



ICEM-Weltkonferenz für die Gummiindustrie



12. – 13. Mai 2009
Nashville, Tennessee, USA

Inhalt

1. Globale Produktionskette: Automobil- und Zuliefererindustrien

- 1.1 Globale Industriegruppe Automobilhersteller und Zulieferer
- 1.2 Autozuliefererindustrie

2. Reifen- und Gummiindustrie

- 2.1 Globaler Markt
- 2.2 Entwicklungen bei Gummi als Rohstoff
- 2.3 Führende Unternehmen
- 2.4 Industriepolitik und nachhaltige Entwicklung

3. Globale Rahmenabkommen und Netzwerke

- 3.1 Globale Rahmenabkommen
- 3.2 Netzwerke

4. Wichtige Arbeitskonflikte und Solidaritätsaktionen

1. Globale Produktionskette: Automobil- und Zuliefererindustrien

Die globale Industriegruppe der Automobilhersteller und der Kfz-Zulieferer setzt sich zusammen aus den beiden Märkten Automobilmarkt und Automobil-Zulieferermarkt. Kennzeichnend für diese Industriegruppe sind hohe Fixkosten. Wer Zugang zu dieser Branche will, muss über einen beträchtlichen Zugriff auf geistiges Eigentum verfügen und wird nur dann Erfolg haben, wenn er sein Unternehmen im großen Stil aufzieht. Die große Bedeutung von Economies of Scale (Kostensparnisse durch Größenvorteile) und das umfangreiche erforderliche Know-how schrecken potenzielle neue Marktteilnehmer ab, während der Gebrauchtwagenmarkt als Ersatzmarkt eine latente Bedrohung darstellt. Die Marktpräsenz großer und leistungsfähiger Unternehmen in der Branche bedeutet, dass es hier einen intensiven Wettbewerb gibt.

Die Industriegruppe der Automobilhersteller und Zulieferer ist zuständig für den Verkauf von Automobilen (Neufahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge, Firmenfahrzeuge/Vans und Motorräder) sowie für den Verkauf von Komponenten im Anschluss- und Zubehörmarkt (einschließlich Reifen-Ersatzgeschäft). Zu den Abnehmern von Kfz-Komponenten gehören Großlager und Distributionszentren, Neufahrzeughersteller, Kundendienstabteilungen, der Einzelhandel (der Ersatzteile direkt an die Kunden verkauft) sowie Automobilhersteller als Abnehmer von Reifen und Gummiprodukten.

Fast alle Hersteller haben viel in das Brand Building, in den Aufbau ihrer Marke, investiert, deren Stärke die Verhandlungsmacht der Abnehmer beträchtlich mindert. Im Neuwagenmarkt gibt es eine Reihe von Herstellern mit einem hohen Maß an Produktdifferenzierung und deshalb mit großen Auswahlmöglichkeiten für die Verbraucher. Einkäufer tendieren zum Abschluss von Verträgen mit ganz bestimmten Herstellern, um die Kundennachfrage zu befriedigen und ihren eigenen Umsatz zu steigern. Eine Reihe von Marktteilnehmern hat sich im Rahmen der Forward-Integration neben der Herstellung ihrer Automobile zusätzliche Distributionskanäle im Retail-Kundengeschäft erschlossen und setzt damit die Einkäufer zusätzlich unter Druck.

Zu den Produktionsfaktoren dieser globalen Industrie gehören unterschiedliche Rohstoffe, Energie, Fertig- und Halbfertigprodukte, Fracht und Transport. Als Rohstoffe sind allgemein zu nennen Stahl, Aluminium, Harze, Kupfer, Blei, Kunststoffe und Zink, im Allgemeinen eingekauft bei einer Vielzahl inländischer und internationaler Lieferanten. Lieferanten von Werkstoffen wie Stahl und Aluminium und Energie (z.B. Erdgas) sind meistens große Konzerne, die in einer Vielzahl unterschiedlicher Märkte operieren und damit ihre Abhängigkeit von der Automobilindustrie verringern.

Global gesehen sind die Preise der eingesetzten Primärrohstoffe wie Stahl und Aluminium Schwankungen unterworfen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Gewinnmargen der Hersteller. Die zunehmende Konsolidierung innerhalb der Stahlindustrie kann dazu führen, dass die Rohstoffkosten noch weiter steigen. Diese instabile Situation bei den Rohstoffkosten setzt sowohl die Marktteilnehmer als auch die Zulieferer zusätzlich unter Druck. Als Reaktion auf die steigenden Rohstoffpreise versuchen viele Marktteilnehmer, den Materialeinsatz zu verringern und auf diese Weise Kosten zu sparen. Einige haben damit begonnen, nach alternativen Produktdesignlösungen und Materialspezifikationen zu suchen oder ihre Zulieferer zu wechseln, sobald Verträge auslaufen. Die von einigen Reifenherstellern betriebene Backward-Integration (Rückwärtsintegration von Prozessen in Richtung Rohstoffbereich) hat die Zulieferer unter Druck gesetzt - Goodyear zum Beispiel verfügt in Nordamerika über Produktionsanlagen für Synthetikkummi und stellt selbst einige der eingesetzten Chemikalien her. Marktteilnehmer sind bei der Mehrheit ihrer Produkte nicht nur von einem Zulieferer abhängig.

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, Mitglied der globalen Industriegruppe der Automobilhersteller und Zulieferer zu werden, z.B. durch Gründung eines neuen Unternehmens, Diversifizierung der Unternehmenstätigkeit oder durch Übernahme von Unternehmen, im Normalfall eine kostengünstige Möglichkeit der geschäftlichen Expansion. Der Zugang zur Industriegruppe der Automobilhersteller und Zulieferer dürfte kaum Erfolg haben, wenn er im kleinen Maßstab angedacht wird. Es ist ein erheblicher Kapitaleinsatz erforderlich, um Produktionsanlagen entsprechender Kapazität aufzubauen. Der Zugang zur Branche wird weiterhin erschwert durch das Problem, Zugang zu den Distributionskanälen zu erhalten. Händler und Distributoren von Automobilen halten im Normalfall gut eingeführte Marken entsprechend den Kundenanforderungen vor. Die Top-Marktteilnehmer wie General Motors haben die Lizenzen zur Nutzung zahlreicher Patente, Copyrights und Warenzeichen – mit negativen Auswirkungen auf Geschäftsverlauf, Geschäftsergebnisse und finanzielle Konditionen neuer Unternehmen. Starke Marken mit hoher Leistungs- und Qualitätsreputation können Neulinge im Markt ebenfalls demotivieren. Ein gebremstes Wachstum in der Autoindustrie und besonders im Segment der Luxusfahrzeuge beeinflusst zudem den Verkauf von Ersatzteilen und Zubehör und macht es für die Hersteller schwerer, sich im Markt zu behaupten. Die Herstellung von Automobilen erfordert qualifizierte Ingenieure und Konstrukteure, und die Unternehmen müssen die Mittel für kontinuierliche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten haben, wenn sie mit den etablierten Marktteilnehmern konkurrieren wollen. Die EU hat vor kurzem aus Umweltgründen die Verwendung von Schwermetallen eingeschränkt, damit dürfte ein Markteintritt für Newcomer noch schwieriger werden. Ebenfalls aus Umweltschutzgründen werden die Höchstwerte für die Emissionen von Kraftfahrzeugen ständig verschärft, auch dies erschwert den Erfolg neuer Marktteilnehmer, da sie anspruchsvollste Technologien entwickeln müssen. Umweltvorschriften dieser Art können sich negativ auf die Geschäfte, Betriebsergebnisse und Finanzen von Unternehmen auswirken. Die Erfolgchancen von neuen Unternehmen in diesem Markt werden allgemein als gering eingestuft.

Die globale Industriegruppe der Automobilhersteller und Zulieferer besteht aus einer signifikanten Anzahl von großen Unternehmen, zwischen denen ein hohes Maß an Wettbewerb herrscht. Dieser Wettbewerb innerhalb der Branche bleibt vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Situation intensiv und wird sich aufgrund der heraufziehenden Wirtschaftskrise Ende 2008 und der düsteren Prognosen für 2009 weiter verschärfen. Der Markt hat sich weitgehend konsolidiert. Was die Produktion von Automobilen angeht, so haben die vergangenen Jahre die US-Automobilindustrie beträchtlich unter Druck gesetzt. US-Autohersteller haben früher die globalen Märkte beherrscht. Inzwischen haben sich aber Unternehmen aus Ländern wie Japan global aufgestellt. Aufgrund einer hohen Ausdifferenzierung mit zahlreichen Segmenten innerhalb dieses Industriezweigs wie Luxusfahrzeuge, Sportwagen und Economy-Modelle hat der Wettbewerb etwas nachgelassen. Die Unternehmen investieren außerdem umfassend in Marketingmaßnahmen, um den Verkauf ihrer Modelle zu fördern. Hohe Fixkosten und Marktaustrittsschranken haben in Verbindung mit sich ändernden Rohstoffkosten zu unvorhersehbaren Produktionskosten geführt, die die Marktteilnehmer zusätzlich unter Druck setzen. Da Verbraucher immer stärker auf Umweltaspekte achten, die Emissionsgrenzwerte immer weiter gesenkt werden und sowohl in den USA als auch in Europa neue Normen für den sparsamen Verbrauch eingeführt werden, stellen diese „grünen“ Trends an die Automobilhersteller – und hier besonders die Hersteller von Luxuskarossen - immer größere Herausforderungen. Allerdings operieren viele Marktteilnehmer in unterschiedlichen Märkten. Honda zum Beispiel stellt nicht nur Automobile, sondern auch Boote, Jetskis, Allzweckmotoren für Rasen und Garten und Strahltriebwerke her und ist auf diese Weise nicht ausschließlich von der Industriegruppe der Automobilhersteller und Zulieferer

abhängig. Ein geringes Wachstum der Industrie sorgt für zusätzlichen Konkurrenzdruck, der in dieser Industrie generell hoch ist.

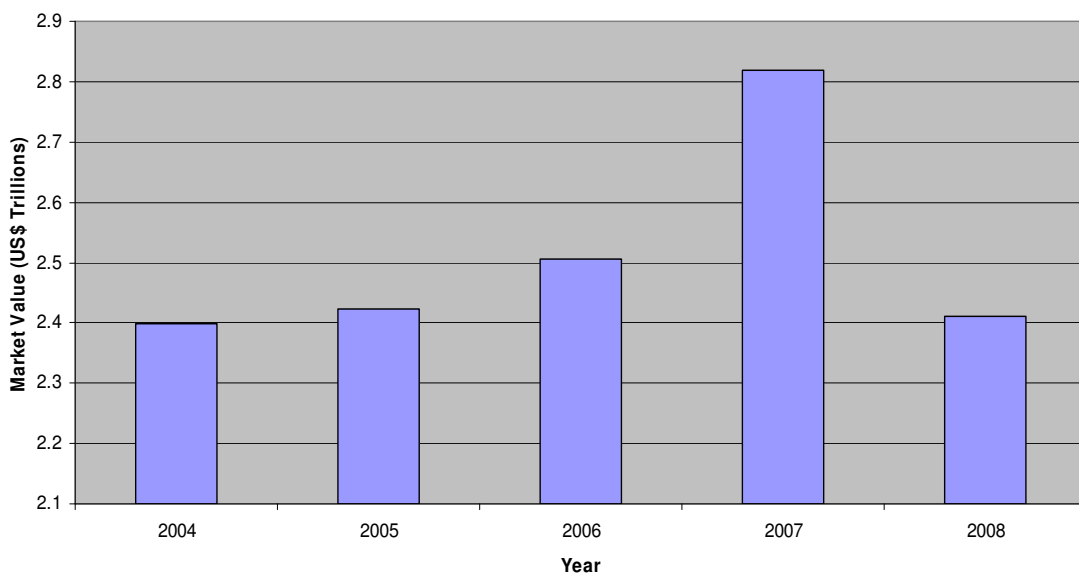
1.1. **Industriegruppe Automobilhersteller und Zulieferer:**

Die Automobilindustrie besteht aus dem Automobil- und Motorradmarkt, während die Auto-Zuliefererindustrie die Märkte Ersatzteile, Zubehör, Reifen und Gummi beinhaltet.

Das Wachstum der globalen Industriegruppe Automobilhersteller und Zulieferer hat sich in den Jahren 2004-2007 beschleunigt, stürzte jedoch 2008 infolge der globalen Wirtschaftskrise im Wert ab. Der Industriegruppe wird jedoch eine schnelle Erholung prognostiziert aufgrund steigender Wachstumsraten nach der Krise bis 2013.

Die globale Industriegruppe Automobilhersteller und Komponenten hat 2008 einen Gesamtumsatz von US\$2,4 Billionen erzielt und damit für die Jahre 2004-2008 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) von 0,1%. Im Vergleich dazu haben die europäischen Märkte 2008 einen Wert von US\$648,8 Milliarden und der amerikanische Markt einen Wert von US\$824,5 Milliarden erreicht.

Globaler Marktwert Automobilhersteller & Zulieferer (USD)



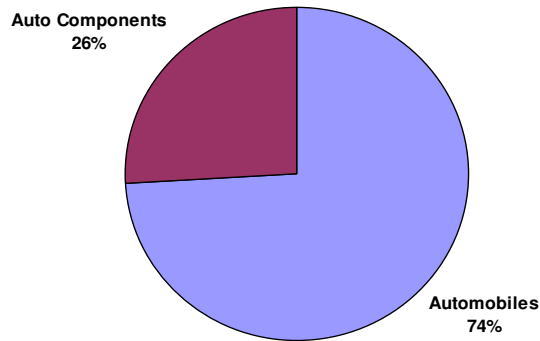
(Quelle: Data Monitor)

Der Verkauf von Automobilen war für die globale Industriegruppe Automobilhersteller und Komponenten 2008 das lukrativste Geschäft mit einem Gesamtumsatz von US\$1,8 Billionen, das entspricht einem Anteil von 74,1% am Gesamtwert dieses Industriezweigs. Im Vergleich dazu hat der Verkauf von Komponenten 2008 einen Umsatzerlös in Höhe von US\$625,2 Milliarden und damit die verbleibenden 25,9% der Gesamtumsätze dieser Gruppe erwirtschaftet.

Die Wirtschaftsleistung dieser Industriegruppe wird sich voraussichtlich weiter beschleunigen mit einer prognostizierten Wachstumsrate von 3,5% für den Jahreszeitraum 2008-2013, gleichbedeutend mit einem Marktwert dieser Industriegruppe von US\$2,9 Billionen Ende 2013.

Mit 74,1% des Gesamtmarktwerts haben Automobilverkäufe den höchsten Stellenwert innerhalb der globalen Industriegruppe Automobile und Komponenten. Der Umsatz mit Automobilkomponenten steht für die verbleibenden 25,9% der Einnahmen der Industriegruppe.

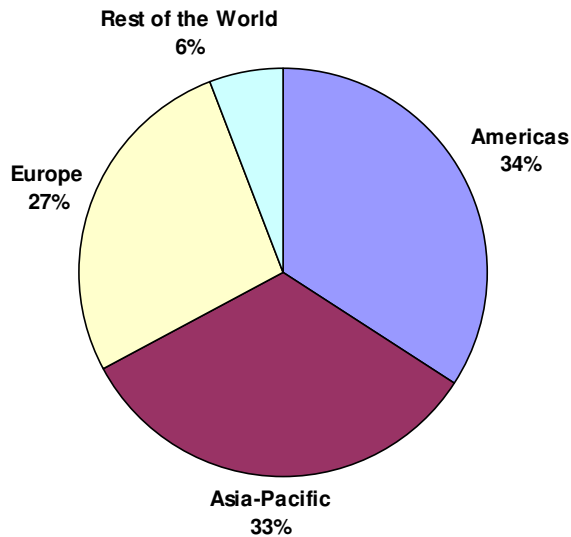
Globale Marktaufteilung Automobilhersteller & Zulieferer – Marktwert 2008



(Quelle: Data Monitor)

Auf Nord-, Mittel- und Südamerika entfallen 34,2% des Wertes der globalen Industriegruppe Automobile und Komponenten. In den Ländern der Region Asien-Pazifik werden weitere 33,1% der Umsätze der Industriegruppe erwirtschaftet.

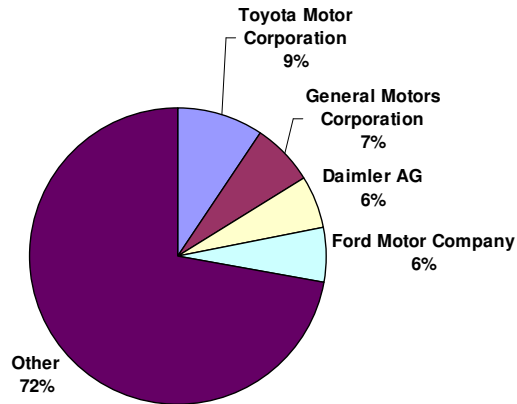
Aufschlüsselung der globalen Marktwerte der Industriegruppe Automobile und Zulieferer nach Regionen 2008



(Quelle: Data Monitor)

Die Toyota Motor Corporation vereinigt auf sich 9,4% des Marktwertes der globalen Industriegruppe Automobile und Komponenten, weitere 6,6% entfallen auf die General Motors Corporation.

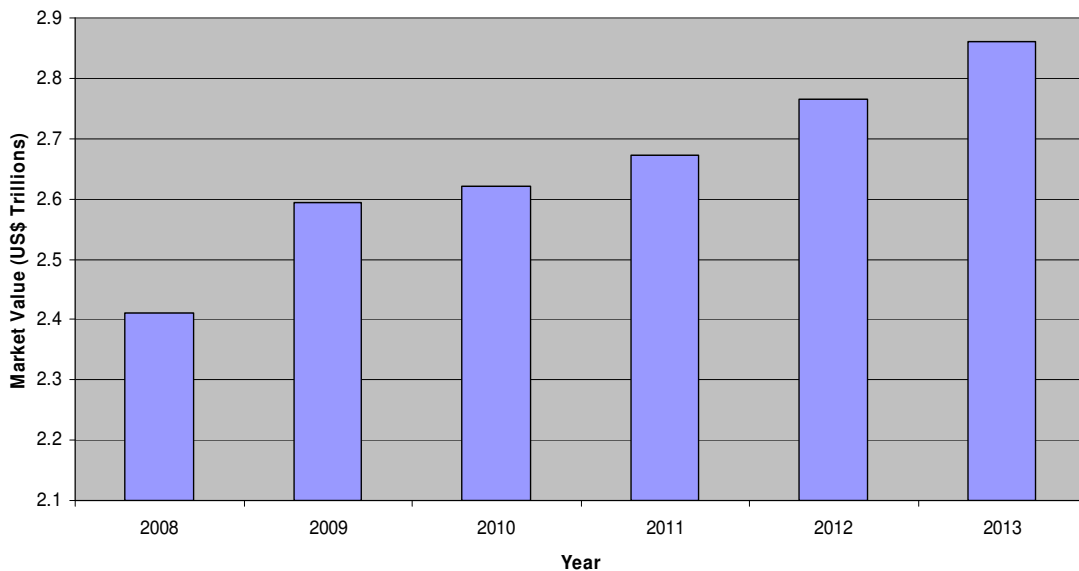
Marktanteile der globalen Industriegruppe Automobile und Zulieferer – Marktwert 2008



(Quelle: Data Monitor)

Bis 2013 wird für die globale Industriegruppe Automobile und Zulieferer ein Marktwert von US\$2,9 Billionen prognostiziert, entsprechend einem Zuwachs von 18,8% seit 2008. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate wird mit 3,5% angesetzt.

Marktwertprognose globale Industriegruppe Automobile und Zulieferer in US-Dollar



(Quelle: Data Monitor)

1.2. Automobilzulieferer

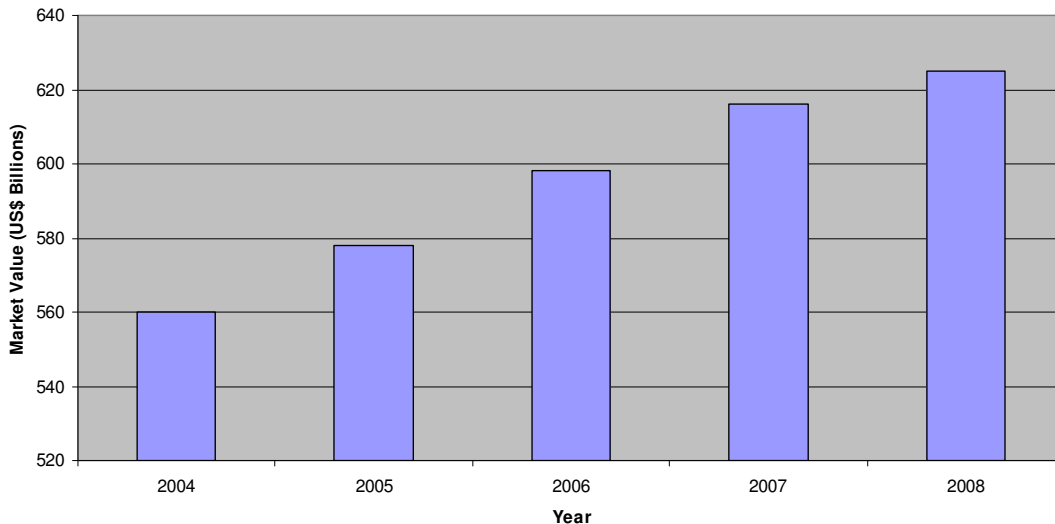
Die globale Automobilzuliefererindustrie wird für den vorliegenden Bericht als Summe der Märkte für Kraftfahrzeugteile und Ausstattung/Zubehör plus Reifen und Gummiprodukte betrachtet. Der globale Markt für Kraftfahrzeugteile und Zubehör ist definiert als Folgemarkt nur für leichte Fahrzeuge ohne Original-Erstausstattungssteile für Neufahrzeuge und ohne Ersatzteile und Zubehör für mittelschwere und schwere Fahrzeuge.

Die Erträge im Reifen- und Gummimarkt werden durch den Verkauf im Reifen-Ersatzgeschäft und durch den Verkauf von OEM-Reifen für PKW, Nutzfahrzeuge, Erdbewegungsmaschinen, Motorräder, Motorroller, Fahrräder und Flugzeuge erwirtschaftet. Bei der Umrechnung von Währungen für diesen Bericht wurden konstante jährliche Durchschnittswchselkurse verwendet.

Die Fahrzeugbauteileindustrie ist 2008 geschrumpft und dürfte auch 2009 weitere Verlustzahlen schreiben aufgrund der globalen Wirtschaftskrise. Bis zum Jahre 2013 wird mit einer Erholung gerechnet.

Die Zuliefererindustrie hat 2008 einen Gesamtumsatz von US\$625,2 Milliarden erzielt, das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2,8% für den Zeitraum 2004-2008.

