsselfunktionen für die Zukunft der maritimen Industrie in Deutschland. Schiffbau und Meerestechnik gehören zu den Technologiebranchen mit der höchsten Innovationsfrequenz. Dies spiegelt sich auch in der Beschäftigtenstruktur der Schiffbauindustrie wider: Ein großer Teil der Belegschaften ist heute mit Engineering-Aufgaben betraut.

Innovationen sind der Garant dafür, dass auch in Zukunft die von deutschen Werften und Zulieferern entwickelten Produkte weltweit nachgefragt werden. Nach wie vor werden Innovationsbeihilfen jedoch nur von wenigen Betrieben genutzt. Zudem verfolgt nur jede fünfte Werft eine zielgerichtete Forschungs- und Entwicklungsstrategie.

Der Verband Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und die IG Metall Küste drängen deshalb gemeinsam auf eine Innovationsoffensive für den maritimen industriellen Sektor.

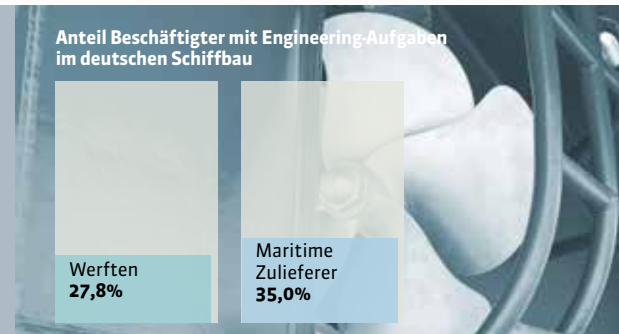
Zur Stärkung des maritimen Industriestandortes und einer Intensivierung der Innovationsanstrengungen müssen die verfügbaren Förderinstrumente ausgebaut, optimiert und ergänzt werden. Zentrale Elemente einer derartigen Strategie müssen sein:

- Erhöhung der Fördersätze für Forschung, Entwicklung und Innovation,
- Neuausrichtung der Bund-/Länderförderung,
- Einrichtung einer zentralen technischen Koordinierungs- und Forschungsstelle, um eine intensivere und effizientere Nutzung der Förderprogramme und eine bessere Umsetzung von Forschungsergebnissen auf den Weg zu bringen. ◀



Daniel Müller
Betriebsratsvorsitzender
Lloyd Werft Bremerhaven

» Ich erwarte, dass die Nationale Maritime Konferenz eine deutliche Verbesserung für die Entwicklung von Innovationen nach sich zieht. Wir können nur bessere Produkte anbieten, um mit den Dumping-Anbietern aus Asien zu konkurrieren.«



► Zukunftsfähigkeit durch strategische Personalpolitik sichern

Die Schiffbaumfragen der IG Metall Küste belegen, dass sich trotz der nach wie vor schwierigen Situation auf dem Weltschiffbaumarkt die Beschäftigungssituation in den letzten Jahren stabilisiert hat. Für die weitere Entwicklung der Schiffbauindustrie ist dies ein gutes Zeichen, denn nur mit gut qualifizierten Beschäftigten kann der deutsche Schiffbau im internationalen Wettbewerb bestehen.

Doch zeigt sich, dass über 60 Prozent der Werften und 82 Prozent der maritimen Zulieferer Probleme haben, offene Stellen zu besetzen. Diese Probleme treten in beinahe allen Qualifikationsgruppen auf. Auch in der Konkurrenz zu anderen Wirtschaftszweigen wie der Automobil- oder Luft- und Raumfahrtindustrie steht die Schiffbauindustrie in Konkurrenz um qualifiziertes Personal.

Mit einer durchschnittlichen Ausbildungsquote von über sechs Prozent und einem immer größer werdenden Anteil von dual Studierenden hebt sich der Schiffbau positiv von anderen

Branchen ab. Zudem ist bei jungen Menschen die Ausbildung im Schiffbau nach wie vor sehr attraktiv: Auf jeden angebotenen Ausbildungsplatz auf den Werften kommen im Durchschnitt 23 Bewerbungen.

