



**Master Thesis**

**Medien, Strategien und Kommunikation in  
Arbeitskämpfen am Beispiel der Semperit Traiskirchen**

eingereicht von

**Andreas Babler**

Matrikelnummer: 0664939

zur Erlangung des akademischen Grades

**Master of Science**

eingereicht an der

**Donau-Universität Krems**

**Department für Politische Kommunikation**

im Rahmen des

**Universitätslehrgangs Politische Kommunikation**

(1. Lehrgang, SS 2006 – WS 2008/09)

betreut durch

**MMag. Bernd Wachter**

Traiskirchen, 19. 1. 2009

## **Eidesstattliche Erklärung**

Ich, Andreas Babler,

erkläre,

1. dass ich meine Master Thesis selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe,
2. dass ich meine Master Thesis bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe,
3. dass ich, falls die Arbeit mein Unternehmen betrifft, meine/n ArbeitgeberIn über Titel, Form und Inhalt der Master Thesis unterrichtet und sein/ihr Einverständnis eingeholt habe.

Traiskirchen, 19. Jänner 2009

## **Abstract**

Die vorliegende Arbeit soll das Wechselspiel zwischen Fakten, Strategien, politischer Kommunikation und Darstellung des Arbeitskampfes im Falle des Traiskirchner Semperit Reifenwerks in den Medien beleuchten und darstellen.

Dazu wird die differenzierte Darstellungsform in unterschiedlichen Medien analysiert und interpretiert. Darüber hinaus wird in dieser Arbeit – beispielsweise durch die Auswertung von Experteninterviews – versucht, die wesentlichen Aspekte, Aktionen und Strategien von politischer Kommunikation sowie ihre Wirkungen darzustellen und zueinander in Beziehung zu bringen.

***Allen stolzen SemperitlerInnen gewidmet,  
die so tapfer um „ihr“ Werk gekämpft  
und dennoch ihren Arbeitsplatz verloren haben.***

**Danksagung an:**

**Karin Blum**, die mich tage- und nächtelang unterstützt hat;

meinen Eltern **Annemarie und Werner Babler**, für die umfassende Unterstützung während der gesamten Studienzzeit;

Bürgermeister **Fritz Knotzer**, für die zur Verfügungsstellung von Dokumenten und für seine generelle Unterstützung;

BR-Vorsitzenden Bgm. **Alfred Artmäuer** und Werksleiter **Ing. Franz Stuefer** für die Interviews bzw. Dokumente sowie

meinem Betreuer **MMag. Bernd Wachter** für seine ausgezeichnete Betreuung und für das große Interesse an meiner Arbeit.

# **INHALTSVERZEICHNIS**

## **1. Einleitung**

## **2. Semper it – Es geht immer?**

### **2.1. Von der Gründung bis zum Verkauf an Continental**

### **2.2. Von der Eingliederung in den Continental-Konzern bis zur ersten Krise**

### **2.3. Die so genannte Globalisierung als ökonomische Rahmenbedingung**

### **2.4. Aspekte der betrieblichen/gewerkschaftlichen Interessensvertretung in der Semperit**

#### **2.4.1. Die organisierte ArbeiterInnenbewegung als Teil der Firmengeschichte**

#### **2.4.2. Die Prägung als Teil der „Semperit-Familie“ und Auswirkungen auf Arbeitskämpfe**

#### **2.4.3. Mit Tradition und Erfahrungen in die Semperitkrisen**

## **3. Die erste Krise Mitte der 90er Jahre – Halbierung der Produktion**

### **3.1. Vorbote der Krise – Die Absiedelung der Forschung und Entwicklung**

### **3.2. Die Hiobsbotschaft: Massive Produktionskürzung**

#### **3.2.1. Darstellung einer angekündigten Krise**

#### **3.2.2. Kommunikations- und Handlungsstrategien in der Krise**

##### **3.2.2.1. Direkte Interventionen**

##### **3.2.2.2. Koordinierte Protestschreiben**

##### **3.2.2.3. Verhandlungen**

##### **3.2.2.4. Conti Aktionäre überzeugen**

##### **3.2.2.5. Reaktivierung des Japangeschäfts**

##### **3.2.2.6. Expertengruppen und Rückkaufoptionen**

##### **3.2.2.7. Pro Semperit Aktion**

##### **3.2.2.8 Internationale Solidarität organisieren**

##### **3.2.2.9. Kampfmaßnahmen**

### **3.3. Medienanalyse der ersten Krise**

#### **3.3.1. Die Präsenz der Akteure**

#### **3.3.2. Die Darstellung der Conti Unternehmenssicht sowie der ökonomischen Rahmenbedingungen**

#### **3.3.3. Auswirkungen der Krise außerhalb des Werks**

- 3.3.4. Das Instrument der Personalisierung**
- 3.3.5. Eigene Positionierung der Medien**
- 3.3.6. Darstellung in eigenen Medien**
- 3.3.7. Resümee**

#### **4. Die zweite Krise: Bis zum letzten Reifen**

- 4.1. Vorgeschichte – Es wird ernst**
- 4.2. Bekanntgabe der Einstellung der Reifenproduktion**
  - 4.2.1. Darstellung der Ereignisse**
  - 4.2.2. Kommunikations- und Handlungsstrategien in der Krise**
    - 4.2.2.1. Rahmenbedingungen**
    - 4.2.2.2. Die Schuldfrage**
    - 4.2.2.3. Gebremste Arbeitskämpfe**
    - 4.2.2.4. Länderübergreifende Solidarität**
    - 4.2.2.5. Aktionismus und Medienaktionen**
    - 4.2.2.6. Intervention bei der EU**
    - 4.2.2.7. Koordinierte Protestschreiben**
    - 4.2.2.8. Conclusio**

#### **5. Welche Rolle spielt die politische Kommunikation in der Semperit Krise?**

- 5.1. Experteninterviews**
  - 5.1.1. Vorstellung des Leitfadens**
- 5.2 Ergebnisse aus den Interviews**
  - 5.2.1. Allgemeine Einschätzungen**
  - 5.2.2. Die Erzeugung von Medienrelevanz**
  - 5.2.3. Professionalität in der politischen Kommunikation**

#### **6. Schlussfolgerungen**

#### **7. Quellen-, Literatur- und Abbildungsverzeichnis**

#### **8. Anhang**

**Parte: „Der letzte Reifen“**

## 1. Einleitung

Arbeitskämpfe haben die Eigenschaft emotional geführt zu werden. Diese Emotionalität betrifft nicht nur die Akteursebene, sondern im Speziellen die Darstellung in Medien und die Parteinahme durch die angesprochenen RezipientInnen.

Die vorliegende Arbeit soll das Wechselspiel zwischen Fakten, Strategien, politischer Kommunikation und Darstellung des Arbeitskampfes im Falle des Traiskirchner Semperit Reifenwerks in den Medien beleuchten und darstellen.

Dieser konkrete Fall eignet sich aufgrund seiner hohen Medienpräsenz – auch und insbesondere – auf nationaler Ebene besonders gut zur Beurteilung von Mediendarstellungen von Arbeitskämpfen. Daher wird in dieser Arbeit versucht, die wesentlichen Aspekte, Aktionen und Strategien von politischer Kommunikation sowie ihre Wirkungen darzustellen und zueinander in Beziehung zu bringen.

Auf Medien lastet ein beachtliches Maß an gesellschaftlicher Verantwortung. (vgl. Duffek 2007, 37) Dies gilt in besonders hohem Maß für die Darstellung von Arbeitskämpfen. Um zu untersuchen, wie stark und in welcher Art Medien dieser Verantwortung nachkommen, wurde in einer Medienanalyse der ersten Semperitkrise einige ausgewählte Printmedien auf nationaler und regionaler Ebene analysiert.

Hierfür wurden einige Kategorisierungen getroffen, die im dementsprechenden Kapitel beschrieben sind. Entlang dieser Kriterien wurden die dabei gewonnenen Erkenntnisse dargestellt und interpretiert.

In Experteninterviews wird der Frage nachgegangen, ob politische Kommunikation in der Sache selbst erfolgreich sein kann, sprich ob konkrete Auswirkungen von politischem Kommunizieren feststellbar sind. Zusätzlich wird mit dieser Methode untersucht, welche Aktionen und Strategien zu einer bedeutenden Medienrelevanz geführt haben. Ein weiterer Schwerpunkt dabei ist herauszuarbeiten, wo und in welcher Form professionelle Unterstützung vorhanden war.

Bei der Durchführung der Interviews wurde auch – auf eine für die spätere Auswertung notwendige – Vergleichbarkeit geachtet. Um dies gewährleisten zu können, ist ein dementsprechender Interviewleitfaden erstellt worden, welcher in der Arbeit konkreter erläutert wird.

In den einzelnen Untersuchungskapiteln (Strategien, Medienanalyse sowie Experteninterviews) werden die gewonnen Erkenntnisse jeweils am Kapitelende zusammengefasst dargestellt.

Die gesamten Untersuchungen in dieser Arbeit begrenzen sich zeitlich auf die beiden Hauptkrisen: die erste Mitte der 90er Jahre, als es zu einer bedeutenden Produktionsreduktion und zum Abtransport von Maschinen kam und die zweite Krise, die mit der Produktion des letzten Reifens 2002 endet.

Abschließend wird durch eine Zusammenschau der Experteninterviews und den Ergebnissen aus der Medieninhaltsanalyse die gewonnen Erkenntnisse zusammengefasst und hinsichtlich der Forschungsfrage nach der Rolle von Medien und Kommunikation in Arbeitskämpfen interpretiert.

## 2. Semper it – Es geht immer?

### 2.1. Von der Gründung bis zum Verkauf an Continental

*„Jedes Werk ist ein lebender Organismus, der ständigen Veränderungen unterworfen ist. Es lebt durch seine und mit seinen Beschäftigten. Es war und ist Kristallpunkt eines ganzen Gebietes. Man könnte förmlich Traiskirchen mit Semperit gleichsetzen. In wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht.“*

(Kraus 1996, 2)

Die Geschichte der 1896 in Traiskirchen gegründeten Semperitwerke geht bis in die Gründungszeit der österreichischen Kautschuk- und Gummiindustrien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück, welche durch die beiden Halbbrüder Johann Nepomuk und Josef Reithoffer geprägt ist. In weiterer Folge sind es diese beiden Personen, die nach Experimenten tatsächlich einige Gummiwerke in verschiedenen österreichischen Standorten aufbauen. (vgl. Kutschera 1996, 7ff)

Die wichtigste dieser Fabriken für die spätere Herausbildung von Semperit ist die „Gummi- und Kabelwerke Josef Reithoffer´s Söhne“ in Steyr, die in weiterer Folge zu einem der bedeutendsten Reifenproduzenten werden sollte. (vgl. Artmayer, Bauer, Böheimer 2003, 27)

Der zweite Pfeiler in der Semperit Entstehungsgeschichte wird durch den Unternehmer Josef Miskolczy repräsentiert. Über sein Wiener Schneidereigeschäft kommt er erstmals mit Gummiprodukten für Frauenkleider in Berührung, was ihn veranlasst zukünftig diese Produkte in seiner eigenen Fabrik fertigen zu lassen. Der Erfolg seiner Produktion führt zu einer schnellen Ausweitung der Produktpalette und Miskolczy fasst den Entschluss sich ab diesem Zeitpunkt ganz der Gummifabrikation zu widmen. Ein geeignetes Haus<sup>1</sup> wird in Traiskirchen gefunden und eine dementsprechende Fabrik gegründet. (vgl. Kutschera 1996, 11)

Wiederum hat Josef Miskolczy unternehmerischen Erfolg und die Belegschaft wächst rasch auf einen Stand von über 100 Beschäftigten an. Als Hauptprodukt werden Vollgummireifen für Kutschen entwickelt, die besonders bei den Wiener Fiakern sehr beliebt sind. Nebenbei werden auch Schläuche für diverse technische Zwecke produziert,

---

<sup>1</sup> Es war dies ein kleines ehemaliges Schloss aus der Barockzeit, in welchem bereits einige Gewerbebetriebe seit Jahrzehnten produziert hatten.

womit eine gute Ausgangsbasis für die aufkommende „Jahrhundert-Innovation“ Automobil geschaffen wird. (vgl. Kutschera 1996, 15)

Die Kapazitätserhöhung und Modernisierung des Betriebes schreitet stetig voran und der Unternehmer entwickelt einen neuen Markennamen für seine Reifen und in weiterer Folge für seinen ganzen Betrieb. Der Name Semperit sollte von nun an die weitere Unternehmensgeschichte prägen.

*„Josef Miskolczy besaß, wie viele der ‚Bildungsbürger‘ seiner Zeit, eine Schwäche für Latein und überlegte sich eine wohlklingende, aus der lateinischen Sprache stammende Bezeichnung für seine Fabrik und die Produkte, die darin erzeugt wurden. Sein Entschluss fiel auf den Namen Semperit: **semper + it = immer + er, sie, es geht**. Damit wollte er als ‚Marketing-Fachmann‘ nicht zuletzt auf die Haltbarkeit seiner Reifen hinweisen.“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 30)

1907 stirbt ein wichtiger Investor von Josef Miskolczy, sein Halbbruder, an Herzversagen und die Erben fordern das von ihm in das Semperit-Werk investierte Kapital umgehend zurück. Ein Eigentümerwechsel der Fabrik ist die Folge. 1910 kommt es unter der Regie des „Wiener Bankvereins“ zur Realisierung einer Interessensgemeinschaft mittels Aktientäuschen<sup>2</sup> und gleichzeitig zu Fusionierungen<sup>3</sup> einiger Unternehmungen. Gleichzeitig scheidet Miskolczy aus dem neu zusammengeschlossenen Unternehmen aus.

Als neues Unternehmen entsteht die „Semperit Österreichisch-Amerikanische Gummifabrik“<sup>4</sup> des Wiener Bankvereins. (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 31)

Die nächsten Jahre sind geprägt durch das Aufkaufen einiger kleinerer und mittlerer Konkurrenten sowie durch technische Aufrüstung. Das Areal in Traiskirchen wird stetig vergrößert und im Oktober 1914 sind bereits über 400 Mitarbeiter in der Semperit beschäftigt. (vgl. ebenda)

Semperit avanciert mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum Kriegsgewinner. Die gesamte Gummiindustrie erlebt einen immensen Konjunkturschub. Technische Gummiwaren, Pneumatiks und Verbandszeuge sind allesamt kriegswichtige Produkte und

---

<sup>2</sup> Aktientäusche zwischen: Österreichisch-Amerikanische Gummifabrik AG, Ungarische Gummiwarenfabrik AG, Semperit Gummiwerke Ges.m.b.H.

<sup>3</sup> Fusionierung von 1912: Fabriken Breitensee, Prag-Vysocan, Traiskirchen und Stadlau (sogenanntes Erzeugungswerk 4)

<sup>4</sup> Die Bezeichnung bezieht sich auf die 1889 vom Wiener Bankverein gegründete „Österreichisch Amerikanische Gummifabrik“, die Qualitätswaren aus amerikanischem Kautschuk herstellte.

so passt die Semperit in Traiskirchen ihre gesamte Produktion an die Bedürfnisse der militärischen Ausrüstung bzw. des Nachschubes an. (vgl. Kutschera 1996, 24)

Aber auch die ersten Arbeitskämpfe brechen in der Endphase des Ersten Weltkrieges über die Semperit herein. Durch das Kriegsrecht der Monarchie bedingt, werden von den Arbeitskräften oftmals zwölf Stunden durchgehende Arbeit, bei niedrigen Löhnen und Versorgungsengpässen gefordert. Als sich die Arbeitsbedingungen weiter verschlechtern legen die Semperitler<sup>5</sup> erstmals 1918 im Rahmen des großen Hungerstreiks (des Großraums Wiener Neustadt – Neunkirchen) ihre Arbeit nieder. (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 32)

Das Werk in Traiskirchen übersteht wie die gesamte Gummiindustrie relativ unbeschadet den Ersten Weltkrieg und so ist - ökonomisch gesehen - die Ausgangssituation in der Nachkriegszeit nicht die schlechteste: Während in der Zeit des Krieges lange Zeit ein Mangel an diversen Kautschukprodukten herrschte, ist Rohkautschuk nun wieder verfügbar; da das Angebot den Bedarf übersteigt, gehört dieser Rohstoff zu den wenigen, deren Preis nach dem Krieg nicht ansteigt. Einzige der akute Energiemangel macht der Semperit anfänglich Schwierigkeiten. (vgl. Kutschera 1996, 26)

Auch dieses Problem ist nach zwei Jahren beseitigt und 1921 werden bereits – sehr zur Freude der Aktionäre – Rekordergebnisse erzielt. (vgl. Kutschera 1996, 28)

Camillo Castiglioni, ein Börsenspekulant, schafft es durch geschickte Kapitalerhöhungen Einfluss auf die Geschäftspolitik der Semperit zu bekommen.<sup>6</sup> (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 32) Durch eine Fülle von Maßnahmen, die Castiglioni während der angespannten Inflationszeit setzt, kann die Semperit relativ unbeschadet aus dem Inflationskarussell entkommen.