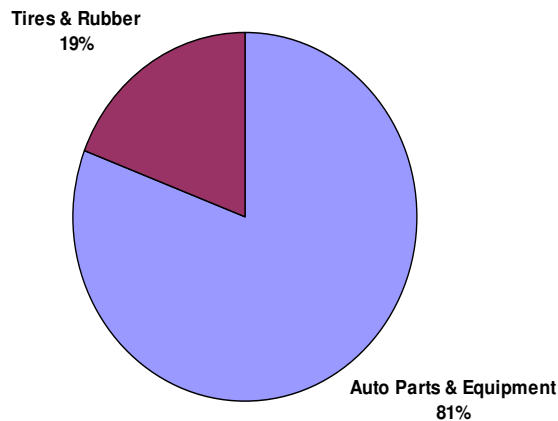
Marktwert globale Automobilzulieferer (USD)



(Quelle: Data Monitor)

Kfz-Teile und Zubehör summieren sich zu 80,9% des gesamten Zulieferermarktwerts, die restlichen 19,1% werden mit Reifen und Gummiprodukten erzielt. Das Kfz-Teile- und Zubehörsegment hat sich 2008 als das lukrativste für die Komponentenbranche erwiesen und einen Gesamtumsatz von US\$506 Milliarden oder 80,9% des Gesamtwertes der Industrie erwirtschaftet. Das Segment Reifen und Gummiprodukte kam 2008 auf einen Umsatz von US\$119,3 Milliarden oder 19,1% der Gesamteinnahmen der Industrie.

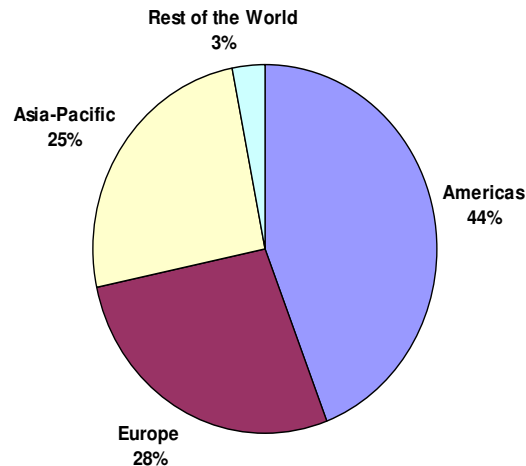
Globale Marktsegmentierung der Kfz-Zulieferer - Marktwert, 2008



(Quelle: Data Monitor)

In den Regionen Europa und Asien-Pazifik erwirtschafteten diese Industriezweige US\$172,2 Milliarden bzw. US\$158,4 Milliarden (2008). Nord-, Mittel- und Südamerika generierten 44,2% des Wertes der globalen Kfz-Komponentenindustrie, Europa kommt hier auf 27,5% des Gesamtwertes.

Aufschlüsselung der globalen Marktwerte der Kfz-Zulieferer nach Regionen - 2008

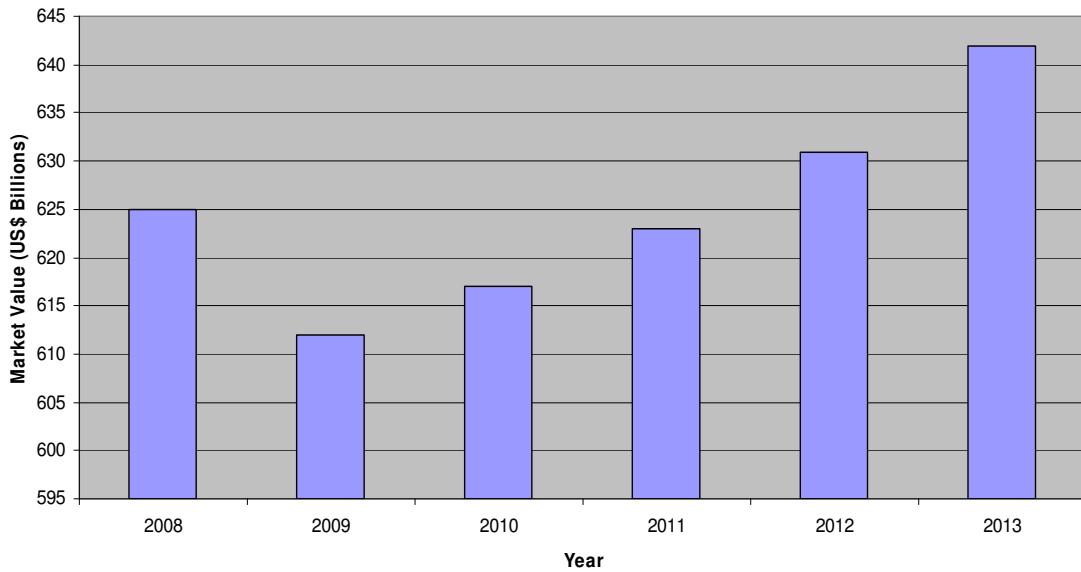


(Quelle: Data Monitor)

Die Wirtschaftsleistung dieses Industriezweigs wird sich Prognosen zufolge abschwächen, für den Zeitraum 2008-2013 wird mit einem Wachstum vom 0,5% gerechnet. 2013 dürfte der Marktwert der globalen Kfz-Komponentenindustrie bei US\$641,5 Milliarden liegen, das

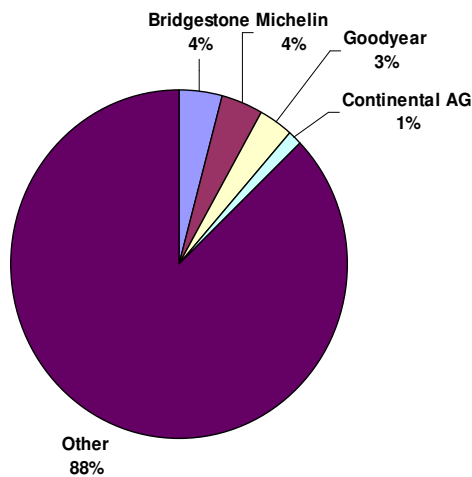
entspricht einem Zuwachs von 2,6% ab 2008. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in der Zeit von 2008-2013 wird mit 0,5% vorhergesagt.

Globale Marktwertprognose für die Kfz-Zulieferer in US-Dollar



Bridgestone vereingt auf sich 4,1% des Wertes der globalen Kfz-Komponentenindustrie, während Michelin für weitere 3,9% steht.

Globaler Marktwert von Kfz-Zulieferern, 2008



(Quelle. Data Monitor)

2. Reifen- und Gummiindustrie

2.1. Globaler Markt:

Die globale Reifen- und Gummiindustrie befindet sich inmitten eines Konzentrationsprozesses, und die führenden fünf Konzerne Bridgestone, Michelin, Goodyear, Pirelli und Continental halten insgesamt mehr als 64% Anteile am Markt. Ihre Präsenz sowie die globale Wirtschaftskrise und der zunehmende Preisdruck der Automobilhersteller, mehr Kosten im Hinblick auf Produktdesign, technische Entwicklung und Werkzeuge zu übernehmen, tragen zur Intensivierung des Wettbewerbs bei.

Die Branche wird bestimmt durch einige große internationale Einkäufer – zumeist große Automobilhersteller mit erheblicher finanzieller Macht, die auf die Marktteilnehmer beträchtlichen Preisdruck ausüben können. Goodyear zum Beispiel ist weltweit einer der größten Reifenzulieferer für die Handels-, Militär- und Zivilluftfahrt und stellt Flugzeugreifen für große Flugzeugbauer wie Boeing, Bombardier, Cirrus, Cessna, Embraer und Gulfstream her. Der Verlust eines solchen Kunden wirkt sich negativ auf die Marktteilnehmer aus und stärkt die Einkaufsmacht dieser Unternehmen. Der Preisdruck seitens der Automobilhersteller bestimmt seit einiger Zeit die Entwicklung in der Reifenindustrie und stärkt ebenfalls die Verhandlungsmacht der Abnehmer in signifikanter Weise.

Reifen sind im Normalfall ein Massenprodukt in einem Massenmarkt und erfordern einen beträchtlichen Kapitaleinsatz. Darüber hinaus muss ein beträchtliches Maß an geistigem Eigentum in Form von Patenten, Warenzeichen und Schutzrechten verfügbar sein. Hohe Benzinpreise sind dem Automobilverkauf abträglich, wobei sich diese Negativauswirkungen wie ein Dominoeffekt durch die gesamte Wirtschaft fortsetzen. Die wichtigsten Rohstoffe der Reifenhersteller sind Synthetikkautschuk und Naturgummi, weitere Einsatzmaterialien sind Stahl, Ruß, Gewebe und auf Petrochemikalien basierende Grundstoffe.

Die Zulieferer sind oftmals große Unternehmen in überschaubarer Zahl. Die Macht der Zulieferer wird dadurch gestärkt, dass es für die erforderlichen Rohstoffe oftmals keine Alternativen gibt. Darüber hinaus verlangen die Marktteilnehmer qualitativ hochwertige Rohstoffe, was den Zulieferern die Möglichkeit eröffnet, höhere Preise auszuhandeln. Allerdings hat die Rückwärtsintegration einiger Reifenhersteller umgekehrt die Zulieferer unter Druck gesetzt.

Goodyear zum Beispiel verfügt in Nordamerika über Produktionsanlagen für Synthetikkautschuk und stellt auch einige der erforderlichen Chemikalien selbst her. Die höheren Rohstoffkosten haben außerdem bewirkt, dass zahlreiche Reifenhersteller ihren Rohstoffeinsatz durch den verstärkten Einsatz von Recyclingmaterial verringern. Insgesamt wird die Macht der Zulieferer als moderat eingeschätzt.

Darüber hinaus stellen die Marktteilnehmer im Grunde äußerst undifferenzierte Produkte her, die einfach nur die geforderten Anforderungen erfüllen. Die Einkäufer können deshalb problemlos das preiswerteste Angebot wählen. Allerdings ist die Markenstärke ein Faktor, der die Macht der Einkäufer einschränken kann. Einkäufer wollen oft Reifen, die einen hohen Erkennungswert haben und bekannt für ihre Leistung und Qualität sind. Auch hier gilt, dass die Macht der Einkäufer nicht übermäßig groß ist.

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten für einen Zugang zum globalen Reifen- und Gummimarkt. Gründung eines neuen Unternehmens, Diversifizierung der Geschäftsbereiche eines

Unternehmens in die Gummiproduktion oder auch Firmenübernahmen, die im Allgemeinen als die kostengünstigere Möglichkeit der Geschäftsexpansion angesehen werden.

Die globale Reifen- und Gummiindustrie profitiert von beträchtlichen Kosteneinsparungen durch Größenvorteile (Economies of Scale). Reifen sind Massenprodukte für einen Massenmarkt, deren Herstellung einen beträchtlichen Kapitalaufwand erfordert. Darüber hinaus muss ein beträchtliches Maß an geistigem Eigentum in Form von Patenten, Warenzeichen und Schutzrechten verfügbar sein. Beträchtliche Ausgaben sind für Forschung, Entwicklung und Ingenieursleistungen in Verbindung mit dem Design und der Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen sowie für Herstellungsprozesse und Produktionsanlagen zu kalkulieren. Innovationen sind wichtig, um Kunden auf sich aufmerksam zu machen.

Im Jahre 2008 hat Pirelli als jüngste Innovation Reifen vorgestellt, die mit Sensoren ausgestattet sind. Diese Technologie geht zurück auf die Einführung von TPMS-Systemen (Tire Pressure Monitoring Systems = Reifendruck-Kontrollsysteme) vor einigen Jahren. Pirelli hat diese Technik jetzt weiter entwickelt und ein ganzes Sensor- und Mikrochippaket in die Reifenkarkasse selbst integriert. Eine erste Ausführung dieses „Cyber Tyre“ ist der „Cyber Tyre Lean“ der für die Energieversorgung seiner Sensoren die Vibrationen des Fahrzeugs nutzt und Informationen über Luftdruck, Belastung und Temperatur des Reifens an den Bordcomputer des Fahrzeugs übermittelt.

Der Cyber Tire Lean ist der Vorläufer für die langfristig geplante Einführung des „intelligenten“ Cyber Tyres, der nicht nur die oben genannten Parameter überwacht, sondern auch Informationen zum Straßenzustand übermittelt und direkt mit Sicherheitsausstattungen des Fahrzeugs wie ABS und elektronischer Stabilitätskontrolle kommuniziert und damit die Wirksamkeit dynamischer Sicherheitssysteme verbessert. Der Cyber Tire wird ebenfalls über einen Dreiaachsen-Beschleunigungssensor verfügen, der Echtzeitberechnungen von Größen wie Reibungskoeffizient, Kontaktkraft und Reifenlast ermöglicht.

Eine weitere Markteintrittsbarriere sind Vorschriften und Grenzwerte für Luftemissionen, Einträge in Oberflächen- und Grundwasser sowie für Verursachung, Behandlung, Lagerung, Transport und Entsorgung von Abfällen und gefährlichen Stoffen. Auch unterschiedliche Sicherheitsbestimmungen in den einzelnen Ländern sind zu beachten. So hat zum Beispiel die US-Bundesbehörde für Straßen- und Fahrzeugsicherheit diverse Normen und Vorschriften erlassen, die für in den USA verkaufte Reifen sowie für im Ausland verkaufte Reifen gelten, die mit den in den USA vermarkteten Reifen identisch oder weitgehend ähnlich sind.

Umweltvorschriften sind komplex, ändern sich oft und wurden im Laufe der Zeit immer anspruchsvoller. Diese Vorschriften können negative Auswirkungen auf die Ergebnisse der unternehmerischen Tätigkeit und auf die finanzielle Lage von Unternehmen haben. Die Existenz einiger starker Marken mit einer guten Leistungs- und Qualitätsreputation ist ebenfalls eine Markteintrittsbarriere für neue Unternehmen. Insgesamt sind die Aussichten für neue Marktteilnehmer eher bescheiden.

Die Möglichkeit, Ersatzprodukte im globalen Markt für Reifen und Gummi zu etablieren, ist gering, da es keine wirklichen Alternativprodukte zu Reifen gibt. Die wachsende Sensibilisierung für Umweltprobleme und die zunehmende Erkenntnis, dass etwas gegen den Klimawandel unternommen werden muss, könnte dazu führen, dass immer mehr Menschen auf das Auto verzichten und wieder verstärkt zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Das dürfte aber kaum in großem Maßstab geschehen und nicht zu einem kompletten Verzicht auf Automobile führen,

so dass sich daraus für den Reifen- und Gummimarkt kaum nennenswerte Folgen ergeben. Ein wirklicher Ersatz für diese Produkte steht nicht zur Debatte.

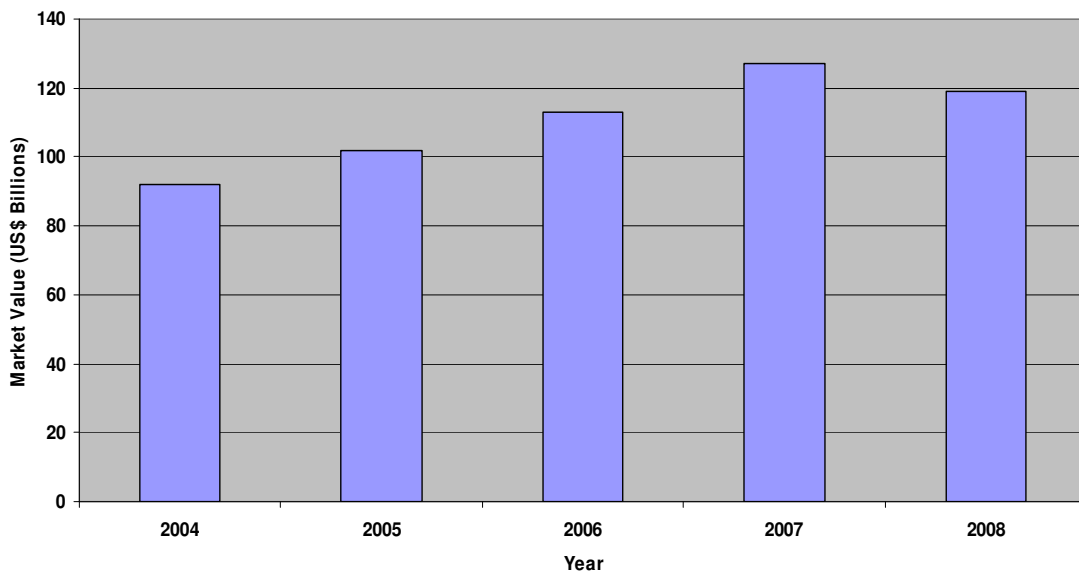
Wettbewerb zwischen den führenden Marktteilnehmern besteht auf Ebene des Produktdesigns, der Leistung, der Preise und Einkaufsbedingungen, der Reputation, der Garantiebedingungen, des Kundendienstes und der Erfüllung von Kundenanforderungen. Der Wettbewerb hat sich verschärft durch die steigenden Rohstoffkosten. Einige dieser Kosten sind an die Kunden weitergegeben worden, obwohl dieser Mechanismus typischerweise immer erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung greift und deshalb für einige Marktteilnehmer geringere Erträge zu Folge hatte. Da es sich um höchst undifferenzierte Produkte handelt, verschärft dies den Wettbewerb zusätzlich.

Einige Marktteilnehmer wie Goodyear operieren in erster Linie im Reifenmarkt, andere Unternehmen jedoch wie Bridgestone und Continental sind wesentlich diversifizierter und bedienen viele Märkte. Darüber hinaus verursachen die Wirtschaftskrise und die sinkenden Einnahmen in dem wettbewerbsbestimmten Umfeld der Automobilindustrie einen erhöhten Preisdruck und damit auch zusätzliche Rivalitäten.

Die Marktteilnehmer sind verstärktem Druck durch die Automobilhersteller ausgesetzt, mehr Kosten im Zusammenhang mit Produktdesign, Ingenieursleistungen, Werkzeuge usw. zu übernehmen. Die Folgen können geringere Gewinnspannen der Hersteller sein. Es gibt aber auch Regionen wie zum Beispiel Asien, in denen die Reifennachfrage zunimmt, teilweise zurückzuführen auf den Wechsel zu Radialreifen und starkem Wirtschaftswachstum in Ländern wie China und Indien. Insgesamt gibt es auch hier ein hohes Maß an Konkurrenzdruck.

Die Erträge im Reifen- und Gummimarkt werden durch den Verkauf im Reifen-Ersatzgeschäft und durch den Verkauf von OEM-Reifen für PKW, Nutzfahrzeuge, Erdbewegungsmaschinen, Motorräder, Motorroller, Fahrräder und Flugzeuge erwirtschaftet.

Globaler Marktwert der Reifen- und Gummiindustrie in USD



(Quelle: Data Monitor)

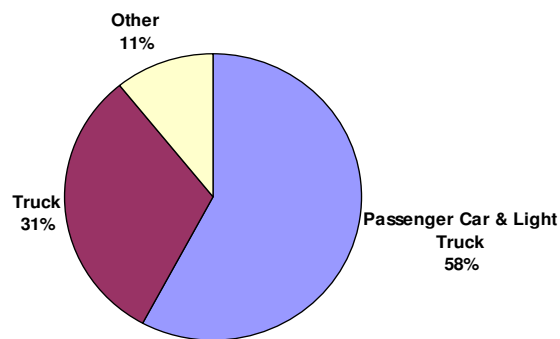
Der globale Reifen- und Gummimarkt ist 2008 eingebrochen und dürfte aufgrund der allgemeinen globalen Wirtschaftsentwicklung auch 2009 nur negative Zahlen schreiben. Marktwachstum ist erst wieder in den Folgejahren bis 2013 zu erwarten.

Der globale Reifen- und Gummimarkt hat 2008 Umsatzerlöse in Höhe von US\$119,3 Milliarden erwirtschaftet und in den Jahren 2004-2008 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 7,03% erreicht.

Die Wirtschaftsleistung dieses Marktes ist jedoch rückläufig und wird für die Fünfjahresperiode von 2008-2013 nicht mehr als 3,3% Wachstum erreichen. Damit wird Prognosen zufolge der Marktwert Ende 2013 bei US\$140,4 Milliarden liegen.

Das Segment PLW und leichte Nutzfahrzeuge war 2008 für die globale Reifen- und Gummiindustrie das lukrativste Segment und hat einen Umsatzerlös von US\$69 Milliarden erwirtschaftet, das entspricht einem Anteil von 57,8% am Gesamtwert des Marktes. Im Vergleich hat das LKW-Segment 2008 Umsatzerlöse in Höhe von US\$37,3 Milliarden generiert, das sind 31,3% der Gesamterlöse des Marktes.

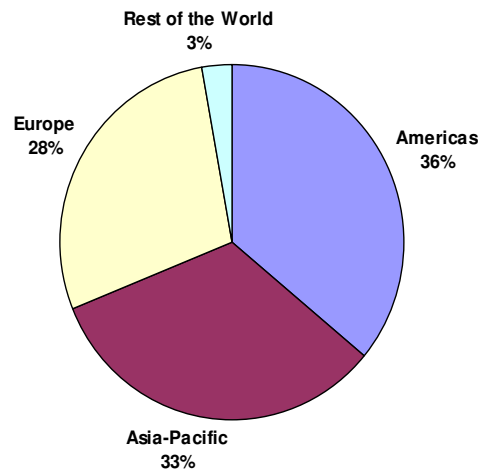
Aufschlüsselung des globalen Reifen- und Gummimarktes nach Segmenten und Marktwert 2008



(Quelle. Data Monitor)

Im Vergleich dazu hat der europäische Markt 2008 einen Wert von US\$33,6 Milliarden und der asiatisch-pazifische Markt einen Wert von US\$39,4 Milliarden erreicht. Die Region Nord-, Mittel- und Südamerika generierte 36% des globalen Marktwertes der Reifen- und Gummiindustrie, während Asien-Pazifik einen Anteil von 33% am globalen Marktwert hat.

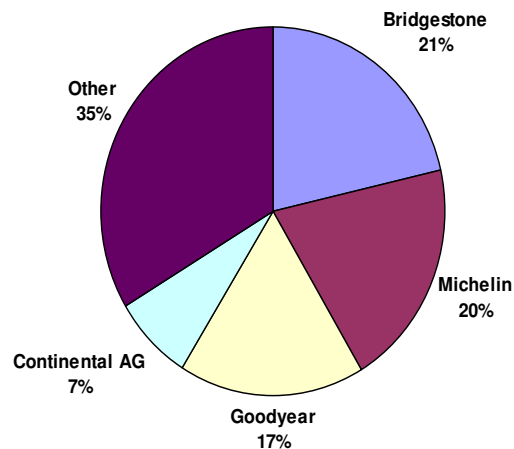
Aufschlüsselung des globalen Reifen- und Gummimarktes nach Regionen und Marktwert 2008



(Quelle. Data Monitor)

Bridgestone hält einen Anteil von 21,3% am globalen Markt für Reifen und Gummi, gefolgt von Michelin mit 20,2% Marktwert.

