

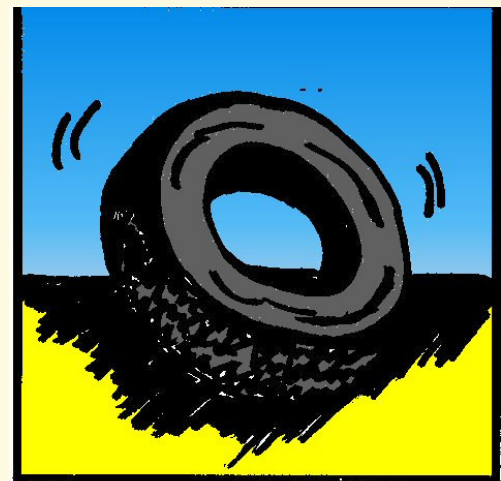


ICEM – Weltkonferenz für die Gummiindustrien

Istanbul, Türkei

6. – 7. April 2006

- Globaler Bericht -



Erstellt von Michael Wolters, Industriesekretär

Inhaltsverzeichnis

Überblick	3
1. Die Grundstoffe	5
1.1. Naturkautschuk	5
• <i>Tabelle: Naturkautschukproduktion und –verbrauch</i>	
1.2. Elastomere (synthetischer Kautschuk)	7
• <i>Tabelle: Synthetikkautschukproduktion und –verbrauch</i>	
• <i>Polybutadien</i>	
• <i>Butylkautschuk</i>	
• <i>Nitrilkautschuk</i>	
• <i>Polychloropren</i>	
• <i>Nitril-Butadien-Kautschuk</i>	
• <i>Styrol Block Copolymer</i>	
• <i>Fluorokautschuk</i>	
• <i>Polyolefin Elastomere</i>	
• <i>Emulsion Styrol-Butadien-Kautschuk</i>	
• <i>Ethylen-Propylen-Kautschuk</i>	
2. Die Reifenindustrie	12
• <i>Wirtschaftliche Entwicklungen des Jahres 2004</i>	
• <i>Investitionen der Branche</i>	
• <i>China – Markt und Herausforderung</i>	
• <i>Mittel- und Osteuropa wächst und wächst</i>	
• <i>Neue Global Player</i>	
• <i>Nischenwachstum in einzelnen Reifensegmenten</i>	
• <i>Neue Technologien</i>	
2.1. Die großen 3	18
2.1.1. Michelin	18
2.1.2. Bridgestone	18
2.1.3. Goodyear	19
2.2. Sonderfall Continental	20
3. Andere Gummiindustrien	23
4. Herausforderungen an die Gewerkschaften weltweit	25
4.1. Koordinierung von Aktivitäten	25
4.1.1. Globales Netzwerk Goodyear	25
4.1.2. Globales Netzwerk Bridgestone	26
4.1.3. Globales Rahmenabkommen Freudenberg	26
4.2. Arbeitssicherheit	26
• <i>Besondere Gesundheitsgefahren in der Reifenindustrie</i>	
• <i>Weitere Gefahren in der Nicht-Reifen-Gummiindustrie</i>	
• <i>Umweltschutz und was Gewerkschaften tun können</i>	
4.3. Auseinandersetzungen 2002 bis 2006	28
• <i>Zwei Fallbeispiele</i>	
• <i>Chronologie internationaler Solidaritätsaktionen</i>	

Vorwort

Die Reifenindustrie ist einer der Sektoren der ICEM mit der stärksten Marktkonzentration, allein die drei größten Reifenkonzerne haben einen Marktanteil von 53%.

Mit unserem globalen Bericht zur Lage in den Gummiindustrien wollen wir allen unseren Mitgliedsorganisationen einen Überblick über die wirtschaftliche Lage, mögliche Entwicklungen in den unterschiedlichen Märkten und deren Auswirkungen auf die Arbeitswelt und damit auf das konkrete Leben der Arbeitnehmer und ihrer Gewerkschaften verschaffen.

Dabei fallen bereits heute einige zentrale Entwicklungen ins Auge. Die in allen Industriesektoren feststellbare Tendenz Produktion wo möglich in so genannte Billiglohnländer zu verschieben, wird zum einen überdeckt durch die stark wachsende Nachfrage nach Gummiprodukten und hier insbesondere nach Reifen, hier greift der seit Mitte der 90ziger Jahre erwartete Nachfrageboom aus China.

Zum anderen sind Gummifirmen der Automobilzulieferindustrie häufig im Rahmen der Just-in-time-Konzepte räumlich in unmittelbarer Nähe der Autofabriken zu finden. Anders ist die Einhaltung zeitgenauer Anlieferung der unterschiedlichsten und sehr flexiblen Stückanforderungen gar nicht umsetzbar. Gerade in diesem Segment der Gummiindustrien ist darüber hinaus feststellbar, dass eine immer größer werdende Kombination von Gummi- mit Metallteilen und empfindlichster Elektronik, aber auch mit Textilien und Geweben in den Unternehmen Einzug hält.

Die Abgrenzung einzelner Industriebranchen zueinander wird dadurch immer fließender. In vielen Ländern und Regionen organisieren sich die Gewerkschaften nach Branchen, mit dem zunehmenden Verschwinden klarer Industrieabgrenzungen wird die Koordinierung der Vertretung der Arbeitnehmerrechte zwischen einzelnen Gewerkschaften, sowohl national, als auch international deshalb notwendiger denn je.

Der Bericht beschäftigt sich darüber hinaus auch mit der Entwicklung der Rohstoffpreise, die seit 2005 stark gestiegen sind und ein Ende scheint nicht absehbar.

Aber auch die tagtäglichen Anforderungen an die Arbeit der Gewerkschaften vor Ort werden in dem Bericht ausführlich behandelt. Tarifverhandlungen, Streiks oder Betriebsschließungen sind bereits bekannte Aspekte, immer drängender wird jedoch die Auseinandersetzung um den Einsatz von Leiharbeitnehmern. Gerade die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass dort, wo engagierte Arbeitnehmervertreter versucht haben diese neue Gruppe von Beschäftigten zu organisieren mit bislang ungekannter Härte von den Arbeitgebern unter Druck gesetzt wurden.

Ferner zeigt der Bericht anhand einzelner Fallbeispiele, dass dort wo Unternehmensführungen Betriebe schließen wollten, weil ihnen der Profit nicht hoch genug war und die Beschäftigten die Betriebe in Eigenregie fortführen, dies Arbeitsplätze langfristig sichern kann.

Insofern soll der Bericht auch Mut machen und Anregungen geben für den gewerkschaftlichen Kampf vor Ort.

1. Die Grundstoffe

In den Gummiindustrien ist es sinnvoll eine Zweiteilung der Grundstoffe vorzunehmen:

- 1) eine in den Naturkautschuk, der auf Plantagen geerntet wird und dessen Ausbeute wie jedes Naturprodukt von Umwelteinflüssen wie Flut, Dürre oder Schädlingen beeinflusst wird, und
- 2) eine in die Gruppe der Elastomere oder auch synthetische Kautschuke. Ausgangsstoff ist hierbei das Erdöl. Diese Gruppe umfasst viele Anwendungsgebiete und geht inzwischen weit über den Ersatz von Naturkautschuk hinaus.

Seit 1960 ist der Anteil an synthetischem Kautschuk an der Weltproduktion höher als der des Naturproduktes. Gegenwärtig liegt der Anteil der Elastomere bei 60% der weltweiten Kautschukproduktion.

1.1. Naturkautschuk

Lag der weltweite Verbrauch an Naturkautschuk 1990 noch bei 5 Mio Tonnen, so erreichte er 2004 bereits die 7 Mio Tonnen-Grenze. Sollte sich dieser Zuwachs in der gleichen Weise fortsetzen, wäre spätestens 2010 bei einer Erzeugung von 9,6 Mio Tonnen und einem Bedarf an 12 Mio Tonnen ein ernsthafter Engpass erreicht.

Der Hevea Baum, der die fast ausschließlich Versorgung mit Naturkautschuk darstellt benötigt 7 Jahre Wachstum bevor er zum ersten Mal angezapft werden kann. Zusätzlich ist ein Baum nur begrenzt abzuernten, Bäume die älter als 35 Jahre sind müssen abgeholzt werden. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass selbst bei einem noch stärkeren Ausbau der bestehenden Plantagen oder der Neugründung von Pflanzungen der zu erwartende Bedarf nicht rechtzeitig gedeckt werden kann.

Bereits heute entstehen kleinere Engpässe, durch Missernten oder Unwetter. Dies gilt vor allem für die Länder Thailand, Malaysia und Indonesien, die allein rund 70% der weltweiten Naturkautschukproduktion umfassen. Die größte Kautschukplantage der Welt liegt allerdings in Liberia (Afrika), deren Betreiber zurzeit einer Anklage in den USA unterliegen. Es wird geprüft, ob auf der Plantage menschenunwürdige Arbeitsbedingungen herrschen. Hierzu erfolgt an anderer Stelle des Berichtes noch eine ausführliche Darstellung des Falles, Je nach Ausgang des Prozesses könnte auch dies eine Rückwirkung auf die am Markt angebotene Menge an Naturkautschuk haben.

Seit Jahren wird mehr als 60 % des Naturkautschuks in der Reifenindustrie verarbeitet, die damit treibende Kraft und entscheidender Faktor in dem gesamten Bereich der Gummiindustrien ist. Allerdings variiert der Anteil an Naturkautschuk in den einzelnen Reifentypen erheblich- Goodyear gab hierzu an, dass in LKW-Reifen rund 80% des Polymeranteils Naturkautschuk ist, während in PKW-Reifen nur rund 27% Naturkautschuk stecken.

Da es bislang nicht gelungen ist einen synthetischen Kautschuk mit vergleichbaren Eigenschaften herzustellen, wird Naturkautschuk immer eine große Bedeutung für die Reifenindustrie behalten.