Auch in einem zweiten strategischen Bereich ist Castiglioni zu dieser Zeit sehr geschickt tätig: Die Loslösung des sehr bedeutenden Gummiwerks in Wimpassing von ihrem deutschen Eigentümer „Vereinte Gummiwarenfabrik Harburg-Wien“ und die anschließende Fusionierung in die Semperit wird mittels einem Wechselspiel von Kapitalerhöhungen und gleichzeitigem Inflationshöhepunkt in Deutschland verwirklicht. Diese gelungene Übernahme ist sicherlich ein „Jahrhundertcoup“ in der Geschichte der österreichischen

---

<sup>5</sup> Der Verfasser ist in der vorliegenden Arbeit bemüht eine geschlechtergerechte Schreibweise zu verwenden. Beim Wort „Semperitler“ fiel die Entscheidung gegen das Binnen-I, da der Begriff eine feste Größe im alltäglichen Sprachgebrauch bildet und deren Inhalt „SemperitlerIn“ nicht gerecht werden kann.

<sup>6</sup> Der virtuelle Wert der Semperit wird ständig dem fallenden Geldwert angepasst und es gelingt damit auch andere Firmen übernehmen.

Gummiindustrie und zugleich der Beginn des großen Aufstiegs der Semperit zum Dach aller großen österreichischen Gummifabriken. (vgl. Kutschera 1996, 28f)

Die nächste Aufgabe besteht nun darin, den einzig verbleibenden Gummigroßbetrieb außerhalb des Semperit-Konzerns, die „Gummi- und Kabelwerke Josef Reithoffer´s Söhne“, mit ihren Werken in Steyr und Trenchin zu übernehmen. Dies wird 1923 durch ein Tochterunternehmen der Semperit durchgeführt und schlussendlich geht die Aktienmehrheit an beiden Reithoffer´schen Unternehmen in den Besitz der Semperit AG über.

Die Semperit ist mittlerweile nach der Alpine-Montan zum zweitgrößten Industriekonzern Österreichs mit insgesamt 9.000 Mitarbeitern und neun Fabriken in Österreich und der Tschechoslowakei aufgestiegen. (vgl. Kutschera 1996, 29)

*„Fortan hatte Gummi in Österreich nur noch einen Namen: Semperit.“*  
(Kutschera 1996, 29)

Dieser Zusammenschluss der österreichischen Gummifabriken kommt gerade noch zeitgerecht vor dem einsetzenden Siegeszugs des Automobils. Die Reifenproduktion des gesamten Konzerns wird schrittweise in Traiskirchen konzentriert. Große Investitionen werden auf dem Gebiet der Infrastruktur aber auch der Weiterentwicklung von Reifen getätigt. Absatzpotential ist am innerösterreichischen Markt genug vorhanden.<sup>7</sup> (vgl. Kutschera 1996, 32f)

Die Orientierung auf die Befriedigung der inländischen Marktbedürfnisse trug Früchte. Einige Jahre später, 1927, deckte der Semperit-Konzern bereits 60 Prozent des heimischen Eigenbedarfs und 1929 stieg der Wert auf 70 Prozent an.<sup>8</sup> (vgl. Kutschera 1996, 33)

Widersprüchlicherweise steigt die Reifenproduktion 1933, am Höhepunkt der Wirtschaftskrise, massiv an. Begründet ist dies durch die Einführung der Fließbandarbeit in der Produktion und somit können die düsteren Auswirkungen der Wirtschaftskrise absatztechnisch weit mehr als nur kompensiert werden. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 36)

---

<sup>7</sup> 1924 deckte die heimische Reifenproduktion gerade einmal zehn bis fünfzehn Prozent des Inlandbedarfes.

<sup>8</sup> Gleichzeitig wurden bereits rund 20 Prozent der produzierten Reifen in die Nachbarstaaten verkauft.

Gleichzeitig sei hier auch die stattfindende gewaltige Dynamik am Automobilmarkt als Krisenbewältigungsfaktor zu erwähnen:

*„Das Werk Traiskirchen ist sozusagen mit dem Auto aus der Krise gefahren.“*

(Kutschera 1996, 41)

1937 wirkt sich allerdings die schlechte wirtschaftliche Lage zunehmend auch auf die Semperit aus. Die Ursache könnte in dem andauernden „Wirtschaftskrieg“ des deutschen Reiches gegenüber der österreichischen Industrie liegen.

Die soziale Lage der Beschäftigten verschärft sich nunmehr auch im Traiskirchner Semperitwerk zunehmend. Kurzarbeit und Entlassungen stehen auf der Tagesordnung und über den Winter werden jährlich an die 200 MitarbeiterInnen arbeitslos und die Anzahl der so genannten Ausgesteuerten, die sozial Allerschwächsten, erreicht ihren Höhepunkt. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 1996, 41)

#### **Tabelle 1:**

#### **Die Erzeugung von Autoreifen 1923 bis 1937 und zugelassene Pkw, Lkw und Autobusse in Österreich**

<b>Jahre</b>	<b>1932</b>	<b>1933</b>	<b>1934</b>	<b>1935</b>	<b>1936</b>	<b>1937</b>
Reifen in Stück	92.472	74.654	94.559	94.169	124.855	109.761
Reifen in Tonnen	1.191	964	1.273	1.329	1.700	1.451
Pkw, Lkw und Autobusse	34.554	33.368	34.956	44.941	41.052	49.733

Die Semperit wartet nach dem Anschluss an Hitlerdeutschland 1938 nicht lang um sich im voreilenden Gehorsam auf die Seite der Herrschenden zu stellen und drückt dies deutlich im Einführungsparagrafen der neuen Betriebsordnung aus:

*„Die Grundlage der Zusammenarbeit im Betrieb ist die nationalsozialistische Weltanschauung, nach ihr hat sich das gesamte innerbetriebliche Leben auszurichten.“* (Kutschera 1996, 43)

Mit dem Einsetzen des Zweiten Weltkrieges nimmt die Produktion im Auftrag der Rüstungsindustrie wiederum einen immensen Aufschwung. 1939 wird eine erste Zusammenarbeit mit der deutschen Continental, dem größten deutschen Reifenwerk, durch das Reichswirtschaftsministerium verordnet.

*„Viele Semperitler hegten indes die Befürchtung, dass durch Abschluss dieses Vertrages die Unabhängigkeit verloren gehe, eine Vermutung, die sich später zum Teil bewahrheiten sollte.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 37)*

In den Kriegsjahren werden in der Produktion in der Semperit auch ZwangsarbeiterInnen, Häftlinge und Kriegsgefangene eingesetzt und der Werksausbau geht ungebrochen weiter. 1943 gibt es Produktionseinbusen<sup>9</sup>, da die Luftangriffe der Alliierten auf Industrieanlagen<sup>10</sup> immer wieder Fliegeralarme verursachen, welche jeweils zu stundenlangen Unterbrechungen führen. (Kutschera 1996, 47ff)

Der Krieg neigt sich seinem Ende zu und das Werk übersteht diesen schlussendlich infrastrukturell unbeschadet und es beginnt die Nachkriegsproduktion unter sowjetischer Führung.

Da die Produktion wieder läuft, hofft die Unternehmensleitung nach diesem schnellen Produktionsbeginn, dass die Gefahr einer Demontage durch die Sowjets gebannt ist<sup>11</sup>, dennoch kommt es zum Abbau der Produktionsanlagen. Im August 1945 wird das „ausgeräumte“ Werk wieder der Semperitführung zurück übergeben. (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 41f)

Die Nachkriegsjahre sind gekennzeichnet von einer langsamen aber stetigen Wiederaufnahme der Reifenproduktion sowie einer Ausweitung der Produktpalette. So werden nunmehr auch Sohlen und Absätze, Keilriemen und Transportriemen in Traiskirchen gefertigt.

Mit Hilfe des ERP Fonds (European Recovery Programmes) – besser bekannt als Marshall-Plan – gelingt es Ende der 40er Jahre Rohstoffe zu kaufen bzw. neue Maschinen für eine weitere Modernisierung des Werkes anzuschaffen. Die Automobilzulassungen boomen ebenfalls und dieser Umstand ist für eine weitere günstige Entwicklung der Unternehmensergebnisse naturgemäß äußerst förderlich. 1951 wird die öffentliche Verwaltung beendet und die Organe der Gesellschaft – Aufsichtsrat und Vorstand – wieder eingesetzt. (vgl. Kutschera 1996, 55ff)

---

<sup>9</sup> 1942 konnte noch fast das Rekordergebnis des „Hochrüstungsjahres“ 1939 mit einer Tagesleistung von ca. 730 Stück erreicht werden. 1943 sank dieser Wert durch die Luftangriffe auf 590 Stück.

<sup>10</sup> Das Semperit-Werk in Traiskirchen selbst wurde allerdings nie angegriffen.

<sup>11</sup> Die Semperit war ja nicht deutsches Eigentum und musste eigentlich auch nicht den Sowjets übergeben werden.

Die 50er Jahre sind gekennzeichnet durch Rekorde: 1955 produzieren 2.000 Beschäftigte bereits rund 2.300 Stück Reifen täglich, 1957 wird die Umsatzgrenze von einer Milliarde Schilling überschritten, und 1958 wird erstmals die Millionengrenze bei produzierten Reifen pro Jahr durchbrochen. (vgl. Kutschera 1996, 71ff)

Die kommenden Entwicklungen in den 60er und 70er Jahren sind vor allem geprägt vom Ausbau des Exporthandels, von der Gründung und dem Ausbau von Werken im Ausland<sup>12</sup> und von fortlaufenden Ausbauten, Innovationen, Investitionen und Produktionsrekorde. Gleichzeitig ist das Reifenwerk auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung führend. Ein eigenes Semperit-Technikum wird 1968 am Standort Traiskirchen eröffnet um mittels neuer Prüfmethode und technologischer Verfahren, Erkenntnisfortschritte und somit Qualitätsvorteile erzielen zu können. (vgl. ebenda)

Gestoppt wird diese Entwicklung sehr jäh durch den Ölschock in den 70er Jahren. Der tägliche Reifenausstoß wird von 1973 bis 1975 um ein Drittel reduziert. Diese Krise deckt die strukturellen Schwächen des Paradeunternehmens auf: Semperit ist mittlerweile mit über 15.000 Beschäftigten und 24 Produktions- und Vertriebsgesellschaften sowie einem Umsatz von über 6 Milliarden Schilling wiederum das zweitgrößte Privatunternehmen Österreichs geworden. Die Schwächen liegen zum einen an dem viel zu niedrigen Grundkapital und andererseits wird das Unternehmen sehr „unausgewogen“ (asymmetrisch) geführt – das heißt zwei Drittel des Gewinns werden von einem Drittel der Beschäftigten erzielt, nämlich im Reifengeschäft. (Kutschera 1996, 91)

Als Reaktion auf die angespannte Wirtschaftssituation setzt sich Mitte der 70er Jahre als eine Krisenstrategie<sup>13</sup> eine Kooperation mit dem französischen Reifenhersteller Kleber<sup>14</sup> durch. Es kommt zur Bildung einer gemeinsamen Holding,

*„an der die Creditanstalt als Semperit-Hauptaktionär 55 Prozent der Anteile übernahm, Michelin 31 Prozent und die Schweizerische Kreditanstalt 14 Prozent. Diese Holding – Semkler genannt – hielt an Semperit 67,22 Prozent und an Kleber 50,06 Prozent.“* (Kutschera 1996, Seite 94)

Doch die Semkler-Strategie der Semperit bringt ihr kaum Vorteile – im Gegenteil – 1977 taucht der Begriff der „verlängerten Werkbank“, das erste Mal in der Firmengeschichte auf.

---

<sup>12</sup> 1969 wurde das erste Semperit-Reifenwerk im Ausland, im irischen Dublin, in Betrieb genommen.

<sup>13</sup> Semperit sollte demnach die Lkw-Reifen für Kleber erzeugen, während im Pkw-Bereich durch Produktionsaustausch eine Bereinigung der Produktpalette angestrebt wurde.

<sup>14</sup> Kleber war Teil des Michelin-Konzerns

Gleichzeitig entladen sich Proteste in der Belegschaft in Form des „Streiks der Reifenwickler“.<sup>15</sup> (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 57)

Michelin verstärkt unbeeindruckt der Proteste den Druck auf Semperit und fordert die völlige Verschmelzung von Semperit und Kleber, den Sitz der Unternehmensleitung in Paris sowie die Schließung eines Kleber Werkes im französischen Colombes und des erst 1968 errichteten – und somit relativ modernen – Semperit-Werkes in Irland. Gleichzeitig wäre damit der Name „Semperit“ als Michelin-Konkurrent von der Bildfläche, also vom Markt verschwunden. (vgl. ebenda)

Michelin erhöht 1979 nochmals den Druck – auf Übernahme der kompletten Führung – ohne dafür auch nur einen Franc investieren zu wollen.

*„Jetzt endlich dämmert es sogar den CA-Verantwortlichen, dass mit der Kooperation zwischen Semperit und Kleber ein nachhaltiger Schaden für Semperit entstanden ist und der totale und unumkehrbare Ausverkauf droht.“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 57)

1979 wird schließlich die Kooperation beendet. Der Eigentümer der Semperit, die Creditanstalt, entschließt sich, die schon längst fällige Kapitalaufstockung durchzuführen.<sup>16</sup> Die Belegschaft verpflichtet sich im Sinne der „Semperit-Familie“<sup>17</sup> zu einem strikten Sparprogramm sowie zu einer quartalsmäßigen freiwilligen Freischicht. Die Zustimmung zu diesem Sparpaket – das in späterer Folge immerhin 30 Millionen Schilling einbrachte – liegt bei beachtlichen zwei Dritteln aller Mitarbeiter. (Kutschera 1996, 99)

Anfang der 80er Jahre kann somit der Verlust etwas eingedämmt werden und die Umsatzzahlen entwickeln sich nach oben. Die Creditanstalt erhöht nochmals das Grundkapital und stößt nun allerdings an die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Somit werden erste Rufe nach Unterstützung durch den Staat lauter. (vgl. ebenda)

Doch am internationalen Reifenmarkt stellen sich die Bedingungen äußerst schlecht dar. Beispielsweise sinkt die Produktion der Kautschukindustrie in Deutschland in nur einem Halbjahr um starke zehn Prozent. Ein weiterer erbitterter Sparkurs mit einhergehendem

---

<sup>15</sup> Siehe dazu Kapitel: 2.4.1. Die organisierte ArbeiterInnenbewegung als Teil der Firmengeschichte.

<sup>16</sup> Das Kapital der Semperit AG wurde von 570 auf 1.140 Millionen Schilling verdoppelt.

<sup>17</sup> Siehe Kapitel 2.4. Aspekte der betrieblichen/gewerkschaftlichen Interessensvertretung in der Semperit.

Personalabbau<sup>18</sup> ist die Auswirkung für das Traiskirchner Werk. (vgl. Kutschera 1996, 101ff)

CA-Generaldirektor Androsch und Semperit-Chef Leibenfrost verkünden 1982 einen neuerlichen Verlust in der Höhe von 488 Millionen Schilling. Es folgt eine weitere Verschärfung des Sparpakets und eine Aufteilung des Gesamtunternehmens in einzelne separate Geschäftsbereiche wird empfohlen. Androsch ist der Ansicht, dass die Verantwortung für die weitere Zukunft der Semperit auch an den Staat delegiert werden müsste.