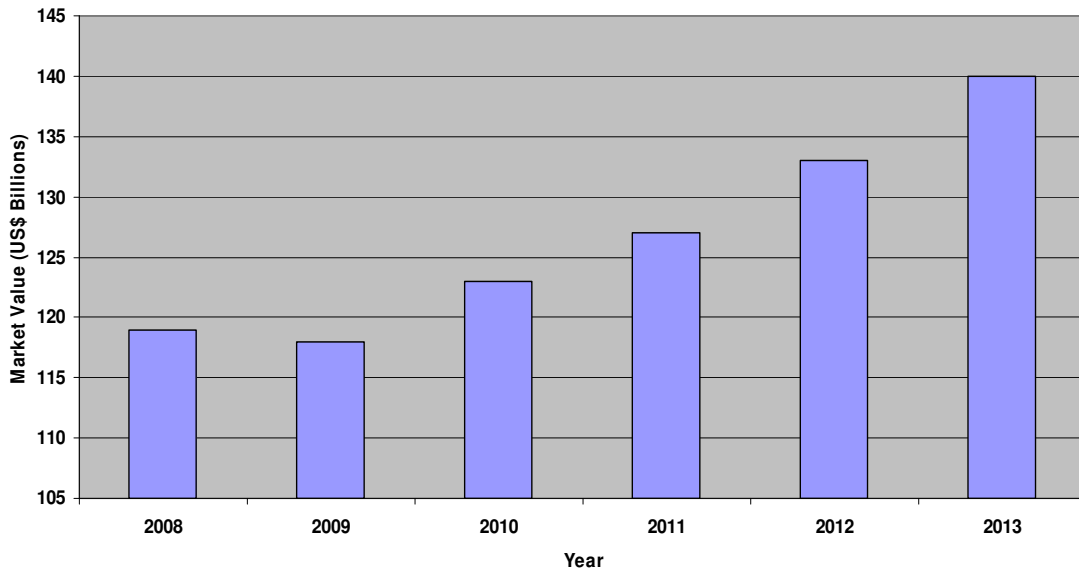
Marktanteile im globalen reifen- und Gummimarkt 2008



(Quelle. Data Monitor)

Für 2013 wird Prognosen zufolge der Wert des globalen Reifen- und Gummimarktes bei US\$140,4 Milliarden liegen, das entspricht einer Steigerung von 17,8% seit 2008. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate für die Jahre 2008-2013 soll bei 3,3% liegen.

Marktwertprognose für den globalen Reifen- und Gummimarkt in USD



(Quelle: Data Monitor)

2.2 Entwicklungen bei Gummi als Rohstoff

Mehr als 100 unterschiedliche Rohstoffe kommen bei der Produktion von Automobilreifen zum Einsatz, dazu gehören Rohgummi, Textildcord, Ruß, Wulstdraht und Zutaten für die Gummimischungen. Rund 60% dieser Rohstoffe basieren auf Erdöl, in erster Linie Naphtha. Im Ergebnis ist die Reifenindustrie im hohen Maße vom Erdöl abhängig.

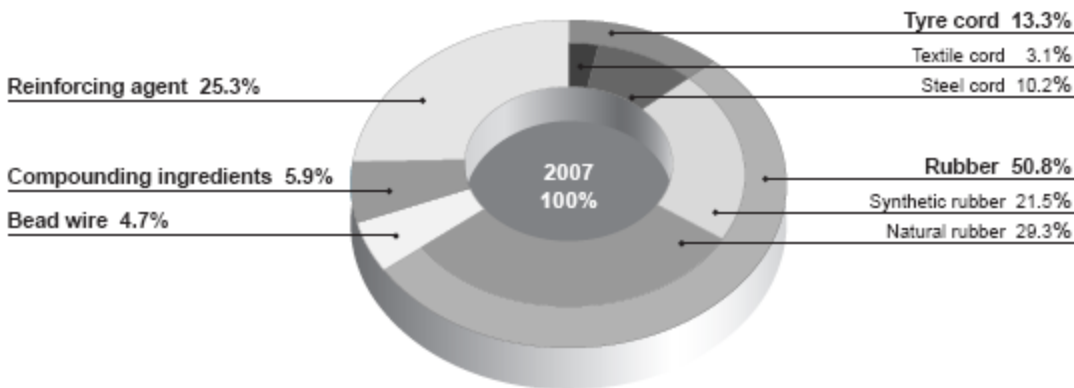
Grundlegende Zusammensetzung der Rohstoffe

Composition	Examples
Rubber	Natural rubber, Synthetic rubber
Compounding ingredients	Vulcanizing agent, Vulcanizing accelerator, Vulcanizing accelerator aid, Antioxidant, Filler, Softener
Reinforcing agent	Carbon black, Silica
Tyre cord	Steel cord, Textile cord

Quelle: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

Die prozentuale Zusammensetzung der Rohstoffe, die 2007 bei der Reifenherstellung zum Einsatz kamen, entsprach weitgehend den Werten des Vorjahres: Reifen bestehen etwa zu Hälfte aus Gummi (Naturkautschuk 29%, Synthetikautschuk 22%), gefolgt von Füllstoffen- und Festigkeitsträgern (25%) und Textildcord (13%).

Rohstoffe und ihre Gewichtsanteile bei der Reifenherstellung



Quelle: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

67% des weltweiten Verbrauchs an Naturkautschuk entfielen im vergangenen Jahr auf die Reifenherstellung, während fast der gesamte verbleibende Teil für die Produktion von Förderbändern, Handschuhen, Dichtungen, Teppichen und Kondomen verwendet wurde. Aufgrund der globalen Wirtschaftsrezession hat sich der Rückgang des weltweiten Gummiverbrauchs im letzten Quartal 2008 bereits beschleunigt. Zwischen September und Dezember ist der weltweite Verbrauch um mehr als eine Million Tonnen zurückgegangen auf eine gleitende Jahressumme (MAT = Moving Annual Total) von 22,2 Millionen Tonnen, während das Wachstum von Jahr zu Jahr von 2,1% auf -4,1% abgefallen ist. Dies ist ein Verbrauchsrückgang, der noch deutlicher ausgefallen ist als während der globalen Rezession 2002-2002.

Der Verbrauch von Naturkautschuk (NR = Natural Rubber) war zwischen September und Dezember um mehr als 0,3 Millionen Tonnen rückläufig, parallel dazu kehrte sich die Verbrauchsentwicklung in diesem Zeitraum von 2,1% auf -3,4% um. Der Verbrauch von Synthetikautschuk (SR = Synthetic Rubber) ging um 0,7 Millionen Tonnen zurück, einhergehend mit einer Verbrauchsentwicklung von 2,0% auf -4,7%.

Die globale Gummiproduktion 2008 erreichte 22,7 Millionen Tonnen im Vergleich zu 23,3 Millionen Tonnen 2007, zurückzuführen auf einen signifikanten Produktionseinbruch im vierten Quartal 2008. Der Rückgang ist in erster Linie zu erklären durch einen scharfen Einbruch bei der SR-Produktion, die 2008 auf unter 12,8 Millionen Tonnen zurückgegangen ist im Vergleich zu einer Produktionsleistung von mehr als 13,5 Millionen Tonnen im Jahre 2007. Im letzten Quartal 2008 ging das Produktionswachstum von 1,0% im Vergleichsquarter des Vorjahres auf -5,6% zurück.

Die weltweite NR-Produktion 2008 erreichte 9,9 Millionen Tonnen, das sind 0,2 Millionen Tonnen mehr als 2007. Der Produktionszuwachs verlangsamte sich erst in den letzten zwei Monaten des Jahres und lag am Ende des Jahres immer noch bei rund 2,0%.

Aufgrund des rückläufigen Verbrauchs und der gestiegenen Produktionsmenge 2008 dürfte es in der globalen NR-Bilanz schätzungsweise ein Überangebot im Markt von ca. 392.000 Tonnen geben, während 2007 noch rund 157.000 Tonnen im Markt fehlten. Verbrauch und Produktion von SR sind 2008 im Vergleich zu 2007 schätzungsweise abrupt um -4,7% bzw. um -5,6%

zurückgegangen, während es im Vorjahresvergleich noch ein Wachstum von mehr als 6% gegeben hatte. Der geschätzte globale Bestand an Gummi ist eigentlich nur moderat gestiegen, im Vergleich zum Verbrauch Ende 2008 jedoch ganz erheblich.

Die NR-Preise haben sich Mitte Dezember 2008 nach einem Absturz um 65% von ihrem Höchststand im Juli 2008 wieder erholt. Die Preise sind im vierten Quartal 2008 und Anfang 2009 dem Rohölpreis gefolgt. Die Kombination aus der globalen wirtschaftlichen Abkühlung, einem Einbruch der globalen Automobilindustrie mit schlechten Nachfrageprognosen und der anhaltend niedrigen Ölpreis wirken sich negativ auf den Markt aus. Die Preise für NR-Latex folgten dem gleichen Trend wie bei festem Naturkautschuk.

Der Preis für leichtes Rohöl ging auf den niedrigsten Stand in mehr als fünf Jahren zurück und lag Ende Dezember 2008 bei US\$31,41 pro Barrel; danach folgte eine leichte Erhöhung mit einer Grenze von US\$45 pro Barrel, die bisher noch nicht nach oben durchbrochen wurde. Aufgrund einer Zeitverzögerung in einigen Märkten gingen die Butadienpreise in den drei Monaten bis Februar kontinuierlich zurück. Schließlich machten sich auch bei den vorgelagerten Industrien die Auswirkungen fallender Preise für Basisprodukte bemerkbar, und da auch die Nachfrage zurückging, fielen die Preise für Synthetikgummi im ersten Quartal 2009 auf den niedrigsten Stand seit 2004.

Der insgesamt rückläufige Trend bei den Exportmengen ausgesuchter Latexprodukte und allgemeiner Gummiprodukte (GRP = General Rubber Products) der fünf führenden Hersteller mag sich im vierten Quartal hauptsächlich aufgrund einer Verlangsamung der negativen Wachstumsraten des Exportes anderer Handschuhe aus China und Thailand abgeschwächt haben. Der NR-Latexverbrauch war 2008 im Vergleich zum Vorjahr stabil, während die malaysische und thailändische NR-Latexproduktion um 16% bzw. 8% zurückging.

Nach Bloomberg könnte der viermonatige Wiederanstieg der Gummipreise 2009 um 42% enden, wenn die globale Reifennachfrage ihren gravierendsten Einbruch innerhalb von drei Jahrzehnten erlebt. Die Reifenhersteller als größte Verbraucher von Gummi könnten 2009 einen Rückgang ihrer Verkaufszahlen um 6,8% zu verzeichnen haben, wenn die globale Rezession die Nachfrage nach Automobilen einbrechen lässt. Zu diesen Erkenntnissen kommt die von der Regierung finanzierte International Rubber Study Group in Singapur. Lieferungen aus Thailand, der führenden Exportnation, werden nach einem saisonalen Rückgang nach Aussage der Produzenten wieder steigen. Von Bloomberg erhobene Daten zeigen, dass Preise von US\$1.530 pro Tonne um 18% höher sind als bei Alternativprodukten aus Öl.

Der Gummipreis könnte nach Aussage des Managing Directors eines Rohstoff-Hedgefonds mit einem Fondsvermögen von US\$ 1,2 Milliarden nächstes Jahr auf US\$1.000 pro Tonne zurückgehen. Die Nachfrage wird einbrechen, weil die Menschen weniger Automobile kaufen und auch die Anschaffung neuer Reifen so lange wie möglich hinauszögern. In den USA ging der Neuwagenverkauf im März um 37% zurück, und die Autodata Corp. hat ermittelt, dass im Februar auf Jahresbasis umgerechnet der Kfz-Verkauf seinen niedrigsten Stand seit 25 Jahren erreicht hat. In Japan brachen die Autoverkäufe im März um 32% ein, damit schreibt die Branche die schlechtesten Zahlen seit mehr als drei Jahrzehnten. Nach Berichten der Federal Highway Administration ging die Fahrleistung der Amerikaner (in Meilen) im Januar um 3,1% oder 7 Milliarden im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Die Automobilproduktion in Europa wird nach Erkenntnissen des Europäischen Verbands der Automobilhersteller voraussichtlich um 25% zurückgehen, die Verkaufszahlen für Automobile um 20%. Global könnte der Verkauf von Reifen für PKW und Nutzfahrzeuge 2009 nur noch 1,32

Milliarden Einheiten erreichen, während es im vergangenen Jahr noch 1,4 Milliarden waren. Laut Aussage der International Rubber Study Group, in der sowohl Hersteller als auch Verbraucher vertreten sind, wäre dies der stärkste Rückgang seit mindestens 1975.

Gummiimporte nach China, dem weltweit größte Verbraucher, stiegen nach Angaben der Zollbehörden auf 190.000 Tonnen im März, während es in den ersten zwei Monaten noch 180.000 Tonnen waren. Dieser Anstieg war nach Angaben des Chinesischen Verbands der Automobilhersteller zurückzuführen auf einen Anstieg der Verkaufszahlen für PKW von 10% innerhalb eines Jahres auf die Rekordzahl von 772.400 Einheiten, nachdem die Regierung den Fahrzeugkauf subventioniert hat. Japan, Deutschland und Frankreich haben ebenfalls Prämiensysteme, um den Kauf von Neufahrzeugen zu unterstützen.

Gummi, notiert mit US\$1.530 pro Tonne an der Rohstoffbörse von Singapur, kostete am 17. April nach Informationen des Preis- und Marktanalysedienstes ICIS 18% mehr als die US\$1.250 bis US\$1.350 pro Tonne in Südostasien zu zahlenden erdölbasierten Alternativ-Rohstoffe. Diese Diskrepanz betrug am 14. Januar sogar 35%, was nach Erkenntnissen von Bloomberg der größte Unterschied seit Juli 2006 war. Der Gummipreis ging heute um 3,6% auf US\$1,4750 pro Kilogramm (US\$1.475 pro Tonne) zurück.

Die globale Nachfrage nach beiden Gummitypen könnte laut Aussage der International Rubber Study Group dieses Jahr um 9% nachgeben, das wäre mehr als das Doppelte des Rückgangs im Vorjahr. Der Gummiverbrauch wird um mindestens 6,1% auf 20,8 Millionen Tonnen zurückgehen und noch deutlicher schrumpfen, wenn sich die Rezession verschlimmert.

2.3. Führende Unternehmen

2.3.1. Bridgestone:

Dieses japanische Unternehmen produziert und verkauft in erster Linie Reifen und Schläuche für PKW, LKW und Busse, Baustellenfahrzeuge, Erdbewegungsmaschinen, Industriemaschinen, Landwirtschaftsmaschinen, Flugzeuge, Motorräder und Motorroller.

Darüber hinaus stellt das Unternehmen Automobilkomponenten, Industrieprodukte, Baustoffe, Teile und Materialien für elektronische Ausrüstungen, Fahrräder und Sportartikel her. Der Konzern operiert in erster Linie in Japan, Europa und Nord-, Mittel- und Südamerika und verfügt über 449 Tochtergesellschaften und 182 assoziierte Unternehmen.

Bridgestone operiert in den beiden Geschäftsfeldern Reifen und Diversifizierte Produkte.

Die Reifendivision des Unternehmens übernimmt die Herstellung und den Verkauf von Regenerat, Reifen und Schläuchen für PKW, Nutzfahrzeuge, Busse, Industriefahrzeuge, Landwirtschaftsmaschinen, Flugzeuge und Motorräder sowie den Verkauf von reifenahen Produkten.

Diese Division bietet ebenfalls Kfz-Instandhaltungs- und Kfz-Reparaturdienstleistungen an. Bridgestone verfügt über Werke in Nordamerika, Lateinamerika, Nahost, Europa, Afrika, Asien, Japan und Ozeanien. Die Geschäftseinheit Herstellung und Technologie ist zuständig für Forschung, Entwicklung und Konstruktion.

Bridgestones Geschäftsbereich Diversifizierte Produkte ist zuständig für die Herstellung von Automobilprodukten, Industrieprodukten, Baumaterialien und elektronischen Bauteilen. Das

Unternehmen produziert Automobilkomponenten wie schwingungsdämpfende Motoraufhängungen (Silentblöcke) sowie Luftfedern für LKW, Automobile und Reisezugwagen. Zu den Industrieprodukten gehören Polyurethanschaum für Automobilsitze, Kfz-Innenausstattungen und sonstige Anwendungen.

Das Unternehmen produziert ebenfalls Baumaterialien, u.a. aufblasbare Gummisperrn und Abdichtungsfolien. Zu den Komponenten für elektronische Geräte gehören Präzisionswalzen für Büromaschinen und funktionale Schichten für Solarzellen und Plasmabildschirme. Im Sportartikelbereich produziert Bridgestone Golfbälle, Golfschläger, Tennisbälle und Tennisschläger.

Nach Informationen von Rubber&Plastics News ist das Nettoergebnis der Bridgestone Corp. im Vergleich zum Vorjahr um 92% auf US\$114 Millionen eingebrochen bei einem Nettoumsatzrückgang von 5% auf US\$35,5 Milliarden. Der Reifenhersteller macht für die schlechten Ergebnisse den starken Yen und den weltweiten Absatzrückgang verantwortlich. Deutlich höhere Rohstoffpreise haben das operative Ergebnis im Vergleich zu 2007 zum Jahresende um 47% auf US\$1,44 Milliarden zurückgehen lassen. Das operative Ergebnis aus dem Reifengeschäft des Unternehmens verlor 52% auf US\$1 Milliarde bei einem Umsatzrückgang von 5% auf US\$28,9 Milliarden für 2008.

In Nordamerika gingen 2008 die Verkaufszahlen von Bridgestone-Reifen für PKW und Nutzfahrzeuge im OE-Markt und im Reifen-Ersatzmarkt zurück. Es gab allerdings nach Berichten des Konzerns im Vergleich zu 2007 einen deutlichen Zuwachs im Ersatzmarkt für UHP-Reifen. Für Nord-, Mittel- und Südamerika meldet Bridgestone für 2008 einen Rückgang des operativen Ergebnisses von 58% auf US\$237 Millionen bei einem Umsatzverlust von 6% auf US\$15,6 Milliarden im Vergleich zu 2007.

Bridgestone gibt für das Jahr ebenfalls einen Rückgang des Nettoumsatzes von 8% für Europa, aber eine Steigerung von 9% in China und den andere asiatischen Ländern bekannt. Bridgestone geht für 2009 von weiteren Gewinn- und Umsatzeinbußen aus und prognostiziert einen Rückgang des Nettogewinns um 71% auf US\$32,9 Millionen bei einem Umsatzverlust von 22% auf US\$27,8 Milliarden.

Offensichtlich aus Gründen der Kostenersparnis hat der Bridgestone-Vorstand vorgeschlagen, das bisherige System der Zahlungen von Ruhestandsleistungen an Direktoren und Topmanager abzuschaffen und statt dessen die Zahlung von Beendigungsleistungen einzuführen und als Anreiz ein Stock Options-System anzubieten.

Bridgestone Europe hat Produktionsunterbrechungen in einigen seiner Werke in Europa angekündigt, betroffen wären davon die Werke in Bethune, Frankreich; Bilbao, Spanien; Burgos, Spanien; Bari, Italien und Poznan, Polen. In all diesen Betrieben wird die Produktion in der ersten Jahreshälfte 2009 für 5 bis 8 Tage im Monat eingestellt. Das Werk in Ungarn wird weiter produzieren, während die LKW-Reifenfabrik in Stargard, Polen die Produktion noch nicht aufgenommen hat. Das Unternehmen wird weiterhin Reifen für Landwirtschaftsmaschinen im Werk Puente San Miguel in Spanien produzieren. Bridgestone muss anhand von Produktions- und Nachfragevergleichen erreichen, dass der Reifenbestand auf die Situation im Markt angepasst wird.

2.3.2. Michelin:

Das Unternehmen mit Sitz in Frankreich ist ein führender Reifenhersteller, aber auch bekannt für seine Städte- und Länderkarten sowie für seine Reise- und Restaurantführer. Michelin entwickelt und vermarktet weiterhin Lifestyle-Produkte wie Artikel für den Radsport, Sportzubehör, Geschenke und Sammlerartikel.

Das Unternehmen ist in 170 Ländern aktiv und unterhält über Technologiezentren in den USA, Europa und Japan. Mit Euromaster und TCI verfügt Michelin über zwei integrierte Vertriebsnetze. Das Unternehmen hat weiterhin zwei Tochtergesellschaften, ViaMichelin und MichelinLifestyle.

Die drei wichtigsten Produktlinien von Michelin sind Reifen für PKW und Leicht-LKW, Reifen für LKW und Reifen für Spezialanwendungen.

Der Geschäftsbereich Reifen für PKW und Leicht-LKW produziert PKW-Reifen und Reifen für leichte Nutzfahrzeuge sowohl für den OEM- als auch für den Reifen-Ersatzmarkt. Der Geschäftsbereich verfügt über 38 Produktionsstandorte in 18 Ländern, ist ebenfalls als strategischer Partner für Erstausrüster (OEM) tätig und bietet Endnutzern im Reifen-Ersatzgeschäft den OEM-Reifen entsprechende Produkte an. Die Gruppe ist in allen Ersatzsegmenten präsent und erwirtschaftet 70% ihrer Umsatzerlöse mit dem Ersatzgeschäft.

Der Geschäftsbereich Reifen für LKW bedient den OEM-Markt, den Reifen-Ersatzmarkt und das Segment runderneuerte Reifen. Diese Division verfügt über 28 Produktionsanlagen in 16 Ländern. Das Unternehmen ist Technologieführer in den Bereichen Erstausrüstung, Ersatzreifen und runderneuerte Reifen. Im Jahre 2007 hat das Unternehmen 68% der Umsatzerlöse in diesem Segment im Ersatzmarkt für Radialreifen erwirtschaftet.

Der Geschäftsbereich Reifen für Spezialanwendungen produziert Reifen für Erdbewegungsmaschinen, Landwirtschaftsmaschinen, Motorräder und Flugzeuge; daneben ebenfalls Produkte wie Landkarten, Touristik- und Gastronomieführer. ViaMichelin, eine 100-prozentige Tochter der Michelin-Gruppe entwirft, entwickelt und vermarktet digitale Produkte und Dienstleistungen rund um die Themen Reisen und Mobilität und vertreibt ebenfalls ein Navigationssystem. Über das Lizenzunternehmen Michelin Lifestyle werden Lifestyle- und Trendprodukte wie Artikel für den Fahrradsport, Sportzubehörartikel, Geschenke und Sammlerartikel angeboten. Ergänzt wird dieses Angebot durch Tourismusführer und einen Online-Routenplaner.

Der Geschäftsbereich Spezialanwendungen verfügt über 18 Produktionsstandorte in 9 Ländern und vermarktet über ein Distributionsnetz mit mehr als 30.000 Händlern über 1.000 unterschiedliche Produkte.

Laut Rubber&Plastics News hat Michelin 2008 beim operativen Ergebnis und beim Nettogewinn zweistellige Verluste hinnehmen müssen, in erster Linie zurückzuführen auf höhere Rohstoff-, Energie- und Transportkosten und Umsatzrückgänge im vierten Quartal. Da Michelin im ersten Halbjahr mit einer weiterhin niedrigen Nachfrage rechnet, hat das Unternehmen seine Pläne für Kapitalinvestitionen vorerst zurückgestellt und wird sich kurzfristig vorwiegend mit Aufgaben wie Produktionsflexibilität, Lagerbestandsverwaltung und Finanzdisposition befassen.

2008 ging das operative Ergebnis vor Steuern um 44,1% auf US\$1,35 Milliarden zurück, der Nettogewinn um 53,8% auf US\$522,7 Millionen. Der Umsatz fiel um 2,7% auf US\$24 Milliarden;

die Verkaufsmengen gingen im 4. Quartal aufgrund des starken Nachfrageinbruchs um 16% zurück.