Angesichts des hohen Durchschnittsalters – insbesondere im Konstruktions- und Entwicklungsbereich – in vielen Betrieben, ist eine nachhaltige Personalentwicklungspolitik mehr denn je erforderlich. Diese Einsicht scheint in vielen Betrieben immer noch nicht angekommen zu sein. ◀



jeder fünfte Auszubildende
absolviert ein Duales Studium

Thomas Ahme
Stellvert. Betriebsratsvorsitzender und
VK-Leiter Siemens AG Niederlassung Hamburg

»» Statt immer nur über die Herausforderungen des demografischen Wandels zu debattieren, müssen wir dafür in den Betrieben geeignete strategische Personalentwicklungskonzepte entwickeln und anwenden.«



► Abbau von Leiharbeit vorantreiben

Obwohl die Zahl der direkt auf den Werften beschäftigten Mitarbeiter in den letzten Jahren relativ stabil geblieben ist, arbeiten viele Beschäftigte in der Schiffbauindustrie unter prekären Bedingungen.

Viele Werften nutzen Leiharbeit und Werkverträge, um den Aufbau von direkten Beschäftigungsverhältnissen zu vermeiden. Noch immer liegt die durchschnittliche Leiharbeitsquote in der Werftindustrie bei 14,6 Prozent. In einzelnen Betrieben liegt die Leiharbeitsquote sogar zwischen 30 und 50 Prozent.

Dabei wird Leiharbeit verstärkt in für die Unternehmen strategisch wichtigen Bereichen wie der Konstruktion und Entwicklung eingesetzt. Betriebsräte berichten zunehmend davon, dass

gerade durch den Einsatz von Leiharbeitskräften in diesen Bereichen den Betrieben ein Know-How-Verlust droht.

Gleichzeitig ist in den letzten drei Jahren deutlich geworden, dass es den Betrieben zunehmend schwerer fällt, geeignete und qualifizierte Leiharbeitskräfte zu rekrutieren.

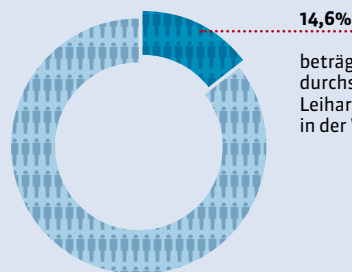
Für die IG Metall und die AG Schiffbau steht deshalb fest: Leiharbeit darf nicht länger als Ersatz für Stammarbeitsplätze genutzt werden. ◀



Volker Karstaedt
Betriebsratsvorsitzender
der FR. Fassmer, Berne

» Ich sehe ja, wie lange manche Leiharbeiter bei uns beschäftigt sind. Die gehören eigentlich zur Stammelegschaft, denn wir können auf einige der Kollegen nur schwer verzichten.«

Leiharbeit weiterhin auf hohem Niveau



beträgt die durchschnittliche Leiharbeitsquote in der Werftindustrie

▶ Industrielle Kernkompetenzen im Marinesektor erhalten

Der Marineschiffbau ist neben dem Segment des zivilen Spezialschiffbaus das Aushängeschild des deutschen Schiffbaus. Sowohl im Über- als auch im Unterwassermarineschiffbau sind die Produkte der deutschen Werften weltweit nachgefragt.

Umso unverständlicher ist es, dass das Mehrzweckkampfschiff MKS 180 erstmals europaweit ausgeschrieben worden ist. Diese Entscheidung ist über die Köpfe der betroffenen Arbeitnehmer- und Arbeitsnehmerinnen entschieden worden. Die daraus resultierenden negativen Folgen für den Industriestandort Deutschland spielten seitens der Bundesregierung offensichtlich keine Rolle.

Aus Sicht der IG Metall und der AG Schiffbau stehen die Auswirkungen dieser Politik in krassem Widerspruch zu den Bemühungen, den industriellen Sektor in Deutschland zu stärken.