*„Was die linke Politik in Österreich zunächst gutheißt – der Staat kümmert sich um Tausende Arbeitnehmer –, erweist sich nur weniger Jahre später als fatal, denn mit staatlicher Unterstützung – involviert sind das Finanz- und das Sozialministerium – wird der Ausverkauf Semperits erst zu einem realistischen Projekt.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 70)*

Insgesamt benötigt das Unternehmen eine Summe von 1,8 Milliarden Schilling – alleine in Traiskirchen – um überhaupt noch Überlebenschancen zu haben. Der dazu notwendige Neubau des Werkes ist fertig geplant, lediglich das Geld fehlt. Dieses kommt schlussendlich Ende 1982. (vgl. Kutschera, 101ff)

*„Der Bund stellte 600 Millionen Schilling zur Verfügung, die Creditanstalt führte abermals eine Kapitalerhöhung durch, wodurch 570 Millionen in die Kassa kamen, rund 400 Millionen sollten aus dem Kostensenkungsprogramm des Unternehmens kommen.“ (Kutschera 1996, 104)*

Gleichzeitig wird nun das Unternehmen (Expertenvorschlägen folgend) aufgesplittet<sup>19</sup> und in Traiskirchen entsteht die Semperit Reifen GesmbH. Diese gesetzte Maßnahme ermöglicht 1984 den notwendigen Werksumbau. (vgl. ebenda)

Es sind nun die gleichen Überlegungen, die gleichen Unternehmensphilosophien wie Anfang der 70er Jahre (die damals ja zur Kooperation mit Kleber/Michelin führten), die wiederum verstärkt in den Vordergrund treten:

---

<sup>18</sup> 1981 wird der MitarbeiterInnenstand alleine im Werk Traiskirchen von 4.455 auf 3.774 reduziert.

<sup>19</sup> Die Gesellschaften waren: Die Semperit-Holding AG Wien, die Semperit Reifen GesmbH in Traiskirchen, die Technische Produkte GesmbH Wimpassing und die Industrie- und Schaumstoff GmbH Linz.

*„Semperit Reifen war allein auf Dauer nicht überlebensfähig, man braucht einen Partner.“ (Kutschera 1996, 106)*

Die „Braut“ Semperit ist wieder auf dem Markt und auf der Suche nach einem neuen Partner oder – wie sich später zeigen sollte – am Weg zur Eingliederung in einen deutschen Großkonzern, der Continental.

## **2.2. Von der Eingliederung in den Continental Konzern bis zur ersten Krise**

*„Der Niedergang von Semperit vollzieht sich bereits in den 60er Jahren, (...) Doch erst die Übernahme durch den Continental-Konzern läutet unwiderruflich das Ende ein.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 83)*

Relativ rasch kommt es zur Einigung mit einem Interessenten, der schon seit langem ein guter Bekannter der Semperit Traiskirchen war:<sup>20</sup> die Continental AG. Die Übernahme von 75% der Anteile der Semperit Reifen AG wird Ende Mai 1985 vertraglich fixiert. (vgl. Kutschera, 107)

*„Semperit war Teil eines Weltkonzerns geworden.“ (Kutschera 1996, 107)*

Für Continental ist es ein perfekter Deal. Artmäuer, Bauer und Böheimer, bringen es zusammenfassend auf den Punkt und analysieren aus der Perspektive von Continental:

*„Conti, (...), darf sich mit Fug und Recht die Hände reiben, wird ihm doch eines der vor allem nach dem Umbau modernsten Reifenwerke Europas geschenkt<sup>21</sup>, womit auch ein lästiger Konkurrent am hoch umkämpften Markt ausgeschaltet und gleichsam zum ´Drüberstreuen´ der Marktzugang nach Japan, in dem Semperit traditionell erfolgreich ist, geöffnet wird.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 72)*

---

<sup>20</sup> Vor dem Ersten Weltkrieg gab es eine direkte Beteiligung an der damaligen „Österreichisch-Amerikanischen Gummifabrik und im zweiten Weltkrieg wurde eine enge Kooperation durch das Reichswirtschaftsministerium verordnet.

<sup>21</sup> Der Kaufpreis von 330 Millionen Schilling wird von Artmäuer, Bauer und Böheimer als „Spottpreis“ bezeichnet, da alleine der Verkaufspreis des Semperit-Bürogebäudes in Wien Wieden 380 Millionen Schilling betragen hatte.

Und als weiterer Gesichtspunkt wird dargestellt:

*„Conti holt sich durch diese Übernahme vor allem auch die Marke Semperit, eine global bestens eingeführte Marke, die für Qualität, Forschungsgeist und Innovation bürgt. Während Conti nun zum zweitgrößten Reifenhersteller Europas avanciert<sup>22</sup>, (...), verliert Österreich eines der größten und erfolgreichsten Industrieunternehmen seit 1945.“ (ebenda)*

Zwei Bedingungen werden von der Creditanstalt an den Verkauf der Semperit geknüpft: Eine zehnjährige Standortgarantie und der Verbleib der Forschungs- und Entwicklungsabteilung in Traiskirchen.<sup>23</sup> (vgl. ebenda)

Die Continental übernimmt in der Folge im Jahr 1988 weitere 20 Prozent der Semperit-Aktien zu einem Preis von 90 Millionen Schilling. Damit einhergehend verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten durch Anordnung neuer Sparpakete und Wochenendschichten sowie durch eine weitere Reduzierung der Sozialleistungen. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 73)

Die Entscheidungen über betriebswirtschaftliche Belange der Traiskirchner Semperit werden zunehmend in der deutschen Konzernzentrale in Hannover getroffen. Gleichzeitig werden auch Produktionssparten aus Traiskirchen abgezogen.

1989 betrifft dies die Zweiradschlauch- und Förderbandabteilung und im Anschluss daran wird die Lkw-Reifenentwicklung ebenfalls in das Stammwerk nach Hannover ausgelagert, sowie die Autoschlaucherzeugung in Traiskirchen geschlossen. Im Jahr 1993 schließt die Continental ein weiteres Traiskirchner „Semperit-Traditionsprodukt“, die gesamte Zweiradreifenproduktion.<sup>24</sup> (vgl. ebenda)

Mit dem tschechischen Reifenhersteller „Barum“ in Otrokovice wird noch im gleichen Jahr ein Joint Venture-Vertrag unterzeichnet und die Semperit übernimmt eine Beteiligung von 76 Prozent.<sup>25</sup>

*„Die Semperit (...) ist damit federführend am Kauf eines ihrer größten Arbeitsplatz- und Standortkonkurrenten beteiligt.“ (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 73)*

---

<sup>22</sup> Die Marken Uniroyal und Continental gehören zu diesem Zeitpunkt ebenfalls bereits zum Konzern.

<sup>23</sup> Wie sich später zeigen sollte, werden diese Punkte große – auch öffentlich kommunizierte – Felder für Auseinandersetzungen im Bereich der ersten Semperitkrise.

<sup>24</sup> Insgesamt wurden nach 1945 122 Millionen Zweiradreifen in Traiskirchen produziert.

<sup>25</sup> natürlich im Namen des Continental-Mutterkonzerns

Für Continental stellten sich weitere Vorteile ein. 1994 erhält sie von der Semperit bereits 400 Millionen Schilling Dividendenzahlung<sup>26</sup> und noch zusätzlich 4,75 Prozent Vorzugsaktien. Diese Maßnahmen und die nunmehr verbleibende marginale Restgröße von 0,25 Prozent der Aktien, die sich noch in österreichischem Besitz befinden, sind aus Semperit-Sicht notwendig, um die Betriebskrankenkasse für die MitarbeiterInnen erhalten zu können. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 73)

Zur selben Zeit kommt es durch die Continental zu weiteren Auslagerungen. So wird beispielsweise in Ungarn die Semperit Gumiabronice Kft. gegründet, deren Zentrale von Budapest als eigene Vertriebs- und Vermarktungsorganisation für die gesamten Semperitprodukte für den osteuropäischen Markt tätig ist.

Die bereits vom Konzern praktizierte Doktrin der Auslagerung der Produktion in Billiglohnländer – wird durch die Continental in ihrem Jahresbericht 1993 schriftlich festgehalten:

*„Mittelfristig wird ein zunehmender Teil unserer europäischen Reifenproduktion aus Ländern mit niedrigen Arbeitskosten kommen. (...) Neben der Verlagerung von Produktion in diese neuen eigenen Werke des Konzerns werden auch Fabriken von Partnern in Slowenien, Polen und Thailand verstärkt genützt.“* (Jahresbericht 1993, 15f)

Diese (so offene und offensive) Orientierung des Continental-Managements auf die Produktion in Niedriglohnländern wird für Semperit, für die Beschäftigten und somit auch für die Region nicht ohne Folgen bleiben können und so wird ab nun verstärkt auf regionaler Ebene öffentlich-medial darüber berichtet.

So titelt am 2. Dezember 1993 die Badener Zeitung:

*„1994 werden im Traiskirchner Werk Produktionszahlen gesenkt. ‚Wackeln‘ in der Semperit rund 120 Arbeitsplätze?“* (Badener Zeitung Nr. 48/1993, 1)

Zu diesem Zeitpunkt sind im Traiskirchner Semperit-Werk rund 1970 ArbeiterInnen und 720 Angestellte beschäftigt. (vgl. Badener Zeitung Nr. 48/1993, 21)

---

<sup>26</sup> Das entspricht einer ca. zehnpromzentigen Verzinsung des Grundkapitals seit 1985.

Alfred Artmäger, stellvertretender Arbeiterbetriebsratsvorsitzender, wird wie folgt zitiert:

*„Wir sitzen permanent zusammen und beraten – ganz einfach, weil wir zuviel Personal haben. (...) Für die Kündigungen, solche dürften unvermeidbar sein, müssen wir uns etwas überlegen, das einem Sozialplan sehr nahe kommt. Übrigens macht es sich die Unternehmensführung dabei auch nicht leicht.“*  
(ebenda)

Auch wenn in den folgenden Tagen Zentralbetriebsratsobmann, Rudolf Neubauer, in punkto Kündigungen noch beschwichtigt<sup>27</sup>, ist die Debatte um die Zukunft der Semperit und ihrer „Semperitler“ nun endgültig eröffnet.

Der Betriebsrat fordert „*Innovation statt Personalabbau*“ (vgl. NÖN Nr. 49/1993, 14) und Alfred Artmäger übt harte Kritik an Werksleiter Dir. Franz Theuer:

*„Was wir jetzt am wenigsten brauchen können, ist ein unfähiger Werksleiter, der sich ständig mit dem Wind aus dem Norden dreht.“* (ebenda)

Politische Vertreter schlagen in dieselbe Kerbe: Bürgermeister Fritz Knotzer wirft dem Management in einem offenen Brief Versagen vor, da viel weniger Winterreifen produziert wurden, als am Markt nachgefragt worden sind.

*„Die Manager dürften nur an Rationalisierung, und daran, wie sie am besten Angestellte und Arbeiter abbauen können, denken, statt darüber nachzudenken, wie sie flexibler werden.“* (Bezirksjournal Nr.1/1994, 2)

Die bisher durch den Continental-Konzern vorgenommenen Standortverlagerungen und Konzentrations- bzw. Einsparungsprozesse zeigen nun bereits tragische Auswirkungen auf den Beschäftigungsstand im Werk Traiskirchen. Der Abbau an MitarbeiterInnen beträgt alleine in den Jahren von 1992 bis 1994 20,4 Prozent – in absoluten Zahlen sinkt der Stand von 3.031 auf 2.411 Beschäftigte. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 83)

Die ersten Wellen der nachfolgenden jahrelangen Semperitkrisen sind in Traiskirchen angekommen.

---

<sup>27</sup> Diese Beschwichtigung wird durch Neubauer in einem aktuellen Artikel in der Badener Rundschau kommuniziert. (vgl. Artikel: „Semperit“-Betriebsräte vermitteln Hoffnung: „Keine Kündigungswelle!“; in: Badener Rundschau, 9. 12. 1993, 8)

### 2.3. Die so genannte Globalisierung als ökonomische Rahmenbedingung

Nicht nur die Öffnung zu Beginn der 90er Jahre bringt eine sich dramatisch veränderte Marktsituation in Europa mit sich, sondern vor allem die globalen Konzentrations- und Monopolisierungsprozesse am Reifenmarkt sind äußerst dynamisch.

1987 hat der japanische Bridgestone-Konzern das amerikanische Traditionsunternehmen Firestone übernommen, und der Sumitomo-Konzern übernimmt die Mehrheit bei Dunlop. Michelin wird 1990 durch eine völlig überraschende Übernahme der amerikanischen Uniroyal/Goodrich Gruppe zum unumstrittenen Weltmarktführer. (vgl. Kutschera 1996, 115f)

Auch die Continental sieht sich als Nummer vier der Welt gezwungen mitzuziehen und ist weiter um Übernahmen bemüht. So können weitere Unternehmen in Portugal und Norwegen in den Konzern eingliedert werden. (vgl. ebenda)

Nachstehend sollen im Kontext dieser Prozesse und Umbildungen am internationalen Reifenmarkt einige Thesen zur Beschreibung der globalen Rahmenbedingungen exemplarisch angeführt werden. Eine umfangreiche Kritik der „Globalisierungsdebatte“ kann im Rahmen dieser Arbeit nicht geleistet werden.

Die Analyse, dass dem Kapital die Eigenschaft innewohnt, nach Globalisierung, Transnationalisierung bzw. Internationalisierung zu streben, ist historisch gesehen keine neue Erkenntnis. Karl Marx und Friedrich Engels halten bereits Mitte des vor-vorigen Jahrhunderts im „Kommunistischen Manifest“ in diesem Zusammenhang fest:

*„Das Bedürfnis nach einem stets ausgedehnteren Absatz für ihre Produkte jagt die Bourgeoisie über die ganze Erdkugel. Überall muß sie sich einnisten, überall anbauen, überall Verbindungen herstellen. Die Bourgeoisie hat durch ihre Exploitation des Weltmarkts die Produktion und Konsumtion aller Länder kosmopolitisch gestaltet. (...) Die uralten nationalen Industrien sind vernichtet worden und werden noch täglich vernichtet.“* (Marx Engels Werke, Bd. 4 1959, 465f)

Tibor Zenker knüpft in seinem 2005 erschienen Buch „Stamokap heute“ an diese marxistische Betrachtungsweise an und bringt sie in aktuelle Zusammenhänge.

Ausgangspunkt für ihn ist eine grundlegende Kritik an einer von real globalökonomischen Prozessen losgelöste, isolierte Definition von Globalisierung. Zenker dazu:

*„Es geht ja auch nicht um Internationalisierung, „Globalisierung“ und Vernetzung in einem allgemeinen Sinne, sondern nur um die Optimierung imperialistischer Effizienz, um die fortlaufende Internationalisierung des Warenverkehrs, des Kapitalverkehrs und schlussendlich der Produktion.“ (Zenker 2005, 159)*

Viele Thesen welche die – sich rasant verändernde – Ökonomie zu beschreiben versuchen, werden oftmals unzulänglich unter dem Begriff „Globalisierung“ der Wirtschaft subsumiert. In Österreich beginnt spätestens Mitte der 90er Jahre mit dem Erscheinen des Buches „Die Globalisierungsfalle“ eine erstmals breite, öffentliche Diskussion über das Thema. „Der Angriff auf Demokratie und Wohlstand“ von Hans-Peter Martin und Harald Schumann taucht als Diskussionsgrundlage im politischen und ökonomischen Diskurs auf.

Martin und Schumann definieren in ihrem Buch auf weiten Strecken eine Weiterentwicklung der vorherrschenden kapitalistischen Wirtschaftsordnung, jedoch keine im „historisch-materialistischen“ Sinne neue – auf einer höheren Ebene stehende – Gesellschaftsordnung. Im wesentlichen wird der Zustand der gegenwärtigen ökonomischen Rahmenbedingungen und ihrer Auswirkungen in den entwickelten Industrieländern sowie in der Peripherie beschrieben.

In ihren Ausführungen beleuchten Martin und Schumann die Wechselwirkung zwischen internationalen Börsenkursen, Löhnen und Gehältern, Arbeitslosigkeit und Defiziten der öffentlichen Haushalte. Sie gehen ebenfalls auf die Thesen von Karl Marx<sup>28</sup> ein, der bereits festgehalten hatte, dass die allgemeine Tendenz der kapitalistischen Produktion darin liege, den durchschnittlichen Lohnstandard nicht zu heben, sondern zu senken. (vgl. Martin, Schumann 1996, 17f)

Weiters wird von den beiden Autoren die These formuliert, dass nun nach den „Reformen des sozialdemokratischen Jahrhunderts“ eine Gegenreform von historischer Dimension bevorstünde. (vgl. ebenda)

---

<sup>28</sup> Vortrag von Karl Marx „Lohn, Preis und Profit“ vom 20. und 27. Juni 1965 auf den Sitzungen des Zentralrates.