Zusätzlich zu den im Vergleich zu 2007 höheren Rohstoff- sowie Energie- und Transportkosten (+ US\$1,18 Milliarden bzw. US\$240 Millionen) entstanden bei Michelin einmalige Kosten von mehr als US\$325 Millionen durch die vorübergehende Stilllegung von Reifenproduktionsanlagen besonders im vierten Quartal.

Nach Angaben von Michelin sind die Verkaufsmengen für PKW- und Nutzfahrzeugreifen „deutlich“ zurückgegangen, gleichzeitig konnte das Unternehmen aber Marktgewinne für die Marke Michelin in allen Regionen verzeichnen. Das Absatzvolumen ist um 4,1% auf US\$12,7 Milliarden zurückgegangen.

Der Umsatz im Geschäftsbereich LKW-Reifen war etwas rückläufig, wobei neue Marktanteile in Asien und Nordamerika zu verzeichnen waren. Das Absatzvolumen ging um 3,6% auf US\$7,95 Milliarden zurück.

Im Geschäftsbereich Reifen für Spezialanwendungen (Offroad, Motorrad, landwirtschaftliche Fahrzeuge usw.) gab es eine positive Entwicklung in allen Segmenten, obwohl der Bedarf an OEM-Reifen im vierten Quartal rückläufig war. Der Umsatz stieg um 5,5% auf US\$3,38 Milliarden.

Michelin kündigte weiterhin an, Kapitalinvestitionen im laufenden Jahr angesichts der „derzeitigen pessimistischen Prognosen“ um etwa die Hälfte auf US\$900 Millionen zu kürzen.

Die meisten dieser Kürzungen werden nach Aussage von Mitgeschäftsführer Michel Rollier die traditionellen Märkte Nordamerika und Europa betreffen, allerdings wolle er sich nicht konkret dazu äußern, welche Projekte betroffen sein werden.

Michelin wird weiterhin in Projekte in Lateinamerika, Indien und China investieren und die Ausgaben für Forschung, Entwicklung und Innovationen auf dem bisherigen Stand halten. 2008 hat Michelin Investitionen in Höhe von US\$1,86 Milliarden getätigt.

2.3.3. Goodyear:

Der in Amerika ansässige Konzern entwickelt, produziert, vermarktet und vertreibt Reifen für PKW und Offroad-Fahrzeuge. Im Automobilsegment ist das Unternehmen als OEM-Lieferant und im Reifen-Ersatzmarkt etabliert. Goodyear produziert und verkauft ebenfalls Gummichemikalien für andere Anwendungen.

Goodyear ist weltweit einer der größten Betreiber von LKW- und Nutzfahrzeug-Servicecentern und Runderneuerungswerken und verfügt über mehr als 1.800 Reifen-Outlets und Kundendienstcenter, in denen die Produkte des Unternehmens verkauft und Kfz-Reparaturen und sonstige Serviceleistungen angeboten werden. Goodyear betreibt 64 Produktionsanlagen in 25 Ländern.

Das Reifengeschäft des Unternehmens ist weiter aufgeteilt in fünf Subdivisionen. Die nordamerikanische Subdivision produziert und verkauft Reifen für Automobile, LKW, Motorräder, Busse, Erdbewegungsmaschinen, Zivil- und Militärflugzeuge sowie für Industriemaschinen und andere Anwendungen. Dafür stehen acht Produktionsanlagen in den USA und zwei Werke in Kanada zur Verfügung.

Die wichtigsten Produktlinien der Goodyear-Radialreifen im US-amerikanischen und kanadischen Markt für Sport Utility Vehicles (Sportgeländewagen) und leichte Nutzfahrzeuge sind Wrangler und Fortera mit modernster TripleTred- und SilentAmor-Technologie. Darüber hinaus produziert und verkauft die nordamerikanische Reifen-Subdivision ebenfalls mehrere Produktlinien der Marken Kelly, Republic, Remingtonne und Fierce sowie sonstige Hausmarken und weiterhin mehrere Produktlinien von Radial-PKW-Reifen unter Privatmarkennamen in den USA und Kanada.

Die nordamerikanische Subdivision verfügt außerdem über rund 1.000 Einzelhändler (einschließlich Kfz-Servicecentern, Servicestationen für LKW-Reifen und gemieteten Flächen in Kaufhäusern), die als Unternehmen von Goodyear oder als Discount-Gruppen unter der Bezeichnung Wingfoot Commercial Tire Systems, Allied oder Just Tires im Markt sind. Mehrere Reifenproduktlinien werden unter Hausmarkenbezeichnungen oder als Privatmarken und assoziierte Marken an unabhängige Händler, nationale und regionale Großhandelsmarketingorganisationen sowie an diverse andere Einzelhandelsmarketingunternehmen verkauft.

Die Reifen-Subdivision Europäische Union, Osteuropa, Nahost und Afrika entwickelt, produziert, vertreibt und verkauft Reifen für Automobile, Motorräder, LKW, sowie Farm- und Baumaschinen in Westeuropa, Osteuropa, im Nahen Osten und in Afrika. Sie exportiert Reifen in andere Weltregionen und bietet verwandte Produkte und Dienstleistungen an. Die EU-Subdivision stellt Reifen in 16 Produktionsanlagen in England, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Polen, Slowenien, der Türkei und Südafrika her.

In einigen Märkten werden Goodyear-Markenreifen sowie Reifen der Marken Dunlop, Fulda, Debica und Sava durch ein unabhängiges Händlernetz, regionale Distributeure und Einzelhändler vertrieben, von denen in Westeuropa ca. 250 im Besitz von Goodyear sind.

In einigen Ländern werden die Marken Goodyear, Dunlop, Kelly, Fulda und Debica durch regionale Distributeure und Mehrmarkenhändler verkauft. Im Nahen Osten und in den meisten afrikanischen Ländern werden die Reifen in erster Linie an regionale Distributeure verkauft, die sie an unabhängige Händler weiterverkaufen. In Südafrika und in den Ländern südlich der Sahara werden Reifen auch über eine von Goodyear betriebene Kette von ca. 160 Einzelhandels-Outlets verkauft, meistens unter dem Markennamen Trentire.

Die lateinamerikanische Reifen-Subdivision produziert und verkauft in Mittel- und Südamerika und in Mexiko Reifen für Automobile, LKWs und landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die Subdivision verkauft ebenfalls an Exportmärkte, liefert Reifen für Nutzfahrzeuge, Flugzeuge und Schwerlastfahrzeuge und verkauft ebenfalls runderneuerte Reifen sowie sonstige Produkte und Dienstleistungen. Hierfür stehen sechs Produktionsanlagen in Brasilien, Chile, Kolumbien, Peru und Venezuela zur Verfügung. Goodyear-Markenreifen werden im Reifen-Ersatzmarkt in erster Linie von unabhängigen Händlern verkauft.

Die Reifen-Subdivision für Asien-Pazifik produziert und verkauft Reifen für Automobile, leichte und mittelschwere Nutzfahrzeuge, Landwirtschafts- und Baufahrzeuge und Flugzeuge in allen asiatisch-pazifischen Märkten. Die Produktion erfolgt in zehn Werken in Australien, China, Indien, Indonesien, Japan, Malaysia, den Philippinen, Taiwan und Thailand.

Die Subdivision verkauft in erster Linie Goodyear-Markenreifen in der Region, daneben die Marke Dunlop in Australien und Neuseeland. Andere Reifenmarken wie Kelly, Fulda und Sava

werden in geringeren Mengen verkauft. Den Absatz übernimmt ein Netz von Lizenz- oder Franchisenehmern oder Mehrmarkenhändler in Verbindung mit einem Netz von Grossisten. In Australien und Neuseeland operiert Goodyear weiterhin mit einem Netz von 420 unternehmenseigenen Einzelhandels-Outlets mit der Bezeichnung Beaurepaires and Frank Allen.

Das Unternehmen hat im vierten Quartal einen Verlust von US\$330 Millionen angezeigt, während es im Vergleichszeitraum des Vorjahres noch einen Nettogewinn von US\$52 Millionen gemeldet hatte. Die Umsätze gingen um 26% auf US\$4,1 Milliarden im Quartal zurück, obwohl das Unternehmen seinen Markenmarktanteil steigern konnte.

Goodyear musste 2008 einen Nettoverlust von US\$77 Millionen im Vergleich zu dem noch 2007 erreichten Nettogewinn von US\$602 Millionen hinnehmen. Das Ergebnis 2007 war auch zurückzuführen auf einen Gewinn nach Steuern von US\$508 Millionen nach dem Verkauf der früheren Unternehmenssparte Engineered Products.

Die Umsätze für das Jahr erreichten US\$19,5 Milliarden und blieben damit nicht einmal um 1% hinter dem Rekordumsatz von 2007 in Höhe von US\$1,3 Milliarden zurück. Nach Aussage von Goodyear ist diese negative Entwicklung auf einen Einbruch von 8,5% bei den Reifenverkäufen zurückzuführen.

Ebenfalls negative Auswirkungen auf den Umsatz hatte nach Aussage des Unternehmens die Veräußerung des Werks T&WA (Kompletttradmontage), das 2007 noch einen Umsatzbeitrag von US\$639 Millionen leistete. Günstig Wechselkurse hatten eine positive Auswirkung auf den Ertrag in Höhe von US\$383 Millionen.

Goodyears Asia Pacific Tire, Latin American Tire und Europe, Middle East und Africa Tire haben jeweils Rekordeinnahmen über das Jahr erzielt. Das vierte Quartal 2008 bedeutete für North American Tire im Vergleich zu 2007 einen beträchtlichen Rückgang, da der Reifenabsatz aufgrund der signifikant niedrigeren Nachfrage der Industrie um 17% zurückgegangen ist.

Goodyear plant einen weiteren Abbau von ca. 5.000 Arbeitsplätzen, Lohnstopps und einen zusätzlichen Kapazitätsabbau im Rahmen von Unternehmensplänen, Kosten zu senken und 2009 wieder in die Gewinnzone zu kommen.

Diese und andere Aktionen sollen die Auswirkungen der schwachen Wirtschaftsentwicklung ausgleichen und die Verluste im Vierten Quartal und im gesamten Jahr bremsen. Dies gab das Unternehmen bei der Veröffentlichung der aktuellen Unternehmenskennzahlen für 2008 bekannt.

Zu weiteren geplanten Maßnahmen des Konzerns für 2009 gehören die Einführung von mehr als 50 neuen Reifenmodellen; Umsetzung neuer Kostenkontrollmaßnahmen gegen nicht unbedingt erforderliche Ermessensausgaben; Einkauf von Rohstoffen und indirekten Materialien zu günstigeren Preisen, Senkung des Investitionsaufwands auf US\$700 Millionen bis US\$800 Millionen; Abbau des Warenbestandeswertes um mehr als US\$500 Millionen und Weiterführung des Verkaufs von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Unternehmensteilen.

2.3.4. Continental:

Continental gehört zu den weltweit führenden Zulieferern für die Automobilindustrie und ist spezialisiert auf Gummi-, Reifen- und Bremsentechnologie, Systeme zur Kontrolle der Fahrdynamik, Elektronik, Sensorsysteme und Telematikanwendungen.

Das Unternehmen produziert und liefert Reifen, Bremssysteme, Fahrwerkskomponenten, Fahrzeugelektronik und technische Elastomere. Continental ist der fünftgrößte Kfz-Zulieferer weltweit und der zweitgrößte in Europa. Der Konzern operiert bevorzugt in Europa und Nordamerika, insgesamt in 36 Ländern mit über 200 Produktionsanlagen, Forschungszentren und Teststrecken.

Im Jahre 2007 hat das Unternehmen seine Geschäftsbereiche neu strukturiert und verfügt jetzt über sechs Divisions: Fahrwerk und Sicherheit; Antriebe; Innenausstattung; Reifen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge; LKW-Reifen und ContiTech.

Die Division PKW und leichte Nutzfahrzeuge entwickelt und produziert Reifen für kompakte, mittelgroße und große Fahrzeuge in diesen Kategorien sowie Reifen für Vans, leichte LKW und Wohnmobile.

Die Division produziert Reifen unter den Markennamen Continental, Uniroyal (nicht in der NAFTA-Region, Kolumbien und Peru), Semperit, Barum, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador und Sime Tires und beinhaltet ebenfalls das Zweiradgeschäft (Motorräder und Fahrräder) und die Reifeneinzelhändler von Continental mit mehr als 2.000 spezialisierten Riefenfachbetrieben und Franchiseunternehmen in 18 Ländern.

Diese Division ist in die fünf Geschäftsbereiche Originalausstattungen; Reifenersatzmarkt Europa; Reifenersatzmarkt Nord-, Mittel- und Südamerika; Reifenersatzmarkt Asien; und Zweiradreifen unterteilt und operiert an 22 Standorten in 14 Ländern.

Die Division Commercial Vehicle Tires bietet Bus-, LKW- und Industriereifen für unterschiedliche Einsatzanforderungen und liefert in bestimmten Regionen auch OTR-Reifen (off-the-road) sowohl für den OEM- als auch für den Ersatzmarkt. Produziert werden die Reifen unter den Markennamen Barum, Semperit, Uniroyal und Matador.

Diese Division ist in vier Geschäftsbereiche unterteilt: Truck Tires Europe, Truck Tires the Americas, Truck Tires Replacement Asia und Industrial Tires. Continental stellt LKW-Reifen an 12 Standorten in 7 Ländern her.

ContiTech ist weltweit einer der führenden Hersteller hitzebeständiger Industrieschläuche für Turbolader und stellt ebenfalls Förderschläuche für Großbagger und für den Einsatz in der Ölindustrie, Förderbänder, Luftfedern für Reisezugwagen und Flächenmaterialien für die Innenausstattung her. Die Division ist ebenfalls europäischer Marktführer für Fahrzeugschläuche, Schlauchleitungen und Luftfedern für LKW sowie für Nockenwellen-Antriebsriemen und Rippenkeilriemen.

Die Division entwickelt und produziert Funktionsteile, Komponenten und Systeme für die Automobilindustrie, den Maschinen- und Apparatebau, Schienenfahrzeuge, die Druckindustrie, das Baugewerbe, die chemische und petrochemische Industrie, für die Schiffsnavigation und die Luftfahrt und für den Bergbau. ContiTech besteht aus sieben eigenständigen Geschäftsbereichen: ContiTech Power Transmission Group (Antriebssysteme), ContiTech Air Spring Systems (Luftfedersysteme), ContiTech Vibration Control (Schwingungs- und

Dichtungstechnik), Benecke-Kaliko AG (Formhäute, Flächenmaterialien und Formpolster), ContiTech Elastomer Coatings (Technische Stoffe, Membranen und Drucktücher), ContiTech Fluid Technology (Schläuche und Schlauchleitungssysteme) und ContiTech Conveyor Belt Group (Fördergurtttechnologie). Die ContiTech AG unterhält 61 Standorte in 21 Ländern.

Die Continental AG hat angekündigt, nach einem Nettoverlust von US\$ 1,61 Milliarden im Jahre 2008 (nach einem Gewinn von US\$1,49 Milliarden 2007) verschärfte Maßnahmen zur Kostensenkung durchzuführen. Nach Angaben des Unternehmens ist der Umsatz 2008 nach Übernahme der Siemens VDO um 45,8% auf US\$35,5 Milliarden gestiegen. Das Ergebnis der Gummi- und Reifensparte des Unternehmens muss nach Aussage des Finanzvorstands Alan Hippe angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage als „außerordentlich“ bezeichnet werden. Das Unternehmen hat einen Umsatz von US\$13,7 Milliarden und einen Gewinn vor Zinsen und Steuern von US\$1,44 Milliarden gemeldet.

Contis Automobilierteilsparte hat einen Umsatz von US\$21,8 Milliarden erzielt. Conti hat sich nicht dazu geäußert, wo genau Kosten eingespart werden sollen, gab aber bekannt, dass die Gesamtbelegschaft nach der Entlassung von 12.499 MitarbeiterInnen auf 139.155 verringert wurde. Die Verträge von rund 5.000 Zeitarbeitskräften wurden nicht verlängert.

Die Continental AG und ihr größter Aktionär und Industriepartner, die Schaeffler AG, haben im Bereich Einkauf mit einer Kooperation begonnen in der Hoffnung, in diesem Bereich in den kommenden drei Jahren Kosten von mehr als US\$500 Millionen einzusparen.

Conti und Schaeffler kommen nach Aussagen beider Unternehmen zusammen beim Einkauf von Waren und Dienstleistungen auf ein Ausgabenvolumen von fast US\$27 Milliarden, davon US\$9 Milliarden in Bereichen mit gemeinsamem Bedarf. Das gilt besonders für die Lieferungen von Stahl und anderen Komponenten.

Zusätzlich zu den Beträgen für den Einkauf von Rohstoffen und Komponenten haben die Unternehmen nach eigenen Angaben mehr als jährlich US\$5 Milliarden für Investitionen in Non-Manufacturing Materials ausgegeben, dazu zählen Logistikdienstleistungen, Energie, Büromaterial, IT-Hardware, Telefon, Reisen und Marketing.

2.3.5. Pirelli:

Dieser italienische Konzern ist in mehr als 169 Ländern aktiv. Der Pirelli-Konzern ist gemessen am Umsatz der fünftgrößte Reifenhersteller der Welt und verfügt über 24 Produktionsbetriebe auf vier Kontinenten, er ist ebenfalls Marktführer in den Premium- und Hochtechnologie-segmenten des Marktes. Pirelli ist ebenfalls im Immobiliensektor in Italien sowie Mittel- und Osteuropa aktiv und hat neue Geschäftsbereiche aus der Entwicklung von Patenten und Technologien erschlossen, dazu gehören Breitband-Internetzugänge, Technologien für die Emissionskontrolle, Umwelttechnologien, Photonik und Industriedesign.

Pirelli Tire design, entwickelt, produziert und vermarktet Reifen (für Kraftfahrzeuge, Industriefahrzeuge und Motorräder) und Stahlcord. Der Konzern unterhält 24 Produktionsanlagen in 12 Ländern auf der ganzen Welt – Argentinien, Brasilien, China, Ägypten, Deutschland, Vereinigtes Königreich, Italien, Rumänien, Türkei, Spanien, USA und Venezuela. Das Handelsnetz besteht aus mehr als 160 Firmen.

Der Geschäftsbereich Pirelli Tires besteht aus zwei Segmenten: Endverbraucher (Consumer) mit ca. 70% der Gesamteinnahmen (Reifen für Kraftfahrzeuge, SUVs, leichte Nutzfahrzeuge und Motorräder) und Industrie mit ca. 30% der Einnahmen (Reifen für Busse, schwere LKWs,

Landwirtschaftsmaschinen und Stahlcord als wichtiges Verstärkungsmaterial für Radialreifen). Diese Segmente bedienen wiederum die beiden Absatzwege OEM mit direktem Fokus auf die Automobilhersteller und Reifenersatzmarkt für alle Fahrzeuge, die bereits unterwegs sind. Pirelli ist Verträge mit Automobil- und Motorradherstellern überall auf der Welt eingegangen.

Nach den von Pirelli 2008 veröffentlichten finanziellen Eckdaten sind die konsolidierten Erträge um 0,5% auf 4,648 Milliarden Euro zurückgegangen, während der Gewinn vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr um 30% auf 397 Millionen Euro und der Betriebsgewinn um 48% auf 188 Millionen Euro gefallen ist. Diese negative Performance ist nach Angabe des Unternehmens die Folge der globalen wirtschaftlichen Rezession. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt deuten die Prognosen darauf hin, dass 2009 für Pirelli ein schwieriges Jahr wird mit rückläufigen Verkaufs- und Produktionsvolumina. Allerdings sollten sich positive Auswirkungen aufgrund der niedrigeren Rohstoffkosten gegen Ende des Jahres bemerkbar machen. Das Unternehmen erwartet bis 2011 keine signifikante Erholung, dann wird davon ausgegangen, dass die Erträge vor Steuern wieder um 8 bis 8,5% zulegen werden.

In Westeuropa werden ca. 1.500 MitarbeiterInnen von Pirelli Tire entlassen, bei Pirelli selbst erfolgt ein Personalabbau von 1.437 auf ca. 800 Beschäftigte, teilweise infolge der Auflösung eines Hypothekenfinanzierers mit 237 MitarbeiterInnen. Pirelli erklärte, dieser Personalabbau gehe Hand in Hand mit einer Reduzierung der Produktion, für das Unternehmen ergäben sich daraus Einsparungen in Höhe von mehr als 300 Millionen Euro. Die Senkung der Produktion und der Arbeitskosten entsprechen der Leistung eines vollständigen Werks in Westeuropa. Pirelli Tire wird sich weiterhin in erster Linie mit seiner Expansion in den Schwellenmärkten und Russland befassen, dies bleibt unternehmerische Priorität, obwohl es hier bisher noch zu keinen nennenswerten Ergebnissen gekommen ist.

Pirelli sieht sich von den ökonomischen Problemen weniger betroffen als einige seiner Mitbewerber, da die Rezession in den sich entwickelnden Märkten in China und Südamerika, wo Pirelli gut aufgestellt ist, weniger spürbar ist.

61% der Produktionskapazitäten für PKW-Reifen hat Pirelli in den so genannten Low Cost-Regionen, bis 2011 soll dieser Anteil auf 71% erhöht werden. Im Nutzfahrzeugsektor sind 78% der Kapazitäten in Low Cost-Regionen, auch dieser Anteil soll bis 2011 auf 89% steigen. Pirelli wird Lagerbestände abbauen, so dass die Produktionsleistung wahrscheinlich noch stärker zurückgeht als das für dieses Jahr vorhergesagten generell um 12% rückläufige Umsatzvolumen.

2.4. Industriepolitik und nachhaltige Entwicklung

2.4.1: Gesetzliche Vorschriften für die Reifenindustrie

2.4.1.1. Regulatorischer Rahmen auf internationaler Ebene: Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) hat eine Reihe technischer Vorschriften für die Reifenindustrie veröffentlicht. Das UN/ECE-Übereinkommen von 1958 über die ‚Annahme einheitlicher technischer Vorschriften und ihre gegenseitige Anerkennung‘ ist das internationale Forum, das den Rechtsrahmen für die Entwicklung technischer Vorschriften für Reifen bietet. Zurzeit sind 53 Länder aus unterschiedlichen Regionen der Welt diesem UN/ECE-Übereinkommen von 1958 beigetreten.

Bei diesen technischen Regelungen für Reifen handelt es sich im einzelnen um:

- UN/ECE-Regelung 30: Luftreifen für Kraftfahrzeuge und Anhänger

- UN/ECE-Regelung 54: Luftreifen für Nutzfahrzeuge und Anhänger
- UN/ECE-Regelung 64: Reserveräder/-reifen
- UN/ECE-Regelung 75: Reifen für Krafträder
- UN/ECE-Regelung 106: Reifen für landwirtschaftliche Fahrzeuge und ihre Anhänger Teil 1; Teil 2; Teil 3
- UN/ECE-Regelung 117: Rollgeräuschemissionen und Haftung auf nassen Oberflächen
- UN/ECE-Regelung 108: Runderneuerte Reifen für Kfz und ihre Anhänger
- UN/ECE-Regelung 109: Runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge

Zweck des globalen UN/ECE-Übereinkommens von 1998 ist eine weitere Verstärkung des Prozesses der internationalen Harmonisierung durch die Entwicklung globaler technischer Regelungen (GTR), die auch für Länder gelten können, die das globale Übereinkommen von 1958 nicht unterzeichnet haben.