Wie unsicher es hierbei ist eine Entwicklung auszumachen, zeigt folgendes Beispiel: Ende Mai 2005 erklärte der für die Reifenentwicklung zuständige Goodyear Manager Joe Gingo, dass sein Unternehmen vermehrt in die Forschung investieren werde, um mehr und mehr den Naturkautschuk durch synthetische Kautschuke zu ersetzen, dies würde Goodyear unabhängiger machen von dem bevorstehenden Mangel an Naturkautschuk in 4 Jahren. Nur wenige Wochen später erklärte der japanische Reifen-Multi Bridgestone den Anteil von Naturkautschuk in seinen Reifen zu erhöhen, um die steigenden Kosten für synthetischen Kautschuk auszugleichen, eine Folge des rasant gestiegenen Ölpreises im letzten Jahr.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklungen der Produktionszahlen, der Nachfrage sowie der Preisentwicklung von Naturkautschuk in den vergangenen Jahren.

Jahr	2002	2003	2004
Naturkautschukproduktion (in 1000 t)			
Lateinamerika	160	172	187
Afrika	359	355	378
Südostasien	5663	6199	6795
Übriges Asien	1209	1288	1332
<i>Gesamt</i>	<i>7350</i>	<i>7986</i>	<i>8640</i>
Naturkautschukverbrauch (in 1000 t)			
Nordamerika	1266	1225	1290
Lateinamerika	425	473	516
Europäische Union	1182	1336	1307
Übriges Europa	156	180	196
Afrika	115	118	122
Asien / Ozeanien	4312	4635	4901
<i>Gesamt</i>	<i>7540</i>	<i>7966</i>	<i>8333</i>
Angebot / Nachfrage Relation (in 1000 t)			
<i>Gesamt</i>	<i>-190</i>	<i>20</i>	<i>307</i>
Naturkautschukbestände (in 1000 t)			
<i>Gesamt</i>	<i>2060</i>	<i>2004</i>	<i>2311</i>

Jahr	2003	2004	2005
Naturkautschukpreise pro t			
SICOM, RSS3 in S\$	1879	2187	2500
New York, TSR20 in US\$	1120	1350	1535

Quelle: Rubber Statistical Bulletin from International Rubber Study Group (IRSG), 2/2006

Auch wenn es immer noch genügend Bestände an Naturkautschuk gibt, darf es nicht darüber hinwegtäuschen, dass bereits im letzten Quartal des Jahres 2005 Lieferengpässe für einzelne Sorten Naturkautschuks aufgetreten sind. Dies macht sich vor allem an dem Preisanstieg der vergangenen Monate deutlich. Im Januar 2006 erreichte Naturkautschuk in Japan ein Rekordpreis wie seit 21 Jahren nicht

mehr. Noch deutlicher wurde dies an der New Yorker Börse wo 1 kg TSR20 kurzfristig über 2 US\$ stieg, ein Preis der zuletzt beim Einbruch des brasilianischen Kautschukmarktes 1914 erreicht wurde!

Vergleicht man den Preis für Naturkautschuk mit synthetischem Kautschuk, der aufgrund des großen Anstieges der Erdölpreise in den letzten Jahren um über 30% angestiegen ist, so ergab sich Ende 2005 ein Verhältnis von über 110%.

Diese Relation hat sich allerdings erst in der zweiten Jahreshälfte 2005 ergeben, bis dahin waren die Preise seit Jahren so niedrig, dass die Erzeugerländer mehrfach erfolglos versucht hatten, den Preis für Naturkautschuk anzuheben. Gegenwärtig ist ein Ende des Preisanstieges für Naturkautschuk nicht absehbar, dies ist die einhellige Meinung aller Marktforscher.

1.2. Elastomere (synthetischer Kautschuk)

Auch wenn die synthetischen Kautschuke heute die Mehrheit der Herstellungsmenge darstellen, so ist doch ihr Einsatz wesentlich jüngerer Datums. Immer mehr Anwendungsgebiete für die unterschiedlichsten Elastomere wurden gefunden und damit die Produktion – vornehmlich in Nordamerika, Westeuropa und Japan entsprechend weiter ausgebaut. Einige der bekanntesten synthetischen Kautschuke sollen im nachfolgenden kurz in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung dargestellt werden.

Jahr	2002	2003	2004
Synthetikkautschukproduktion (in 1000 t)			
Nordamerika	2300	2344	2409
Lateinamerika	614	644	674
Europäische Union	2723	2755	2871
Übriges Europa	1018	1175	1232
Afrika	68	77	74
Asien / Ozeanien	4180	4426	4721
<i>Gesamt</i>	<i>10900</i>	<i>11448</i>	<i>11974</i>
Synthetikkautschukverbrauch (in 1000 t)			
Nordamerika	2123	2152	2139
Lateinamerika	659	689	795
Europäische Union	2616	2657	2623
Übriges Europa	819	925	931
Afrika	98	109	104
Asien / Ozeanien	4294	4725	5138
<i>Gesamt</i>	<i>10740</i>	<i>11339</i>	<i>11846</i>
Angebot / Nachfrage Relation (in 1000 t)			
<i>Gesamt</i>	<i>160</i>	<i>109</i>	<i>128</i>
Synthetikkautschukbestände (in 1000 t)			
<i>Gesamt</i>	<i>3090</i>	<i>3273</i>	<i>3401</i>

Quelle: Rubber Statistical Bulletin der International Rubber Study Group

Je nach chemischen Ausgangsstoffen, den Monomeren, entstehen sehr unterschiedliche synthetische Kautschuke mit ganz verschiedenen Eigenschaften, die ihren Einsatz in der Industrie sehr variabel machen.

Nachfolgende Tabelle stellt die einzelnen Typen und ihre Anwendungsgebiete gegenüber:

Name	Asphalt-zusatz	Schuhe	Klebstoffe	Techn. Waren	Reifen	Lauf flächen	Plastik-zusatz
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		
CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Latex	X	X		X		X	

eSBR = Styrol-Butadien in Emulsion

sSBR = Styrol-Butadien in Lösung

BR = Polybutadien

NBR = Nitrilkautschuk

EPDM= Ethylen-Propylen Kautschuk

IIR = Butylkautschuk

CR = Polychloropren

TR = Plastikkautschuk

Quelle: International Institute Of Synthetic Rubber Producers, Inc. (IISRP)

- ✓ **Polybutadien (BR)** ist mengenmässig der zweitwichtigste synthetische Kautschuk. Im Jahre 1999 belief sich der Verbrauch auf 1.953.000 Tonnen. Hauptsächlich wird BR in der Reifenindustrie eingesetzt und zwar zu mehr als 70% seiner Produktionsmenge (Angaben des IISRP). Der Einsatz erfolgt hauptsächlich in den Seitenwänden und auf der Lauffläche der Reifen.
- ✓ **Butylkautschuk (IIR):** im Jahresschnitt werden ca. 650.000 Tonnen verarbeitet, vornehmlich im Bereich der Luftschläuche in Auto- und anderen Reifen.
- ✓ **Nitrilkautschuk (NR)** und hier insbesondere die noch recht neue Entwicklung des hydrierten NR wird wegen seiner chemischen Resistenz gegen viele Flüssigkeiten und Öle sowie Chemikalien in der Automobilindustrie, Maschinenbau und Erdölförderung eingesetzt. Der hydrierte NR wurde 1984 erstmalig kommerziell hergestellt und wird gegenwärtig nur von 2 Herstellern weltweit produziert (Zeon Corporation, Japan und Lanxess, Deutschland und USA).
- ✓ **Polychloropren (CR)** ist aufgrund seiner vielfältigen Eigenschaften ein äußerst breit einsetzbares Elastomer. Seit seiner ersten industriellen Fertigung im Jahre 1932 ist dieser Stoff am bekanntesten in der Öffentlichkeit durch seinen Einsatz unter dem Markennamen Neopren. Jährlich werden etwa

300.000 Tonnen verarbeitet. Auch dieses Produkt wird weltweit nur von einer handvoll Unternehmen hergestellt. Die Zahlen für 2000 laut IISRP lauten:

Unternehmensname	Land	Kapazität
DuPont DOW (heute: DuPont Performance) Elastomers	USA	100 000
Bayer AG (heute: Lanxess AG)	Deutschland	65 000
EniChem (heute: Polimeri; geschlossen im Sept. 2005)	Frankreich	40 000
Denki Kagaku Kogyo	Japan	48 000
TOSOH	Japan	30 000
Schowa-DDE (heute: Schowa-Denko)	Japan/USA	20 000

Gegenwärtig gibt es in den USA einen Engpass bei der Belieferung der weiterverarbeitenden Industrie, insbesondere im Bereich der Automobilzulieferer in den Neu-England Staaten. Der Hintergrund ist die Produktionseinstellung eines Herstellers in Frankreich und Produktionsausfälle in amerikanischen Fabriken, die nach den verheerenden Hurrikanen des vergangenen Jahres noch nicht wieder in Betrieb gesetzt werden konnten. Hiervon betroffen ist insbesondere der größte Hersteller DuPont Performance Elastomers (DPE), der neben Lanxess der einzige Lieferant in den USA ist. Es wird berichtet, dass das einzig noch intakt gebliebene Werk von DPE in Louisville, Kentucky ist.

Dieses Werk ist eines von wenigen des DuPont-Konzerns in den USA, das gewerkschaftlich organisiert ist. Während DuPont in den USA stolz darauf ist nicht mit Gewerkschaften zu verhandeln, muss diese Ausnahme sicherlich schmerzen. So zumindest kam es nicht nur der zuständigen Gewerkschaft USW vor, als die Firmenleitung vor einigen Monaten erklärte den Standort in Louisville Ende 2006 zu schließen. Gerade jetzt wo in anderen Teilen der USA Fabriken von der Schließung bedroht sind, weil ihnen der erforderliche Rohstoff fehlt. Insofern hat die Firmenleitung im Februar 2006 eingelenkt und das Werk nun bis März 2007 weiterproduzieren lassen.

Eine andere Lösung des Engpasses könnte die Aufhebung der Strafzölle auf japanisches CR sein, dies wäre eine Hilfe für die Betriebe in den Neu-England Staaten; andererseits bliebe die Frage der angedrohten Betriebsschließung in Louisville weiterhin ungeklärt.