Zur Untermauerung dieser These wird von Martin und Schumann der Chef des „Weltkonzerns“ Siemens, Heinrich von Pierer, herangezogen:

*„Der Wettbewerbswind ist zum Sturm geworden, und der richtige Orkan steht uns noch bevor.“* (Pierer: zitiert nach Martin, Schumann 1996 S 18)

Der Politikwissenschaftler und Publizist Elmar Altvater hebt in seinem 2006 erschienen Buch „Das Ende des Kapitalismus wie wir ihn kennen. Eine radikale Kapitalismuskritik“ die Aspekte des ständigen Strebens nach Wachstum hervor.

*„Wachstum wird, nachdem es so wirkungsvoll seit der industriell-fossilen Revolutionen gesteigert werden konnte, nach und nach eine zentrale Kategorie in modernen ökonomischen Diskursen.“* (Altvater 2006, 96)

Auf globale Ebene umgelegt, müssen demnach Wachstumsmaßstäbe internationalisiert werden. De facto geht es dabei auch um die Schaffung eines globalen Raums für Wettbewerb und die möglichst profitable Eigennutzung desselben:

*„Davon versprechen sich die neoliberalen Befürworter der globalen Marktgesellschaft höhere Effizienz der Wirtschaft und mit ihr eine weitere Steigerung des Wohlstands der Nationen.“* (Altvater 2006, 61)

Insbesondere bei der Analyse der Ereignisse rund um die Krisen der Traiskirchner Semperit seit ihrer Übernahme durch die Continental, ist die ökonomische Beschreibung, wie sie Daniel Cohen, ein französischer Professor für Wirtschaftswissenschaften, vertritt, äußerst zutreffend.

In seinem Buch „Fehldiagnose Globalisierung“<sup>29</sup> stellt Cohen dar, dass die Ängste der westlichen Industrieländer durchaus gerechtfertigt seien und schreibt gleichzeitig eine gelungene Differenzierung zu dem oftmals inflationär verwendeten Globalisierungsbegriff fest:

*„Begriffe wie Produktionsverlagerung und ´unlauterer´ Wettbewerb, mit denen die Wirtschaftsbeziehungen zu den ärmeren Ländern üblicherweise beschrieben werden, klingen nicht deshalb plausibel, weil sie die Realität dieser Beziehungen richtig darstellen, sondern weil sie der inneren Beschaffenheit des heutigen*

---

<sup>29</sup> Gesamter Titel: „Fehldiagnose Globalisierung. Die Neuverteilung des Wohlstands nach der dritten industriellen Revolution.“

*Kapitalismus entsprechen. In der Tat geschah die plötzliche 'Öffnung' des Kapitalismus allein unter dem Druck seiner eigenen strukturellen Veränderungen.“*  
(Cohen 1998, 14f)

Cohen stellt weiter zu ökonomischen Entwicklungen wie beispielsweise zu jener der „vermehrten Auslagerung einzelner Fertigungsprozesse“ fest, dass alle diese Tendenzen mit Globalisierung nur wenig zu tun haben. (vgl. ebenda)

Allgemein meint Cohen dass

*„der derzeitige Strukturwandel sämtliche Berufe, Wirtschaftssektoren und Tätigkeiten betrifft, gleichgültig ob sie in die Weltwirtschaft eingebunden sind oder nicht.“* (ebenda)

Ebenfalls nicht von „Globalisierung“ sprechen Artmäger, Bauer und Böheimer. Sie erklären die ökonomischen Rahmenbedingungen für die krisenhaften Entwicklungen der Semperit mit dem Begriff Neoliberalismus.

Sie sehen den Neoliberalismus als „Krisenbewältigungsstrategie“ in den Industrieländern, die eine Ablöse der fordistischen Produktionsweise und damit einhergehend auch der sozialstaatlichen Standards, darstelle. Auch kommen die drei Autoren ähnlich wie Altwater zu der Auffassung, dass die Frage des Wachstums der Weltwirtschaft in einem direkten Zusammenhang mit der Intensität des Wettbewerbs steht. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 60)

Und noch konkreter auf den Fall Semperit – und insbesondere auf die Rolle von PolitikerInnen – bezogen wird festgehalten:

*„Im Zentrum des neoliberalen Konzepts steht die – konservative – Überzeugung, dass der Markt und seine Wettbewerbsstrukturen als Instrument der Politik üblichem politischem Handeln und staatsinterventionistischer Regulation überlegen seien – vor diesem Hintergrund ist auch der völlige Rückzug der handelnden Politiker in den letzten Jahren aus dem Fall Semperit zu begreifen, wenngleich auch nicht zu akzeptieren – man wollte das Unternehmen den Marktkräften überlassen.“* (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 60f)

Die Standortkonkurrenz wird als „postfordistisch“ kategorisiert. Postfordismus wird in diesem Zusammenhang über seine „Eigenschaft“ charakterisiert, Standortkonkurrenzen unreflektiert auf die Spitze zu treiben und

*„nicht konkurrenzfähige Regionen (siehe Südregion) bleiben auf der Strecke oder werden von einzelnen Unternehmen – unterstützt mit öffentlichen Geldern – so lange ausgesaugt, bis sie verlassen werden, um andere, billigere oder willigere Standorte auszuweiden (siehe Continental vs. Semperit).“ (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 64)*

Von der Semperitkrise ausgehend verallgemeinern Artmäger, Bauer und Böheimer ihre Erfahrungen bezüglich Standortlogik und Standortsicherung:

*„Der Fall Semperit beweist in eindrucksvoller, gleichwohl tragischer Weise, dass Standorte für multinational operierende Konzerne nichts anderes als Spielbälle im globalen Match darstellen. (...) Die Folge ist eine globale Dumpingpolitik, die folgelogisch in ein globales Dilemma hinausläuft: Im Bestreben, kurzfristigen Nutzen etwa aus der Ansiedlung eines Investors zu lukrieren, bleiben am Ende sämtliche Standorte auf der Strecke.“ (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 94)*

Die Semperit Traiskirchen fiel diesen ökonomischen Rahmenbedingungen zum Opfer. Das System, das unaufhaltsame Streben des Kapitalismus nach Profitmaximierung, nach Internationalisierung (internationalen Wettbewerbsvorteilen und hohen Marktanteilen) und Monopolisierung im – ökonomisch betrachtet – staatsmonopolkapitalistischen Sinne (STAMOKAP) hat das Schicksal der Semperit bestimmt. Josef Staudinger, Präsident der AK-NÖ und Vorsitzender des ÖGB Niederösterreich schreibt als tragisches Resümee:

*„Die Marke Semperit wird es weiterhin geben – produziert in so genannten Billiglohnländern. In Traiskirchen steht nur mehr der Schornstein mit dem blauen Firmenlogo als Mahnmal eiskalter Konzernpolitik.“ (Staudinger 2003, 15)*

## **2.4. Aspekte der betrieblichen/gewerkschaftlichen Interessensvertretung in der Semperit**

*„Die Geschichte des Semperit-Werkes in Traiskirchen ist nicht zuletzt auch ein Teil der Geschichte der österreichischen Arbeiterbewegung.“ (Kutschera 1996, 129)*

Gerade in Krisenzeiten und in der Zuspitzung auf akute Gefahren – wie jener des Verlusts von Arbeitsplätzen, der Schließung von ganzen Abteilungen oder gar des gesamten Standorts – ist die Frage nach einer starken und somit durchsetzungsfähigen Interessensvertretung einer der bestimmenden Parameter der Strategien und Wirksamkeit von Arbeitskämpfen.

### **2.4.1. Die organisierte ArbeiterInnenbewegung als Teil der Firmengeschichte**

Die betriebliche Mitbestimmung in der Semperit entwickelt sich gleich von Werksgründung an als fixer Bestandteil der Firmengeschichte mit<sup>30</sup>. Sicherheit „am“ Arbeitsplatz und Sicherheit „des“ Arbeitsplatzes sind zu gleichen Teilen Schwerpunktthemen der ersten Jahre; so wird beispielsweise bereits 1905 die Betriebsfeuerwehr auf Initiative der Belegschaftsvertretung gegründet<sup>31</sup>. (vgl. Interview mit Babler W., 2008)

Generell hat zu Beginn der 20er Jahre die in Österreich neue Sozialgesetzgebung – und das entstandene Betriebsrätegesetz – auch auf die ArbeitnehmerInnen bei Semperit enorm positive Auswirkungen. Durch diese Rahmenbedingungen gestärkt, konzentrieren sich die Forderungen auf konkretere Themen wie Werkzeug, Arbeitskleidung und erste Sozialleistungen. (vgl. Kutschera 1996, 130)

Der blutige Februar 1934 hinterließ natürlich auch in der Semperit seine Spuren. Der Betriebsrat wurde per Verordnung aufgelöst und musste neben den Büchern und dem Barvermögen auch den Krankenfonds der ArbeiterInnenschaft an die austrofaschistische Verwaltung von Traiskirchen übergeben. (vgl. Artmayer, Bauer, Böheimer 2003, 36)

---

<sup>30</sup> Leider gingen die Unterlagen über die Entwicklung der Arbeitnehmervertretung bei Semperit in diesen Jahren und auch in der Zwischenkriegszeit am Ende des Zweiten Weltkrieges verloren.

<sup>31</sup> Die (oftmals finanzielle) Unterstützung des Betriebsrates für die freiwillige Betriebsfeuerwehr ist während der gesamten Werksgeschichte gegeben.

Noch härter ist die Zeit, die unmittelbar auf den Ständestaat folgt:

*„Nach dem Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland war an Interessensvertretung nicht mehr zu denken. Trotzdem fanden sich mutige Semperitler, die auch in dieser Zeit für die Grundrechte der Arbeitnehmer eintraten.“* (Kutschera 1996, 30)

Nach den ersten freien Wahlen 1945 ist die Aufgabenstellung für den neuen Betriebsrat vom Problem der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung geprägt. So ist die erste Forderung nach Schaffung einer Werksküche vorrangig. Zusätzlich erhalten jene ArbeiterInnen, die in „schweren“ Bereichen<sup>32</sup> arbeiten, Sonderrationen an Lebensmitteln. Ein weiterer Schwerpunkt der Betriebsratstätigkeit ist beispielsweise die Versorgung mit Kleidung und Schuhen sicher zu stellen. (vgl. Kutschera 1996, 131)

Die 50er und 60er Jahre waren geprägt durch eine Vielzahl von sozialen Errungenschaften. Die Einführung des Präventivurlaubs und die Errichtung eines Zentralbades mit Warmwasser standen am Anfang dieser Entwicklungen. Eine Aufzählung der bis 1967 bereits verwirklichten Sozialleistungen verdeutlicht die Effizienz und Stärke der organisierten Semperit-Belegschaftsvertretung:

*„Abfertigung, gestaffelt nach Dienstzeit, Arbeitskleidung wird bereitgestellt und gereinigt, ärztliche Betreuung im Werk, subventionierte Betriebsausflüge, Betriebsküche, Bücherei, Dienstjubiläen, Prämierung von Erfindungen und Verbesserungsvorschlägen, Erholungsheim Reichenau, kostenlose Kurse, Hochzeitsgeschenk, Jahresprämie, Kinderzulage, eigene Betriebskrankenkasse, Pensionszuschüsse, Sportvereinigung, Taschengeld für Präsenzdienner, Weihnachtsaktion für Kinder von Werksangehörigen, Werksverkehr, Wohlfahrtseinrichtungen und Wohnbaudarlehen.“* (Kutschera 1996, 132)

Diese umfassenden – durch den Betriebsrat erkämpften – Sozialleistungen sind damit zum Anknüpfungspunkt und zur Grundlage für Forderungen von BetriebsrätInnen in anderen österreichischen Betrieben geworden.

Gestärkt von den Erfolgen führt die Belegschaft im Werk selbst auch selbstbewusste Arbeitskämpfe, wie beispielsweise den Streik der Reifenwickler von 1978, der auch über die Semperit hinaus, gewerkschaftliches Ansehen erreicht hat.

---

<sup>32</sup> galt für die Abteilungen: Vulkhaus, Rohbetrieb und mechanische Werkstätte

Ausgangspunkt des Streiks ist die Forderung des Betriebsrates nach der Schaffung einer neuen Lohngruppe für die Reifenwickler, da durch eine neue Technologie und damit einhergehender Prozessumstellungen arbeitstechnisch mehr Konzentration und Präzision von den Reifenwicklern abverlangt wird.

Julius Böheimer beschreibt in seinem Buch „105 Jahre Semperit Traiskirchen – 16 Jahre im Konzern der Continental. Aus der Sicht des Angestelltenbetriebsrates“ die Situation sowie den Prozess, der, nach über einem Jahr Verhandlungen zur Durchführung eines physischen Arbeitskampfes führten. (vgl. Böheimer 2001)

Der Streik wird beharrlich geführt, dauert drei Wochen lang an und führt schlussendlich zum Erfolg für die 477 Reifenwickler:

*„der Streik hatte sich, aus Sicht der Beschäftigten und des Betriebsrates, ausgezahlt. Er war letztlich auch eine Protestveranstaltung dagegen, dass die Betriebsräte (...) de facto nichts mehr mitzubestimmen hatten und von der Konzernleitung und den verantwortlichen Politikern stets vor vollendete Tatsachen gestellt wurden.“<sup>33</sup> (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 77)*

Nicht nur das Erreichen eines so hohen Standards an Sozialleistungen im Betrieb zeigt also von der Stärke der organisierten ArbeitnehmerInnenvertretung in der Semperit. Wie – hier exemplarisch erwähnt – beim Wicklerstreik, zeigt der Betriebsrat in der Firmengeschichte des Öfteren eindrucksvoll auf, dass er auch mit Kraft und mit Konsequenz Forderungen durchsetzen und – unabhängig der „Semperit-Familien“-Ideologie – sehr wohl ein Kampfinstrument der ArbeiterInnen im Werk sein kann.

---

<sup>33</sup> Gemeint ist der Kleberdeal und dessen Auswirkungen, selbständige Entscheidungskompetenz der lokalen Semperit-Leitung immer mehr abzugeben.

## 2.4.2 Die Prägung als Teil der „Semperit-Familie“ und Auswirkungen auf Arbeitskämpfe

Eine besonderes Augenmerk und ein durchgängiges soziologisches Kommunikationsmuster bis zur heutigen Zeit bildet der Begriff der so genannten „Semperit-Familie“. Erstmals lässt sich dieser 1937 – vor dem Hintergrund der ständestaatlichen Ideologie – in der Hauszeitschrift „Arbeit und Freizeit“ dokumentieren.

*„Sie (Anmerkung: die die Werksleitung) orientierte in ihrer Strategie mehr auf ´familiären Zusammenhalt´ und weniger auf einen gewerkschaftlichen Standpunkt, eine Kommunikationsstrategie, die bis heute konserviert wurde.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 36)*

Solche soziologischen Strukturen werden beispielsweise in Sportsektionen und Sportveranstaltungen fortgeführt, wo unabhängig der Stellung im Produktionsprozess des Einzelnen, gemeinsam Sport betrieben wird.

*„Das schönste jedoch war, dass bei der Sportausübung die Teilnehmer ohne Rücksicht auf die Stellung im Betrieb oder in der Gesellschaft eine Gemeinschaft bildeten, deren Wirkung auch in beruflicher Zusammenarbeit zu spüren war.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 44)*

Die Verschleierung der realen Klassenwidersprüche und eine persönliche Identifikation, nämlich mehr Teil des Betriebes und weniger Teil der Arbeiterklasse (zumindest betriebsintern betrachtet) zu sein, wird durch all diese Maßnahmen verstärkt.

Wie sich geschichtlich später zeigte, sollte damit von frühester Zeit an die Solidarität zum Betrieb – respektive zur Betriebsführung – eher im Vordergrund stehen, als die Klassen- oder gewerkschaftliche Solidarität der Lohnabhängigen untereinander.

Diese Implementierung eines Bewusstseins, dass jeder Beschäftigte Teil einer großen Familie ist, sollte der Unternehmensführung dazu dienen, ihre Interessen – wie Rationalisierungsmaßnahmen, werksinterne Sparpakete, freiwillige Mehrleistungen der Beschäftigten – leichter durchzusetzen und gleichzeitig gewerkschaftliche Abwehrmaßnahmen bis hin zu Streiks gegen die „eigene Familie“ zu erschweren.