2.4.1.2. Verordnungen der Europäischen Union:

In der Europäischen Union müssen Reifen den folgenden Rechtsvorschriften entsprechen:

- EG-Richtlinie 89/459 vom 18. Juli 1989 fordert für PKW-Reifen beim Hauptprofil der Lauffläche eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm.
- EG-Richtlinie 92/23 vom 31. März 1992 legt die Bedingungen fest, unter denen Mitgliedstaaten EWG-Prüfzeichen für Reifen und für mit diesen Reifen ausgestattete Fahrzeuge erteilen dürfen. Diese Vorschriften gelten seit dem 1. Januar 1993. Diese Richtlinie und ihre nachfolgenden Änderungen sind Bestandteil der Anforderungen des Systems der EG-Fahrzeugtypgenehmigung (WVTA - Whole Vehicle Type-Approval), das die Übereinstimmung eines Fahrzeugtyps mit den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts bestätigt, bevor es vermarktet wird.
- EG-Richtlinie 2001/43 vom 27. Juni 2001 zur Änderung der EG-Richtlinie 92/23 zur Begrenzung des Abrollgeräuschs von Luftreifen auf dem Fahrbahnbelag. Die Richtlinie sieht eine schrittweise Einführung vor.
- Weitere Begrenzungen der Abrollgeräusche sind in der Diskussion.
- EG-Richtlinie 2005/11 vom 16. Februar 2005 zur Änderung der EG-Richtlinie 92/23: räumt den Typgenehmigungsbehörden die Möglichkeit ein, die Labors der Reifenhersteller als zugelassene Prüflabors anzuerkennen.
- EG-Richtlinie 2005/69 vom 16. November 2005 betreffend Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in Weichmacherölen und Reifen). Reifen, die nach dem 1. Januar 2010 hergestellt werden, müssen die Anforderungen der Richtlinie erfüllen.
- Ratsbeschluss 2006/443 vom 13. März 2006, der die Vorschriften der UN/ECE-Regelungen 108 und 109 ab 13. September 2006 zu einer unabdingbaren Voraussetzung für das Inverkehrbringen von runderneuerten Reifen in Märkten von EU-Mitgliedstaaten macht.

Typzulassungsanforderungen an die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen und Reifen: Im Rahmen der Initiative der EU-Kommission „Bessere Rechtsetzung“ zur Vereinfachung, Außerkraftsetzung oder Neufassung von mehr als 220 Gesetzen wurde die Automobilindustrie als Sektor mit Priorität genannt. In der Praxis wird dieser Prozess rund 50% der für die Automobilbranche geltenden Gesetze ändern.

Nach einer Verordnung des vergangenen Jahres müssen alle in der EU verkauften runderneuten Reifen nach einer Entscheidung der Europäischen Kommission den Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) entsprechen. Diese Regelungen schreiben für runderneute Reifen ähnliche Standards für die Sicherheit und Qualitätskontrolle vor wie für neue Reifen. Mit dem Beschluss des Rates, in der EU verbindliche Vorschriften einzuführen, hat die Kommission zum ersten Mal für die Annahme von UN/ECE-Regelungen gestimmt, die vorher nur als Alternative für die in den EU-Richtlinien enthaltenen Klauseln anerkannt wurden.

Vor kurzem hat die Europäische Union einen Plan zur Verbesserung der kraftstoffsparenden Eigenschaften und der Verringerung der Abrollgeräusche von Kfz-Reifen angenommen, hat jedoch einen großzügigen Zeitrahmen für die Umsetzung dieser Vorschriften durch die Reifenhersteller gewährt. Die überarbeiteten Vorschriften für Kfz-Reifen setzen neue Standards für Abrollwiderstand und Reifendruck, die signifikante Auswirkungen auf den Verbrauch und die Emissionen haben.

Auch Reifendruck-Kontrollsysteme (TPMS) werden in Zukunft für Fahrzeuge zwingend vorgeschrieben werden. Die genaue Überwachung des Reifendrucks ist besonders wichtig, weil bereits ein geringfügiger Verlust des Reifendrucks große Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch haben kann.

Zwar haben Umweltschutzgruppen diese Initiativen schon seit langer Zeit und mit Nachdruck gefordert, trotzdem wird jetzt Kritik darüber laut, welche Verordnungen eingeführt werden sollen. Zwar wird die neue Verordnung ab November 2011 gelten, Ausnahmen von einer vollständigen Umsetzung werden in einigen Fällen aber noch bis 2018 möglich sein.

Nach Ansicht des Europäischen Parlaments soll die Übergangsperiode den Herstellern die Möglichkeit geben, sich an die neue Verordnung anzupassen und den Überhang bereits produzierter Reifen abzubauen.

2.4.2. REACH-Umsetzung in Europa

REACH ist die Bezeichnung für die neue EU-Chemikalienpolitik, die aus den vier Bestandteilen **Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe** (englisch: **REACH - Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals**) besteht. Als völlig neues integriertes System ist REACH am 1. Juni 2007 in Kraft getreten. Es fordert von den weiterverarbeitenden Anwendern wie der Reifen- und Gummiindustrie die Erfassung von Informationen über die Stoffe, die sie für ihre Produktion einsetzen, sowie die Förderung eines sicheren Umgangs mit diesen Substanzen sowie ihren schrittweisen Ersatz der gefährlichsten Stoffe durch andere, sicherere Alternativen. Die REACH-Vorschriften gelten für alle Substanzen, sofern diese als solche, in Zubereitungen oder auch in Erzeugnissen in einer Menge von über einer Tonne pro Jahr hergestellt oder importiert werden.

Die Pflicht zur Registrierung von Stoffen liegt beim Hersteller oder Importeur der Stoffe (als solche, in Zubereitungen oder in Erzeugnissen) und gilt sowohl für den eigenen Gebrauch als für Anwendungen, bei denen der Hersteller oder Importeur die Absicht hat, den Stoff in den Verkehr zu bringen. Ein weiterverarbeitender Anwender (DU = Downstream User) hat das Recht, an der Ausarbeitung eines Registrierungs dossiers mitzuwirken, er hat ebenfalls das Recht, den Hersteller schriftlich über die Anwendung zu informieren. Der Hersteller muss diese Anwendung berücksichtigen unter der Voraussetzung, dass der DU ausreichende Informationen

über die Anwendung oder weitere nachgeschaltete Anwendungen liefert, damit der Hersteller ein Expositionsszenario im Rahmen der Bewertung der Chemikaliensicherheit erstellen kann.

Der Hersteller hat jedoch das Recht, aus Gründen des Schutzes der menschlichen Gesundheit oder der Umwelt und auf der Basis einer Beurteilung eine bestimmte Anwendung nicht freizugeben. Was die Anforderungen bei der Registration angeht, so wird zunächst unterschieden zwischen Neustoffen und Phase-In-Stoffen (bereits existierende Stoffe). Für Phase-In-Stoffe kann die Übergangsfrist für die Registrierung 11 Jahre dauern.

Die Hersteller in der Reifen- und Gummiindustrie werden als weiterverarbeitende Anwender der chemischen Industrie angesehen. Angesichts der globalen Natur der chemischen Industrie können Gummifirmen unter so unterschiedliche Kategorien wie weiterverarbeitende Anwender von Chemikalien, Hersteller und Zulieferer von Gummikomponenten, Importeure von Rohstoffen (Stoffe und Zubereitungen) und Hersteller oder Importeur von Artikeln fallen. Im nachfolgenden Kapitel werden wir die wichtigsten Anforderungen beschreiben, die jedes Unternehmen in diesen unterschiedlichen Rollen entsprechend den REACH-Chemikaliengesetzen erfüllen muss.

Für importierte Stoffe gelten bei der REACH-Umsetzung spezielle Vorschriften. Einige der Rohstoffe, die für die Herstellung von Gummiprodukten und Reifen verwendet werden, sind bereits eigene Vorprodukte, z.B. messingbeschichteter Draht und Textildraht als Verstärkungslage im Reifen.

2.4.3. ICEM-Position zur nachhaltigen Entwicklung in der Gummiindustrie

Im Jahre 2008 hat die ICEM entsprechend einer auf dem Weltkongress verabschiedeten Entschließung die Entwicklung eines Nachhaltigkeitsplans initiiert, der es der ICEM ermöglichen wird, sich positiv und fortschrittlich zu Nachhaltigkeitsthemen zu äußern. Der Zeitpunkt für unsere erneute Beteiligung an dieser Debatte könnte nicht besser sein, da die globale Finanzkrise von 2008 die Möglichkeit bietet, unsere bisherigen Produktionsmuster und unser Konsumverhalten zu überdenken, nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit neu zu definieren und wirtschaftliche Dogmen wie Deregulierung, Privatisierung und Globalisierung, die das Denken der PolitikerInnen so lange beeinflusst haben, erneut zur Diskussion zu stellen.

Die chemische Industrie, die Hersteller von Pflanzenschutzmitteln, die pharmazeutische Industrie und die Kunststoff- und die Gummiindustrie sind wertschöpfende Wirtschaftszweige, die von Grundstoffen abhängig sind und um diese mit anderen Wirtschaftszweigen konkurrieren, die diese einfach nur verbrennen wollen. Während viele Menschen mit diesen Industrien Begriffe wie Verschmutzung, Umweltkatastrophen und sonstige ökologische Probleme assoziieren, haben sie letztlich doch einen wichtigen Beitrag zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung geleistet und leisten ihn auch heute noch. Die chemische Industrie und die Gummiindustrie liefern viele der Stoffe, aus denen eine nachhaltige Infrastruktur aufgebaut sein wird.

Die chemische Industrie und die Gummiindustrie werden vielfach (und manchmal ungerechtfertigt) für ihre Emissionen, ihre Abfälle und ihre sekundären Umwelteffekte kritisiert, die sich aus der Verwendung und Entsorgung ihrer Produkte ergeben (zum Beispiel Kunststoffbehälter und Altreifen). Die öffentliche Meinung ist davon überzeugt, dass Chemikalien und chemische Produkte viel eher ein Teil des Problems als ein Teil der Lösung sind.

Seit Ende des Zweiten Weltkriegs haben die chemische Industrie und die Gummiindustrie ca. 70.000 Chemikalien für umfassende industrielle Anwendungen eingeführt. Diese Zahl wäre noch vielfach größer, wenn man ebenfalls die Verwendung dieser Produkte in kleinem Maßstab

berücksichtigen würde. Während einige dieser Stoffe relativ reaktionsträge (inert) sind, handelt es sich bei anderen um persistente, bioakkumulative und/oder toxische Chemikalien. Die Medien sind voller Begriffe, die vor einer Generation so gut wie unbekannt waren, zum Beispiel „karzinogen“, „mutagen“, „teratogen“, „endokriner Disruptor“, „Hormon-Mimiker“ und „reproduktionstoxisch“. Nur über einige wenige Chemikalien haben wir begrenzte toxikologische Daten oder Informationen, wie sie sich auf die menschliche Gesundheit auswirken. Umweltauswirkungen werden noch weniger verstanden.

Es handelt sich hier um ein Umweltproblem mit Arbeitsschutzaspekten. Viele auf Chemikalien zurückzuführende Umweltprobleme wurden zuerst in Form von berufsbedingten Erkrankungen erkannt.

Kommunale Behörden sind oft kaum über die Industriebetriebe informiert, die sich bei ihnen angesiedelt haben, und auch wenig über die damit verbundenen Auswirkungen beunruhigt. Auf größere industrielle Störfälle sind sie in keiner Weise vorbereitet.

Zur Ehrenrettung der chemischen Industrie muss hier gesagt werden, dass Unternehmen Programme wie „Responsible Care“ (Verantwortliches Handeln) eingeführt haben als Versuch, „gemeinsam und kontinuierlich die Gesundheit, die Sicherheit und die Umweltleistung zu verbessern und um mit den Anspruchsgruppen über Produkte und Prozesse zu kommunizieren.“ Zwar ist „Responsible Care“ kein uneingeschränkter Erfolg besonders im Hinblick auf das Engagement von ArbeitnehmerInnen und seine Wirkung in den sich entwickelnden Ländern, die Ansätze sind jedoch vielversprechend.

In entwickelten Ländern kann diese Industriegruppe im allgemeinen auf eine recht gute Erfolgsbilanz hinsichtlich der Einhaltung und Befolgung nationaler und internationaler Verordnungen und Umweltabkommen verweisen. In den sich entwickelnden Länder ist diese Bilanz nicht ganz so gut. Oft hat die Industrie ihre Einstellung gegenüber diesen Verordnungen aufgrund des gewerkschaftlichen Drucks oder infolge von Unfällen oder Störfällen geändert. Dazu gehören der Brand in einem Chemikalienlage von Sandoz 1986, bei dem tonnenweise Schadstoffe in den Rhein gelangten, oder die Katastrophe von Bhopal, als aus einem Werk von Union Carbide das giftige Gas Methylisocyanat freigesetzt wurde.

Die Gummiindustrie verfügt über enorme Möglichkeiten, Gummiprodukte zu recyceln und wiederzuverwenden. Reifen können runderneuert werden und müssen nicht zwangsläufig im Schredder enden. Geschredderte Reifen können direkt für bestimmte Anwendungen in der Bauindustrie eingesetzt oder zu anderen Materialien wie Gummigranulat verarbeitet werden, für das es zahlreiche potenzielle Anwendungsmöglichkeiten gibt. Schließlich können Altreifen aufgrund ihres Brennwertes auch unter kontrollierten Bedingungen zum Beispiel in Zementöfen verbrannt werden.

Möglichkeiten für das Recycling und die Wiederverwertung andere chemikalischer Produkte wurden bisher nicht ausreichend erforscht.

Während der letzten beiden Jahrzehnte haben die chemische Industrie und die Gummiindustrie beträchtliche Summen in die sich entwickelnden Länder und in Schwellenwirtschaften wie China und Indien investiert. In diesen Regionen gibt es oft einen unverhältnismäßig hohen Anteil an Standorten, an denen toxische Produkte produziert oder auch entsorgt werden, oftmals auf Kosten von Investitionen und Arbeitsplätzen in entwickelten Ländern. Diese Wirtschaftszweige greifen verstärkt auf Zeit- und Leiharbeitskräfte zum Schaden von ArbeitnehmerInnen in permanenten Beschäftigungsverhältnissen zurück.

Es sind diese Wirtschaftszweige, die im Wettbewerb um den Zugriff auf nicht erneuerbare Rohstoffe stehen, die auch als Brennstoffe eingesetzt werden. Eine wertschöpfende Produktion und die Schaffung von Arbeitsplätzen sollten grundsätzlich Vorzug vor der Option haben, diese Ressourcen einfach nur zu verbrennen. In einigen Teilen der Welt ist das Überleben der chemischen Industrie und der Gummiindustrie durch Versorgungsengpässe bei bezahlbaren Grundstoffen schon gefährdet, während gleichzeitig genau diese Grundstoffe in immer größeren Mengen als Brennstoffe verheizt werden.

Die chemische und die mit ihr verwandten Industrien haben ganz unterschiedliche Beziehungen zu ihren Gewerkschaften. In den entwickelten Ländern ist das Verhältnis zu den Gewerkschaften oft abgeklärt und entspannt. Sowohl in den entwickelten als auch in den sich entwickelnden Ländern könnte die Industrie einen größeren Beitrag zum sozialen Fortschritt leisten, indem sie mehr Lehrstellen und mehr Erwachsenen-Grundbildung anbietet, Programme für die öffentliche Gesundheit durchführt usw. Die Gewerkschaften könnten für diese Sozialinitiativen effektive Partner sein.

Wir brauchen mehr und bessere Informationen über die Auswirkungen von Chemikalien auf den Menschen und seine Umwelt. Programme wie das europäische REACH-Chemikaliengesetz sind zu begrüßen, wenn auch darauf geachtet werden muss, dass regionale Wirtschaftszweige nicht in unfairen Weise benachteiligt werden. Das Verbot bestimmter Chemikalien mag in einigen Fällen gerechtfertigt sein wie zum Beispiel bei Dioxin oder Asbest, aber es handelt sich hier um eine Chemikalien-Managementstrategie auf der Angebotsseite, die mit Vorsicht anzuwenden ist – der Nutzen einer ausgesuchten Chemikalie kann durchaus die einhergehenden Risiken aufwiegen. In gleicher Weise muss anerkannt werden, dass es so etwas wie eine „saubere Produktion“ nicht geben kann, wenn damit die Nullemission jeglicher Schadstoffe (einschließlich Wärme und Kohlendioxid) gemeint ist. Es gibt jedoch die Aussicht auf eine „sauberere Produktion“, und die Industrie sollte sich zu wesentlich mehr Forschung in die so genannte „grüne Chemie“ verpflichten. Dabei geht es um die Suche nach synthetischen Routen, Prozessen und Produkten, die weniger schädlich für die Umwelt sind.

Die chemische Industrie ist stolz auf ihre „Responsible Care“-Initiative, obwohl es bisher nicht gänzlich gelungen ist, die Mehrheit der Industrie oder – vielleicht noch wichtiger – einen großen Teil der Öffentlichkeit (einschließlich der ArbeitnehmerInnen) dafür in die Pflicht zu nehmen. „Responsible Care“ wird erst dann seine volle Glaubwürdigkeit entwickeln, wenn die Gewerkschaften formell daran teilnehmen. Die Industrie und die ICEM müssen ihren Dialog über die Rolle der Arbeitnehmerschaft im „Responsible Care“-Programm wieder aufnehmen.

Die pharmazeutische Industrie kann und soll einen Beitrag zur Verbesserung der Gesundheitsversorgung leisten. Ein ausgesuchtes Beispiel ist die HIV/AIDS-Epidemie, die besonders in den Entwicklungsländern durch die Ausgabe kostengünstiger oder kostenloser Medikamente eingedämmt werden könnte.

3. Globale Rahmenabkommen und Netzwerke

3.1. Globale Rahmenabkommen:

Während der letzten drei Kongresse der ICEM ist die Unterzeichnung Globaler Rahmenabkommen mit großen multinationalen Unternehmen als eine der Prioritäten der Internationale definiert worden. Zurzeit gibt es 13 dieser Globalen Abkommen, eins davon in der Gummiindustrie mit dem deutschen multinationalen Unternehmen Freudenberg, das Gummiprodukte, Autozubehör und Vliesstoffe herstellt und technische Dienstleistungen anbietet.

Auf der letzten ICEM-Weltkonferenz für die Gummiindustrien im April 2006 in Istanbul (Türkei) wurde dem Thema innerhalb des Aktionsplans besondere Aufmerksamkeit geschenkt: „Die ICEM wird weiter dafür sorgen, dass Themen wie Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz im Rahmen der von der ICEM und multinationalen Unternehmen unterzeichneten globalen Vereinbarungen umfassend berücksichtigt werden und auch für ArbeitnehmerInnen zur Anwendung kommen, die als Zeit- oder LeiharbeiterInnen beschäftigt werden. Die Normen für Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz in den globalen Vereinbarungen werden gestärkt, sofern dies möglich und erforderlich ist.“

Das Globale Abkommen zwischen ICEM und Freudenberg wurde 2008 durch die Aufnahme einer besonderen Klausel hinsichtlich der Neutralität gegenüber Initiativen für die gewerkschaftliche Organisation ergänzt und verbessert. Gemeinsam mit dem deutschen ICEM-Mitglied IG BCE hat sich die ICEM mit der Konzernführung getroffen, um das Abkommen mit Freudenberg zu überprüfen und zu aktualisieren.

Im Hinblick auf eine Reihe von Vorschlägen, die die ICEM diesem privatwirtschaftlichen Unternehmen unterbreitet hatte, wurde eine Fortsetzung der Diskussion über die meisten dieser Themen beschlossen. Direkt akzeptiert hat der Konzern eine Regelung hinsichtlich der Neutralitätsklausel mit sofortiger Wirkung.

In dieser neuen Klausel heißt es: „Die Freudenberg-Gruppe respektiert das Recht ihrer ArbeitnehmerInnen, nach eigenem Ermessen zu entscheiden, ob sie sich zur Gründung oder zur Mitgliedschaft einer gesetzlich anerkannten Gewerkschaft ihrer Wahl entscheiden oder nicht. Die Freudenberg-Gruppe bleibt hinsichtlich der Entscheidung ihrer MitarbeiterInnen in dieser Angelegenheit strikt neutral.“

Das Abkommen enthält ebenfalls eine Klausel mit folgender Erklärung: „ICEM und IG BCE fördern mit ganzem Einsatz konstruktive Strategien bei der Organisation örtlicher Initiativen im Sinne des sozialen Dialogs und zur Herstellung positiver industrieller Arbeitsbeziehungen, wie sie das vorliegende Abkommen formuliert.“

Um gegenseitiges Vertrauen und konstruktive industrielle Arbeitsbeziehungen herzustellen, hat sich die ICEM an den Vorbereitungen für die Durchführung eines Treffens in Pittsburgh, Pennsylvania, USA am 1. Oktober 2008 beteiligt, an dem Mitglieder des Managements von Freudenberg sowie einige der nordamerikanischen ICEM-Mitglieder teilnahmen, darunter United Steelworkers (USW), United Electrical, Radio and Machine Workers of America (UE), und die Communications, Energy, Paperworkers (CEP) Union of Canada. Als Ergebnis wurde vereinbart, im Rahmen eines Modellfalls auf Neutralität basierende Sozialdialogverfahren einzuführen und umzusetzen.

Neben dem Abkommen mit Freudenberg gab es noch weitere Initiativen in der Branche, um den

Dialog mit multinationalen Unternehmen zu entwickeln. Durch die Initiative des schwedischen ICEM-Mitglieds IF Metall konnte im Oktober 2007 eine Informationsveranstaltung mit dem schwedischen Gummihersteller Trelleborg durchgeführt werden.

3.2. Netzwerke:

Es gehört zur Grundsatzpolitik der ICEM, Gewerkschaftsnetzwerke innerhalb großer multinationaler Unternehmen in ICEM-Sektoren aufzubauen. Diese Netzwerke befassen sich mit Themen wie Menschen- und Gewerkschaftsrechte, Gleichstellung, Arbeitsschutz, Gesundheitssicherheit und Umweltschutz und sind gleichzeitig wichtige Instrumente, um den Dialog mit multinationalen Unternehmen zu entwickeln und Globale Rahmenabkommen mit ihnen abzuschließen.

Die Verwaltung des Netzwerks übernehmen die ICEM-Mitgliedsgewerkschaften im Land der Konzernzentrale des Unternehmens. Ein globales Unternehmensnetzwerk bietet in erster Linie eine Kommunikationsmöglichkeit für diejenigen, die weltweit für ein und denselben Arbeitgeber tätig sind, sowie für die Gewerkschaften, die über das Netzwerk ihre Zusammenarbeit koordinieren können.

Die letzte ICEM-Weltkonferenz für die Gummiindustrien im April 2006 hat die Netzwerkaktivitäten zum Teil ihres Aktionsplans gemacht: „Die ICEM wird die bestehenden Netzwerke prüfen, um ihre effiziente Funktion sicherzustellen. Das gilt besonders für die Verwaltung dieser Netzwerke und den innerhalb der Netzwerke ablaufenden Informationsaustausch.“ Auf derselben Konferenz wurde ebenfalls die Bedeutung des Dialogs mit multinationalen Unternehmen im Gummisektor hervorgehoben.