- ✓ **Nitril-Butadien Kautschuk (NBR)** ist äußerst vielseitig einsetzbar. Dies liegt vor allem an dem Mischung- und Kombinationsverhältnis der jeweiligen Monomerbausteine. Hieraus ergeben sich dann sehr unterschiedlichen Eigenschaften, was das Einsatzgebiet des NBR schier unbegrenzt scheinen lässt. Einer Studie des IISRP zur Folge sollte der Weltverbrauch bis 2005 auf 368 000 Tonnen ansteigen. Zu den bedeutendsten Herstellern gehören:

- Lanxess (Betriebe in Kanada und Frankreich)
- Girsal (Mexiko)
- Hyundai (Südkorea)
- JSR Corporation (Japan)
- Kumho (Südkorea)
- Nantex (Taiwan)

- Nitriflex (Brasilien)
 - PetroChina (VR China)
 - Petroflex (Brasilien)
 - Polimeri Europa (Italien)
 - Zeon Chemicals (Betriebe in Japan, Vereinigtem Königreich und USA)
- ✓ **Styrol Block Copolymere (SBC)** sind volumenmäßig die größte Gruppe thermoplastischer Elastomere, ihr jährlicher Verbrauch liegt etwa bei 1 200 000 Tonnen. SBC wird aufgrund seiner besonderen Eigenschaften häufig als Zusatzstoff verwandt mit dem die Eigenschaften des Endproduktes vielfältig gesteuert werden können.
- ✓ **Fluorokautschuk (FR)** wird häufig in Dichtungen eingesetzt, da er neben einer hohen Chemikalienbeständigkeit auch eine sehr hohe Hitzebeständigkeit (über 200 °C erhitzbar) besitzt. Die wichtigsten Hersteller von Fluorokautschuk sind:
- DuPont Performance Elastomers
 - Dyeon
 - Ausimont
 - Daikin
- ✓ **Polyolefin Elastomere** sind zu Beginn der 90ziger Jahre entwickelt worden und lagen damals bei einer Produktionsmenge von 200 Tonnen. Die Nachfrage sollte sich aber bis in unsere heutige Zeit verdoppeln, da ihr Einsatz in allen herkömmlichen Kunststoffen mehr und mehr an Bedeutung gewinnt.
- ✓ **Emulsion-Styrol-Butadien Kautschuk (eSBR)** ist der mit Abstand am meisten verwandte synthetische Kautschuk der Welt. Hauptsächlich wird er in der Reifenindustrie, aber auch bei der Herstellung von Transportbändern und vielen weiteren Anwendungen angewandt. Die bedeutendsten Hersteller und ihre jeweiligen Kapazitäten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden, sie entstammt einem Bericht des IISRP, der sich hierbei auf seine Mitgliedsfirmen bezieht:

Unternehmen	Standort	Kapazität in Tonnen
Ameripol Synpol Co.	Port Neches, TX	235 000
Bayer Rubber Inc.	Sarnia, Ontario	20 000
DSM Copolymer Inc.	Baton Rouge, LA	150 000
Goodyear Tire & Rubber Co.	Houston, TX	267 000
Industrias Negromex SA	Altamira, Mexiko	92 000
Petroflex	Caxias, Brasilien	196 000
	Triunfo, Brasilien	65 000
Bayer SA	La Wantzenau, Frankreich	80 000
DOW Chemical	Pernis, Niederlande	85 000
	Schkopau, Deutschland	91 000
Dwory SA	Oswiecim, Polen	104 000

EniChem SpA	Hythe, VK	120 000
	Ravenna, Italien	90 000
Karbochem Ltd.	Sasolburg, RSA	32 000
Hyundai Petrochemical	Daesan, Korea	60 000
JSR Co.	Yokkaichi, Japan	215 000
Zeon Co.	Tokuyama, Japan	190 000
Korea Kumho PC	Ulsan, Korea	180 000
SINOPEC	Beijing, VR China	80 000
TSRC	Kaohsiung, Taiwan	105 000

Quelle: Internatinal Institute of Synthetic Rubber Producer

- ✓ **Ethylen-Propylen-Kautschuke (EPDM oder EPM)** erfreuen sich einer enorm steigenden Nachfrage, wobei diese Elastomere sowohl in Spezialanwendungen als auch in Massenprodukten eingesetzt werden. Die weltweite Produktion belief sich im Jahr 2000 auf 870 000 Tonnen. Neuere Zahlen sind uns leider nicht bekannt.

2. Die Reifenindustrie

Die Reifenhersteller sind bekanntlich unmittelbar an die Entwicklung des weltweiten Automarktes gekoppelt. Hinzu kam in den letzten 2 Jahren der enorme Anstieg der Rohmaterialkosten, der auf die Ertragslage der Unternehmen drückte, die diese aber über Preiserhöhung weitgehend auffangen konnten. Die Schwäche des Dollars erleichterte die Situation für Betriebe aus dem Dollarraum nur unwesentlich.

Der Automobilmarkt entwickelte sich weltweit sehr uneinheitlich, so dass es Gewinner und Verlierer in allen Regionen gab. Während der US-Markt merklich weniger Autos absetzte und hier insbesondere Marken der Großen wie General Motors oder Ford regelrecht einbrachen, was sich sogleich auf die Entwicklung des Reifenumsatzes in der Erstausrüstung (OE) auswirkte, wuchs die Zahl der verkauften Reifen beispielsweise in Japan in 2005 um 13,9 %. Der größte koreanische Reifenhersteller Hankook berichtete für 2005 über einen Anstieg der verkauften Reifen um 8,7%, was hauptsächlich auf die immer noch steigenden Absatzzahlen aus China zurückzuführen ist. Hankook ist unter den 10 größten Reifenherstellern der einzige, der 2003 seine Position im weltweiten Ranking verbessern konnte. Er verdrängte das japanische Unternehmen Toyo Tire vom 9. Platz. Ansonsten ist das Ranking bis Platz 11 in den letzten Jahren unverändert geblieben.

Der Reifenmarkt wird dominiert von drei Unternehmen, welche zusammen mehr als die Hälfte aller Reifen auf der Welt verkaufen. Das drittgrößte Unternehmen hat dabei noch den doppelten Umsatz im Vergleich zur nachfolgenden Nummer vier. Basierend auf dieser starken Konzentration sind Reifenmarken sehr wichtig. Deshalb versuchen auch nahezu alle großen Reifenhersteller einen Fuß in der Tür zu haben, wenn es um die Erstausrüstung (OE) geht. Diese Reifenverkäufe an die Automobilhersteller sind ein eher schwaches Geschäft und nicht wirklich profitabel. Aber im Bereich der Ersatzbeschaffung werden dafür enorme Profite eingefahren und üblicherweise greifen die Fahrer, wenn sie neue Reifen benötigen auf die Reifenmarke zurück, die bereits beim Kauf auf ihrem Wagen angebracht waren.

Viele Reifenhersteller haben ihre Hochgeschwindigkeitsreifen in den Industrieländern fertigen lassen und die weniger teuren und komplizierteren Reifen wurden in den weniger entwickelten Ländern produziert, diese Form der Arbeitsteilung ändert sich jedoch. In Mittel- und Osteuropa, in Lateinamerika und in Asien mehr und mehr Unternehmen, zumeist Tochterfirmen der großen Multis sind ebenfalls in der Lage Hochgeschwindigkeitsreifen zu fertigen. Besonders wenn in unmittelbarer Nachbarschaft noch Autohersteller ihre Werke haben.

Wirtschaftliche Entwicklungen des Jahres 2004

Global gesehen stiegen die Umsätze aller Reifenunternehmen im Jahr 2004 um 15 %. Gründe hierfür waren zum einen ein um rund 1% gestiegenes Verkaufsvolumen und die Veränderungen bei den Preisen und die Wechselkurse, insbesondere der schwache Dollar. Dies ergab einen Gesamtumsatz von 92 Mrd. US \$, wobei allein 12 Reifenkonzerne einen Umsatz von mindestens 1 Mrd. US \$ besitzen und damit 81 % des Weltmarktes abdecken.

Rang	Unternehmen	Umsatz 2004 (nur Reifen)	Sitz der Konzern- zentrale
1	Group Michelin	17,888.20 Mio \$	Frankreich
2	Bridgestone Corp.	16,750.00 Mio \$	Japan
3	Goodyear Tire & Rubber Company	15,150.00 Mio \$	USA
4	Continental AG	6,100.00 Mio \$	Deutschland
5	Pirelli S.p.A	4,043,50 Mio \$	Italien
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3,150,00 Mio \$	Japan
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2,863,80 Mio \$	Japan
8	Cooper Tire & Rubber Co.	2,081.60 Mio \$	USA
9	Hankook Tire Co. Ltd.	1,902.50 Mio \$	Südkorea
10	Toyo Tire & Rubber Co. Ltd.	1,618.10 Mio \$	Japan
11	Kumho Tire Co. Inc.	1,562.00 Mio \$	Südkorea
12	Grandtour Tire Pte. Ltd.	1,045.00 Mio \$	Singapur

Quelle: Rubber & Plastics News

Investitionen der Branche

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Investitionstätigkeit der Reifenindustrie in der jüngsten Zeit wieder deutlich zugenommen hat. Der European Rubber Journal hat hierzu folgenden Überblick zusammengestellt:

Zeitraum	Gesamtsumme aller Investitionen
2001-2002	1,6 Mrd. US \$
2002-2003	1,2 Mrd. US \$
2003-2004	2,0 Mrd. US \$

Die wichtigsten und größten angekündigten Investitionen im Jahre 2004 waren im Einzelnen:

- 300 Mio. US \$ will die russische SIBUR-Gruppe über einen ungenannten Zeitraum in die Werke Omsk, Yekatarinburg, Volhzsk, und Yaroslavl stecken, um die Produktion zu modernisieren und auszuweiten.
- 183 Mio. US \$ investiert die Continental in den Bau eines neuen Reifenwerkes in Camacari in Bahia / Brasilien. Start der Produktion soll in diesem Jahr sein.
- 150 Mio. US \$ verwendet Toyo Tire zur Erweiterung seiner PKW- und Nutzfahrzeug-Reifenfertigung in Bartour County, Georgia / USA.
- 130 Mio. US \$ nutzt Kumho Tire zur Erweiterung seiner vorhandenen Kapazitäten im Werk Nanjing /China bis 2008.
- 122 Mio. US \$ will Continental mit Anlaufbeginn seines neuen Reifenwerkes in Brasilien verwenden, um die Kapazitäten bis 2008 aufzustocken. Insgesamt sollen später 1000 Mitarbeiter in Bahia eine Arbeitstelle finden.

