



1 **Bewährte Fachkräfte, bewährte Produkte:** 2 **Gegen einen Kahlschlag in der deutschen** 3 **Reifenindustrie!**

4

5 Die Entwicklung und Produktion hochwertiger Reifen für die neuesten
6 Modelle der weltweit führenden Automobilnation ist eine Kernkompetenz
7 des vernetzten Industriestandortes Deutschland. Über Jahrzehnte sind viele
8 internationale Konzerne mit dieser engen Vernetzung gut gefahren.
9 Regelmäßig erzielten sie zweistellige Gewinnmargen. In Mischkonzernen
10 finanzierten die Profite aus dem Reifengeschäft sogar andere
11 Geschäftsbereiche mit. Die Bruttowertschöpfung ist mit 28 Prozent nahezu
12 stabil geblieben, trotz Corona-Jahren und trotz Ukraine-Krieg.

13 Kurz: Mit Reifen Made in Germany lässt sich bis heute gutes Geld verdienen!
14 Und hier sitzen die Fachkräfte und das Know-how, um gerade komplexere
15 und nachhaltige Reifen für alle Fahrzeuggattungen zu entwickeln und zu
16 produzieren.

17 Inzwischen wächst auch der Heimatmarkt wieder. Nach dem Ende der
18 Coronakrise ist 2023 die Zahl der in Deutschland gefertigten Autos um 18
19 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Reifen sind und bleiben ein
20 Hochtechnologie- und Zukunftsprodukt des Industriestandorts
21 Deutschland.

22 Dennoch haben die multinationalen Unternehmen Michelin und Goodyear
23 im vergangenen Jahr verkündet, fünf Reifenwerke zu schließen. Dabei wollen
24 sie die Produktion aber noch bis Ende 2025 bzw. 2027 weiterlaufen lassen.
25 Im Falle der Pläne von Michelin wird ein ausdrücklicher Zusammenhang mit
26 den auf dem europäischen Markt drängenden LKW-Reifen – vorwiegend aus
27 China – zu Dumpingpreisen hergestellt. LKW-Reifen, die unter den
28 Rohstoffkosten veräußert werden, kann man als Unternehmen selbst mit der
29 deutlich billigeren Runderneuerung nicht begegnen. Hier hat sich die IGBCE



30 frühzeitig angeboten, bei der Verlängerung und Ausweitung der Anti-
31 Dumping-Zölle der EU mitzuwirken und auf die Politik zuzugehen.

32 Das Management von Goodyear verweist hingegen auf die zu hohen Kosten
33 und die Überkapazitäten in Deutschland. Gleichzeitig hat es im vergangenen
34 Jahr immer wieder betont, keinen Brückenstrompreis zu benötigen.

35 Für uns als IGBCE, der Gewerkschaft für diese Branche, und unsere
36 Betriebsräte ist dies keine glaubwürdige Strategie. Wissen wir doch, dass
37 parallel die Produktionsausweitung in Osteuropa vorbereitet wird. Dafür wird
38 auch die über Jahrzehnte erfolgreiche Vernetzung von Forschung und
39 Entwicklung in Verbindung mit kurzen Wegen zwischen Autoherstellern und
40 Reifenentwicklern ohne Not aufgegeben.

41 Nicht alle Unternehmen sind in gleicher Weise betroffen. So zeigt Pirelli, dass
42 man mit der PKW-Reifenfertigung in Deutschland gute Gewinne machen
43 kann.

44 Stattdessen sollen hocheffiziente Werke geschlossen und hochqualifizierte,
45 langjährige Beschäftigte entlassen werden.

46 Die IGBCE und die Betriebsräte der Reifenindustrie haben dafür kein
47 Verständnis und fordern stattdessen:

48

- 49 • Eine gemeinsame Kraftanstrengung der Sozialpartner vor Ort und auf
50 Branchenebene, um die Standorte zu erhalten. Das bezieht auch das
51 gemeinsame Gespräch mit den politischen Entscheidungsträgern in
52 Deutschland und Europa mit ein.
- 53 • Das vorhandene Know-how der Beschäftigten in Forschung und
54 Produktion ist von zentraler Bedeutung für die Lösung zukünftiger
55 Herausforderungen an die Reifenherstellung. Dieses Wissen sollte
56 nicht ohne Not hergegeben werden. Das schädigt nachhaltig die
57 verbliebenen Standorte.



- 58 • Investitionen in eine nachhaltige und umweltfreundliche
59 Produktionsweise, die die Reifenproduktion langfristig
60 kostengünstiger und damit auch wettbewerbsfähiger machen.
- 61 • Eine noch engere Zusammenarbeit mit den deutschen PKW- und LKW-
62 Produktionsstandorten zur Ausschöpfung von Effizienzpotentialen.
63 Sinnvoll ist eine noch engere Verzahnung der Forschungsabteilungen
64 der OEMs mit denen der Reifenhersteller. Die Nähe des Goodyear-
65 Werkes in Fürstenwalde zum neuen Tesla-Werk wäre beispielsweise
66 eine ideale Option für eine effiziente Just-in-Time-Belieferung.

67

68 Von der Bundespolitik fordern wir:

- 69 • Sich bei der EU dafür einzusetzen, dass Anti-Dumping-Maßnahmen
70 auf chinesische LKW-Reifen verlängert werden. Auch eine Umgehung
71 der Strafzölle durch Importe aus anderen asiatischen Ländern muss
72 ausgeschlossen sein.
- 73 • Investitionsprogramme aufzulegen, um die Entwicklung neuer
74 Reifengenerationen für die Fahrzeuge der Zukunft am Standort
75 Deutschland zu fördern. Davon würden auch andere Branchen in der
76 Zulieferkette der strategisch wichtigen Automobilindustrie in
77 Deutschland profitieren.
- 78 • Die Umstellung der Wärme- und Stromversorgung der Reifenindustrie
79 auf erneuerbare Quellen zu fördern. Dazu müssen für die
80 Unternehmen Möglichkeiten geschaffen werden, Energie zu
81 wettbewerbsfähigen Preisen zu beziehen.
- 82 • Gesetzlich die Schließung profitabler Standorte auszuschließen,
83 vergleichbar der Regelungen in Frankreich.

84

85

86 **Es bleibt dabei, unternehmerische Verantwortung für den Standort**
87 **Deutschland und die Zurverfügungstellung der notwendigen**



88 **industriepolitischen Rahmenbedingungen durch die Bundesregierung**
89 **und die EU sind der Schlüssel zum Erhalt der Industriegesellschaft.**

90

91 **Gut bezahlte Industriebeschäftigte sichern durch ihre Arbeit, ihre**
92 **Steuern und ihre Kaufkraft den Wohlstand in Deutschland.**

93

94 **Deshalb fordern wir die Unternehmen zu Investitionen in die ökologische**
95 **und ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Reifenwerke**
96 **auf. Dies beinhaltet Investitionen in die Forschung, in die**
97 **Modernisierung der Anlagen und die Umrüstung auf erneuerbare**
98 **Energiequellen.**

99

100 **Die Bundesregierung fordern wir darüber hinaus auf, für**
101 **wettbewerbsfähige Energiepreise zu sorgen und auf die EU hinzuwirken**
102 **damit Reifen zu Dumpingpreisen der Zugang zum EU-Markt verweigert**
103 **wird.**

104

105 Kassel, 8. März 2024