3.2.1. Globale Unternehmensnetzwerke:

3.2.1.1. Globales ICEM-Bridgestone-Gewerkschaftsnetzwerk:

Die Lenkungsgruppe für dieses Netzwerk ist dreimal zusammengekommen: 2006 in Johannesburg, Südafrika; 2007 in Tokio, Japan; und 2008 in Las Vegas, USA. ICEM-Mitgliedsgewerkschaften aus Brasilien, Japan, Südafrika, Spanien und den USA sind in der Lenkungsgruppe vertreten, den Vorsitz innerhalb des Netzwerks hat der japanische Verband der Gummigewerkschaften Gomurengo.

Das Arbeitsprogramm des Netzwerks wurde bestimmt durch die wichtigsten Entwicklungen und Herausforderungen der globalen Gummiindustrie, die wirtschaftliche Lage von Bridgestone, die industriellen Arbeitsbeziehungen und besonders Arbeitsschutzthemen.

Das Netzwerk hat sich ebenfalls mit laufenden Arbeitskonflikten und der Verteidigung des Rechts auf Kollektivverhandlungen in diversen Ländern befasst.

3.2.1.2. Globales ICEM-Goodyear-Gewerkschaftsnetzwerk:

Das von der United Steelworkers (USW) koordinierte Netzwerk veranstaltete im März 2007 in Akron, Ohio, USA seine Jahreskonferenz unter Beteiligung von 50 GewerkschaftsführerInnen aus 12 Ländern.

Das Netzwerk erarbeitete eine Erklärung mit einem Aufruf an das Management, mit Diskussionen über ein Globales Abkommen zu beginnen; als Ausgangspunkt für diese Gespräche sollen Themen aus den Bereichen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Umwelt dienen. Berichte über einen jüngst veranstalteten 86-tägigen Streik in Nordamerika wurden

gehört, und es wurde ebenfalls über arbeitsrechtliche Konfliktfälle berichtet, in denen Goodyear im Human-Relations-Bereich fragwürdige Verhaltensweisen an den Tag gelegt hat. Die GewerkschafterInnen nahmen ebenfalls den aktuellen Stand der seit langer Zeit bestehenden Probleme in der Goodyear-Reifenfabrik in Bangkok zur Kenntnis.

Das erweiterte Goodyear-Netzwerk hat den USW-Vizepräsidenten Tom Conway zum Vorsitzenden gewählt. In die Lenkungsgruppe wurden weiterhin GewerkschaftsführerInnen aus Brasilien, Japan, Deutschland und Südafrika gewählt.

Aufgrund der Initiative des Netzwerk-Vorsitzenden erklärte sich das Unternehmensmanagement bereit, eine gemeinsame globale Arbeitsschutzkonferenz zu veranstalten, die voraussichtlich im Sommer 2009 stattfinden wird.

3.2.2. Regionale Unternehmensnetzwerke:

3.2.2.1. Regionales brasilianisch-lateinamerikanisches Freudenberg-Netzwerk:

Im Oktober 2007 wurde in den Sektoren Gummi, Chemikalien, Metalle und Textilien ein landesweites Netzwerk der Freudenberg-Belegschaften ins Leben gerufen. An der Gründungsversammlung haben sechs Gewerkschaften durch Organisation des brasilianischen ICEM-Mitglieds FUB (Gummigewerkschaft) teilgenommen.

Zu den TeilnehmerInnen gehörten VertreterInnen aller sechs Freudenberg-Betriebe im brasilianischen Bundesstaat São Paulo, des Lateinamerikanischen Gewerkschaftsverbandes der Arbeiter in der Gummi- und Reifenindustrie (FUTINAL) und der deutschen Gewerkschaft IG BCE sowie der Sekretär und der Leiter der Arbeitnehmervertretung des Europäischen Betriebsrates von Freudenberg.

Brasilien ist in Lateinamerika das größte Erzeugerland für Freudenberg und beschäftigt in diversen Betrieben 1.400 MitarbeiterInnen. Das deutsche Unternehmen unterhält ebenfalls Produktionsanlagen in Argentinien, Chile und Venezuela. Ziel der Veranstaltung war die Gründung eines Arbeitnehmernetzwerks in Brasilien mit der nachfolgenden Erweiterung der Netzwerkaktivitäten auf andere lateinamerikanische Länder.

3.2.2.2. Regionales lateinamerikanisches Pirelli-Netzwerk:

Lateinamerika ist die zweitgrößte Produktions- und Vermarktungsregion für den in Italien ansässigen Pirelli-Konzern, der über Produktionsanlagen in Brasilien, Argentinien und Venezuela verfügt. Die in dieser Region aktiven Gewerkschaften der Gummiarbeiter haben sich im Oktober 2007 zu einer Veranstaltung versammelt, um ein Pirelli-Arbeitnehmernetzwerk zu gründen.

Ins Leben gerufen wurde dieses regionale Netzwerk von 25 ArbeitnehmervertreterInnen der FUB (Gummi, Reifen und verwandte Industrien, Brasilien), der SUTNA (Reifen, Argentinien), der brasilianischen Gewerkschaft der Arbeiter in der Gummiindustrie von Bahia und der brasilianischen Gewerkschaft der Arbeitnehmer in der Gummiindustrie von Sao Paulo.

An der Veranstaltung nahmen ebenfalls italienische GewerkschaftsvertreterInnen teil. Das Netzwerk wählte den stellvertretenden FUB-Präsidenten Márcio Ferreira (Brasilien) zum Netzwerkkoordinator. Als Schwerpunkt der Netzwerkarbeit wurde der Austausch von

Informationen z.B. über Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Kollektivvereinbarungen sowie Trends und Daten aus dem Bereich Leiharbeit definiert.

3.2.2.3. Regionales asiatisch-pazifisches Goodyear-Netzwerk:

Die vierte Regionaltagung des regionalen asiatisch-pazifischen Goodyear-Netzwerks fand im Oktober 2008 in Jakarta, Indonesien statt, daran teilgenommen haben 20 Delegierte aus Japan, Indonesien, Malaysia, Indien und Thailand. Frühere Tagungen haben 2005 in Manila, Philippinen; 2002 in Singapur und 2000 in Kuala Lumpur, Malaysia stattgefunden.

Toshiaki Hojo, Präsident des Japanischen Gewerkschaftsverbandes der Arbeiter in der Gummiindustrie (GOMU-RENGO), wurde zum Vorsitzenden gewählt. Die Delegierten beurteilten frühere Aktivitäten des globalen und regionalen Netzwerks, und die Anwesenden hörten einen detaillierten Bericht über die finanzielle Situation von Goodyear und den Stand der industriellen Arbeitsbeziehungen. Die Delegierten berichteten am 28. Oktober über die speziellen Situationen in ihren Betrieben und machten Angaben zu aktuellen Zahlen im Hinblick auf Löhne, Arbeitszeiten und Entwicklungen bei Kollektivverhandlungen.

Auf der Tagung wurde beschlossen, im Rahmen eines Aktionsplans gemeinsame gewerkschaftliche Organisationsinitiativen zu erweitern, den Schwerpunkt auf Qualifizierung und Weiterbildung zu setzen und einen regelmäßigen und ausführlichen Informationsaustausch über elektronische Netze zu betreiben.

Das regionale Netzwerk hat außerdem weitere Aktionen für die Wiedereinstellung von KollegInnen aus Thailand und Malaysia angekündigt, die von ihren Unternehmen ohne rechtliche Grundlage entlassen worden sind.

3.2.3. Regionale sektorale Netzwerke

3.2.3.1. FUTINAL - lateinamerikanisches Gewerkschaftsnetzwerk der Gummiarbeiter:

Das ICEM-Mitglied FUB (brasilianische Gummigewerkschaft) hat im Oktober 2006 Delegierte mehrerer lateinamerikanischer Gummigewerkschaften zur FUTINAL-Konferenz in Praia Grande/São Paulo eingeladen. Rund 100 Delegierte, die meisten von ICEM-Mitgliedsgewerkschaften aus Argentinien, Brasilien, Chile, Mexiko, Peru, Uruguay und den USA, führten Gespräche z.B. über die Notwendigkeit, zusätzliche Gewerkschaftsnetzwerke für multinationale Unternehmen zu gründen. Gewerkschaften, die die Belegschaften von Werken der Continental AG in Brasilien, Mexiko, Argentinien und den USA organisieren, nutzten die Gelegenheit, ihre Ideen und Aktivitäten für den anstehenden Internationalen Aktionstag für alle Continental-Gewerkschaften der westlichen Hemisphäre zu koordinieren. Zum Abschluss der Konferenz wurde ein Aktionsplan für zukünftige Arbeiten angenommen.

84 VertreterInnen von 15 Gummigewerkschaften in Argentinien, Brasilien, Chile, Mexiko und den USA trafen sich im Oktober 2007 erneut in São Paulo auf Einladung der FUB, um am FUTINAL-Kongress teilzunehmen.

Nach den Länderberichten wurde der Kongress von Carlos Antoneio da Silva, dem lateinamerikanischen Vertreter in der Lenkungsgruppe des ICEM-Netzwerks der Goodyear-ArbeitnehmerInnen, und Daniel Demetrio, dem lateinamerikanischen Vertreter im Bridgestone-Netzwerk, über die Arbeit der globalen Gewerkschaftsnetzwerke von Goodyear und Bridgestone

informiert. Die Delegierten begrüßten ebenfalls die vor kurzem erfolgte Gründung des regionalen lateinamerikanischen Pirelli-Netzwerks.

Der Kongress erörterte den neuen Status von FUTINAL als regionaler Gewerkschaftsorganisation. Das regionale Netzwerk der Gummiarbeiter wird jetzt ein in Brasilien basierter Verband, der allen demokratischen Arbeitnehmerorganisationen des Gummisektors in Lateinamerika und der Karibik offen steht. Am letzten Tag wurde der Exekutivausschuss gewählt, der aus zehn SekretärInnen besteht.

Als Gemeinschaftsprojekt von ICEM und FUTINAL wurde in Buenos Aires, Argentinien ein Workshop mit 35 GewerkschaftsvertreterInnen aus Brasilien und Argentinien veranstaltet, um einen Aktionsplan für die Gummiindustrie der Region im Hinblick auf Zeit- und Leiharbeit zu entwickeln. Gastgeber der Veranstaltung war SUTNA-CTA, die argentinische Gewerkschaft der Gummiarbeiter.

Nach einem Bericht des ICEM-Beauftragten für die Industriesektion Gummi und Chemie, Kemal Özkan, über die allgemeinen, regionalen und nationalen Entwicklungen im Gummisektor, wurden die TeilnehmerInnen über die globale ICEM-Kampagne gegen Leiharbeit informiert und hörten dazu Beispiele aus unterschiedlichen Branchen weltweit.

Es wurde vereinbart, Arbeiten an einem speziellen Projekt über Outsourcing in der Gummiindustrie in Lateinamerika durchzuführen.

3.2.3.2. Regionales asiatisch-pazifisches Gewerkschaftsnetzwerk der Gummiarbeiter

25 GewerkschaftsvertreterInnen aus Japan, Indonesien, Indien, Malaysia, Thailand und Vietnam, deren Organisationen ArbeitnehmerInnen in der Gummiindustrie organisieren, haben sich im Oktober 2008 in Jakarta, Indonesien getroffen und das asiatisch-pazifische ICEM-Gewerkschaftsnetzwerk der Gummiarbeiter gegründet.

Auf der Veranstaltung standen die globalen und regionalen Unternehmensnetzwerke der ICEM sowie die Globalen Rahmenabkommen im Mittelpunkt. Die Nutzung dieser globalen Abkommen als Instrumente der gewerkschaftlichen Organisation wurde gründlich erörtert, während Unternehmensnetzwerke als wichtige Hilfsmittel zur Organisation von Solidarität und zum Informationsaustausch angesehen werden. Vor der Veranstaltung wurden Fragebögen verteilt, so dass nach den Länderberichten eine solide Diskussionsgrundlage über die Situation der Gewerkschaften in den unterschiedlichen Ländern gegeben war.

Die Bedeutung der Netzwerkarbeit wurde im Hinblick auf Erfahrungen mit anderen Themen wie Kollektivverhandlungen, Arbeitsschutz und Gesundheitssicherheit, Beschäftigung und allgemeine Arbeitsbedingungen herausgestellt. Zum Vorsitzenden des neuen regionalen asiatisch-pazifischen Netzwerks der Gummiarbeiter wurde Toshiaki Hojo gewählt, der Präsident des Japanischen Gewerkschaftsverbandes der Arbeiter in der Gummiindustrie (GOMURENGO).

Auf der Veranstaltung wurde ebenfalls ein Aktionsplan für Nachfolgemaßnahmen angenommen, dazu gehören die regelmäßige Weitergabe von Informationen sowie als neue Zielgruppe für Initiativen aufsteigende multinationale Unternehmen wie Hankook und Kumho in Korea und Apollo in Indien. Leiharbeit war ebenfalls ein wichtiges Diskussionsthema, da diese Form der Beschäftigung in der Gummiindustrie Asiens immer weitere Kreise zieht. Die Delegierten beschlossen, ihre Arbeiten zu diesem Problemthema weiter zu vertiefen, da es die ArbeitnehmerInnen weltweit immer stärker betrifft.

3.2.3.3. Regionales mitteleuropäisches Gewerkschaftsnetzwerk der Gummiarbeiter

In den vergangenen zehn Jahren haben die multinationalen Reifenkonzerne Mitteleuropa als ein Investitions-Eldorado angesehen und in atemberaubendem Tempo Produktionsstandorte dorthin verlegt und bestehende Werke weiter ausgebaut. Vor kurzem hat der US-Konzern Goodyear US\$100 Millionen in sein Werk in Debica in Polen investiert, während Bridgestone (Japan) sein zweites Werk in Polen baut.

In Ungarn hat das südkoreanische Unternehmen Hankook einen Produktionsbetrieb angesiedelt, und auch das neue Werk von Bridgestone steht kurz vor der Inbetriebnahme. Apollo Tire, ein indisches Unternehmen, unterhält ebenfalls einen Produktionsstandort in Ungarn. In Rumänien hat Pirelli soeben ein Werk in Slatina in Betrieb genommen, dort hat sich der italienische Konzern mit der Continental AG zusammengetan, um Stahlcord zu produzieren.

Dieses Wachstum in Mitteleuropa bringt jedoch einige Probleme im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen und die gewerkschaftliche Vertretung mit sich. Löhne, Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutzvorschriften bleiben hinter dem in Westeuropa üblichen Niveau zurück. In einigen der neuen Betriebe werden Gewerkschaftsrechte missachtet, oder die Unternehmen bevorzugen Betriebsgewerkschaften.

Diese Entwicklung hat die ICEM dazu veranlasst, die nationalen Gewerkschaften zum Kampf gegen diese Verhältnisse zu motivieren. Eine gute Maßnahme wäre die Gründung eines regionalen Netzwerks der Gewerkschaften der Gummiarbeiter. GewerkschaftsführerInnen aus Ungarn, der Slowakei, Rumänien und Slowenien trafen sich am 8. und 9. April 2009 in Budapest, um über diese Herausforderungen zu beraten und die Auswirkungen der Wirtschaftskrise zu erörtern. Gastgeber der Veranstaltung war das ungarische ICEM-Mitglied VDSz, zu den TeilnehmerInnen gehörten französische und spanische GewerkschaftsvertreterInnen und die ICEM-Schwesterorganisation EMCEF.

4. Konflikte und Solidaritätsaktionen seit der letzten Weltkonferenz

Seit der letzten ICEM-Weltkonferenz für die Gummiindustrien im April 2006 in Istanbul, Türkei hat es in der Gummiindustrie eine Reihe von Konflikten gegeben, und die Internationale war an zahlreichen Solidaritätsaktionen beteiligt.

Folgende wichtige Auseinandersetzungen und Aktionen sollen hier erwähnt werden:

4.1. VK – Polen: Schließung von zwei Goodyear-Werken (April 2006)

Am Tag vor der Eröffnung der ICEM-Weltkonferenz für die Gummiindustrie in Istanbul gab Goodyear Pläne bekannt, zwei europäische Werke zu schließen. Goodyear Dunlop sollte die Produktion seines Werks in Washington (Tyne & Wear) beenden, wobei 585 Arbeitsplätze auf dem Spiel standen. Um weitere 39 Arbeitsplätze geht es in einem zweiten Werk des Konzerns in Wolverhampton, VK, das Komponenten an die Produktion in Washington liefert. Goodyear wollte ebenfalls die Produktion von Fahrradreifen in seinem polnischen Werk in Debica stoppen, auch hier würden 320 Arbeitsplätze verloren gehen. Rechnet man den geplanten Personalabbau anderer Geschäftsbereiche hinzu, standen bei Goodyear insgesamt 1.500 Arbeitsplätze zur Disposition.

Die Delegierten der ICEM-Weltkonferenz äußerten erhebliche Bedenken gegen diesen Plan und

unterstützten ihre Schwestergewerkschaften im VK und in Polen in ihrem Kampf für die Arbeitsplätze ihrer Mitglieder.

4.2. Thailand: Triumph der Leiharbeitskräfte bei Goodyear (April-Mai 2006)

LeiharbeiterInnen bei Goodyear in Thailand haben für sich mit einer Anweisung der Industrial Relations Commission (IRC, eine Vermittlungs- und Entscheidungsinstanz in arbeitsrechtlichen Fragen) zur Wiedereinstellung von 18 Leiharbeitskräften Fairness und Gerechtigkeit erstritten. Einige von ihnen hatten bereits bis zu zehn Jahre für das Werk gearbeitet, jedoch immer nur mit zeitlich auf 1 Jahr befristeten Verträgen. Die Entlassung wurde damit begründet, sie hätten Kollektivverhandlungsrechte für sich in Anspruch nehmen wollen. Die LeiharbeiterInnen waren Mitglieder der Tire Makers Union, die als Mitglied der Petroleum Chemical Federation of Thailand (PCFT) der ICEM angeschlossen ist.

Die ArbeitnehmerInnen, die in der seit 40 Jahren in Bangkok bestehenden Goodyear-Fabrik für die Lager- und Bestandsverwaltung zuständig sind, werden sich jetzt erneut für ihr Recht auf Kollektivverhandlungen einsetzen. Eine Anhörung zu dieser Angelegenheit fand am 26. April vor einem eigenen Gericht statt, eine Entscheidung wurde jedoch zunächst ausgesetzt, da sich ein neu bestellter Richter erst noch in den Fall einarbeiten musste.

Goodyear Thailand weigerte sich, die zuvor entlassenen 18 Leiharbeitskräfte wieder einzustellen, obwohl die Industrial Relations Commission (IRC) dies in ihrer Entscheidung verlangt hatte. 16 der 18 betroffenen Personen erschienen in der Goodyear-Reifenfabrik in Bangkok am 3. Mai zur Arbeit, wurden von der Werksleitung jedoch nicht an ihren Arbeitsplatz gelassen.

Später erhielten die ArbeitnehmerInnen ein Schreiben mit der Mitteilung, dass das Unternehmen mit der Vorgabe der IRC nicht einverstanden sei und die Absicht habe, vor dem thailändischen zentralen Arbeitsgericht auf eine Aufhebung dieser Entscheidung zu klagen. „Die Entscheidung der IRC ist nicht endgültig“, hieß es in dem Schreiben. „Wir werden erst alle Rechtsmöglichkeiten vor dem Arbeitsgericht ausschöpfen. Das Unternehmen kann Sie deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht wieder einstellen“.

Die ICEM hat sich weiter für eine unbefristete Beschäftigung der thailändischen GummiarbeiterInnen bei Goodyear eingesetzt.

4.3. USA: Konflikt mit Continental (Sommer 2006)

Die Continental AG, ein deutscher Reifenhersteller, fackelte nicht lange und brachte alle Verhandlungsprozesse mit der Ankündigung zum Erliegen, einen gewerkschaftlich organisierten Betrieb in den USA zu schließen. Trotz eines Angebots der United Steelworkers (USW), die Arbeitskosten um US\$16 Millionen zu senken, um ein Werk für die Herstellung von Reifen für Kfz und leichte Nutzfahrzeuge in Charlotte, North Carolina zu erhalten, beharrte das Unternehmen auf seinem Standpunkt, dass diese Einsparungen nicht weit genug gehen würden.

Die Werksleitung brach alle Gespräche ab und versandte ein formelles Schreiben mit der Feststellung, dass sich die Verhandlungen in einer Sackgasse befänden. Am 1. Mai, ein Tag nach Auslaufen einer Kollektivvereinbarung für 800 GummiarbeiterInnen, setzte Continental eine Vielzahl von Einsparungen in Gesamthöhe von US\$32 Millionen um und kündigte an, die Reifenproduktion in Charlotte werde trotzdem Ende September eingestellt.

Am 5. Mai brachte die USW ihren Kampf für die Erhaltung von Arbeitsplätzen und für Fairness auf der Jahreshauptversammlung der Aktionäre in Hannover in Deutschland zur Sprache. Unterstützt wurde die USW von Mitgliedern der IG BCE in der Planung und Durchführung einer Protestveranstaltung sowie einer Pressekonferenz, auf der über die brutalen und abrupten Aktionen von Conti berichtet wurde.

In einem nächsten Schritt kündigte Continental die Einstellung der Produktion von Reifen für leichte Nutzfahrzeuge im Werk in Kentucky an. Die Schließung am 1. Januar 2005 kostete 730 USW-Mitglieder den Arbeitsplatz. Nach Ansicht von Continental gab es für das Unternehmen keine Veranlassung, über Abfindungen oder andere Sonderleistungen für die entlassenen Belegschaftsmitglieder zu verhandeln, da im Mischsaal und im Lager 100 Arbeitsplätze erhalten blieben.

Continental hatte die Betriebe in Mayfield in den 80er Jahren von der General Tire Corp. übernommen. Das Werk hat früher 2.400 GummiarbeiterInnen beschäftigt.

Continental hat in diesem Sommer durch die Schließung der US-Reifenproduktion in Charlotte, Carolina weitere 800 gewerkschaftlich organisierter Arbeitsplätze abgebaut. Das Unternehmen hatte von der USW für diesen Standort Kosteneinsparungen von US\$32 Millionen gefordert, darunter auch eine pauschale Kürzung von Löhnen und Sozialleistungen in Höhe von 35% für alle ArbeitnehmerInnen.

Die USW trug ihr Kritik an der Unternehmenspolitik der Continental AG mit einer Reihe von Demonstrationen an die Öffentlichkeit. Das Unternehmen wurde wegen Verletzung des Arbeitsrechts zu einer Anhörung vor das US National Labour Relations Board zitiert, nachdem es Kollektivverhandlungen mit der USW über eine neue Vereinbarung für 800 Beschäftigte in Charlotte abgelehnt hatte. Die USW hatte sich für den Abschluss eines neuen Kollektivvertrags eingesetzt und wollte den Standort Charlotte durch ein Kosteneinsparungsangebot in Höhe von US\$16 Millionen erhalten. Das Unternehmen weigerte sich jedoch, den Vorschlag in Erwägung zu ziehen, und kündigte am 1. Mai die Einstellung der Reifenproduktion in dem Werk an.