- 115 Mio. US \$ wird Pirelli weltweit einsetzen, um seine LKW-Fertigungsstätten mit dem Modular Integrated Robotic System (MIRS) auszurüsten.
- 106 Mio. US \$ wird Bridgestone in die Hand nehmen, um seine OTR-Kapazität im japanischen Hofu nach oben zu schrauben.
- 100 Mio. US \$ will Michelin in ein nicht näher benanntes Projekt in China investieren.

Beim Betrachten aller Investitionspläne der großen Reifenkonzerne aus dem Jahr 2004 fällt auf, wie unterschiedlich die Gewichtung ist. Während Michelin mit insgesamt runden 450 Mio. US \$ die Liste erwartungsgemäß anführt, überrascht das Continental mit insgesamt 389 Mio. US \$ deutlich vor Bridgestone mit nur 300 Mio. US \$ liegt. Erst sehr viel später kommt der schon seit Jahren finanziell angeschlagene Konzern Goodyear mit 32,2 Mio. US \$ an 10. Stelle aller Reifenkonzerne!

China – Markt und Herausforderung

Allerdings zeigt der wachsende Markt in China Folgen auf dem internationalen Parkett. Dies sieht man auch daran das China 2003 die USA als den größten Kautschukkonsumenten in der Welt abgelöst hat. Ferner konnten sich zahlreiche globale Reifenunternehmen durch die stetig wachsende Nachfrage nach Reifen in China insgesamt verbessern, andererseits finden sich immer mehr chinesische Reifenfirmen unter den 75 größten Anbietern weltweit. China ist inzwischen zum größten Importeur von LKW-Reifen in den US-Markt aufgestiegen. Das European Rubber Journal berichtet in ihrem Jahresbericht 2004 darüber, das bereits 16 chinesische Firmen unter den TOP 75 sind und allein davon 3 unter den ersten 20. Ein weiteres Indiz für die zunehmende Wettbewerbsfähigkeit chinesischer Reifenproduzenten ist die Tatsache, dass 2004 120 Unternehmen einen DOT Code besaßen, der zur Lieferung in die USA berechtigt, während es im Jahr 2000 erst 45 Unternehmen waren.

Nichtsdestotrotz sind eine Reihe chinesischer Reifenwerke im Besitz multinationaler Konzerne oder sind ein Jointventure zwischen einer chinesischen Firma und einem ausländischem Unternehmen. Goodyear hat beispielsweise ein Werk in Dalian, Bridgestone besitzt 3 Werke in Shenyang, Tianjin und Wuxi, Hankook hingegen hat zwei Betriebsstätten in Jiaying und Huayin. Continental will in diesem Jahr 300 Mio. US\$ in ein komplett neues Werk investieren und die Nummer 12 des Reifenmarktes, Grandtour Tire Ptd Ltd aus Singapur betreibt 7 Werke in China. Auch wenn der größte Teil der chinesischen Reifenproduktion in den Export geht, wird angenommen, dass bereits in nächster Zukunft die Mehrheit der Reifenproduktion für den eigenen Markt benötigt wird.

Betrachtet man den US-Markt getrennt, so kann man als Folge der weltweiten Arbeitsteilung festhalten, dass von 1997 bis zum März 2004 die Zahl der Beschäftigten von 87 100 auf 68 700 sank, während der Anteil an importierten Reifen sich von 2001 auf 2004 verdoppelte. Der Anstieg auf 100 Mio Importreifen in die USA ist weiter ungebrochen und hat jährlich zweistellige Zuwachsraten (*Quelle Rubber & Plastics News, Juli 2005*). Inzwischen beläuft sich der Anteil von Importreifen im Ersatzreifengeschäft auf 35%.

Mittel- und Osteuropa wächst und wächst

Neben der Entwicklung in Asien ist auch in Ost- und Mitteleuropa ein Wandel feststellbar. Zum einen lagern einige der großen Reifenproduzenten Teile der Produktion nach Osteuropa aus (krassestes Beispiel hierbei ist der deutsche Konzern Continental) oder bauen zusätzliche Kapazitäten auf. Beispielsweise haben sowohl Michelin als auch Hankook den Bau jeweils eines Reifenwerkes in Ungarn 2005 vertraglich besiegelt. In dem sogenannten Automobildreieck (Tschechien, Slowakei und Ungarn) wo große Automobilkonzerne, wie VW/Skoda oder Audi produzieren, ist die Nähe zu den Absatznehmern strategisch wichtig. Da alle Experten davon ausgehen, dass der Automobilmarkt in den Ländern Mittel- und Osteuropas weiter wachsen wird, ist die Produktion von Reifen in diesen Ländern weiter auf dem Vormarsch.

Neue Global Player

Die Veränderungen auf dem Weltmarkt machen sich auch noch an weiteren Aspekten bemerkbar. So kaufte das russische Unternehmen Amtel 2005 die niederländische Reifengruppe Vredestein Banden B.V. für 195,9 Mio. €. Das neue Unternehmen besitzt nun drei Reifenwerke in Russland und eins in den Niederlanden, der neue Firmenname lautet: Amtel-Vredestein.

Eine offene Frage ist die Entwicklung des innerrussischen Marktes. Würde die Auto- und LKW-Fertigung im eigenen Land ansteigen, so wäre dies ein gutes Zeichen für die Reifenindustrie. Der russische Markt für Ersatzreifen oder der mögliche Export der produzierten Reifen alleine, stellt keinen starken Schub für die russische Reifenindustrie dar.

Aber auch in der südlichen Hemisphäre zeigen Reifenunternehmen, dass Multinationalität kein Vorrecht Westeuropas der USA oder Japans sein muss. So erwarb das zweitgrößte indische Reifenunternehmen Apollo Tyre für 200 Mio. US\$ die Dunlop International-Werke in Südafrika und Zimbabwe. Der indische Reifenmarkt ist noch nicht in vergleichbarer Weise am Wachsen wie der chinesische, aber einige Reifenunternehmen besetzen stattdessen ausländische Märkte, um sich so bei steigender Produktion weiterer Absatzmärkte zu versichern.

Für den indischen Reifenmarkt ist die Prognose ebenso unklar wie für Russland. Beide Märkte werden dominiert von nationalen Unternehmen und die wachsende Nachfrage nach Reifen ist bei weitem nicht so stark wie in China oder anderen Teilen der Welt.

Nischenwachstum in einzelnen Reifensegmenten

Neben den recht unterschiedlichen Entwicklungen in den Regionen, sind auch einzelne Segmente innerhalb des Reifenmarktes betroffen. Unabhängige Experten rechnen mit einem anhaltenden Engpass im Bereich der OTR-Reifen für Geländewagen bis zum Jahre 2008. Ein zu erwartender hoher Anstieg im Bedarf sehen Experten im Bereich der Reifen für Spezialfahrzeuge im Bergbau, da in den nächsten Jahren die Bergbauaktivitäten in allen Bereichen weiter ausgebaut werden. Die Reifenunternehmen reagieren hierauf sehr unterschiedlich. Investitionen in die genannten Bereiche sind eine zu beobachtende Reaktion, eine andere ist die

Konzentrierung der Reifenproduktion im Zusammenhang mit dem Verkauf einzelner Teilbereiche.

So hat beispielsweise Goodyear seine Traktorenreifensparte an die US-Firma Titan veräußert und Continental Nordamerika hat sein Geländereifen(OTR)-Geschäft bislang in drei Anläufen versucht zu verkaufen.

Neben der teilweise notwendigen finanziellen Konsolidierung spielt hier auch der Aspekt des Rückzuges auf das Kerngeschäft eine Rolle. Wie kurzfristig solche Überlegungen des Management sind belegt der Fall Continental Nordamerika (CTNA). Im Jahr 2005 erklärte CTNA sehr frühzeitig sich von seinem OTR-Geschäft trennen zu wollen, betroffen hiervon ist das Werk in Bryan, Ohio. Zunächst wurde als Partner die deutsche Rösler-Gruppe auserkoren, danach Titan International und jetzt wurde im Frühjahr 2006 die Investmentgruppe Pensler präsentiert. Da das Werk in Ohio gewerkschaftlich organisiert ist und die zuständige Gewerkschaft USW im Rahmen einer tarifvertraglich garantierten Nachfolgerregelung (successorship agreement) einen neuen Tarifvertrag aushandeln muss bevor der Kaufvertrag rechtskräftig wird, zog sich der Übergang hin.

Erst sprang Rösler entnervt ab, danach auch Titan International. In Geschäftskreisen munkelte man, dass dies weniger auf die Verhandlung mit der Gewerkschaft zurückzuführen sei, sondern vielmehr auf die Annahme, dass CTNA die Verhandlungen extra in die Länge zog um so noch möglichst lange vom Verkauf der OTR-Reifen profitieren zu können. Dies leuchtet auch in sofern ein, da sich im Laufe des Jahres 2005 ein stetig wachsender Engpass in der Belieferung der Automobilindustrie mit OTR-Reifen abzeichnete. Inzwischen hat CTNA für das Werk einen anderen möglichen Investor gefunden. Offensichtlich verhinderte das kurzfristige Renditedenken des Vorstandes eine Investition in den Standort, um die Chance im Markt mittelfristig zu nutzen.

Andere Reifenkonzerne haben inzwischen erklärt ihre Kapazitäten in den USA bzw. in ihren Heimatländern auszuweiten (Bridgestone, Michelin North America, Yokohama Rubber und Goodyear).

Neue Technologien

Als technologische Neuerung der letzten Jahre gilt der „Runflat Tire“. Ein Reifen der durch verstärkte Seitenwände auch nach dem kompletten Verlust des Reifendruckes noch viele Kilometer bei einer Geschwindigkeit von rund 80 km/h weiterläuft. Eine alternative Variante bietet der Michelin-Konzern indem er einen Kunststoffring zwischen Felge und Reifen einbaut. Diese neue Technologie erlaubt es auch nach einer Reifenpanne noch bis zur nächsten Werkstatt zu fahren. Das umständliche Wechseln der Reifen entfällt damit für die Fahrer ebenso wie die Notwendigkeit einen Ersatzreifen mitzuführen, was bei der Auto-Produktion zu einer nicht unerheblichen Gewichtsminderung führt, die sich in einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch niederschlägt.