Die durch die Bundesregierung vorgenommene einseitige europäische Ausschreibung ignoriert die nachhaltige Wettbewerbsverzerrung gegenüber staatlichen Wettbewerbern in Europa. Auf die nicht fortgeschriebene europäische Beschaf-

fungspolitik mit einer einseitigen Ausschreibung eines Referenzprojektes mit einem Volumen von vier Milliarden Euro zu reagieren, kann zu gravierenden Konsequenzen für den deutschen Schiffbau führen:

- ▶ Schwächung der industriellen Basis,
- ▶ Verzicht auf relevante Referenzprojekte im Ausland,
- ▶ Know-How- und Kompetenzverlust im Überwassermarineschiffbau,
- ▶ Bedrohung von Standorten und Arbeitsplätzen.

Falls wider Erwarten auf Grund einer nicht vorhandenen Wettbewerbsposition die Schiffe ins Ausland vergeben werden, fordert die IG Metall die Schaffung gleichwertiger Arbeitsplätze.◀

Ernst-August Kiel
Betriebsratsvorsitzender TKMS, Kiel

» Wenn privat geführte Werften in Deutschland mit europäischen Wettbewerbern, die sich in Staatsbesitz befinden, konkurrieren sollen, kann niemand mehr von einem fairen Wettbewerb sprechen. Eine Vergabe der MKS 180 ins Ausland würde den Überwassermarineschiffbau in Deutschland grundsätzlich in Frage stellen.«



► Offshore Windenergie: Potenziale nutzen

Die Offshorewindenergie steht mit der neuerlichen Novellierung des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG) und dem damit verbundenen Modell der Ausschreibungen vor dem nunmehr vierten Systemwechsel in den letzten zehn Jahren.

Für die IG Metall und die AG Schiffbau führt dieser Weg in die falsche Richtung. Gerade das EEG hat sich in der Vergangenheit auch im europäischen Kontext bewährt und mit einer industrie- und beschäftigungspolitischen Lenkungswirkung hunderttausende von neuen Arbeitsplätzen geschaffen. Mit dem neuen Modell des Bundeswirtschaftsministeriums verlässt die Bundesregierung diesen erfolgreichen Pfad.


Angesichts der langen Vorlaufzeiten zur Planung von Offshorewindparks sieht die IG Metall, dass die gerade langsam anlaufende Belegung in der Offshore-Windenergieindustrie wieder in sich zusammen bricht. Der von der Bundesregierung verfolgte Zeitplan sieht vor, dass faktisch erst ab 2017 Entscheidungen über die Zuweisung von Windparks gefällt werden können.

Damit reißt spätestens ab jetzt die Auftragskette ab, weil Investitions- und Planungssicherheit für die Unternehmen erst ab 2017 besteht. Auch die Werften, die in den letzten Jahren erfolgreich in den Markt für Offshore-Windenergie eingestiegen sind, bekommen dies zu spüren: Seit September 2014 konnten die deutschen Werften keine neuen Auftragsgänge für Offshore-Komponenten oder Offshore-Plattformen verbuchen.

Die IG Metall fordert daher, die Kontinuität des weiteren Ausbaus der Offshore-Windenergie nach 2020 sicherzustellen. Ein erneuter Abriss von Aufträgen und damit erneute Massenentlassungen und Insolvenzen, wie in der Vergangenheit, müssen vermieden werden.

Drei Voraussetzungen sind für eine positive Entwicklung der Offshore-Windenergieindustrie für die IG Metall und die AG Schiffbau erforderlich:

- Ausreichende Übergangsfristen und Netzkapazitäten schaffen,
- Rechtssicherheit für Investoren schaffen - insbesondere in der Frage Entwicklungskosten,
- Keine Deckelung von Kapazitätsgrenzen zum Ausbau der Energiewende für den Windsektor.◄



Jürgen Kräplin
Betriebsratsvorsitzender
Nordic Yards, Stralsund

» Ich glaube, die Politik hat noch nicht wirklich begriffen, welche Möglichkeiten die Windenergie auf dem Meer für die maritime Wirtschaft in Deutschland beinhaltet. Da darf man nicht nur auf Nord- und Ostsee gucken, sondern muss den Blick auf den globalen Markt werfen.«

► Für einen neuen industriepolitischen Kurs

Stillstand wäre das Schlimmste, was den Werften und der maritimen Zulieferindustrie passieren könnte. Deshalb ist es wichtig, dass die Ergebnisse der 9. Nationalen Maritimen Konferenz den Weg für eine positive Entwicklung des deutschen Schiffbaus ebnen.