Anfang August hat die USW formell das US State Department angerufen und eine Untersuchung angeblicher Verstöße gegen Arbeitspraktiken gemäß den Leitsätzen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) beantragt. „Das Verhalten dieses deutschen Unternehmens und der offensichtliche Glaube, es könne US-Arbeitsrecht und (OECD) Leitsätze ignorieren, ist schockierend“, schrieb USW-Präsident Leo Gerard an den US-amerikanischen nationalen Kontaktpunkt (NCP) der OECD. „Hier sollten die US-Regierung und der NCP mit voller Härte eingreifen“.

4.4. Mexiko: Internationale Solidarität im Kampf gegen Continental (Oktober 2006)

Sieben Gewerkschaften, die GummiarbeiterInnen der Continental AG in sechs Ländern vertreten, haben sich auf Einladung der unabhängigen Gewerkschaft SNTGM am 18. und 19. Oktober in San Luis Potosi, Mexiko versammelt, um die Arbeitspraktiken des Unternehmens zu erörtern.

Ergebnis der Konferenz war eine Erklärung über weitere Arbeiten einschließlich eines Aktionstages in globalen Continental-Betrieben am 13. Dezember 2006. Die Erklärung beinhaltete einen Aufruf an die IG BCE in Deutschland als die größte Gewerkschaft, die dort die Interessen der Conti-Beschäftigten vertritt, eine Tagung der Conti-Gewerkschaften zu veranstalten, um sich für die Gründung eines globalen Gewerkschaftsnetzwerks einzusetzen.

GewerkschafterInnen aus Argentinien, Brasilien, Ecuador, Deutschland, Mexiko und den USA nahmen an der Veranstaltung in San Luis Potosi teil. Die gastgebende Gewerkschaft berichtete darüber, wie die Werksleitung dort einige führende GewerkschafterInnen entlassen hat und dass die SNTGTM deswegen die Gerichte angerufen hat, um die Wiedereinstellung dieser MitarbeiterInnen durchzusetzen. Nachdem die Gewerkschaft damit erfolgreich war, muss sie dennoch feststellen, dass Kollektivverhandlungen mit dem Unternehmen Jahr für Jahr mit Schwierigkeiten verbunden sind.

4.5. Thailand: Rechtssache Goodyear gegen Leiharbeitskräfte (November 2006)

Das zentrale Arbeitsgericht in Thailand hat in der Rechtssache Goodyear gegen Chalom Kongnok entschieden, dass dessen Entlassung als Leiharbeitskraft nicht rechtmäßig war und dem Unternehmen zur Auflage gemacht, Kongnok wieder einzustellen, ihm den entgangenen Lohn zu zahlen und ihm auch die in Kollektivvereinbarungen festgelegten Zusatzleistungen für die vergangenen zehn Jahre zukommen zu lassen.

Dies ist einer von 16 Fällen, die die ICEM-Gewerkschaft Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT) inzwischen im Namen langfristiger beschäftigter Leiharbeitskräfte im Gummilager der Reifenfabrik von Goodyear in Bangkok gerichtlich klären lässt. Diese ArbeitnehmerInnen waren im Oktober 2005 entlassen worden, weil sie ihr legitimes Recht auf Kollektivverhandlungen wahrnehmen wollten.

Die ICEM hat weiterhin den PCFT und seine Betriebsgewerkschaft, die Tire Makers' Union, bei ihrem rechtmäßigen Kampf für volle Rechte und unbefristete Beschäftigung aller Leiharbeitskräfte bei der Goodyear Thailand Ltd. unterstützt.

17 LeiharbeiterInnen in Bangkok haben am 30. November in einer Verhandlung vor dem zentralen Arbeitsgericht eine seit drei Jahren anhängige Rechtssache für sich entscheiden können. Die Goodyear Thailand Ltd. wurde verurteilt, an diese 17 ArbeitnehmerInnen ausstehende Löhne für mehr als ein Jahr zu zahlen, nachdem die Betroffenen im Oktober 2005 von dem in den USA ansässigen Unternehmen aufgrund der Wahrnehmung ihres legitimen Rechts auf Kollektivverhandlungen entlassen worden waren.

Obwohl mehrere der 17 Leiharbeitskräfte schon seit 1996 in dem Goodyear-Reifenwerk beschäftigt sind, hat das Gericht entschieden, dass die Lohnnachzahlungen nur ab Datum des Inkrafttretens der Kollektivvereinbarung innerhalb des Betriebs (August 2004) bis zum Entlassungsdatum zu leisten sind. Die Gewerkschaft, die die ArbeitnehmerInnen vertritt, die Tire Makers' Union des ICEM-Mitglieds Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT), prüft eine Berufung gegen diese Entscheidung, wobei auch Goodyear gegen dieses Urteil bereits in Revision gegangen ist.

4.6. USA: Streik bei Goodyear, Kollektivvereinbarung (Dezember 2006)

Der 86-tägige Streik von Mitgliedern der United Steelworkers (USW) in 12 Betrieben der Goodyear Tire and Rubber Co. in den USA endete am 29. Dezember, nachdem sich die GummiarbeiterInnen mit einer komfortablen Zweidrittel-Mehrheit für die Zustimmung zu einer neuen Kollektivvereinbarung mit Amerikas größtem Reifenhersteller entschieden hatten. USW hat gestern bekannt gegeben, dass 10.000 von 14.000 streikenden Gewerkschaftsmitgliedern für diese Vereinbarung gestimmt haben und dass die Annahme der neuen dreijährigen Kollektivvereinbarung von der Mehrheit der Mitglieder der 12 Betriebsgruppen genehmigt wurde.

Rund 500 kanadische USW-Mitglieder in vier Gummizubehörwerken in der Provinz Ontario stimmen über den Vorschlag einer separaten Vereinbarung ab. Sowohl die US-amerikanischen als auch die kanadischen Goodyear-Beschäftigten waren seit dem 5. Oktober 2006 im Streik.

Bei dem Streik in den USA ging es in erster Linie um Krankenversicherungsschutz und Beschäftigungssicherheit. Die USW konnte von Goodyear die Zusage erhalten, dass das Unternehmen während der kommenden drei Jahre US\$550 Millionen in einen Gesundheitsfonds für die 12 Werke investiert.

Während des Streiks hatte Goodyear angekündigt, dass das Reifenwerk in Tyler, Texas im Jahre 2007 geschlossen werden soll, damit wäre der Verlust von 1.100 Arbeitsplätzen verbunden. USW und Goodyear haben sich bei Gesprächen im Dezember darauf geeinigt, dass die Schließung erst 2008 erfolgen soll, und die Gewerkschaft konnte beträchtliche Ruhestandsabfindungen und Krankenversicherungsschutz für die ArbeitnehmerInnen in Texas bis zwei Jahre nach Stilllegung des Reifenwerks durchsetzen. Weiterhin gab das Unternehmen die Garantie, dass die zukünftige Herstellung dieser Reifentypen in einem der bestreikten Werke laufen wird.

Während des 12-wöchigen Streiks hat das Unternehmen versucht, die Gewerkschaft kurzzuschließen und die ArbeitnehmerInnen direkt dazu zu überreden, den Streik aufzugeben und wieder an die Arbeitsplätze zurückzukehren. Das hatte jedoch nur bei einer verschwindend geringen Anzahl der 15.000 Streikenden Erfolg. Zweifellos hat dies Goodyear dazu veranlasst, sich hinsichtlich seiner ursprünglichen Forderungen kompromissbereit zu zeigen.

4.7. Australien: Konflikt mit Bridgestone (Juni 2007)

Nach einem schwierigen Verhandlungsjahr mit Arbeitskampfmaßnahmen und einer Reihe dreitägiger Aussperrungen seitens des Unternehmens haben schließlich 500 ArbeitnehmerInnen im Salisbury-Werk in der Nähe von Adelaide in Südaustralien die Bedingungen des japanischen Unternehmens akzeptiert.

Die von drei Gewerkschaften organisierten ArbeitnehmerInnen haben nur knapp mit 240 gegen 225 Stimmen eine neue Kollektivvereinbarung angenommen, nachdem die vorhergehende Vereinbarung bereits zehn Monate vorher abgelaufen war. Die Beschäftigten erhalten 6% mehr Lohn ab Mai 2007 bis Mai 2010 mit der Aussicht auf zwischenzeitliche Sonderzahlungen.

Die rund 450 Beschäftigten in der Produktion wurden von der ICEM-Mitgliedsgewerkschaft Liquor, Hospitality, and Miscellaneous Union (LHMU) vertreten, während die meisten Beschäftigten im Bereich Wartung und Instandhaltung von der Australian Manufacturing Workers' Union (AMWU) betreut wurden, ebenfalls Mitglied der ICEM. Die Elektriker im Werk Salisbury wurden durch die Communications, Electrical, and Plumbing Union (CEPU) vertreten.

Bridgestone nutzte alle Möglichkeiten des 2005 in Australien verabschiedeten Work Choices-Gesetz, um gewerkschaftliche Freiheiten auszuhöhlen. Die ArbeitnehmerInnen hatten seit März viermal die Arbeit niedergelegt und alle Überstunden verweigert. Das Unternehmen bestrafte die Belegschaften für diese Gewerkschaftsaktionen und beschäftigte Leiharbeitskräfte für Wartungs- und Elektroarbeiten, ergänzt durch eine vom Work Choices-Gesetz gedeckte Offensive mit dreitägigen, unbezahlten Aussperrungen.

4.8. Südafrika: Streik in der Reifenindustrie (August 2007)

Ein einmonatiger Streik ging im südafrikanischen Reifensektor zu Ende, an dem 6.000 Mitglieder der ICEM-Gewerkschaft National Union of Metalworkers of South Africa (NUMSA) teilgenommen hatten. Es handelte sich dabei um ArbeitnehmerInnen der sechs größten Reifenwerke in Südafrika, darunter Goodyear und Continental in Port Elizabeth, Dunlop in Durban und Ladysmith und Bridgestone in Port Elizabeth und in Brits, Provinz Nord-West.

Der Streik endete, nachdem die Gewerkschaft eine historische Vereinbarung mit der South African Employers' New Tire Industry Association geschlossen hatte.

Die über drei Jahre laufende Vereinbarung bringt für die Gewerkschaftsmitglieder zahlreiche Verbesserungen. Die Lohnerhöhungen im ersten Jahr betragen 8%, im zweiten und dritten Jahr 7,5%. Weitere Vorteile sind eine auf beruflichen Kompetenzen beruhende Förderungseinstufung, fünf Monate Mutterschutz, 15 Werkstage Jahresurlaub und eine Erhöhung von 10,5% des Arbeitgeberanteils an der Unterstützungskasse bzw. am Rentenfonds. Konsens konnte ebenfalls im Hinblick auf eine weitere wichtige Forderung der NUMSA erzielt werden, nämlich der Verzicht auf die Einschaltung von Zeitarbeitsagenturen.

Weiterhin hat sich Goodyear in Port Elizabeth dazu bereit erklärt, rund 100 der 250 von Zeitarbeitsagenturen vermittelten Leiharbeitskräfte in die Stammbeslegschaft aufzunehmen und damit zu beginnen, die 150 Leiharbeitsstellen ebenfalls nach und nach in feste Stellen umzuwandeln.

4.9. Slowenien: Vertragliche Regelung bei Goodyear (September 2007)

Die der ICEM angeschlossene Gewerkschaft Chemie, Gummi- und Buntmetallindustrie Sloweniens (KNG) und das Sava-Management der Goodyear Tire and Rubber Co. in Kranj haben sich diesen Sommer für eine Reifenfabrik auf Lohnerhöhungen geeinigt, wobei die neue Vereinbarung allerdings noch für weiteren Diskussionsbedarf sorgt. Das Thema ist inzwischen, wie das Management die neuen Klauseln der Kollektivvereinbarung umsetzt bzw. nicht umsetzt.

Abgesehen von einer monatlichen Lohnerhöhung von €90 haben die 900 Beschäftigten des Werks ebenfalls einem Plan zur Kürzung der bezahlten Krankentage zugestimmt und als Gegenleistung ein beträchtliches Bonussystem akzeptiert. Das Management hat diesen Plan bisher nicht in angemessener Weise umgesetzt und auch andere Aspekte der neuen Vereinbarung missachtet. Vertrauensleute der Fabrik, in der Reifen und technische Produkte hergestellt werden, und Andrej Zorko von der KNG fordern von der Werksleitung die sofortige Umsetzung der neuen Kollektivvereinbarung.

4.10 Europa: Michelins Umstrukturierungsplan (Oktober 2007)

Michelin hat einen umfassenden und über vier Jahre laufenden globalen Umstrukturierungsplan mit der Bezeichnung l'Horizon 2010 angekündigt. Mit dieser Initiative sollen Kosten von mehr als US\$2 Milliarden bis 2010 eingespart, der operative Gewinn auf über 10% gesteigert und ein jährliches Wachstum von 3,5% erreicht werden.

Der Plan würde ebenfalls 12.000 Arbeitsplätze kosten, zwei Drittel davon in Frankreich, Spanien und Italien. Viele europäische Michelin-ArbeitnehmerInnen sehen deshalb absolut kein Licht am Horizont.

In Frankreich hat sich die Gewerkschaft CFDT zutiefst besorgt über den Plan des französischen Konzerns geäußert, das Pneumatiques Kleber-Werk für die Herstellung von Reifen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge in Toul zu schließen. Das Werk befindet sich in Meurthe-Moselle in der Nähe von Metz. Michelin will den 47 Jahre alten Betrieb 2009 stilllegen und nimmt damit den Verlust von 800 Arbeitsplätzen in Kauf.

In Spanien haben die CC.OO-Gewerkschaften in der vergangenen Woche unter 5.500 Michelin-ArbeitnehmerInnen in drei Reifenwerken eine Abstimmung zu einem vom Unternehmen vorgeschlagenen Umstrukturierungsplan im Rahmen von l'Horizon 2010 durchgeführt. Der Plan wurde mit einer knappen Zweidrittelmehrheit angenommen. Etwa die Hälfte der Beschäftigten wird von Umstrukturierungen am Arbeitsplatz betroffen sein. Zwar sind Änderungen der Schichtarbeitspläne bereits umgesetzt worden, die spanischen Gewerkschaften konnten aber die 35-Stunden-Woche retten und die Zahl der jährlichen Werktage auf 198 beschränken.

Bei den Reifenwerken geht es um Michelins Produktionsanlage für PKW- und Großreifen in Valldolid, um ein Werk für PKW- und Baufahrzeugreifen in Vitoria und um einen Betrieb für LKW- und Busreifen in Aranda de Duero. Alle diese Betriebe befinden sich im Norden Spaniens. Die Beschäftigten in einem vierten Reifenwerk in Lasarte in der Nähe von Bilbao und der Küste der Bucht von Biscaya haben eine Investitionszusage von Michelin über US\$73 Millionen für die Produktion von Premiumreifen für Sportmotorräder.

In Italien haben die Gewerkschaften FILCEM-CGIL, FEMCA-CISL und UILCEM-UIL im Juni mit Protestaktionen begonnen, um 5.500 Arbeitsplätze in vier Produktionsanlagen in der Nähe von Turin sowie in drei Logistikzentren und einem Handelszentrum in Mailand zu retten. Die Gewerkschaften haben die Forderung gestellt, dass der Multi neue Investitionen für das Land beschließt und das italienische Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung aufgefordert, sorgfältig alle Faktoren zu prüfen, die für Investitionen förderlich sein können.

Michelins ambitionierter Umstrukturierungsplan sieht eine Kürzung von Investitionen auf unterhalb eines Wertes von 16% des Nettoumsatzes, mehr Cash-Flow und Ausgaben von ca. US\$650 Millionen für Kapitalisierungsprojekte vor, die fast ausschließlich in Osteuropa, Asien und Lateinamerika durchgeführt werden.

Nicht nur in Europa, auch in anderen Ländern haben ArbeitnehmerInnen negative Erfahrungen mit Arbeitsplatzverlusten und Betriebsschließungen machen müssen. Anfang 2007 hat das französische Unternehmen in Nigeria eine Reifenfabrik in Port Harcourt geschlossen und die nigerianische Gewerkschaftsdachorganisation für leitende Angestellte, den Trade Union Congress (TUC), zu der Frage veranlasst, „warum Michelin das Land verlassen will und auf diese Weise frühere Beschäftigte, die in keiner Weise auf einen vorzeitigen Ruhestand vorbereitet sind, in Elend und Not zurücklässt.“ In dem Werk, das Michelin vor 30 Jahren in Betrieb genommen hat, waren 1.200 ArbeitnehmerInnen beschäftigt.

In Nordamerika hat Michelin 2006 einen gewerkschaftlich organisierten Betrieb in Kitchener, Kanada geschlossen und damit in der Provinz Ontario 1.100 Arbeitsplätze vernichtet. Die United Steelworkers (USW) haben mehrfach gegen die Schließung protestiert und auch eine Massendemonstration veranstaltet, als der Maschinenpark des Werks im Mai 2007 unter den Hammer kam.

Im selben Monat teilte Michelin im VK mit, dass die bisherige betriebliche Altersversorgung, die weitgehend dem letzten Gehalt entspricht, für 4.000 GummiarbeiterInnen in drei Fabriken und

einem Logistikzentrum ausläuft und statt dessen ab Januar 2009 ein beitragsorientiertes Versorgungssystem eingeführt wird, bei dem die Versorgungsleistung durch die Finanzerträge eines Fonds bestimmt wird. Vor drei Jahren hat Michelin das frühere Altersversorgungssystem für alle neu eingestellten MitarbeiterInnen im VK gestrichen.

4.11 Frankreich: Goodyears neuer Arbeitszeitplan (November 2007)

Die französischen GummiwerkerInnen in den beiden Goodyear-Dunlop-Betrieben in Amiens haben einen Umstrukturierungsplan des Unternehmens abgelehnt, der zu längeren Arbeitszeiten geführt hätte. Mit einem Abstimmungsergebnis von 65% haben beide Produktionsbetriebe mit insgesamt 2.700 Beschäftigten „Nein“ zu dem Plan des amerikanischen Konzerns gesagt, das bisherige Schichtsystem zu ändern, längere Arbeitszeiten einzuführen und die Wochenendzulagen für die ArbeitnehmerInnen um 10% zu kürzen.

Alle französischen Gewerkschaften in den Werken und auch das ICEM-Mitglied CFTD empfahlen den Belegschaften, den Plan abzulehnen, und forderten im Anschluss an die Abstimmung einen schnelle Wiederaufnahme des Dialogs über die Neugestaltung des Umstrukturierungsplans.

Goodyears Plan würde außerdem in den kommenden drei Jahren 450 Arbeitsplätze durch natürliche Abgänge vernichten. Das Unternehmen will eine Neuorganisation seiner Werke in Nordfrankreich, um einen €53 Millionen teuren Modernisierungsplan zur Produktion von Hochleistungsreifen umsetzen zu können. Diese Neuorganisation würde jedoch die Arbeitszeit durch einen alle acht Tage erfolgenden Schichtwechsel verlängern, und auch die Wochenendarbeit müsste von 28 auf 35 Stunden verlängert werden, wenn die ArbeitnehmerInnen diesen Plan akzeptiert hätten.

4.12 Ungarn: Hankook entzieht Gewerkschaft die Zulassung (Dezember 2007)

Der südkoreanischer Konzern Hankook hat 2006 von der ungarischen Regierung beträchtliche Entwicklungs- und Ausbildungssubventionen erhalten, als das Unternehmen in Dunaujváros im Süden von Budapest eine Fabrik für die Produktion von Reifen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge baute. Ein Jahr und sieben Monate nach Beginn der Produktion im Werk bestand die Gegenleistung in einer Verletzung des ungarischen Arbeitsrechts und grober Diskriminierung von GewerkschafterInnen.

Der weltweit siebtgrößte Reifenhersteller hat Strafen für die Verletzung von Arbeitsgesetzen gezahlt, hatte keinen Zugriff mehr auf einen großen Teil der inzwischen von der ungarischen Regierung gesperrten Subventionen, entließ einen führenden Funktionär der Reifengewerkschaft VDSz und verweigerte Verhandlungen mit dem ICEM-Mitglied VDSz (Verband der Chemie-, Energie- und Fabrikarbeitergewerkschaften).

Seit Produktionsbeginn Anfang des Jahres hat das Unternehmen EU-Arbeitsnormen umgangen und in seiner Reifenfabrik, die mit einer Belegschaft von jetzt 800 MitarbeiterInnen 28.500 Reifen pro Tag produziert, alle möglichen IAO-Übereinkommen verletzt. Hankook Tire Magyarorszag Kft. wird beschuldigt bzw. für schuldig befunden, Überstunden nicht bezahlt zu haben, ungesunde Arbeitsbedingungen zu tolerieren, eine Sechstageswoche vor zwei freien Tagen sowie Feiertagsarbeit zu erzwingen, ArbeitnehmerInnen wegen ihres Rechts auf gewerkschaftliche Organisation unter Druck zu setzen und ArbeitnehmerInnen ohne Rechtsgrundlage entlassen zu haben.

Neben den Subventionen der ungarischen Regierung zur Errichtung und Inbetriebnahme des Werks hat Hankook ebenfalls fast €100 Millionen von der Europäischen Kommission erhalten. Das Unternehmen zeigte sich dafür erkenntlich, indem es Strafe für die illegale Beschäftigung von 32 koreanischen Arbeitskräften zahlte und für seine MitarbeiterInnen Sozialabgaben zurückhielt.

Auf ihrem 4. Weltkongress in Bangkok vom 22. bis zum 24. November hat die ICEM einstimmig eine Solidaritätserklärung als Reaktion auf die ständigen Verletzungen der Arbeitnehmerrechte durch die Hankook Tire Hungary Ltd verabschiedet.

4.13 Liberia: Offizielle Anerkennung der legitimen Firestone-Gewerkschaft (Dezember 2007)

Die ICEM begrüßte die Entscheidung des Obersten Gerichts von Liberia, die Firestone Agriculture Workers' Union of Liberia (FAWUL) als Verhandlungsvertreter für die ArbeitnehmerInnen auf der Firestone-Gummiplantage in Harbel anzuerkennen.

Die ICEM hat sich einer Erklärung der US-amerikanischen United Steelworkers (USW) über die Entscheidung des Obersten Gerichts angeschlossen. Die USW hat die PlantagenarbeiterInnen bei Firestone bei der Organisation ihrer demokratischen und mitgliedernahen Gewerkschaft unterstützt. Die ICEM hat gemeinsam mit der USW ebenfalls das Management von Bridgestone/Firestone aufgefordert, mit FAWUL ernsthafte Kollektivverhandlungen aufzunehmen.

Im Vorfeld hatte eine beträchtliche Mehrheit von rund 5.000 PlantagenarbeiterInnen für das ICEM-Mitglied FAWUL gestimmt. Der liberianische Arbeitsminister hat die Wahl überwacht, während die Auszählung der Stimmen von einem besonderen Wahlausschuss überprüft wurde.