Michelin hat im Oktober 2005 erklärt seine „Durable Technology“ (MDT) auf die LKW-Reifen-Fertigung zu übertragen und wird hierzu in den kommenden Jahren 400 Mio. € in die entsprechenden Maschinen investieren. Mit dieser Neuerung erhalten die Reifen zum einen ein besseres Profil und eine andere Reifenarchitektur. So genannte „Wassertropfen“-Lamellen sorgen dafür, dass sich das Profil trotz stetem

Abrieb selbst regeneriert und damit während der gesamten Lebensdauer des Reifens gleich bleibend gute Haftung gewährt. Das dreidimensionale Design des Profils verstärkt zusätzlich Langlebigkeit und Grip des Reifens.

Mit einer technischen Neuerung wird ein 400m langer Stahldraht praktisch endlos aufgewickelt.

Im Ergebnis wird der Reifen leichter, senkt das Achsgewicht des LKWs auf 130 Kg, kann gleichzeitig die doppelte Anzahl an Kilometern gefahren werden und kann zusätzlich eine um 400 kg höhere Last transportieren (die Zahlen gelten für einen 7-to-LKW).

Eine weitere Entwicklung im Bereich der Nutzfahrzeuge sind die immer breiter werdenden Reifen. Die Firma Hankook North America hat kürzlich einen 30 inch breiten Reifen der Öffentlichkeit vorgestellt. Allgemein wird allerdings davon ausgegangen, dass diese Entwicklung bald stoppen wird, da der Breite sowohl bei der Produktion als auch bei der langfristigen Sicherheit des Reifens Grenzen gesetzt sind. Andere extrem breite Reifen für LKWs sind die Modelle X One von Michelin.

Veränderungen in den Gummimischungen können große Unterschiede bewirken. Die größeren reifenunternehmen nutzen dieses Wissen um sogenannte „Grüne Reifen“ herzustellen. Dies bedeutet, die Reifen besitzen einen deutlich niedrigeren Rollwiderstand und als Ergebnis benötigen Autos mit grünen Reifen weniger Benzin (Michelin beziffert diese Einsparung mit 3%).

Bridgestone hat kürzlich die Produktion eines Mehrkammerreifens bekanntgegeben. Dieser Reifen besitzt deutlich bessere Fahreigenschaften als herkömmliche Reifen.

Im Januar 2006 eröffnete die japanische Firma Toyo Tire in White, Georgia / USA ein neues Reifenwerk für 180 Mio. US \$. Kern dieser neuen Produktionsstätte ist die Reifenfertigung nach dem Advanced Tire Operation Module (ATOM). Diese Technik wird bereits in einem Werk in Japan angewandt und verzichtet aufgrund seiner hohen Technisierung vollkommen auf Reifenwickler. Mit dieser Technik ist ein Reifenwerk mit nur einem Drittel der herkömmlichen Arbeitnehmer zu betreiben. Auch andere Reifenkonzerne arbeiten an dieser Technik, was für die jeweiligen Gewerkschaften in der Welt eine große Herausforderung für die Interessenvertretung ihrer Mitglieder bedeuten wird.

Diese Entwicklung ist jedoch keinesfalls ganz neu. Begonnen hat sie mit der C3M-Technik von Michelin andere Hersteller folgten so beispielsweise das BIRD-System von Bridgestone oder MIRS von Pirelli. Goodyear und Continental besitzen ebenfalls eigene System, die den Bedarf an Arbeitskräften und Raum reduzieren. Die neuen Reifenproduktionsanlagen benötigen nur noch 10% des Raumes, den herkömmliche Anlagen benötigen. Die Zukunft wird zeigen, ob es möglich sein wird Reifen direkt in den Autofabriken zu produzieren.

2.1. Die großen 3

Die großen drei der Reifenindustrie haben insgesamt weltweit über 53 % Marktanteil und die nachfolgende Nummer vier hat bereits nur noch die Hälfte der Umsätze des dritten, eine sehr plastische Darstellung der oligopolen Strukturen in dieser Branche. Dies rechtfertigt einen gesonderten Blick auf die Unternehmensprofile. Alle drei Unternehmen sind weltweit aufgestellt, wobei Michelin ein fast reiner Reifenkonzern ist und Bridgestone wie Goodyear Tire & Rubber auch andere Gummiprodukte herstellen. So ist Bridgestone weltweit die Nummer 3 im Verkauf von Gummiartikeln und Goodyear die Nummer 11.

2.1.1. Michelin

Sitz der Firmenzentrale:	Clermont-Ferrand, Frankreich
Internetauftritt:	www.michelin.com
Beschäftigte:	127,000 (2004)
Werke:	74 in 19 Ländern
Kautschukplantagen:	6 in Brasilien und Nigeria
Marktpräsenz:	in 170 Ländern
Verkäufe:	15,590 Mio. € = + 3,6 % (2005)
Gewinn:	889 Mio. € = + 35,9 % (2005)

2004 verkaufte das Unternehmen 194 Mio. Reifen, wobei nach Firmenangaben 53% (+0,7%) auf Europa, incl. Russland, 33% (-1,6%) auf Nordamerika und 14% (+0,8%) auf andere Regionen entfielen.

Das größte europäische Reifenwerk der Gruppe ist im polnischen Olsztyn angesiedelt. Hier wird ein Trend deutlich, dem viele Reifenunternehmen folgen, so besitzt die Continental AG aus Deutschland mit ihrem Standort in Otrokovice, Tschechische Republik das größte Reifenwerk der Welt.

Als Besonderheit im zurückliegenden Jahr ist der erklärte Ausstieg aus dem Formel-1 Reifengeschäft zu betrachten, nach dem Fiasko beim Großen Preis von Amerika, bei dem 11 Rennställe nicht teilnehmen konnten da Michelin aus Sicherheitsgründen seine Reifen kurzfristig zurück zog. Bis dahin dominierte Michelin diesen Bereich. Lediglich Bridgestone belieferte Ferrari und noch ein paar andere Rennställe. Nachdem nun Bridgestone in diese prestigeträchtige Domäne weiter wächst, hat Michelin den öffentlichen Schaden wohl relativ gut weggesteckt.

Als eine große Investitionsentscheidung der letzten Monate ist der Ausbau seines Planierdraht-Werkes in Lexington, South Carolina /USA für 85 Mio. US \$ zu sehen. Die Produktion dort wird verdoppelt und ist insbesondere auf den wachsenden Bedarf im Bereich des Bergbaus zurückzuführen.

2.1.2. Bridgestone

Sitz der Firmenzentrale:	Tokio, Japan
Internetauftritt:	www.bridgestone.co.jp
Beschäftigte:	113, 699 (2004)
Werke:	140, davon 47 Reifenwerke in 25 Ländern
Kautschukplantagen:	mindestens 5 in China, Thailand, Indonesien und Liberia
Marktpräsenz:	in mehr als 150 Ländern

Verkäufe: € 18.9 Billionen = + 8,2 % (2005)
Gewinn: € 1.27 Billionen = + 58,0 % (2005)

Der hohe Zugewinn erklärt sich zu einem großen Teil an einmaligen Erträgen im Zusammenhang mit den Betriebsrenten.

Die Erlöse verteilten sich 2005 regional wie folgt: Japan 36,5%, Amerika 36,4%, Europa 11,5% und andere Regionen 15,6%.

Trotz des hohen Gewinns fällt in das Jahr 2005 auch der Vergleich mit dem amerikanischen Automobilkonzern Ford. Beide Unternehmen einigten sich auf die Zahlung von 240 Mio. US \$ an Ford aufgrund der Rücknahme der Firestone Reifen in 2001 nach einigen tödlichen Unfällen mit einem Geländewagenmodell von Ford. Gleichwohl ist hiermit kein Schuldeingeständnis des Bridgestone-Konzerns verbunden. Vor amerikanischen Gerichten hat bislang Ford die Prozesse mit den Angehörigen der Opfer immer verloren. Die Rückholaktion des Bridgestone-Firestone Unternehmens in Nordamerika hatte bereits 440 Mio. US \$ gekostet, jedoch hatte die Konzern-Mutter in den vergangenen Jahren genügend Mittel zurückstellen lassen, so dass keine besonderen Einbrüche in den Geschäftszahlen auftauchten.

2005 erklärte Bridgestone 100 Mio. US \$ in den Aufbau eines Synthesekautschuk-Werkes in Guandong /China zu investieren.

Im Jahr 2005 war die nordamerikanische Tochter des Bridgestone-Konzern angeklagt worden auf ihrer Kautschuk-Plantage in Liberia Sklavenarbeit verrichten zu lassen. Mehrere Zeitungsberichte aus Liberia und die darin interviewten Arbeiter erhärteten den Verdacht, dass die Arbeitsbedingungen auf der größten Kautschuk-Plantage der Welt alles andere als menschenwürdig seien. Nicht zuletzt deshalb, streikten auch die überwiegende Mehrzahl der 6000 Beschäftigten im Februar 2006 für bessere Arbeitsbedingungen und höhere Löhne. Nach 1 Woche Streik wurde erklärt, dass sich alle Parteien an einen Tisch gesetzt hätten und versuchten die Situation der Arbeiter nachhaltig zu verbessern.

Es bleibt abzuwarten, was sich hieraus ergibt, gleiches gilt für den Prozess in den USA. Die ICEM versucht den den Kontakt zur örtlichen Gewerkschaft herzustellen, die vor einigen Jahren kurzfristig Mitglied der ICEM war. Örtliche Zeitungen berichteten darüber, dass die Arbeiter mit ihrer Gewerkschaft unzufrieden seien, da sie ihren Führern unterstellten mit dem Management der Plantage zu eng zusammen zu arbeiten.