Zwei Beispiele hierfür seien aus der betrieblichen Mitbestimmungsgeschichte der Semperit zur Veranschaulichung angeführt: der Deal mit der Michelin Tochter „Kleber“ sowie die Einführung der Freischichten.

Große Skepsis herrscht Anfang der 70er in den Gewerkschaften anlässlich des Deals und der neuen „Semkler“-Kooperation mit der Michelin Tochter Kleber. In der Öffentlichkeit soll der Eindruck vermittelt werden, es handle sich dabei um einen fairen Deal zu beiderseitigen Vorteilen. Michelin bleibt in dieser Phase dezent im Hintergrund, da das Unternehmen als autoritär und gewerkschaftsfeindlich angesehen wird und so etwas in Österreich mit Sicherheit *„nicht so ohne weiteres toleriert werden würde.“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 54f)

Die Gewerkschaft – allen voran die BetriebsrätInnen – erblicken zwar die Gefahr für die Semperit, welche sie allerdings nicht als solche öffentlich artikulieren, da sie sich damit eindeutig gegen die Konzernlinie stellen würden, die dadurch gekennzeichnet war, den Deal in der Öffentlichkeit als idealtypische Lösung *„abzufeiern“*. (vgl. ebenda)

Eine ebensolche „betriebsverantwortliche“ Vorgangsweise des Betriebsrats zeigt sich in der Verwirklichung der so genannten Freischichten. 1979 wird dem Betriebsrat durch die Semperitführung ein 22 Punkte Programm übergeben, in welchem dieser ankreuzen soll, auf welche sozialen Leistungen hinkünftig seitens der Belegschaft verzichtet wird. Das Resultat war ein sozialpartnerschaftlicher Kompromiss, der besagte dass die Mitarbeiter vier Freischichten zu leisten hatten.<sup>34</sup> Abgesegnet wird dieses Abkommen vom Chef der Chemiarbeitergewerkschaft, Alfred Teschl

*„ohne zu bedenken, dass damit ein Signal von Semperit auf andere Betriebe ausgesendet werden könnte.“*<sup>35</sup> (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 68)

Diese oftmals „werksloyale“ (oder familienbezogene) geprägte Gewerkschaftspolitik war – so wie in diesem konkreten Fall – also in der österreichischen ArbeitnehmerInnenbewegung nicht unumstritten.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Das Freischicht-Abkommen sieht vor, dass die Semperit-Beschäftigten vier Schichten lang gratis für das Werk arbeiten sollen, um so zur Sanierung des Werks beizutragen. Die Ankündigung der Firmenleitung, dass diese Maßnahme als Darlehen an den Betrieb verstanden wird und bei entsprechender Ertragslage später wieder zurückgezahlt wird, erwies sich historisch als reiner Gag.

<sup>35</sup> Was auch prompt geschah. Der Präsident der Wiener Handelskammer, Karl Dietrich empfiehlt daraufhin, dass Freischichten für verschuldete Privatunternehmen verpflichtend sein müssten.

<sup>36</sup> Die Strategie bzw. das Verhalten der Semperit-Belegschaftsvertretung in dieser Causa sowie die Billigung dieser durch den Vorsitzenden der Chemiarbeitergewerkschaft, löst weit über die Betriebsgrenzen hinaus Irritationen innerhalb einiger anderer Teilorganisationen der Gewerkschaftsbewegung aus.

### **2.4.3. Mit Tradition und Erfahrungen in die Semperitkrisen**

Ungeachtet der beiden beschriebenen widersprüchlichen Richtungen in der Geschichte der Traiskirchner Semperit-Belegschaftsvertretung, der einerseits stark organisierten Gewerkschaftsstruktur im Werk mit ihren Erfolgen – wie die Durchsetzung aller sozialen Errungenschaften für die ArbeitnehmerInnen – sowie ihrer Beharrlichkeit und der bewiesenen Fähigkeiten in Arbeitskämpfen und andererseits die Einbettung in die soziologische Struktur der „Semperit-Familie“ sollten mit den beiden nahenden Semperitkrisen die schweren Aufgaben erst noch auf die Traiskirchner ArbeitnehmerInnen zukommen.

Doch muss der Stellenwert der betrieblichen Mitbestimmung und die reale Stärke der gewerkschaftlich organisierten ArbeitnehmerInnenorganisation in der Semperit (auch) im Kontext der globalen Rahmenbedingungen<sup>37</sup> gesehen werden. Die Frage, ob überhaupt noch Verhandlungen auf betrieblicher und/oder nationaler Ebene zwischen Sozialpartnern Sinn macht, wo gleichzeitig die Intensivierung des internationalen Wettbewerbs festzustellen ist, ist immer wieder auf der Tagesordnung. (vgl. Hauchler, Messner, Nuscheler 1999, 257)

Der diesen Diskurs wesentlich bestimmende Überbau, des internationalen ökonomischen Rahmens, ist ja bereits dargestellt worden.

---

<sup>37</sup> Siehe Kapitel 2.3. Die so genannte Globalisierung als ökonomische Rahmenbedingung

### **3. Die erste Krise Mitte der 90er Jahre – Halbierung der Produktion**

Im folgenden Kapitel werden bereits unter starker Berücksichtigung der medialen Darstellungen die konkreten Entwicklungen, die zur ersten Krise führen, sowie die Krise selbst, nachgezeichnet.

Der Forschungsfrage der Arbeit folgend, wird in weiteren Unterkapiteln ein Schwergewicht auf eine systematische und ausführliche Beleuchtung der entwickelten Kommunikations- und Handlungsstrategien gelegt.<sup>38</sup>

Die Erkenntnisse, aus einer – für die erste Krise – durchgeführte Medienanalyse, werden im Kapitel 3.3 dargestellt und interpretiert.

#### **3.1. Vorbote der Krise – Die Absiedelung der Forschung und Entwicklung**

Am Anfang des Jahres 1994 finden sich „Jubelmeldungen aus dem Semperitwerk“ (Badener Zeitung Nr.1/1994, 19) in den Wirtschaftsressorts heimischer Zeitungen. Insgesamt stieg die Zahl verkaufter M+S-Reifen auf über 17 Millionen Stück, was eine 12prozentige Zuwachsrate im Winterreifensegment bedeutet. Der Standort Semperit hat an diesem Erfolg einen überproportionalen Anteil, was sich in einem Marktanteil von 40 Prozent an M+S-Reifen niederschlägt. (vgl. Bezirksjournal Nr. 1/1994, 2)

Von diesen Zahlen unbeeindruckt beschließt Continental im Februar desselben Jahres, dass die Forschungs- und Entwicklungsabteilung (F&E) ins Mutterwerk nach Hannover übersiedeln soll. Als wichtigste Gründe werden von Wilhelm Schäfer, Vorstandsmitglied der Continental AG und Aufsichtsratsvorsitzender der Semperit Reifen AG, Steigerung der Effizienz und zunehmender Wettbewerbsdruck genannt. (vgl. Badener Zeitung Nr.8/1994, 19)

Mit der Übersiedelung der F&E-Abteilung würden in der ersten Phase die 65 Arbeitsplätze der bisher in diese Abteilung in Traiskirchen beschäftigten SpezialistInnen, verloren gehen. Darüber hinaus wird mit dem Verlust der Forschungs- und Entwicklungsabteilung ein immenser Kompetenzverlust, „*das Abschneiden des Kopfes und damit des Gehirnes*“ verbunden. (vgl. Traiskirchner Mitteilungen der SPÖ Traiskirchen Nr. 4 /1994)

---

<sup>38</sup> Die beschriebenen Vorgangsweisen werden auch gleichermaßen in den Kapiteln 4., 4.1. und 4.2. angewendet.

Ein Szenario, das naturgemäß den Betriebsrat auf den Plan ruft. Der Zentralbetriebsratsobmann Neubauer dazu:

*„Wenn Entwicklung und Forschung aus Traiskirchen verschwinden, sind wir nur mehr die verlängerte Werkbank. Die kann man dann schnell schließen. Wir wollen Garantien und schließen einen Arbeitskampf nicht aus.“* (Badener Zeitung, Nr. 8/1994, 19)

Am Montag, den 28. Februar beruft die Belegschaftsvertretung eine Betriebsversammlung ein, um rund 1200 anwesende KollegInnen über die geplante Absiedelung der F&E-Abteilung zu informieren.<sup>39</sup> In der anschließenden Pressekonferenz wirft Zentralbetriebsobmann Neubauer der Konzernleitung Vertragsbruch vor. Im Zuge der Übernahme der Semperit durch Continental 1985 wurde nämlich vertraglich vereinbart, dass Continental

*„im Werk Traiskirchen der Semperit Reifen AG einen wesentlichen Schwerpunkt der Entwicklungstätigkeit für Fahrzeugbereifungen ihres Konzerns konzentrieren wird.“* (Niederösterreichische Rundschau, Nr. 9/1994, 2)

In diesem Zusammenhang kündigen die SPÖ-Politiker Hannes Bauer, Klubobmann im niederösterreichischen Landtag, und Landeshauptmannstellvertreter Ernst Höger an, den Continental-Konzern zu klagen.

*„Als letzte Möglichkeit, die Übersiedelung der Forschungsabteilung zu verhindern, bleibt uns, den Continental-Konzern zu klagen.“* (Kronen Zeitung, 17. 3. 1994, 26; vgl. auch Kronen Zeitung, 30. 3. 1994, 17)

Diese Klage wird allerdings schlussendlich nie eingebracht und Günter Weninger, ÖGB Vizepräsident, erklärte dazu, dass eine Prüfung durch Juristen in den zuständigen Ministerien ergeben hatte, dass die Forderung nach Ausbau der Forschung und Entwicklung am Standort Traiskirchen zwar nicht erfüllt ist, allerdings im Vertrag bloß eine Nebenbestimmung darstelle und daher eine Klage auf Vertragsbruch nicht für sinnvoll erachtet werde. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at), 27.07.1996)

---

<sup>39</sup> MedienvertreterInnen wurde von der Werksleitung der Zutritt verwehrt.

Neben dem Vorwurf, die Continental-Konzernleitung sei vertragsbrüchig, wird von den handelnden Personen der Gegenseite<sup>40</sup> auch immer wieder ins Treffen geführt, dass 1,2 Milliarden Schilling an Fördergelder in den Standort Traiskirchen geflossen sind.

Der Betriebsrat organisiert am 25. und 28. März eine geheime Abstimmung unter den betroffenen KollegInnen der F&E-Abteilung, über ihre Bereitschaft eine Übersiedelung nach Hannover in Erwägung zu ziehen. Von den 158 abgegebenen Stimmen sprechen sich 157 für einen Verbleib in Traiskirchen aus, nur ein Kollege votiert für Hannover. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 84)

Mit diesem Ergebnis hat die Belegschaftsvertretung ein zusätzliches Argument in der Hand – freilich eines, das die Konzernleitung rückblickend nur wenig beeindruckte.

Der Gemeinderat der Stadt Traiskirchen beschließt als Reaktion auf die angekündigte Verlagerung der F&E-Abteilung eine Resolution, in der die geplanten Maßnahmen scharf kritisiert werden und der Belegschaft die volle Solidarität ausgesprochen wird. Weiters wird beschlossen, dass die Stadtgemeinde zehn Stück Continental-Aktien ankaufen wird, mit dem Ziel, die Argumente gegen die Verlagerung der Forschungsabteilung bei der im Juni 1994 stattfindenden Aktionärsversammlung direkt vor Ort persönlich vorbringen zu können. (vgl. Resolution, Stadtgemeinde Traiskirchen, März 1994)

Etliche politische KommentatorInnen stellen die Ereignisse in Zusammenhang mit den laufenden Verhandlungen des EU-Beitritts Österreichs.

*„Beispiele europäischer Konzern- und damit Wirtschaftspolitik bekommt man nun in Traiskirchen vorexerziert. Andernorts machte man schon früher mit dem Rechenstift der EU-Konzerne unliebsame Bekanntschaft.“* (Niederösterreichische Rundschau Nr. 9/1994, 2)

Und Arno Maierbrugger ebenfalls in der Niederösterreichischen Rundschau:

*„In dieser Aktion kündigt sich möglicherweise schon ein typisch österreichisches EU-Schicksal an: für High-Tech-Produktion zu wirtschaftlich zu klein (sic!), für ein Billigland zu teuer und wirtschaftspolitisch wie immer am kürzeren Ast.“* (Niederösterreichische Rundschau, Nr. 9/1994, 4)

---

<sup>40</sup> Festgehalten werden muss in diesem Zusammenhang, dass die Gegnerschaft zu den Contiplänen weit über die traditionelle ArbeitnehmerInnenseite hinaus, PolitikerInnen aller Ebenen und aller Couleurs – etwa auch der liberale Traiskirchner Nationalratsabgeordnete Hans Helmut Moser – vereint.

Die wirtschaftlichen Kenndaten der Semperit Traiskirchen entwickeln sich indes positiv: 1994 beträgt der Jahresgewinn bereits wieder 401 Millionen Schilling. Am Entschluss der Konzernleitung, die Forschungs- und Entwicklungsabteilung aus Traiskirchen abzuziehen, ändert sich jedoch auch mit der weiteren positiven Entwicklung im folgenden Jahr nichts. 1996 wurde die F&E Abteilung in Traiskirchen endgültig suspendiert. (vgl. Artmayer, Bauer, Böheimer 2003, 85)

### **3.2. Die Hiobsbotschaft: Massive Produktionskürzung**

#### **3.2.1. Darstellung einer angekündigten Krise**

Im März 1996 finden die großen Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen der Semperit Traiskirchen statt. Bei der Geburtstagsfeier im Casino Baden am 22. März nimmt Landeshauptmann Erwin Pröll auf die Zukunft der Semperit Bezug:

*„Eines sei gesagt: Die Semperit wird es weitere 100 Jahre oder mehr geben!“*  
(Gemeindepst, 1. April 1994, 10)

Diese optimistische Sichtweise lässt sich nicht lange aufrechterhalten. Am 13. April gelangt die Meldung an die Öffentlichkeit, der Conti-Konzern plane, die Autoreifenproduktion in das Werk nach Barum in Tschechien zu verlagern. (vgl. Kronen Zeitung, 13.4.1996, 21).

Hintergrund dieser Zeitungsmeldungen ist die Tatsache, dass zum einen die vertraglich gesicherte Standort-Garantie für die Semperit Traiskirchen 1995 ausgelaufen ist und zum anderen der Continental-Konzern zu dem Zeitpunkt seine europäischen Standorte auf Wirtschaftlichkeit überprüft und plant, verstärkt auf Billiglohnländer auszuweichen. Das erklärte Ziel der Continental-Manager ist eine Umsatzrendite von acht Prozent.

Mit der Verlagerung der Pkw-Reifenproduktion stünde auch die Lkw-Reifenproduktion zur Disposition, da diese alleine zu hohe Fixkosten verursache. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 12.4.1996)

Somit fürchten nicht nur jene 1000 SemperitlerInnen, die in der Pkw-Reifenproduktion beschäftigt sind, den Verlust ihres Arbeitsplatzes, sondern die gesamte Semperit Belegschaft – zu der Zeit noch 2300 KollegInnen. Wütende öffentliche Proteste sind die Folge.

Am 17. April fährt der Vorstand der Semperit nach Hannover, um die Entscheidung der Konzernleitung entgegen zu nehmen. Betriebsrat Alfred Artmäuer kann schließlich von einem „Teilerfolg“ bei den Verhandlungen berichten. Von einer Verlagerung der Pkw-Reifenproduktion in Billiglohnländer sei in dem Gespräch keine Rede mehr gewesen. Stattdessen fordern die Continental von ihrer Tochter die Ausarbeitung eines Sparpaketes in der Höhe von 370 Millionen Schilling. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 19.4.1996)

Das Management der Semperit legt das gewünschte Kostenreduktionsprogramm „Vision 2010, Schlanke Semperit“, inklusive Stellenabbau von 550 Arbeitsplätzen und Kürzung von Sozialleistungen, vor. Die Belegschaft akzeptiert dies, in der Hoffnung, „*sich selbst die Standortgarantie zu geben*“. (Kurier, 20.4.1996, 12)

Zwischenzeitlich kündigen die Continental-Manager an, dass die Pkw-Reifenproduktion in Traiskirchen halbiert werden soll, um nunmehr nur mehr für den österreichischen Markt zu produzieren. Diese Maßnahme wäre mit einem Personalabbau von 2300 auf 1400 in zwei Jahren verbunden.