Die Werftindustrie in Deutschland hat die zum Teil bitteren Lehren aus der letzten Schiffbaukrise gezogen. Aufgrund erheblicher Anstrengungen haben Werften sich in Nischenmärkten erfolgreich behauptet, neue Schiffstypen entwickelt oder sind in den Markt für Offshore-Windenergie eingestiegen. Auch die Zulieferunternehmen stehen für Produkte und Dienstleistungen, die weltweit nachgefragt werden.

Nichtsdestotrotz besteht auf vielen Feldern dringender Handlungsbedarf, um auch in Zukunft eine starke Schiffbauindustrie in Deutschland zu erhalten und auszubauen. Die Beispiele aus vielen anderen europäischen Schiffbaunationen zeigen, dass die maritime Wirtschaft ohne eine zielgerichtete industriepolitische Flankierung gegenüber internationalen Wettbewerbern kaum bestehen kann. ►►

Eine industriepolitische Neuausrichtung für die maritime Wirtschaft muss aus Sicht der IG Metall und der AG Schiffbau zwingend die nachfolgend aufgeführten Handlungsfelder inklusive der zentralen Zielsetzungen umfassen:

Industriepolitische Strategie

- ▶ Beibehaltung der Nationalen Maritimen Konferenzen
- ▶ Intensivierung und Verstetigung des nationalen LeaderShip-Prozesses
- ▶ Erarbeitung und beteiligungsorientierte Umsetzung einer branchenübergreifenden maritimen Industriepolitik

Finanzierung

- ▶ Verbesserte Möglichkeiten der Bauzeitfinanzierung;
- ▶ Instrumente zur Umsetzung der Energiewende im industriellen Großanlagenbereich;
- ▶ Neue Kreditprogramme zur Förderung umweltfreundlicher Schiffe;
- ▶ Anwendungsfinanzierung im Bereich der Meerestechnik.

Marineschiffbau

- ▶ Überwasserschiffbau als Schlüsselindustrie anerkennen
- ▶ MKS 180 muss in Deutschland gebaut werden
- ▶ Keine europäischen Ausschreibungen ohne faire Wettbewerbsbedingungen
- ▶ Verhinderung des Verlusts von Kernkompetenzen im Marineschiffbau

Offshore-Windenergie

- ▶ Etablierung von neuen Referenzprojekten durch Industrie und Politik
- ▶ Verbesserung und Finanzierung von Offshore-Windkraft einschließlich entsprechender Schiffe
- ▶ Ausreichende Übergangsfristen und Netzkapazitäten schaffen
- ▶ Schaffung von Rechtssicherheit für Investoren, insbesondere in der Frage Entwicklungskosten
- ▶ Keine Deckelung von Kapazitätsgrenzen

Forschung & Entwicklung & Innovation

- ▶ Erhöhung der Fördersätze für Forschung, Entwicklung und Innovation
- ▶ Neuausrichtung der Bund-/Länderförderung
- ▶ Einrichtung einer zentralen technischen Koordinierungs- und Forschungsstelle, um eine intensivere und effizientere Nutzung der Förderprogramme und bessere Umsetzung von Forschungsergebnissen auf den Weg zu bringen

Beschäftigung sichern, Tarifverträge nutzen

- ▶ Aufbau von Stammbesellschaften statt Vergabe von Werkverträgen und Missbrauch von Leiharbeit
- ▶ Ausbildungsaktivitäten erhöhen
- ▶ Tarifbindung von Werkvertragsunternehmen durchsetzen
- ▶ Mitbestimmung und Sozialpartnerschaft achten

Impressum

Herausgeber: IG Metall Bezirk Küste, Kurt-Schumacher-Allee 10,
20097 Hamburg, bezirk.kueste@igmetall.de, verantwortlich:
Meinhard Geiken, Bezirksleiter, Redaktion: Thorsten Ludwig (AgS),
Heino Bade, Fotos: Peter Bisping, shutterstock, Gestaltung: Peter
Bisping, Druck: drucktechnik-altona.de, Stand: 10-2015



Bezirk
Küste