2.1.3. Goodyear Tire & Rubber

Sitz der Firmenzentrale: Akron, Ohio / USA
Internetauftritt: www.goodyear.com
Beschäftigte: über 80,000 (2005)
Werke: 99 davon 44 Reifenwerke in 28 Ländern
Kautschukplantagen: 0, im Jahre 2005 wurden die letzten verkauft
Marktpräsenz: in nahezu allen Ländern
Verkäufe: 19,70 Mrd. US \$ = + 7 % (2005)
Gewinn: 228 Mio. US \$ = + 50 % (2005)

Die Anteile der verkauften Reifen verteilten sich 2004 auf folgende Regionen: Nordamerika (48,6%), Europäische Union (27,7 %), Osteuropa, Mittlerer Osten und Afrika (7,9 %), Lateinamerika (7,7%) und Asien-Pazifik (8,1%).

Goodyear hat mit dem Geschäftsjahr 2005 den besten Geschäftsabschluss seit 1998 erreicht. Im ersten Quartal 2004 ist es erstmals nach 6 Quartalen in Folge gelungen wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Die finanziellen Probleme belasten den Konzern auch weiterhin. Hohe Kreditrückzahlungsbeträge und eine unzureichend abgesicherte Betriebsrente sind die Hauptbelastungen. Gerade die soziale Absicherung der Beschäftigten wurde in den vergangenen Jahren gesenkt, als Folge äußerst komplizierter Tarifverhandlungen der zuständigen Gewerkschaft USW nicht zu letzt, um das Überleben des Konzerns sicherzustellen.

Seit 2003 hat Goodyear 3 Reifenwerke geschlossen: Huntsville, Alabama/USA (1100 Arbeitnehmer), Guatemala (etwa 50 Arbeitnehmer) und in einem Prozess über 5 Jahre das Werk in Wolverhampton, VK.

Die 2 Jahrhundertstürme „Katrina“ und „Rita“ haben das vergangene Geschäftsergebnis mit zusätzlichen 21 Mio. US \$ belastet. Aufgrund der entstandenen Schäden musste Goodyear seine Produktion in Nordamerika um 30 % drosseln.

Um sich finanziell weiter zu entschulden hat der Vorstandsvorsitzende Robert J. Keegan im September 2005 erklärt in den nächsten 3 Jahren bis zu 250 Mio. US \$ einzusparen, um den Turnaround zu erreichen. Die dabei geplanten Maßnahmen beinhalten auch das Schließen teurer Reifenwerke, wobei er weder Zahl, noch Land nennen wollte.

Im Dezember 2005 übernahm Goodyear die übrigen 50% Anteile seines Joint-Ventures South Pacific Tyres in Australien und Neuseeland.

2.2. Sonderfall Continental AG ?

Sitz der Firmenzentrale:	Hannover, Deutschland
Internetauftritt:	www.conti-online.com
Beschäftigte:	80.586 (2004)
Werke:	100, davon 29 Reifenwerke in 18 Ländern
Verkäufe:	12.597,4 Mio. € = + 9,2 % (2004)
Gewinn:	1.096 Mio. € = + 28,2 % (2004)

War die „Conti“ – wie das Unternehmen sich intern selber nennt – zu Beginn der neunziger Jahre kurzfristig einmal ein Übernahmekandidat, so hat das Unternehmen sich in den folgenden Jahren immer weiter voran entwickelt, nicht immer jedoch zur Freude der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften. Mit der Schließung vermeintlich unrentabler Werke in Österreich, Belgien, Schweden, USA und Deutschland waren schmerzhaft Einbußen beim Personal verbunden. Doch zunehmend erhöht die Konzernleitung den Druck auf die Belegschaften, klagt 40-Stundenwochen ein, Lohnverzichte um Standorte zu halten, selbst wenn diese mit Gewinn arbeiten, so geschehen in der Auseinandersetzung um das PKW-Reifenwerk in Hannover-Stöcken 2005/2006.

Kein anderes Reifenunternehmen in Europa schichtet so konsequent und nahezu kompromisslos seine Produkte in so genannte Billiglohnländer. 1993 übernahm die Conti das tschechische Barum-Reifenwerk in Otrokovice. Inzwischen ist es das größte Reifenwerk der Welt mit im vergangenen Jahr produzierten 18 Mio. Reifen, für 2006 sind bereits 27 Mio. Reifen geplant. Dies wäre das 17-fache der Produktion von 1993. 80 % der gefertigten Reifen gehen in den Export.

Zentraler Punkt der Kritik war die unmögliche Art, wie der Vorstand ein mit Gewinn wirtschaftenden Betrieb (2005: 40 Mio. € Gewinn vor Steuern) so plötzlich schliessen will, kaum dass mit der Gewerkschaft eine Regelung zum Erhalt der Arbeitsplätze abgeschlossen wurde. Während sich Conti immer mehr aus der Reifenproduktion in Deutschland zurückzieht, gehen Michelin, Pirelli und Goodyear genau den umgekehrten Weg und investieren in neue Technik und zusätzliche Arbeitsplätze an ihren deutschen Standorten.

Mehrere Demonstrationen, zeitgleiche Betriebsversammlungen in allen deutschen Standorten und der geschlossene Protest des Europäischen Betriebsrates in den Arbeitnehmervertreter aus allen Eu-Mitgliedstaaten vertreten sind führten letztendlich zu einer Verhandlungslösung, der die für Ende 2006 geplante Schließung des Standortes Hannover-Stöcken verhindert, die Produktion und die Arbeitsplätze weiter bis Ende 2007 sichert. Danach wird das Unternehmen Ersatzarbeitsplätze für die betroffenen Arbeitnehmer anbieten.

Erstmalig waren diese Proteste auch gemeinsam von beiden zuständigen Gewerkschaften der IG BCE und der IG Metall getragen. Seit einigen Jahren hat Conti eine Strategie entwickelt sich der Automobilindustrie als Systemanbieter zu präsentieren, statt nur Reifen zu liefern, werden inzwischen ganze Achsen in einem VW-Werk in die Fahrzeuge eingebaut und es wurden Elektronikfirmen zugekauft, die ABS-Systeme und dergleichen anbieten.

Dass dies auch auf internationaler Ebene erforderlich ist hat die Unternehmensführung in zwei weiteren Beispielen bewiesen. Im Frühjahr 2005 hat das Management im südafrikanischen Werk Port Elizabeth von der zuständigen Gewerkschaft NUMSA verlangt, zusätzlichen Wochenendschichten zuzustimmen, um die Lohnkosten im Vergleich zu anderen Conti-Werken zu senken. Als die Vertrauensleute und ihre Gewerkschaft in einer Verhandlung auf den bestehenden Tarifvertrag verwiesen und einer Regelung in dessen Rahmen zustimmen könnten, war dies der Unternehmensleitung nicht genug und sie zahlte die zusätzlichen Wochenendzuschläge nicht aus und entließ einige Mitarbeiter ohne vorher die Gewerkschaft zu konsultieren, wie es das südafrikanische Gesetz vorschreibt. In beiden Fällen hat NUMSA vor Gericht Recht bekommen, was aber die Werksleitung nicht dazu veranlasste, die entlassenen Mitarbeiter augenblicklich wieder einzustellen.

Ende 2005 erklärte die Conti-Zentrale in Hannover, dass sie die für April 2006 anstehenden Tarifverhandlungen mit der US-amerikanischen Gewerkschaft USW im Werk Charlotte, Nordcarolina nutzen werde, um die Arbeitskosten um 35% zu senken. Die Gewerkschaft könnte bis Ende Dezember 2005 mitteilen wie sie die Kürzungen auf die Stundenlöhne und/oder die betriebliche Krankenversicherung verteilen wolle. An den angestrebten Kürzungen von 32 Mio. US\$ käme aber niemand vorbei. Diese Form der Auseinandersetzung kann man nur als Erpressung und Friß-oder-Stirb-Praxis bezeichnen.

Ohne, dass die USW eine Vereinbarung ablehnte, schob die Konzernleitung später eine weitere Presseerklärung nach. Da sich die Gewerkschaft nicht zu den angestrebten Lohnkürzungen geäußert hätte müssten nun in zwei Schritten insgesamt 513 Arbeitsplätze abgebaut werden (nahezu die Hälfte der Beschäftigten). Um das Faß vollständig zum Überlaufen zu bringen hat Conti ebenfalls erklärt in seinem US-Werk Mount Vernon, das gewerkschaftsfrei ist, weniger Lohnkürzungen vorzunehmen (10%) und gleichzeitig 60 bis 70 Mio. US \$ in die Modernisierung des Werkes zu investieren. Die USW hat mehr als einmal versucht den Betrieb in Mont Vernon zu organisieren, scheiterte aber jedes Mal an der massiven Anti_gewerkschafts-Kampagne des Unternehmens.

Um dieses unverantwortliche Vorgehen der Konzernleitung in Zukunft einzugrenzen ist es erforderlich, alle betroffenen Gewerkschaften und Standorte miteinander in Kontakt zu bringen, um ein gemeinsames Vorgehen koordinieren zu können.

3. Andere Gummiindustrien

Vergleichbar abhängig vom Automobilsektor wie die Reifenindustrie sind auch die übrigen Gummiindustrien. Im Ranking der 50 größten „Nicht-Reifen-Gummiunternehmen“ sind die vorderen 13 Plätze alle belegt von Automobilzulieferkonzernen. Unter den TOP 50 gilt dies allein für 39 Unternehmen.

Weitere Bereiche dieser Industrien sind die Herstellung von Synthetik kautschuk, die jedoch, sofern sie nicht von klassischen Kautschuk-Unternehmen wie Bridgestone oder Goodyear erfolgt, eher dem Chemiesektor zugerechnet wird. Beispiele hierfür sind BASF, DOW Chemical, DuPont oder Lanxess um nur einige zu nennen.

Ein anderer Wirtschaftsbereich ist der der Herstellung von Handschuhen, beispielsweise für OP-Ärzte und Kondomen aus Naturkautschuk, beides Anwendungsbereiche, die weiter wachsen werden. Mit dem zu erwartenden Engpaß an Naturkautschuk, spätestens 2010 werden auch diese Bereiche betroffen werden, da die multinationalen Reifenkonzerne die größten Abnehmer bleiben werden und notfalls auch die höheren Preise leichter wegstecken können als die zumeist mittelständigen Hersteller von Kondomen und Handschuhen.