Als einer der Hauptgründe für die Halbierung der Reifenproduktion wird nun von der Konzernleitung der Wegfall des lukrativen Japangeschäftes genannt, das vor dem EU-Beitritt jahrelang im Zuge von zollbegünstigten Gegengeschäfteabkommen florierte. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 6.7.1996)

Am 25. Juli findet schließlich das legendäre Krisengespräch zwischen der Bundesregierung und der Continental-Konzernspitze am Klagenfurter Flughafen statt. Die Einschätzungen über das Ergebnis dieses Krisengipfels gehen deutlich auseinander: Während Artmäuer, Bauer und Böheimer in ihrem Buch „Ohne jede Chance. Der Fall Semperit“ dem Bundeskanzler Vranitzky durchaus einen Verhandlungserfolg zukommen lassen, der bewirkt,

*„dass ein bestimmtes Produktionsvolumen bis auf Weiteres in Traiskirchen verbleibt (...), an der generellen Schließungsabsicht vermag aber auch er nichts zu ändern.“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 86)

Andere Quellen sprechen von einem „*Fiasko für den Bundeskanzler*“ und einer „*Niederlage für die Semperitretter*“. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 26.7.1996)

Franz Vranitzky schreibt betreffend der medialen Beurteilungen seiner damaligen Bemühungen in seinem Buch „Politische Erinnerungen“:

*„Während die einen es sehr verständlich fanden, daß der österreichische Bundeskanzler sich um die Sicherung eines bedeutenden Werks annahm, kommentierten die anderen meine Anstrengungen hämisch als überkommenen staatsinterventionistische Versuche, die im System der freien Marktwirtschaft und der freien Unternehmerentscheidungen keinen Platz (mehr) hätten.“ (Vranitzky 2004, 67)*

Als Ergebnis des Treffens kann jedenfalls festgehalten werden, dass der Continental-Konzern an seiner Absicht festhält, die Pkw-Reifenproduktion in Traiskirchen ab 1997 von vier auf zwei Millionen Stück pro Jahr zu reduzieren. Keineswegs ist dieser Umstand jedoch mit der Absicherung des Produktionsstandorts Traiskirchen gleichzusetzen, was auch aus unmittelbaren Reaktionen von Beteiligten sichtbar wird. ÖGB Vizepräsident Günter Wenninger kommentiert:

*„Wir zweifeln vorderhand, ob der Bestand von Traiskirchen tatsächlich gesichert ist. Wir haben lediglich Zeit gewonnen.“ ([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 26.7.1996)*

Diese Einschätzung wird von Semperit-Vorstandsvorsitzendem Werner Kraus geteilt:

*„Wenn herauskommt, dass wir weiter lebensfähig sind, dann werden wir die Produktion kürzen. Wenn wir nicht lebensfähig sind, stehen wir wieder am selben Punkt wie heute.“ (ebenda)*

Trotz angekündigter Kampfmaßnahmen und unzähliger Interventionsversuche der Betriebsräte und PolitikerInnen<sup>41</sup> bekräftigt das Semperit-Management im September dieses Jahres noch einmal seinen harten Kurs: Continental-Vorstand Klaus Dieter Röcker gibt im Anschluss an die Semperit Aufsichtsratssitzung bekannt, dass die Produktion auf zwei Millionen Pkw- und 500.000 Lkw-Reifen halbiert wird. Weiters soll bis Ende 1997 der Personalstand um rund 1100 auf 1212 MitarbeiterInnen reduziert werden. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 27.9.1996)

---

<sup>41</sup> Die Reaktionen sowie die Kommunikations- und Handlungsstrategien der unterschiedlichen Akteure werden im folgenden Kapitel 3.2.2. untersucht.

Hubertus von Grünberg gibt in einem Interview Auskunft über seine Beweggründe, warum sich der Prozess von der Entscheidung bis zur Umsetzung der Produktionskürzung ein halbes Jahr hingezogen hat:

*„Wir haben im Frühjahr gesagt was wir wollen: Halbierung der Pkw, die und die Gründe. Ich habe natürlich auch etwas Zeit gebraucht. Ich musste von der ersten internen Diskussion mit meinen österreichischen Vorständen – die ich vertraulich halten wollte – bis zur Umsetzung natürlich für Reaktionen auf der Arbeitnehmerseite gerüstet sein. Schließlich war ich bestandsmäßig und logistkmäßig bis an die Zähne gerüstet, sodass wir jeden Streik durchgehalten hätten.“* (WirtschaftsWoche Nr. 51/1996, 36)

Unter der dialektischen Miteinbeziehung dieser Sichtweise wird klar, warum in den vergangenen Monaten der Standort Traiskirchen immer wieder zur Disposition gestellt wurde und Continental die Garantien für die Semperit bis zu letzt nach abgab. Sich der Kräfteverhältnisse bewusst, wird schließlich der Umstand, dass zumindest die Hälfte der Reifenproduktion vorerst gesichert werden konnte, von den Pro-Semperit-Akteuren als Verhandlungserfolg gesehen. (vgl. Zentralbetriebsrat Semperit Reifen AG, Presseaussendung „Continental lenkt ein!“, 9.10.1996)

Für den Standort Traiskirchen stellt sich jedoch mit der Halbierung der Produktion dennoch mittelfristig die Existenzfrage. Von Grünberg selbst gibt den Spekulationen, die eine baldige Schließung des Standortes hervorsehen, Vorschub, indem er gegenüber Aktienanalysten der Bayrischen Vereinsbank folgendes bemerkt:

*„Werke mit einer Produktionskapazität von weniger als fünf Millionen Pkw-Reifen sind unterhalb der vernünftigen Größe einer Reifenproduktion.“*  
([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 4.10.1996)

An diesem Punkt stellt sich die Frage nach der ökonomischen Sinnhaftigkeit der beschlossenen Produktionskürzung. Stephan Schulmeister beschreibt in einer Analyse der strategischen Überlegungen der Continental im Standard vom 7. 7. 1996, dass das Unternehmen im Falle einer Standortschließung vor einer argumentativ schwierigen Situation steht. Erstens hat das Werk in Traiskirchen 1994 und 1995 jeweils 400 Millionen Schilling an Dividenden an den Mutterkonzern abgeliefert. Zweitens hat die Belegschaft ein Sparpaket akzeptiert, das neben großen Einsparungen, den Verlust von 550 Arbeitsplätzen vorsieht. Und drittens hat der Konzern für das Werk in Traiskirchen

öffentliche Fördergelder in Millionenhöhe erhalten. Unter diesen schwierigen Umständen wählt der Konzern eine „Salamitaktik“, die schrittweise Bedingungen schafft, die eine Betriebsschließung verständlich machen sollen. (vgl. Schulmeister, Standard 7.7.1996, 21)

Der wichtigste Schritt besteht darin, das Traiskirchner Werk kurzfristig in eine Verlustsituation zu führen: Durch die Halbierung der Produktion steigen die Stückkosten (auch bei gleichzeitigem Personalabbau) derart, dass ein Verlust garantiert ist. (vgl. ebenda)

Unterstützt wird diese Strategie durch das sukzessive Bestreben der Continental, die Marke Semperit unter anderem durch „*eigenartige Preispolitik*“ und Unterdrückung von Werbung aus dem Markt zu drängen. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 9.10.1996)

Die SemperitlerInnen stehen nun vor der Entscheidung, die angekündigten Arbeitskämpfe (zur Verhinderung des Abtransports der Maschinen) aufzunehmen, was möglicherweise den ganzen Standort, sprich ihre Arbeitsplätze gefährden würde<sup>42</sup>, oder den „*2-Millionen-Reifen-Kompromiss*“ zu akzeptieren. In einer Urabstimmung entscheiden sich schließlich 1152 KollegInnen gegen Protestmaßnahmen oder Streik und nur 258 dafür. (vgl. [www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 12.10.1996)

Dieses Ergebnis ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass es der Continental-Führung gelungen ist, die ArbeitnehmerInnen der Semperit anhand ihrer Interessenslage „zu spalten“. In einem Gedächtnisprotokoll vom 3. 10. 1996 hält Bürgermeister Fritz Knotzer die dementsprechende Mitteilung fest:

*„Angestelltenbetriebsrat Ing. Böheimer teilt mit, dass der Beschluss gefasst wurde, dass die Angestellten in Zukunft eigene Betriebsversammlungen durchführen werden und keinesfalls bei Streik und anderen Kampfmaßnahmen mittun werden.“*  
(Gedächtnisprotokoll Bgm. Fritz Knotzer 3. 10. 96)

Mitte November werden schlussendlich die ersten 15 Maschinen abgebaut und nach Tschechien abtransportiert sowie in direkter Folge 850 MitarbeiterInnen entlassen.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Im Dezember 1996 gibt Grünberg dieser Einschätzung recht: „*Denn wenn es zu einem Streik gekommen wäre, hätte das die Schließung des Werks bedeutet.*“ (Wirtschaftswoche Nr. 51, 37)

<sup>43</sup> Der Sozialplan, der diese Maßnahme begleitet, kostet der Continental 600 Millionen Schilling (nicht einberechnet sind noch die gesetzlichen Abfertigungen). (vgl. trend 7-8/98, 94)

### 3.2.2. Kommunikations- und Handlungsstrategien in der Krise

In der ersten Semperit Krise haben die unterschiedlichen Akteure, deren Anliegen es war, die drohende Schließung des Standortes Traiskirchen bzw. die Reduktion der Produktion zu verhindern, eine große Bandbreite an Strategien und Aktionsformen entwickelt. Im Folgenden wird versucht, diese Strategien systematisch darzustellen und auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen<sup>44</sup>.

#### 3.2.2.1. Direkte Interventionen

In der gesamten Krise lassen sich direkte Interventionen – in der Regel in schriftlicher Form – von Politikern, die mit der Causa befasst sind, dokumentieren.

In einem Brief an den Vorstandsvorsitzenden von Grünberg im April 1996 bittet Bürgermeister Fritz Knotzer diesen, seine Entscheidung noch einmal gründlich zu überdenken. Knotzer argumentiert mit dem hohen Marktanteil von Semperitreifen in Österreich und der großen emotionalen Verbundenheit mit der Marke sowie dem drohenden Imageverlust für die Continental. In diesem Brief schlägt Knotzer dem Continental-Manager auch erstmals vor

*„in einer Art Management buy-out mindestens 50% der Aktien der Semperit-Reifen AG wieder zurückzukaufen“.* (Knotzer, Brief 24.4.1996)

Der niederösterreichische Landeshauptmann, Erwin Pröll, sendet im Namen der Landesregierung eine „*geharnischten Protest*“ an den Vorstand der Continental, indem er gegen die Vorgangsweise protestiert und vor allem die 1,3 Milliarden Schilling erwähnt, die von der öffentlichen Hand in den Betriebsstandort investiert wurden. (vgl. ORF – Radio NÖ, Niederösterreichjournal, 16.4.1996)

Mit zunehmender Dauer der Krise, verschärft sich auch der Ton in der Auseinandersetzung.

Am 30. September 1996 fasst Fritz Knotzer seine Position in einem Brief an Klaus Röcker, Continental-Vorstand, an Ulrich Weiss, Aufsichtsratsvorsitzender, an die Dresdner und an die Norddeutsche Bank zusammen. Unter dem Titel „*Ersuche um wirtschaftliche Vernunft*“

---

<sup>44</sup> Die Untersuchung der medialen Verarbeitung derselben findet im Kapitel 3.3 Medienanalyse statt.

bezeichnet er die Produktionsreduktion als „*die wirtschaftlich schlechteste Lösung*“ und macht klar, dass es bei fehlender Kompromissbereitschaft der Continental zu einem Bestreiken der für den Conti-Konzern so wichtigen Maschinen kommen werde. Abschließend hält er fest:

*„Wenn Sie jedoch weiter zulassen die österreichische Regierung zu desavouieren, werden sich alle Österreicher mit uns solidarisieren und es wird sich ein großer Imageverlust der deutschen Wirtschaft abzeichnen.“* (Knotzer Brief 30.9.1996)

Vereinzelt liegen Antwortschreiben von Continental-Managern vor, die in jedoch in der Regel wenig bemüht sind auf sachlicher Ebene in die Diskussion einzutreten. Öfters wird die Rolle der intervenierenden Personen in Frage gestellt, wie im Schreiben von Grünbergs an Knotzer:

*„Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie Ihren persönlichen Einfluss geltend machen würden, dass unsere Mitarbeiter bei ihrem ambitionierten Vorhaben in einem Umfeld arbeiten können, das diese in ihrem Bemühen unterstützt und nicht durch wenig hilfreiche, aggressive öffentlicher Diskussion belastet.“* (von Grünberg Brief 21. 5. 1996)

Solche Aussagen lassen erahnen, dass das Gesprächsklima zwischen den beiden Akteursseiten von Anfang an empfindlich gestört ist.<sup>45</sup>

### **3.2.2.2. Koordinierte Protestschreiben**

Fritz Knotzer versucht indes, die BürgermeisterInnen der Region für einen konzertierten Protest gegen die geplanten Produktionskürzungen zu gewinnen. In 51 Briefen an jene BürgermeisterInnen, in deren Gemeinden Semperit-Bedienstete beheimatet sind, bittet er,

*„(z)wecks Setzung eines allgemeinen Zeichens der Solidarität (...) mit einem Protestschreiben der geplanten Destruktionsmaßnahmen zu begegnen.“* (Knotzer Briefe 15.5.1996)

Zahlreiche Bürgermeister kommen dieser Aufforderung nach und stellen sich nicht nur nachdrücklich gegen die geplanten Maßnahmen, sondern versuchen auch im Rahmen

---

<sup>45</sup> Das wird auch während des geführten Interviews mit Bgm. Fritz Knotzer bestätigt.

ihrer Möglichkeiten Druck auszuüben. Beispielsweise heißt es im Schreiben des Leobersdorfer Bürgermeisters Anton Bosch an von Grünberg dazu:

*„Als Bürgermeister der Marktgemeinde Leobersdorf kann ich nur sehr schwer Forderungen gegen einen großen Konzern erheben, dennoch möchte ich Ihnen mitteilen, dass im Falle einer Schließung bzw. Auslagerung ins Ausland der Gemeindefuhrpark NICHT mehr mit Reifen des Konzerns ausgestattet wird.“*  
(Bosch Brief 17.7.1996)

### **3.2.2.3. Verhandlungen**

Selbstverständlich setzten die verantwortlichen Politiker im gesamten Verlauf der Krise auch auf Verhandlungen mit den Managern von Continental.

Bei dem Gespräch, das am 26. September statt fand, hatten die österreichischen Verhandler, die Minister Klima und Farnleitner, das Ziel, eine verbindliche Zusage für eine Standortgarantie für das Werk in Traiskirchen zu erhalten. Des Weiteren sollte erreicht werden, dass jene Reifen, die zusätzlich zu den zugesagten zwei Millionen, in Österreich verkauft werden (sowie für die japanische Autoindustrie und an italienische Großhändler), auch in Traiskirchen produziert werden. Von Grünberg und Röker gingen auf diese Forderungen in den Verhandlungen zwar ein, aber

*„(d)ieser Vorschlag wurde in der Öffentlichkeit weder von Röker in der Pressekonferenz, noch von Dieter von Herz bestätigt.“* (Knotzer Gedächtnisnotiz über das Gespräch im Semperit Reifenwerk am 28. 9. 1996)

In dieser Gedächtnisnotiz von Bürgermeister Fritz Knotzer wird ebenfalls festgehalten, dass es keine Lösung des Konfliktes gebe, solange die öffentliche Bestätigung des Verhandlungsergebnisses ausbleibe. (vgl. ebenda)

Die Vorgangsweise der Continental-Führung, nämlich getätigte Zusagen öffentlich nicht zu bestätigen, ist prototypisch für den Kommunikationsstil, für den vor allem Hubertus von Grünberg steht.

#### **3.2.2.4. Conti Aktionäre überzeugen**

In einer anderen Überzeugungsstrategie versuchten die Pro-Semperit-Akteure die Continental-AktionärInnen direkt anzusprechen. Eine Strategie, die schon im Konflikt um die Absiedelung der Forschungs- und Entwicklungsabteilung, erprobt wurde.