Nachdem es bei der offiziellen Anerkennung von FAWUL zeitliche Verzögerungen gab, schrieb die ICEM in einem Brief an die liberische Präsidentin Ellen Johnson Sirleaf: „Im Namen aller freien Gewerkschaften weltweit fordern wir Sie auf, Ihren Einfluss innerhalb der liberischen Regierung zu nutzen und die Firestone Agriculture Workers' Union als legitime Gewerkschaft anzuerkennen. Wir bestehen darauf, dass Sie die gewählten FührerInnen der FAWUL anerkennen und dafür sorgen, dass das örtliche Management der Firestone-Plantage umfassende und substanzielle Verhandlungen mit dieser Gewerkschaft aufnimmt.“

4.14 USA: Beilegung eines Rechtsstreits über die Gesundheitsvorsorge durch Continental Tire (April 2008)

Continental Tire of North America konnte eine Klage abwenden, die von dem ICEM-Mitglied United Steelworkers (USW) wegen Zahlungen in einen Gesundheitsvorsorgefonds für RentnerInnen angestrengt worden war. Die USW teilt am 15. April mit, das Unternehmen habe sich zu Zahlungen in Höhe von US\$158 Millionen in den Fonds entschlossen, damit 2.300 RentnerInnen und rund 100 aktive ArbeitnehmerInnen nach Eintritt in den Ruhestand über die notwendige Krankenversicherung verfügen.

Nach Schließung von drei US-Reifenwerken im Jahre 2006 hat Continental als Höchstwert für die Arbeitgeberbeteiligung an der Rentner-Krankenversicherung einen Betrag von US\$3.000 festgelegt. Das hätte bedeutet, dass einiger der RuheständlerInnen bis zu US\$1.000 im Monat hätten aufbringen müssen, wenn sie ihren Versicherungsschutz nicht verlieren wollten.

Die USW hatte deshalb im April 2007 eine Klage gegen das Unternehmen angestrengt mit der Begründung, dass die einseitige Änderung der Krankenversicherung für die RentnerInnen gegen US-Gesetze verstoße. Ende Juli 2007 stellte ein US-Bundesgericht mit einem Urteil im abgekürzten Verfahren fest, dass das Unternehmen unberechtigt die Leistungen gekürzt hat, die den RentnerInnen und ihren Ehepartnern laut Kollektivvertrag zustehen. Laut Urteil hat das Unternehmen, das seine Vorstellungen bei Gesprächen mit der USW nicht durchsetzen konnte, danach willkürlich und illegal damit begonnen, die Versicherungsleistungen nach eigenen Vorstellungen zu kürzen.

Continental legte gegen das Urteil Berufung ein, aber nach der Einigung mit der Gewerkschaft über die Zahlung in Höhe von US\$158 Millionen gilt diese Rechtssache als abgeschlossen.

Ab Datum des Inkrafttretens der jetzt neu verhandelten Vereinbarung leistet das Unternehmen Zahlungen in einen Gesundheitsvorsorgefonds für RentnerInnen (VEBA = Voluntary Employee Benefit Association), der speziell Leistungen im Krankheitsfall erbringt. Diese Zahlungen beinhalten eine Sofortzahlung in Höhe von US\$40 Millionen; eine weitere Zahlung von US\$3 Millionen als Entschädigung der Sammelkläger für das Jahr 2007, als das Unternehmen den Höchstbetrag auf US\$ 3.000 festgelegt hatte; weitere US\$21 Millionen in sieben Jahresraten sowie ca. US\$94 Millionen für Leistungen im Krankheits- und Pflegefall in den nächsten 20 Jahren.

4.15 Türkei: Streik und Kollektivvereinbarung in der Reifenindustrie (Juni 2008)

Ein 14-tägiger Streik von 4.000 Mitgliedern der türkischen ICEM-Gewerkschaft Lastik-İş in der Türkei endete damit, dass die Beschäftigten in drei multinationalen Gummikonzernen wieder zurück an ihre Arbeit gingen.

Der Streik wurde beendet, als die über zwei Jahre laufende Kollektivvereinbarung zwischen der Gewerkschaft und den drei Unternehmen abgeschlossen wurde, die die Reifenindustrie gemeinschaftlich in den Gesprächen vertreten hatten. Bei diesen Unternehmen handelte es sich um Goodyear Tire & Rubber Co., Bridgestone Brisa Sabanci und Pirelli.

Beide Seiten einigten sich auf eine Lohnerhöhung von 14% für das Jahr 2008 und für 2009 auf eine weitere Lohnerhöhung entsprechend der Inflationsrate in der Türkei. Im Jahre 2007 erreichte die Inflation im Land 8,39%, für das laufende Jahr wird noch ein höherer Wert erwartet. Lastik-İş hatte eine Lohnerhöhung von 12% für die ersten sechs Monate 2008 und danach weitere Lohnsteigerungen alle sechs Monate entsprechend der Inflation bis Ende 2009 gefordert.

Alle Sozialleistungen werden über die Laufzeit der Kollektivvereinbarung ebenfalls an die Inflationsrate angepasst. Die ICEM betrachtet diese Vereinbarung in der türkischen Reifenindustrie für die Jahre 2008-2009 als eine wichtige Errungenschaft, da Ende der 90er Jahre und in den ersten Jahren dieses Jahrzehnts eine Steigerung der Löhne und der Sozialleistungen aufgrund der von der türkischen Regierung ausgesprochenen Streikverbote so gut wie nicht durchsetzbar war.

4.16 Spanien: Michelins Asbest-Fall (Juni 2008)

Die sieben Gewerkschaften, die mehr als 3.000 ArbeitnehmerInnen in einem Reifenwerk von Michelin in der nordspanischen Provinz Alava vertreten, haben sich solidarisch mit einem Kollegen erklärt, der an einem Mesotheliom (Bauchfellkrebs) erkrankt ist. Die Gewerkschaft hat

in der vergangenen Woche eine Petition sowohl an das Unternehmen als auch an das regionale Institut für Arbeitssicherheit gesandt, um Klarheit über die Asbestbelastung in dem 42 Jahre alten Betrieb zu erhalten.

Das Michelin-Werk befindet sich in der Stadt Vitoria und produziert am Tag 36.000 Reifen für Kfz und Schwerlastfahrzeuge. Anfang Juni begann die regionale Arbeitsschutzbehörde erneut mit einer Untersuchung, nachdem ein seit 30 Jahren dort beschäftigter Arbeitnehmer an Krebs erkrankt war, der auf Asbesteinwirkung zurückzuführen ist.

Den gewerkschaftlichen Vertrauensleuten der ICEM-Mitglieder CCOO und UGT schlossen sich fünf weitere Gewerkschaften an und forderten Aufklärung über die Ursachen der Erkrankung. Michelin bestreitet die Verwendung oder das Vorhandensein von Asbest in dem Betrieb, das Unternehmen hat aber Asbest in früheren Jahren importiert, um die Heizungsrohre des Werks zu isolieren.

Die ArbeitnehmerInnen in Vitoria haben über ihre GewerkschaftsvertreterInnen eine Solidaritätsadresse an den erkrankten Kollegen gesandt und freiwillige medizinische Untersuchungen für die anderen ArbeitnehmerInnen angeboten. Sie haben für die weiteren Nachforschungen jede mögliche Unterstützung zugesagt.

4.17 Frankreich: Umstrukturierungsplan erhält grünes Licht bei Goodyear (Juni 2008)

Eine Belegschaftsabstimmung über eine Neugestaltung der Arbeitszeit in den beiden Goodyear-Dunlop-Werken in Amiens, Frankreich wurde am 27. Juni angenommen, bleibt aber kontrovers, weil die Mehrheitsgewerkschaft CGT die Abstimmung boykottiert hatte.

Bei der von der regionalen Arbeitsvermittlung überwachten Abstimmung akzeptierten 72,8% der GummiarbeiterInnen den Sozialplan des Unternehmens, der die Wochenschichtteams von 5 auf 4 reduziert und im Zusammenhang mit der Wochenendarbeit weitere Kosteneinsparungen vorsieht. Nur 54% der 2.700 ArbeitnehmerInnen des im Süden gelegenen Dunlop-Werks und des im Norden angesiedelten Goodyear-Betriebs stimmten für die Umstrukturierung, die ebenfalls der Arbeitsintegration beider Werke dienen soll.

Die Neuorganisation der Arbeitszeit, die nach der Abstimmung letzte Woche ab 1. Januar 2009 in Kraft treten soll, verhindert auch die Entlassung von 402 Belegschaftsmitgliedern und verpflichtet Goodyear zu Investitionen in Höhe von €52 Millionen für Modernisierungsmaßnahmen, um das Werk auf die Produktion von Hochleistungsreifen vorzubereiten.

Das ICEM-Mitglied CFDT befürwortete den neu verhandelten Sozialplan, während CGT ihre Mitglieder zum Boykott der Abstimmung aufrief. Ein erster Plan, der im November 2007 zur Abstimmung vorgelegt worden war, wurde mit einer Mehrheit von 65% abgelehnt.

4.18 Iran: Streik bei Kiyon Tires (Juli 2008)

Die GummiarbeiterInnen bei Kiyon Tire in Chahardangeh, Iran, verlängerten in der vergangenen Woche ihre Proteste gegen zurückgehaltene Löhne. Rund 600 Belegschaftsmitglieder des Betriebs begannen am 16. Juli mit einem Streik, und die Proteste eskalierten in der vergangenen Woche, als die Streikenden Teile des Betriebs in Brand setzten.

Nachdem die ArbeitnehmerInnen am 22. Juli vor dem Gebäude der Firmenleitung in

Chahardangeh, einem westlichen Vorort von Teheran, mit regierungsfeindlichen Parolen auf sich aufmerksam gemacht hatten, drohten sie damit, die nächste Protestaktion vor dem iranischen Parlament (Majilis) zu veranstalten.

Am 12. April protestierten 1.000 ArbeitnehmerInnen in der größten iranischen Gummifabrik gegen die Nichtzahlung ihrer Löhne seit fünf Monaten. Als Reaktion darauf fuhren die repressiven staatlichen Sicherheitskräfte mit Bulldozern in die protestierende Menge und nahmen alle 1.000 Demonstranten unter Einsatz elektrischer Schlagstöcke fest. Die meisten wurden 36 Stunden lang festgehalten, 100 Streikführer noch länger. Sie wurden schließlich freigelassen, allerdings unter der Bedingung, dass sie eine Streikverzichtserklärung unterzeichneten.

Proteste aus jüngerer Zeit richten sich gegen ein handverlesenes Managementteam, das Berichten zufolge zu geringe Löhne oder gar keine Löhne zahlt. Kiyani, früher Alborz Tire Mfg. Co., wurde 1958 als Joint Venture mit dem amerikanischen Unternehmen B.F. Goodrich Co. gegründet und 1979 zu einem Teil der staatlichen National Iranian Industries. 1994 erfolgte ein Verkauf an private iranische Investoren.

4.19 Liberia: Historische erste Kollektivvereinbarung bei Firestone (August 2008)

Nach vier Monaten gründlicher Verhandlungen zwischen dem ICEM-Mitglied Firestone Agricultural Workers' Union of Liberia (FAWUL) und dem Management der Firestone-Gummiplantage in diesem westafrikanischen Land einigten sich beide Seiten am 27. Juli auf eine historische, über drei Jahre laufende Kollektivvereinbarung.

Der Vertrag ist das erste Abkommen dieser Art zwischen den beiden Parteien und gilt für mehr als 4.500 ArbeitnehmerInnen, unterzeichnet wurde er am 6. August. Zwei Tage später informierten die FAWUL-Führungsspitze sowie FunktionärInnen des neu formierten Liberian Labour Congress Präsidentin Ellen Johnson Sirleaf über die Vereinbarung.

Der Vertrag wurde sieben Monate nach dem Urteil des Obersten Gerichtshofs Liberias abgeschlossen, wonach diese Gewerkschaft als legitimer Verhandlungsvertreter der Firestone-ArbeitnehmerInnen bestätigt wurde. Im Juli 2007 konnte FAWUL eine seit langem bestehende „gelbe Gewerkschaft“ bei einer Wahl unter internationaler Beobachtung besiegen. Diese Wahl fand nach einem schwierigen gewerkschaftlichen Aufbauprojekt im Auftrag der US-Gewerkschaft United Steelworkers (USW) im Interesse der PlantagenarbeiterInnen statt und wurde von dem Erfolg einer freien und demokratischen Gewerkschaft für die Plantage gekrönt.

Die Kollektivvereinbarung garantiert den GummizapferInnen über die Laufzeit des Vertrags eine durchschnittlicher Lohnerhöhung von 24% rückwirkend ab Januar 2007. Für andere ArbeitnehmerInnen wurde eine Erhöhung von 21% durchgesetzt, ebenfalls rückwirkend ab Januar 2007. Das bedeutet eine über 19 Monate rückwirkende Steigerung der Löhne für alle PlantagenarbeiterInnen.

Es wurde ebenfalls eine Vereinbarung über die Senkung der Gummibaumquoten um 20% geschlossen, so dass die PlantagenarbeiterInnen jeweils 150 Bäume weniger anzapfen müssen. FAWUL und das Plantagenmanagement einigten sich ebenfalls auf ein mechanisches Verfahren für den Transport des Naturkautschuks von den Straßen zu den Wiegestationen, so dass die ArbeitnehmerInnen die 150 Pfund schweren Eimer nicht mehr über lange Strecken transportieren müssen.

Im Rahmen eines Programms sozialer Verbesserungen wird Bridgestone-Firestone neue weiterführende Schulen bauen, eine direkt an der Plantage und die andere in der nahe gelegenen Gemeinde Habel. Die SchülerInnen können diese Schule kostenfrei bis zur 12. Klasse besuchen, dies war früher nur bis zur 9. Klasse möglich.

4.20 Argentinien: Konflikt und Konfliktlösung in der Reifenindustrie (September 2008)

Eine sechsmonatige Auseinandersetzung der GummiarbeiterInnen in Südamerika, vertreten von dem ICEM-Mitglied Sindicato Unico del Neumático Argentina (SUTNA), endete mit der Zustimmung der ArbeitnehmerInnen zu einer im Vermittlungsverfahren erreichten Vereinbarung. Die Bedingungen waren im Rahmen dieser Zwangsvermittlung vom Arbeitsministerium des Landes vorgelegt worden.

SUTNA und ManagementvertreterInnen von Bridgestone-Firestone, Pirelli und dem aus Argentinien stammenden Reifenhersteller FATE akzeptierten eine vom Ministerium vorgeschlagene Lohnerhöhung von 28% sowie die Wiedereinstellung der meisten der 214 Beschäftigten der drei Unternehmen, die während der Arbeitskämpfe im Juli entlassen worden waren. Die anderen akzeptierten Kompensationszahlungen entsprechend dem von der Regierung vermittelten Abschluss.

Die Vereinbarung sollte zunächst eine Lohnerhöhung von 15% rückwirkend ab 1. Juli 2008 sowie eine weitere Erhöhung um 13% ab 1. Dezember beinhalten, aber ausgehend von den im Juni 2008 gezahlten Löhnen. Des Weiteren wurde eine Sonderzahlung von 1.800 Pesos vereinbart, die in drei Raten fällig werden sollte: 1.000 Pesos bei Unterzeichnung der Vereinbarung, 400 Pesos Ende Oktober und weitere 400 Pesos im März 2009.

Der mit aller Schärfe ausgetragene Konflikt, der die Folge der Beendigung einer früheren Vereinbarung am 1. April 2008 war, fand seinen Höhepunkt in einem 48-stündigen Streik am 24. und 25. Juli, der zur Entlassung von 214 ArbeitnehmerInnen führte. Als die Unternehmen sich weigerten, diese Belegschaftsmitglieder wieder einzustellen, wurde ein unbefristeter Streik ausgerufen, der am 25. August begann. Dieser wurde erst beendet, als die Regierung das Zwangsvermittlungsverfahren einleitete.

Die ICEM forderte ihre Mitglieder im Gummisektor auf, die Gewerkschaft und ihre Forderung nach 35% mehr Lohn zu unterstützen. Im Juli und August gingen in Argentinien mehrere Gewerkschaften und Organisationen der Zivilgesellschaften auf die Straße, um SUTNA und die GummiarbeiterInnen zu unterstützen.

4.21. Brasilien: Bridgestone/Firestone-Konflikt (März 2009)

Bridgestone/Firestone Brazil, mit Sitz in Santo André – São Paulo, beschäftigt rund 3.500 Arbeitskräfte und hat Gespräche mit der São Paulo Gummigewerkschaft begonnen, um die vierte Schicht abzuschaffen. Das Unternehmen wollte das nach dem 6x2-System organisierte kontinuierliche Produktionssystem (6 Tage Arbeit, 2 Tage frei), das vier Schichtteams erfordert, zugunsten eines neuen 6x1-Systems abschaffen, das mit 3 Schichten auskommt. Die Umsetzung dieses Plans in die Praxis würde die Entlassung von 500 Belegschaftsmitgliedern nach sich ziehen. Diejenigen, die ihre Arbeit behalten, sollen nach Vorstellungen des Unternehmens die tägliche Arbeit reduzieren und entsprechend weniger Monatslohn beziehen.

Nach brasilianischem Arbeitsrecht muss das Unternehmen bei kollektiven Entlassungen die Gewerkschaft hinzuziehen und nach alternativen Lösungen suchen, die auch eine

Kollektivbeurlaubung beinhalten können. Nach Aussage des Unternehmens wurden seit vergangenen November Hunderte von ArbeiterInnen in Zwangsurlaub geschickt, und es gebe keine andere Möglichkeit, als diese Arbeitsplätze zu streichen.

Um auf diese dramatische Entwicklung hinzuweisen, bittet die der ICEM angeschlossene São Paulo Rubber Workers Union um Unterstützung. Das globale ICEM-Bridgestone-Netzwerk ist dem nachgekommen und hat die Belegschaft und die Gewerkschaft mit Protestschreiben an die lokale Unternehmensführung unterstützt.

4.22 Deutschland-Frankreich: Stellenabbau bei Continental (April 2009)

In Hannover, Deutschland haben sich Mitglieder des Conti-Eurobetriebsrates getroffen und eine gemeinsame Erklärung gegen den Verlust von fast 2.000 Arbeitsplätzen in Hannover und Clairoux, Frankreich angenommen. Die Erklärung bezeichnet die geplanten Werksschließungen als „moralisch verwerflich“ und weist darauf hin, dass beide Werke 2008 hervorragende Ergebnisse erzielt haben.

In der Erklärung heißt es weiter, die Wirtschaftskrise müsse als Vorwand für die Schließung von zwei Werken herhalten, wobei diese Schließung jeder wirtschaftlichen Grundlage entbehrt. Die Entscheidung von Continental wird als ein „riesiger Vertrauensbruch“ bezeichnet, der sich gegen engagierte ArbeitnehmerInnen richtet. Der deutsche Reifen- und Kfz-Teile-Hersteller wird aufgefordert, die Schließungspläne aufzugeben.

In der gemeinsamen Erklärung wird ebenfalls angekündigt, das Thema auf der Jahreshauptversammlung der Aktionäre von Continental am 23. April in Hannover zur Sprache zu bringen.

Im März kündigte die in Hannover ansässige Continental AG die Schließung eines Automobil-Reifenwerks in Clairoux an, die zur Entlassung von 1.120 französischen ArbeitnehmerInnen führen wird. Auch das Werk in Hannover-Stöcken, das Reifen für Nutzfahrzeuge herstellt, soll geschlossen werden, hier stehen 780 Arbeitsplätze auf dem Spiel. Diese Ankündigung rief einen Sturm der Empörung führender PolitikerInnen sowohl in der französischen wie auch in der deutschen Regierung hervor, wobei sich auch Bundeskanzlerin Angela Merkel, die französische Finanzministerin Christine Lagarde und der Sozialexperte und Sarkozy-Berater Raymond Soubie kritisch äußerten.

Die ArbeitnehmerInnen in beiden Werken haben in den vergangenen Wochen vehement gegen die Pläne des Unternehmens protestiert, und in Paris haben sich die französischen GummiarbeiterInnen zu einer großen Demonstration versammelt. Die Pläne von Continental vom März sehen ebenfalls Entlassungen im Werk in Puchow in der Slowakei vor.

Die Ende letzter Woche vom Europäischen Betriebsrat herausgegebene gemeinsame Erklärung stammt von allen französischen Gewerkschaften, den deutschen Gewerkschaften IG BCE und IG Metall, dem Betriebsratsvorsitzenden Jörg Schustereit und vom Mitglied des Continental-Aufsichtsrates Werner Bischoff, IG BCE.

4.22 Thailand: Aussperrung bei Michelin (April 2009)

Die ICEM hat in einen Konflikt in der zum französischen Michelin-Konzern gehörenden großen Reifenfabrik Laem Chabang in der Provinz Chonburi in Thailand eingegriffen. Die globale Gewerkschaftsföderation hat diesen Streit gemeinsam mit ihrem französischen

Gewerkschaftsmitglied CFDT vor den Europäischen Betriebsrat (EBR) von Michelin und den Michelin-Konzernmanager Jean-Dominique Senard gebracht, Anlass war eine EBR-Tagung in Vitoria-Gasteiz, Spanien, am 31. März.

Die Situation in Thailand ist ernst. Am 25. März sperrte die lokale Betriebsleitung 383 ArbeitnehmerInnen aus, nachdem diese sich geweigert hatten, ihre Namen aus einer zwei Wochen vorher eingereichten Petition zu streichen. Mit der Petition wurde das Management aufgefordert, keine willkürlichen Lohnkürzungen von 13% vorzunehmen und statt dessen Konsultationsgespräche mit den ArbeitnehmervertreterInnen über die Auswirkungen der Absatzkrise im Reifenmarkt aufzunehmen.

Die Petition hat das Unternehmen ebenfalls aufgefordert, gemeinsam mit der Belegschaft nach Lösungen zu suchen und nicht einseitig Bedingungen zu diktieren. In der Petition wurden die Michelin-Manager bei Laem Chabang ebenfalls ersucht, den Belegschaftsmitgliedern nicht weiter ihre Unterschrift unter die Einverständniserklärung für die Lohnkürzungen abzupressen und ArbeitnehmerInnen nicht weiter unter Druck zu setzen, die diese Unterschrift nicht leisten.

Die Michelin-Manager antworteten mit der Suspendierung von acht ArbeitnehmervertreterInnen und mit einer Lohnkürzung von 35% bei den Belegschaftsmitgliedern, die sich nicht von der Petition distanzieren wollten. Der Jahresurlaub wurde auf sechs Tage gekürzt, und am 25. März erfolgte die Aussperrung von 383 der 458 ArbeitnehmerInnen, die die Petition unterschrieben hatten.

Die ReifenarbeiterInnen haben seit Februar versucht, sich in der ICEM-Mitgliedsgewerkschaft Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT) zu organisieren. Es ist das zweite Mal in zehn Jahren, dass sich die Belegschaft bei Laem Chabang gewerkschaftlich organisieren will.

Das Werk beschäftigt 1.500 MitarbeiterInnen, die Reifen für Automobile und leichte Nutzfahrzeuge produzieren. Michelin verfügt in Thailand über zwei weitere Reifenproduktionsanlagen – das Werk Nong Khae in Saraburi mit einer Belegschaft von 1.300 und das Werk Phra Padaeng in Samut Prakarn, in dem 1.500 thailändische ArbeitnehmerInnen beschäftigt sind. Bei Phra Padaeng hat die Gewerkschaft PCFT die ArbeitnehmerInnen gut organisiert. Alle drei Werke sind zu 90% im Besitz von Michelin, die verbleibenden 10% gehören der Siam Cement Group.