Im Ranking des Jahres 2005 dürfte sich eine erhebliche Veränderung ergeben, durch den Kauf der deutschen Phoenix AG im Oktober 2004 durch die ebenfalls deutsche Continental AG. Conti rangiert bislang auf dem 6. Platz und Phoenix war an 15. Stelle. Beide Verkaufserlöse zusammen ergeben eine größere Summe als die des bisherigen Nr. 1 der französischen Hutchinson SA Gruppe. Es bleibt aber abzuwarten, ob sich diese einfache Addition so aufrecht erhalten lässt, da im Februar 2006 Conti die ehemalige Phoenix-Tochter Stankiewicz, ein Spezialunternehmen für Schallisierungen, an die niederländischen Equity-Funds Gilde veräußerte.

Eine aktuelle Debatte im Bereich des Synthetik kautschukes betrifft die USA. Die italienische Firma Polimeri hat ihre französische Produktionsstätte für Chloropren wegen Probleme im Bereich der Chlorversorgung geschlossen. Eine weitere Produktionsstätte des US-Konzerns DuPont Performance Elastomer wurde durch die Hurricanes im vergangenen Jahr schwer beschädigt und muss die Produktion vorübergehend einstellen. Somit sind nur noch zwei inländische Produzenten verblieben die Lanxess Corp. und das DuPont Performance Elastomer Werk in Louisville, Kentucky. Letzteres sollte nach Firmenangaben Ende 2006 geschlossen werden und dass obwohl es einen Versorgungsengpaß auf dem amerikanischen Markt gibt.

Sowohl Lanxess als auch DuPont Performance Elastomer beliefern ausschließlich ihre Stammkunden. Dies führt dazu, dass insbesondere in den Neuenglandstaaten kleinere Abnehmer leer ausgehen und in den nächsten Monaten gezwungen sein werden ihre Betriebe zu schließen. Da DuPont Performance Elastomer nicht gewillt ist seinen Schließungsbeschuß ganz zurück zu nehmen, eine Verlängerung der Produktion in Louisville bis März 2007 ist kürzlich bekannt gegeben worden, drängen die Betriebe an der Ostküste der USA auf eine Aufhebung der Strafzölle auf japanisches Chloropren, um ihre Produktion aufrecht erhalten zu können und die Arbeitsplätze ihrer Beschäftigten zu sichern.

Pikanterweise ist das Werk in Louisville eines der wenigen Werke des DuPont-Konzerns in den USA, das nicht nur gewerkschaftlich organisiert ist, sondern in dem auch ein Tarifvertrag gilt. Die Gewerkschaft USW kann sich deshalb des Verdachts nicht erwehren, dass hier eine politische Entscheidung des Management, volkswirtschaftlichen Erwägungen zuwider läuft.

4. Herausforderungen an die Gewerkschaften weltweit

4.1. Koordinierung von Aktivitäten

Wie bereits mehrfach in diesem Bericht erwähnt, wächst die Bedeutung eines international koordinierten Vorgehens von Gewerkschaften gegen multinationale Konzerne. Während die gesetzlich vorgeschriebene Einrichtung von Europäischen Betriebsräten innerhalb der EU dazu geführt hat, dass einzelne Standorte nicht mehr gegeneinander ausgespielt werden können, da die Konzernleitung die erforderlichen wirtschaftlichen Kennzahlen in den Europäischen Betriebsräten vorzulegen und zu erläutern haben, ist dies auf internationaler Ebene immer noch Gang und Gebe.

Hier hat die ICEM in der Vergangenheit versucht ihre koordinierende Funktion zu stärken und weltweite Netzwerke aufzubauen, die einen schnellen Informationsaustausch und damit auch gezieltes Handeln der Mitgliedsorganisationen weltweit ermöglicht.

Im Bereich der Gummiindustrien wurden bislang zwei Wege beschritten. Zum einen wurde mit der Gründung weltweiter Netzwerke ein Koordinierungsgremium geschaffen, das dem Austausch gewerkschaftlicher Aktivitäten dient und darüber hinaus in einem eigenem Newsletter über nationale Tarifverhandlungen oder Konflikte mit dem jeweiligen Werksleitungen berichtet.

Ein anderes Modell hat zu einem Abschluss eines weltweiten Rahmenabkommens mit dem Management der Freudenberg-Gruppe. Die Konzernleitung sichert in diesem Abkommen die Einhaltung zentraler Gewerkschaftsrechte in allen Standorten zu.

4.1.1. Globales Netzwerk Goodyear

Das Netzwerk wurde im März 1999 von mehr als 100 Gewerkschaftsvertretern aus 16 Ländern unter der Schirmherrschaft der USW gegründet. Das Netzwerk setzte einen Lenkungsausschuss ein und veröffentlichte 2001 seinen ersten Newsletter „Global Solidarity“ der seit dem in unregelmäßigen Abständen erscheint. Darüber hinaus treffen sich im Abstand von 2 Jahren Vertreter von Gewerkschaften des Asiatisch-pazifischen Raumes, die Goodyear Standorte organisieren. Das letzte Treffen fand im August 2005 in Manila statt.

Ein Kernpunkt der dortigen Zusammenkunft war die Entlassung des Gewerkschaftsvorsitzenden Anan Pol-ung im Goodyear-Werk Bangkok / Thailand. Das Management hatte ihm vorgeworfen, Vertragsarbeiter und befristet beschäftigte gewerkschaftlich organisiert zu haben. Ein Protestschreiben des Generalsekretärs der ICEM an das örtliche Management und eine weltweit erschienene ICEM-Presserklärung haben letztendlich zur Wiedereinstellung des Kollegen geführt. Bedauerlicherweise scheiterten vorab Versuche, dass Goodyear-Netzwerk für Solidaritätsaktionen zu aktivieren, hier müssen wir an einer Verbesserung in der Zukunft arbeiten.

4.1.2. Globales Netzwerk Bridgestone

Das Bridgestone-Netzwerk wurde auf Initiative von zunächst 9 Gewerkschaften gegründet und im April 2001 mit der ersten Sitzung des Lenkungsausschusses in Tokio begründet. Seitdem finden jährliche Treffen statt. Die letzte Sitzung des Lenkungsausschusses fand im Juni 2005 wieder in Tokio statt, nachdem sie zuvor in Brasilien durchgeführt wurde. Auch dieses Netzwerk gibt in unregelmässigen Abständen einen Newsletter heraus.

Eine besondere Herausforderung an die Kommunikation innerhalb des Netzwerkes stellt sicherlich der gegenwärtige Konflikt über die Arbeitsbedingungen auf der Firestone-Plantage in Liberia dar. Angestossen wurde der Fall durch eine Anzeige von Bridgestone-Firestone Nordamerika durch den International Labor Rights Fund in den USA. Die Anklage wirft Bridgestone vor in Liberia Sklavenarbeit auf der Plantage zu praktizieren. Es ist äußerst schwierig einen vernünftigen Überblick über die Lage zu bekommen, da keine ICEM-Mitgliedsorganisationen offiziell in den Prozess einbezogen sind und die Führung der Gewerkschaft auf der Plantage laut einiger Zeitungsberichte nicht mehr das Vertrauen der Beschäftigten besitzt.

4.1.3. Globales Rahmenabkommen Freudenberg

Das weltweite Rahmenabkommen mit dem Unternehmen Freudenberg, der Nr. 2 in der weltweiten Nicht-Reifen-Gummiindustrie wurde im Juli 2000 von der Konzernleitung, der deutschen IG BCE und der ICEM unterzeichnet. Seit dem wurde es einmal erneuert. Ziel der Anstrengungen des ICEM-Sekretariats ist es weltweite Aktivitäten anzuregen, die das Vertragswerk mit Leben erfüllen und die Zusammenarbeit der Gewerkschaften untereinander weiter ausbauen helfen. Eine besondere Herausforderung der Aktivitäten ist hierbei die Unterstützung der amerikanischen Gewerkschaften bei dem Versuch Freudenberg-Standorte in den USA gewerkschaftlich zu organisieren; hier hat es in den vergangenen Jahren seitens der ICEM aber auch der IG BCE häufiger Kontakte mit deutschen Konzernleitung gegeben; insgesamt betrachtet sind die bisherigen Ergebnisse nicht befriedigend, wir werden aber auf diesem Weg auch gemeinsam mit den amerikanischen Mitgliedsorganisationen weiter vorangehen.

Ein weiterer Ansatz ist die Vermittlung von Gewerkschaftskontakten im Bereich des Europäischen Betriebsrates, beispielsweise fehlt beim Bau neuer Werke in Mittel- und Osteuropa häufig eine Arbeitnehmervertretung. Hier will der Europäische Betriebsrat helfen, die zuständige Gewerkschaft in den neuen Betrieben zu verankern. In diesem Bereich kann die ICEM sich auf die Unterstützung durch die EMCEF verlassen, mit der alle europäischen Aktivitäten eng abgestimmt werden.

4.2. Arbeitssicherheit im Gummibereich

Die ICEM und ihre Mitgliedsorganisationen organisieren die Mehrzahl aller Kautschukarbeiter weltweit. Damit verbunden ist ein großes Know.How über die Arbeitsbedingungen in Kautschukunternehmen. Gerade in diesem Industriebereich gibt es eine Vielzahl an multinational tätigen Unternehmen, die in ihren jeweiligen Heimatländern strengen Auflagen unterliegen, was die Frage der Arbeitssicherheit, Umweltauflagen und Produktsicherheit anbelangt. Es war immer Position der ICEM, das gerade für solche Unternehmen in jedem ihrer Werke die höchsten Standards

gelten sollten, unabhängig davon, ob dies in einzelnen Ländern zur gesetzlichen Auflage gehört oder nicht.

Die ICEM hat sich auch der Weiterentwicklung von Sicherheitsbestimmungen verschrieben und beobachtet weltweite Untersuchungen über besondere Berufserkrankungen und Umweltbelastungen an den Arbeitsplätzen in den Gummiindustrien.