Damals beschloss der Gemeinderat der Stadtgemeinde Traiskirchen den Ankauf von zehn Continentalaktien, um ihr Anliegen bei der Aktionärsversammlung vorbringen zu können. Im September 1996 wird in einer Versammlung, bei der Vertreter des Betriebsrates, der Gewerkschaftsspitze, der Arbeiterkammer und der SPÖ anwesend waren, beschlossen, dass

*„auch neue Wege in der Öffentlichkeitsarbeit gegangen werden (sollen). (...) Vor allem sollen die CONTI Aktionäre darauf hingewiesen werden, welcher Schaden für sie entsteht.“* (Knotzer Gedächtnisnotiz über das Gespräch im Semperit Reifenwerk am 28. 9. 1996)

#### **3.2.2.5. Reaktivierung des Japangeschäfts**

Einen möglichen Anhaltspunkt, die Situation für die Semperit zu verbessern, wird in der Reaktivierung des Japangeschäfts gesehen. Diese Strategie wird bereits bei dem ersten kurzfristig angesetzten Krisengipfel besprochen. Finanzminister Klima kündigt an, gemeinsam mit Wirtschaftsminister Ditz eine „Task-force“ einzurichten, die die Kompensationsgeschäfte mit der japanischen Autoindustrie wiederbeleben soll. (vgl. Die Presse, 12.4.1996, 13)

Der Werksleiter der Semperit Traiskirchen, Hans-Georg Hirschl, legt ebenfalls Hoffnung in das Japangeschäft:

*„Wir brauchen kein Geld, sondern eine Absicherung. Das Japan-Geschäft wäre jetzt genau das richtige.“* (NÖN Nr:16/1996, 24)

Wirtschaftsminister Farnleitner insistiert diesbezüglich auf europäischer Ebene, und erhält vom Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Leon Brittan einen Brief mit folgender Aussage:

*„As you aware, these concerns have been discussed with Japan in the context of the consultations on the Elements of Consensus and i also personally brought up the matter at the EU/Japan Ministerial Meeting of 29 April 1996. (...) I will reiterate again our concerns to the Japanese authorities.“ (Brittan Brief an Dr. Farnleitner, 31.7.1996)*

### **3.2.2.6. Expertengruppen und Rückkaufoptionen**

Im Zuge der Überlegungen, wie die drohende Produktionsverlagerung abgewendet werden kann, bildet sich eine Expertengruppe, die mit dem Bundeskanzler, den Wirtschafts- und Sozialministern, niederösterreichischen Landespolitikern sowie Vertretern der Sozialpartnerschaft hochkarätig besetzt ist.

Von dieser Expertengruppe wurde die Finanzierungs-Garantiegesellschaft des Bundes (FGG) beauftragt, ein Gutachten zu verfassen, das die Überlebenschancen des Werkes in Traiskirchen einschätzen soll. Von politischer Seite werden klare Empfehlungen des FGG-Berichts erwartet, nämlich dass die Variante, vier Millionen Pkw Reifen zu produzieren die klar beste ist und die Überlebensfähigkeit mit nur zwei Millionen produzierten Reifen nicht gegeben ist.

Diese Vorgabe wird schließlich in der FGG Expertise nicht erfüllt. Dort heißt es:

*„Laut Lehre des Kapitalismus muss Traiskirchen mit vier Millionen Reifen profitabler sein. Grundsätzlich halten wir aber ein halbes Werk für überlebensfähig. Mit bestimmten Rahmenbedingungen ist das machbar.“ (News Nr:35/96, 73)*

Damit hat sich die Strategie, von der Expertise der FGG, also von gleichsam objektiver wie offizieller Stelle, Argumentationshilfe zu erhalten, als unzureichend erwiesen. Zumindest für jene Akteure, die trotz der starren Haltung der Continental-Manager nicht klein begeben wollten, war der Bericht ernüchternd. Semperit-Vorstandsvorsitzender Werner Kraus dazu in News:

*„Die Herren Experten wurden scheinbar umgedreht. Mit zwei Millionen Reifen überstehen wir vielleicht 1997 (...). Aber mittelfristig gibt's damit kein Überleben.“*  
(News 35/96, 73)<sup>46</sup>

Es sind jedoch nicht nur die „Semperitler“ vom FGG-Expertenbericht enttäuscht, die Vertreter der Continental halten ohnehin nicht allzu viel davon. Vorstandssprecher Dieter Herz lässt folgendes verlautbaren:

*„Wir brauchen keine Experten, die unsere Wirtschaftlichkeits-Überlegungen nachrechnen. Die österreichischen Politiker haben versprochen, neue Aufträge zu bringen oder sich um alternative Produkte – vielleicht eine Haschisch-Veredelung – zu kümmern. Das ist die Aufgabe.“* (News, 35/96 73)

Doch nicht nur die erwähnte Expertengruppe von Regierungsvertretern und Sozialpartnern arbeitet an Strategien, der Krise entgegenzutreten. Traiskirchens Bürgermeister Fritz Knotzer, im gesamten Prozess der angestrebten Semperitrettung maßgeblich beteiligt,

*„hat (...) eine ganze Reihe prominenter Manager und Wirtschaftsexperten um sich geschart, die ihm bei der Suche nach einem Ausweg helfen sollen – unter ihnen befinden sich Berndorf-Chef Norbert Zimmermann, Olivetti-England-Manager Helmut Karner, Price-Waterhouse-Österreich-Chef Günther Robol.“*  
(WirtschaftsWoche Nr. 36/1996, 34)

Diese Runde – als Föhrenberg Kreis bezeichnet<sup>47</sup> – entwickelt die Strategie, dem Continental-Konzern ein Kaufangebot für das Traiskirchner Semperit-Werk zu unterbreiten und können mit Hannes Androsch einen prominenten und finanzkräftigen Wirtschaftstreibenden gewinnen, der Interesse an der Semperit anmeldet. Die Föhrenberg Kreis arbeitet an der Zusammenstellung einer Investorengruppe, die unter dem Vorsitz von Hannes Androsch „in einer Art Management buy-out“ 50 Prozent der Aktien zurückkaufen soll. (vgl. Stadtgemeinde Traiskirchen Presseaussendung 7.6.1996)

Diskutiert wird auch, dass das Land Niederösterreich, die Gemeinden und die Semperit-Betriebskrankenkasse, die zu dem Zeitpunkt mit 400 Millionen Schilling beträchtlich dotiert ist, zur Finanzierung des Aktienkaufs beitragen sollen.

---

<sup>46</sup> Äußerungen wie diese nahmen die Vorgesetzten in Hannover dem Semperit-Vorstandsvorsitzenden Kraus sehr übel. Noch im Dezember desselben Jahres muss er aus seiner Funktion ausscheiden.

<sup>47</sup> Siehe dazu auch Kap. 5.2. Interview mit Bgm. Fritz Knotzer.

Bemerkenswert ist das Engagement Androschs nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass Hannes Androsch 1985 in seiner Funktion als Generaldirektor der Creditanstalt die Semperit an die Continental verkaufte und zu dem damaligen Zeitpunkt noch die Einschätzung vertrat:

*„Durch die Übernahme durch den Continental-Konzern ist Semperit abgesichert.“*  
(WirtschaftsWoche Nr. 36/1996, 34)

Die Continental zeigt an dem Kaufangebot der Österreicher zwar prinzipiell Interesse, beharrt aber auf dem – für Androsch, respektive für die gesamte Investorengruppe, unannehmbaren – Standpunkt, die Rechte an der Marke Semperit nicht veräußern zu wollen. Die Continental wählt diese Strategie aufgrund folgenden Überlegungen: Die Grundannahme ist, dass die Semperit nach Verlust des Markennamens und des Vertriebssystems längerfristig nicht überlebensfähig wäre. Würde die Investorengruppe dennoch an den Kaufabsichten festhalten, stellte sich für die Continental eine „win-win situation“ ein. Neben den bereits lukrierten öffentlichen Fördergeldern könnte die Continental einen zusätzlichen Verkaufserlös erzielen und hätte weitere Vorteile:

*„Erstens bietet er (Anm.: der Konzern) mit dieser Option den Mitarbeitern eine Chance auf Weiterbeschäftigung unter einem anderen Eigentümer, zweitens wird dadurch der ‚Absterbensprozess‘ des Werks verzögert und seine endgültige Schließung dann mehr der Nachfolge-Gesellschaft angelastet.“* (Schulmeister, in: Der Standard, 7.7.1996, 21)

Durch das Verhalten der Continental-Manager im Handlungsspielraum stark eingeschränkt, kann das österreichische Konsortium die Semperit schließlich nicht übernehmen.

### **3.2.2.7. Pro Semperit Aktion**

Im Verlauf der Krise ist vereinzelt von Boykottdrohungen zu lesen. Unter dem Titel *„Reifenwechsel‘ zum Schutz unserer Arbeiter: Lasst Semperit nicht im Stich!“* berichtet die Kronen Zeitung, dass der Direktor der Arbeiterkammer Niederösterreich überlege, eine Boykottaktion mit dem ÖGB, den Betriebsräten und der Belegschaft zu starten, wenn die Continental nicht einlenke. (vgl. Kronen Zeitung, 18.7.1996, 2f)

Verstärkt aber wurde, vor allem seit der Bekanntgabe der Produktionskürzung von zwei auf vier Millionen Reifen durch die Continental, die Strategie einer „Pro-Semperit-Aktion“ verfolgt. In einer Aussendung fordert die Stadtgemeinde Traiskirchen die österreichischen KonsumentInnen auf,

*„beim Autokauf Semperit-Reifen zu verlangen.“* (Stadtgemeinde Traiskirchen  
Presseaussendung 31.5.1996)

Das erklärte Ziel ist,

*„den multinationalen Konzern (zu) beeindrucken. Der Marktanteil der Semperit-Reifen in Österreich würde dadurch noch weiter steigen und die Erträge im österreichischen Werk Semperit verbessern.“* (ebenda)

Die ProponentInnen der Rettungsaktion rechnen vor,

*„Wenn Sie eine Garnitur Semperit-Reifen kaufen, sichern sie einem Semperitler einen Tag einen Arbeitsplatz.“* (Stadtgemeinde Traiskirchen Presseaussendung 4.7.1997)

Es beteiligen sich auch österreichische Unternehmen an dieser Aktion. So übermittelt etwa Hans Roth einen Aktenvermerk an das Rathaus in Traiskirchen, in dem er die einzelnen Firmen seiner Gruppe anweist, *„aus bekannten Umständen des heurigen Jahres, die Firma Semperit beim Einkauf zu bevorzugen“.* (Roth Aktenvermerk 31.10.1996)

Die Kronen Zeitung unterstützt die Aktion und meldet stolz im Oktober des Jahres 1996 auf Seite eins:

*„Reifenverkauf um 30 Prozent gestiegen: Bravo! Autofahrer helfen Semperit.“*  
(Kronen Zeitung 17.10.1996, 1)

### 3.2.2.8 Internationale Solidarität organisieren

Der Betriebsrat der Semperit besinnt sich in der Krise auf einen traditionellen Wert der Arbeiterbewegung, jenen der internationalen Solidarität:

*„Wir werden heute erst einmal versuchen, die internationale Solidarität zu mobilisieren und uns mit den Betriebsräten an den anderen Produktionsstandorten des Konzerns kurzschließen. (...) Bisher hieß es immer, dass nur im EU-Raum produziert wird, und jetzt will der Konzern plötzlich in den billigen Ostern übersiedeln.“* (Täglich Alles 16.4.1996, 5)

Diese Strategie ist insofern kritisch zu betrachten, weil zum einen freilich die Belegschaftsvertreter im Laufe der Krise wiederholt darauf hinweisen, dass *„in Irland und selbst in im Conti-Werk Stöcken bei Hannover teurer produziert werde als in Österreich“*. (Kurier 16.4.1996, 7)

Im Vordergrund bei den Bemühungen, die Verlagerungen zu verhindern, steht stets der Erhalt des Produktionsstandortes Traiskirchen und die „österreichischen Interessen“ – ein Standpunkt der nicht einfach mit dem Einfordern internationaler Solidaritätsakte zu vereinen ist. Zum anderen müsste man sich die Frage gefallen lassen, warum der internationale Zusammenhalt der ContinentalarbeiterInnen an der tschechische Grenze Halt macht.

Andererseits befinden sich Anfang 1996 die ArbeitnehmerInnen der Continental Werke in Europa tatsächlich in einer Art „Schicksalsgemeinschaft“, da die Ankündigung, alle europäischen Werke auf Wirtschaftlichkeit zu prüfen und eines davon zu schließen, eine – zumindest potentielle – existenzielle Bedrohung für alle darstellte. Weiters hätte die Ankündigung der Continental-Manager, 40 Prozent der Produktion in Niedriglohnländer auszulagern, ein gemeinsames Mobilisierungselement der Continental-ArbeiterInnen in EU-Europa darstellen müssen. (vgl. Der Standard 12.4.1996, 23)

Rückblickend lässt sich feststellen, dass eine internationale Solidarisierung mit der Semperit Traiskirchen in der ersten Krise gänzlich ausgeblieben ist.

### 3.2.2.9. Kampfmaßnahmen

Die traditionell starke Gewerkschaft in der Semperit zögert nicht damit, im Falle einer Schließung bzw. Produktionsverlagerung, mit Kampfmaßnahmen zu drohen. Unterstützt wird dieser konfrontative Kurs von Anfang an von den SPÖ Politikern Bürgermeister Fritz Knotzer und Landeshauptmannstellvertreter Ernst Höger:

*„Bei einer Schließung gibt es den größten Arbeitskampf der Nachkriegsgeschichte. Wenn es nötig wird, setze ich mich sogar selbst auf die Maschinen.“*

(NÖN Nr. 16/1996, 25)

Die mediale Aufregung, die solche Aussagen hervorrufen, wird nicht nur in Kauf genommen, sondern bewusst produziert. Betriebsratsvorsitzender Neubauer wird in einem Kurierartikel „Streikpläne liegen schon bereit“ wie folgt zitiert. Er sieht

*„Arbeitsniederlegung und Streik als letzten Ausweg. Vielleicht ist ein öffentlicher Wirbel ganz gut.“* (Kurier 16.4.1996, 7)

Die Streikdrohungen der Belegschaftsvertreter richten sich nicht nur als „Hilfeschrei“ an die österreichische Öffentlichkeit, sondern sind besonders an den Adressaten in Hannover gerichtet.

Zu einer radikalen Zuspitzung in der verbalen Auseinandersetzung, was die Ankündigung von Kampfmaßnahmen betrifft, kommt es mit dem Näherrücken des Termins mit dem die Maschinen abtransportiert werden sollten. Für den Fall des Abtransports wird ein „Alarmplan“ entworfen, der in der Traiskirchner Gemeindepost publik gemacht wird:

*„Sollten plötzlich Fahrzeuge in einer Nacht- und Nebelaktion anrücken, erfolgt im Handumdrehen eine organisierte Werksbesetzung, bei der nicht auszuschließen ist, dass sich die herbeigeeilten Arbeiter und Angestellte sogar an ihre Maschinen anketten lassen!“* (Gemeindepost, 8/1996, 7)

Diese Kommunikationsstrategie hat sich als nicht besonders wirksam herausgestellt, zum einen konnten die angekündigten Maßnahmen nicht annähernd umgesetzt werden<sup>48</sup> und zum anderen zeigt sich Continental unbeeindruckt.

---

<sup>48</sup> vgl. Kapitel 3.2.1. Die Belegschaft entscheidet sich mit großer Mehrheit gegen Kampfmaßnahmen.

Nicht öffentlich, aber auf internen Kommunikationswegen, reagiert die Continentalführung auf die aufgeheizte Stimmung in Traiskirchen. Ende des Jahres gibt von Grünberg in einem interview Auskunft darüber:

*„Ich habe meine österreichischen Manager hier in Hannover gebeten, Traiskirchen zu signalisieren, dass der gefährlichste mögliche Gegner des Standortes der Betriebsratsvorsitzende ist. Denn wenn es zu einem Streik gekommen wäre, hätte das die Schließung des Werks bedeutet.“* (WirtschaftsWoche Nr. 51/1996, 37)

### 3.3. Medienanalyse der ersten Krise

*„Medien sind heute die bei weitem bedeutendsten Vermittler politischer Informationen jeder Art“ (Duffek 2007, 37)*

Karl Duffek stellt fest, dass Medien in der politischen Kommunikation eine zentrale Rolle spielen. Hinsichtlich des Einflusses von Medien beschreibt er weiters:

*„Sie definieren nicht nur qua Selektion des Berichteten, was überhaupt Gegenstand des öffentlichen Diskurses ist, sondern sie bestimmen auch zu einem hohen Grad die Maßstäbe und Regeln, nach denen dieser Diskurs verläuft.“ (ebenda)*

Daher ist es notwendig, diesen Bereich – nämlich wie und was in Medien aus welchem Interesse heraus dargestellt wird – zu beleuchten.