Besondere Gesundheitsgefahren in der Reifenindustrie

Zahlreiche Studien belegen, dass einige Stoffe oder Strahlen, die bei der Reifenfertigung ausgestossen werden Krebs verursachen können. In einigen Ländern sind entsprechende Erkrankungen auch als Berufskrankheit anerkannt und gleichzeitig bestehen Auflagen zur Reduzierung des Kontaktes der Arbeitnehmer mit diesen Stoffen bis hin zum gänzlichen Kontaktzusschlusses. Einzelne Stoffe für die eine Krebsverursachende Wirkung nachgewiesen konnten sind:

- Aromatische Amine
- Asbest
- Benzol
- 1,3 Butadien
- Chlorierte Kohlenwasserstoffe
- Holzstaub
- Ionisierende Strahlung
- Nitrosamine

Gerade Aromatische Amine sind bereits recht lange erforscht, da sie u.a. Blasenkrebs verursachen, der nach Angaben der IAO zu 20% auf chemische Belastungen am Arbeitsplatz zurück zu führen ist. Blasenkrebs gehörte zu den am frühestens nachgewiesenen Berufserkrankungen in der Arbeitswelt.

Eine besondere Gefahr geht auch von Nitrosaminen aus, die beim Vulkanisieren der Reifen entstehen, teilweise auch im zugesetzten Ruß enthalten sind. Selbst die fertigen Reifen geben während ihrer gesamten Lebensdauer Nitrosamine an die Umwelt ab.

Weitere besondere Belastungen beziehen sich auf physikalische Gefahren, zu denen neben Lärm, Hitze und monotone wiederkehrende Bewegungen auch die Fragen der Arbeitsabläufe direkt gehören.

Eine andere Form der Erkrankung, die in den seltensten Fällen einer speziellen Chemikalie zuzuorten ist, ist die Dermatitis, eine besonders allergische Reaktion der Haut auf den Kontakt mit den unverträglichen Stoffen.

In vielen Ländern steigt das Durchschnittsalter der Beschäftigten, gleichzeitig wird im Rahmen besserer Auslastung der Maschinen und der Senkung der Lohnkosten immer mehr Schichtarbeit eingeführt. Neben dem Durchfahrbetrieb heißt dies im Einzelfall auch die Einführung von 12-Stunden-Schichten. Diese Form der Arbeit verursacht große Gesundheitsbelastungen für alle Arbeitnehmer. In einigen Ländern bestehen besondere Auflagen für Schichtarbeiter und es liegen auch Ergebnisse für

möglichst gering belastende Schichtmodelle vor. Diese sollten nach Ansicht der ICEM überall zum Einsatz kommen.

Weitere Gefahren in der Nicht-Reifen-Gummiindustrie

In diesen Industrien wird eine sehr breite Palette an synthetischen Kautschuken verwandt, die alle in sehr unterschiedlichen organischen Lösungsmitteln gelöst werden. Hier kommt den jeweiligen Gesundheitsbelastungen durch Lösungsmittel wie z.B. Hexan, 1,1,1-Trichlorethan oder Heptan eine besondere Rolle zu.

Eine weitere zunehmende Bedeutung kommt der wachsenden Allergie gegenüber Naturkautschuk zu, der in einigen Anwendungen, die mit Hautkontakten verbunden sind bereits durch andere Stoffe substituiert wurde, beispielsweise bei Pflastern durch Polyacrylate.

Umweltschutz und was Gewerkschaften tun können

Nicht nur für die Beschäftigten stellen die Ausgangsprodukte und der Abfall in den Gummiindustrien eine besondere Gefährdung dar, sondern auch für die Umwelt, Luft und Grundwasser. Insofern ist ein verantwortlicher Umgang in der gesamten Produktion mit allen Stoffen unabkömmlich. Hierzu sind entsprechende Schulungen jedes einzelnen Mitarbeiters und eine Zusammenarbeit der Arbeitnehmervertreter und des Managements unbedingt notwendig. Die ICEM kann über ihre internationalen Kenntnisse und Kontakte im Bedarfsfall entsprechende Unterstützung geben und einzelne Gewerkschaften beraten, wie ein Arbeitssicherheits- und Umweltschutzgremium im Betrieb verankert werden kann.

4.3. Auseinandersetzungen von 2002 bis 2006

Zwei Fallbeispiele:

Im Dezember 2002 standen die Arbeitnehmer der Fábrica Uruguaya de Neumáticos SA (FUNSA) plötzlich vor verschlossenen Türen. Nach mehr als 70 Jahren sollte diese Traditionsfirma aus einem Industriegebiet Montevideos plötzlich Konkurs sein? Viele Beschäftigte standen ohne Vorwarnung vor den verschlossenen Toren der Fabrik. Niemand wollte es so recht glauben. Und so begann ein langer zäher Kampf der Arbeitnehmer um ihre ehemaligen Arbeitsplätze. Zunächst verhinderten sie den Abtransport der Anlagen und danach gingen sie von einer offiziellen Stelle zur nächsten bis sie eine Chance erhielten, das Werk wieder zu eröffnen.

Dieser Durchhaltewillen aller ist das Geheimnis der Wiedergeburt dieser traditionsreichen Fabrik. Im September 2004 begann die Produktion mit 120 Arbeitnehmern. Hergestellt wurde wie vor dem Konkurs Kautschukhandschuhe. Doch bereits im Juli 2005 wurde die Produktion erweitert, nun werden auch Reifen für die Landwirtschaft, LKWs und Autos produziert mit nunmehr 170 Mitarbeitern. Dabei haben sie einen Ausstoß von 400 Reifen pro Tag. In der Jahresmitte 2006 wollen die Arbeitnehmer die zugleich auch Eigentümer der Fabrik sind in eine Erweiterung investieren, dann sollen 2000 Reifen täglich das Werk verlassen und weitere Arbeitsplätze entstehen.

Ein weiterer Fall ist das mexikanische Reifenwerk in El Salto im Bundesstaat Jalisco. Im September 2001 erklärte der damalige Eigentümer das deutsche multinationale Unternehmen Continental das Werk für unrentabel und seinen Entschluss das Werk zu schliessen. Da hatte die Firmenleitung die Rechnung aber nicht mit der zuständigen Gewerkschaft Sindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE) gemacht. Drei Jahre lang kämpfte die Gewerkschaft und ihr Vorsitzender Jesús Torres Nuño um den Erhalt des Standortes und die Sicherung der 971 Arbeitsplätze.

Letztendlich stimmte Continental im Jahr 2004 zu, die Hälfte des Werkes an die Arbeitnehmer zu übertragen und die andere Hälfte an die mexikanische Gruppe Llanti zu veräußern, die auf den Verkauf von Reifen spezialisiert ist. Auch die 600 Gewerkschafter, die die volle Zeit gestreikt hatten haben ihre Löhne rückwirkend erstattet bekommen. Nun läuft das Werk seit Januar 2005 und es wurden bereits wieder 100 000 Reifen gefertigt. Statt wie in Spitzenzeiten 12 000 bis 14 000 Reifen täglich zu fertigen, werden bislang nur 3 000 Reifen hergestellt, aber an der Ausweitung der Produktion wird gearbeitet.

Für diesen erfolgreichen Kampf ist die Gewerkschaft in diesem Winter anlässlich eines alternativen Programms zum Weltwirtschaftsgipfel in Davos gewürdigt worden. Im Hintergrund mitgewirkt und geholfen bei der Findung einer zukunftssichernden Lösung hatten auch das amerikanische ICEM-Mitglied USW sowie das deutsche Mitglied IG BCE.

Beide Beispiele verdeutlichen, dass Betriebe auch dann sichere Arbeitsplätze bieten und betriebswirtschaftlich arbeiten, wenn sie nicht immer höhere Gewinnchancen anstreben, wie dies die Propheten des Shareholdervalues immer predigen. Verantwortliche Unternehmensführung ist ohne Beteiligung der Betroffenen, der Arbeitnehmer, nicht denkbar.

Internationaler Solidaritätsaktionen:

Nachfolgend sind einige der bedeutendsten Auseinandersetzungen im Bereich der Gummiindustrien aufgelistet in chronologischer Reihenfolge, die von der ICEM Unterstützung erhalten haben:

- ✓ *September 2003:* Bridgestone Australien zieht seine Pläne zurück die Arbeiter auszusperrn, keine Lohnerhöhung und stattdessen eine Lohnkürzung durchzusetzen. Mit Unterstützung der ICEM haben die Mitgliedsorganisationen LHMU, CEPU und AMWU diesen Kampf für sich entscheiden können.
- ✓ *Mai 2004:* Das türkische ICEM-Mitglied Lastik-İş hat im Rahmen der Tarifrunde 6 Reifenwerke bestreikt. Der türkische Ministerpräsident Erdogan hat daraufhin diesen Streik für illegal erklärt, da er die nationale Sicherheit bedrohe. Nach Protesten der ICEM und der EMCEF bei der EU und der IAO hat ein türkisches Gericht, diesen Beschluss für unzulässig erklärt, dadurch konnte Lastik-İş die Tarifrunde für seine 4000 Mitglieder in diesen Sektor ohne weitere Repressionen beenden.
- ✓ *September 2004:* Endet ein fast einjähriger Streik im argentinischen Bridgestone-Firestone Werk. 58 illegal entlassene Mitarbeiter muss die

Werksleitung wieder einstellen und sie akzeptiert das ICEM-Mitglied SUTNA als zuständigen Tarifverhandlungspartner. Die ICEM unterstützte mit Solidaritätsschreiben und im Rahmen des Bridgestone Netzwerkes den Kampf der argentinischen Kollegen.

- ✓ *Februar 2005:* Das ICEM-Regionalkomitee Nordamerika unterstützt das Mitglied USW bei seinen Anstrengungen in den bevorstehenden Tarifaueinandersetzungen.
- ✓ *August 2005:* Nach einer weltweiten Presserklärung und einem Telefonat des örtlichen Werksleiters mit Fred Higgs, ICEM Generalsekretär, wird der unrechtmässig entlassene Gewerkschaftsführer Anan Pol-ung von Goodyear Thailand wiedereingestellt.
- ✓ *September 2005:* Die ICEM weißt auf die seit einem Jahr andauernde Auseinandersetzung um die Entlassung von 8 Betriebsgewerkschaftern von Goodyear Malaysia hin und dem Kampf der Mitgliedsgewerkschaft NUECMRP zu ihrer Wiedereinstellung
- ✓ *November 2005:* Die ICEM unterstützt die Demonstration von 1000 Arbeitnehmern in Thailand zur Verbesserung der Lage der Vertragsarbeitnehmer im örtlichen Goodyear Werk.