Untersucht werden in der Medienanalyse zwei Ebenen im Printbereich: die „österreichweite“ Ebene und die „regionale“ Ebene. Eine notwendige Eingrenzung ergibt sich aus der großen Anzahl an diversen Quelltexten, deren Verarbeitung den Rahmen dieser Arbeit bei weitem gesprengt hätte. So werden einerseits am Tageszeitungssektor die Neue Kronen Zeitung und das Wirtschaftsblatt herangezogen, sowie auf der Bezirksmedienseite die beiden Wochenzeitungen Niederösterreichische Nachrichten (NÖN) und die Badener Rundschau (BAR).

Die Auswahl der Tageszeitungen, sowie die Methode, diese mit den Bezirkszeitungen zu vergleichen folgt der These, dass die Ansprüche, die Blattlinien bzw. die Art der Medienberichterstattungen eine im Allgemeinen sehr konträre mit konträren Zielgruppen (und/oder Interessenslagen) ist.

Auf der Bezirksebene hätte die Eigentümerfrage bei zwei Medien (grob verallgemeinert: NÖN: Kirche und Badener Rundschau: Kommunistische Partei Österreichs) auch ein solches Auswahlkriterium darstellen können, die Erfahrungswerte ließen aber bereits die These zu, dass dies praktisch kaum Unterschiede in der Art der Medienberichterstattung bewirkt.<sup>49</sup> Ebenso wenig wirken sich bei der „Badener Zeitung“ (BAZ), die als grundsätzlich ÖVP nah eingestuft werden könnte, ihre (privaten) Eigentumsverhältnisse auf die Blattlinie aus. Daher ist es möglich die drei Bezirkszeitungen zusammengeführt als einen Untersuchungsgegenstand zu behandeln.

---

<sup>49</sup> Einzige Ausnahme während des gesamten Konflikts war ein fünfzeiliger Kurztext in der Badener Rundschau wo die KPÖ als Akteur die Verstaatlichung des Werkes forderte.

Bei den jeweiligen thematischen Auswahlkriterien werden in einem ersten Schritt die beiden Tageszeitungen Kronen Zeitung und Wirtschaftsblatt betrachtet und untereinander verglichen, sowie wechselwirkend mit den Ergebnissen für Bezirkszeitungen zusammengeführt und die Resultate jeweils interpretiert.

Das untersuchte Sample beträgt insgesamt 58 Artikel und Kommentare. Wobei die „österreichweite Ebene“ in Form der beiden Tageszeitungen 27, (Kronen Zeitung 13, Wirtschaftsblatt 14) und die Bezirksebene in Form der Bezirkszeitungen 31 Texte, in einem Untersuchungszeitraum von 13. April 1996 bis 17. Oktober 1996, umfasst.

Die nachfolgenden Kapitelunterteilungen stellen auch gleichzeitig die Schlagworte dar, die teilweise in Zählungen, in den ausgewählten Texten ermittelt wurden. Dabei wurden folgende Begriffe und Charakteristika quantitativ erfasst:

Die Darstellung

- ) von Akteuren (Continental, Betriebsrat, Politik, Bgm. Knotzer),
- ) der Conti-Sichtweise,
- ) der ökonomischen Rahmenbedingungen (Globalisierung, Neoliberalismus, ...),
- ) von Regionalisierung des Konflikts,
- ) Personalisierung und die
- ) Sichtweise anderer, außerhalb des direkten Konflikts stehender, Gruppen.

Ebenso wird untersucht, inwiefern die unterschiedlichen Medien selbst eine Rolle im Konflikt eingenommen und somit als handelnde Subjekte aktiv in die Auseinandersetzungen eingegriffen haben.

Zusätzlich und/oder alternativ dazu werden einzelne Themenbereiche durch einen deskriptiven Blick auf typische Quellen in den Texten dargestellt und interpretiert.

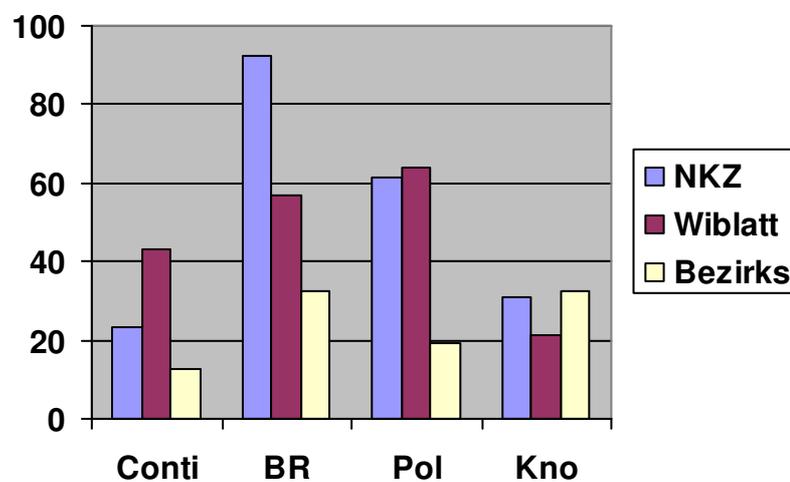
Von der Heranziehung von eigenen Medien, beispielsweise jener der Stadtgemeinde Traiskirchen, des Betriebsrates oder des Semperit-Managements wird Abstand genommen. Lediglich werden diese kurz – in ergänzender Weise und außerhalb der Medienanalyse – dargestellt.

### 3.3.1. Die Präsenz der Akteure

Auf Basis der zu untersuchenden Artikel wird durch Zählung die Präsenz der jeweiligen Akteure in der Neuen Kronen Zeitung und im Wirtschaftsblatt und in den Bezirkszeitungen ermittelt und daraus werden Schlüsse gezogen, welche Zeitungen in welcher quantitativen Gewichtung die jeweiligen Gruppen/Personen in den Texten zitieren oder sie als Akteur darstellen.

#### Diagramm 1:

#### Akteurspräsenz<sup>50</sup> in Kronen Zeitung, Wirtschaftsblatt und Bezirkszeitungen<sup>51</sup>



Parameter sind hier vier verschiedene Akteure bzw. Akteursgruppen. Die Continental, die Belegschaftsvertretung, die Landes- und Bundespolitik und die Person Bgm. Fritz Knotzer.<sup>52</sup>

Dabei wird ersichtlich, dass die Darstellung in der Kronen Zeitung eindeutig und sich am stärksten an der Belegschaftsvertretung als Hauptakteur (in über 92 Prozent der Texte) in der Berichterstattung orientiert.

In der Auswertung ist die weitere Akteursgewichtung in der Kronenzeitung festzustellen. Die Erwähnung als Akteure von Bundes- und Landespolitikern ist mit über 60 Prozent Nennungen noch sehr hoch und im Anschluss daran – mit einem, für einen lokalen

<sup>50</sup> Angaben in Prozent in Bezug auf die jeweiligen Sample: NKZ 13, WiBlatt 14, Bezirks, 31

<sup>51</sup> Abkürzungen für alle Diagramme:

NKZ: Neue Kronen Zeitung, Wiblatt: Wirtschaftsblatt, Bezirks: Bezirkszeitungen, Conti: Continental, BR: Betriebsrat, Pol: Politik (ohne Bgm.) Kno: Bgm. Knotzer

<sup>52</sup> Aufgrund der außergewöhnlichen Stellung nicht nur als Politiker, sondern auch als Bürgermeister der involvierten Stadt.

Bürgermeister respektablen Wert von ca. 31 Prozent (das ist fast jeder dritte Artikel) – Fritz Knotzer.

Am eindeutig wenigsten wird in der Kronen Zeitung die Continental selbst als Akteur im Konflikt dargestellt.

Anders beim Wirtschaftsblatt. Hier zeigt sich erstens, dass in den Texten als die wichtigste Akteursgruppe die Bundes- und Landespolitik dargestellt wird und dass generell die Schwankungsbreiten viel geringer sind. Es kann somit festgehalten werden, dass seitens der Akteursgewichtung das Wirtschaftsblatt versucht, sehr ausgewogen den unterschiedlichen Gruppen Raum zu geben. Bemerkenswert ist allerdings auch hier die mit über 57 Prozent überraschend hohe Gewichtung, die dem Betriebsrat als Akteur in einem – von der Blattlinie her eher an „Wirtschafts-opinion leader“ orientierten – Medium zukommt. Die Continental ist mit knapp 43 Prozent im Vergleich zur Kronen Zeitung hier bereits sehr deutlich als Akteur in der Berichterstattung wahrnehmbar.

Etwas anders stellt sich die Analyse der Akteursgruppen auf der Ebene der Bezirkszeitungen dar. Die Texte haben oftmals zwei Eigenschaften: Sie sind kurz und/oder bearbeiten konkret nur einen Akteur, der durch eine Presseaussendung bzw. durch ein Interview Stellung zu den Prozessen nimmt. Dies bedingt das insgesamt allgemein niedrigere Niveau im Vergleich zu den beiden Tageszeitungen.

Von der Akteursgewichtung selbst zeigt sich auf Bezirksmedienebene deutlich, dass hier Betriebsrat und Bgm. Fritz Knotzer gleichauf in der medialen Darstellung dominieren. Eindeutiges Schlusslicht ist dabei die Continental mit einem Drittel an Präsenzzählungswert.

Zusammenfassend kann somit vergleichend festgehalten werden, dass die mediale Darstellung in drei Punkten bemerkenswerte – wenngleich wenig überraschende – Ergebnisse bringt:

1. Die Ausgewogenheit der Akteursgewichtung (niedrige Schwankungsbreite zwischen niedrigstem und höchstem Akteurswert) zwischen Continental, Betriebsrat und Politik ist beim Wirtschaftsblatt deutlich höher als bei der Kronen Zeitung.
2. Bei Bezirksmedien und bei der Kronen Zeitung ist der Betriebsrat jeweils stärkster Akteur in der medialen Darstellung.

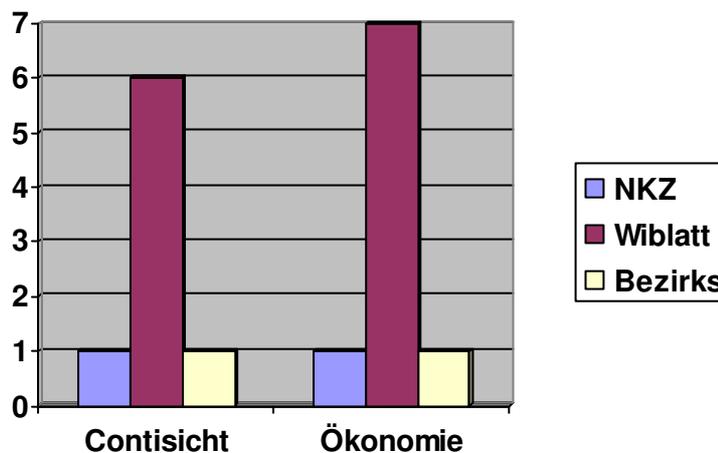
3. Die Bezirkszeitungen berichten überdurchschnittlich oft über nur eine Akteursgruppe, während in der Kronen Zeitung und noch viel stärker beim Wirtschaftsblatt zwei bis drei bzw. selten auch alle vier Akteursgruppen in einem Text berücksichtigt werden.

### 3.3.2. Die Darstellung der Conti-Unternehmenssicht sowie der ökonomischen Rahmenbedingungen

In den ausgewählten drei Medien wird ausgewertet, wie oft die Sichtweise des Continental-Konzerns bzw. wie häufig in einer verallgemeinernden Art und Weise ökonomische Rahmenbedingungen wie Globalisierung, Standortpolitik, Auslagerungen in Billiglohnländer in der Darstellung der ersten Semperitkrise eine Rolle spielen.

**Diagramm 2:**

**Präsenz von Contisicht und ökonomischen Rahmenbedingungen<sup>53</sup>**



Die Präsenzzählung ergibt in beiden Bereichen ein klares Bild: In der Kronen Zeitung (jeweils einmal in 13 Texten) und noch deutlicher in den Bezirkszeitungen (jeweils einmal in 31 Texten) spielt die Sichtweise des Continental-Konzern und ökonomisch verallgemeinernde Betrachtungen de facto keine Rolle.

Im Wirtschaftsblatt jedoch zeigt sich, dass die Sichtweise der Continental in fast jedem zweiten Artikel (6 von 14) vorkommt. Dieses Ergebnis konnte bereits aufgrund der Akteurszählungsanalyse erwartet werden. Ebenso wird die Semperitkrise in jedem

<sup>53</sup> absolute Nennungen (Sample NKZ 13, WiBlatt 14, Bezirks 31)

zweiten Artikel (7 von 14) im Kontext von generell vorherrschenden ökonomischen Rahmenbedingungen und Prozessen dargestellt, bzw. werden diese mitbeleuchtet.

Eine beispielhafte kurze Synthese aus Continentalsichtweise und der Beschreibung von Auslagerungstendenzen in der internationalen ökonomischen Praxis wird wie folgt im Wirtschaftsblatt dargestellt:

*„Continental will die Reifenproduktion in Traiskirchen schrittweise in das Conti-Werk in Barum, Tschechien, verlagern. Ausschlaggebend dafür sind die weitaus geringeren Personalkosten, gab Continental bekannt. In Traiskirchen liegen die Personalkosten bei etwa 1,5 Mrd. S pro Jahr, in Tschechien nur bei etwa zehn Prozent.“* ([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 6.7.1996)

Zusammenfassend können aus den gewonnenen Erkenntnissen folgende Thesen verifiziert werden:

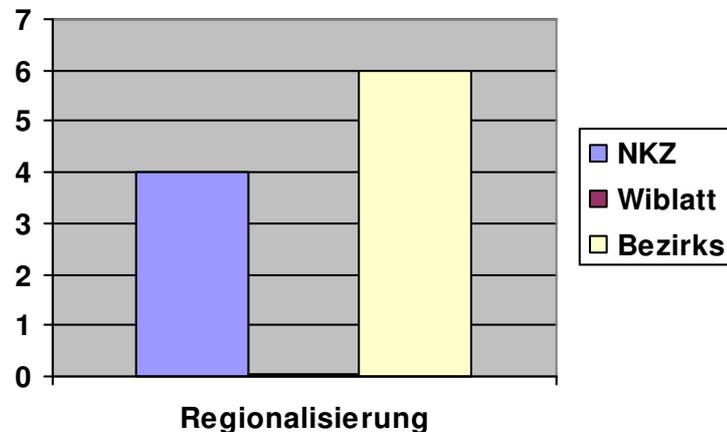
1. Die Kommunikation durch den Continentalkonzern findet nur im Wirtschaftsblatt eine Berücksichtigung und wird von Kronen Zeitung und Bezirkszeitungen praktisch negiert.
2. Ökonomische Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die durch (internationale) Großkonzerne praktizierte Produktions-Auslagerungsstrategien in Billiglohnländer – in deren Kontext die erste Semperitkrise stattfindet – werden ebenfalls bis auf jeweils eine Ausnahme nur im Wirtschaftsblatt dargestellt.

### **3.3.3. Auswirkungen der Krise außerhalb des Werks**

Eine Krise – wie jene der gerade beschriebenen in der Semperit – bringt aufgrund ihrer Größenordnung natürlich Auswirkungen auf die gesamte Region mit sich. Nachstehend wird dargestellt, welche Medien wie stark und in welcher Form den Regionalisierungsaspekt bearbeiten bzw. welche weiteren „Nebeneffekte“ (Kaufkraftverluste, Rückgang an Kommunalsteuereinnahmen, etc...) medial beleuchtet werden.

### Diagramm 3:

#### Präsenz von Regionalisierungsaspekten<sup>54</sup>



Regionalisierung spielt in den untersuchten Medien eine ganz unterschiedliche Rolle. Im Wirtschaftsblatt ist keinerlei Darstellung dieses Aspekts zu verzeichnen. Anders in den Bezirkszeitungen. Hier kommen unterschiedliche Argumente zum Tragen. Allgemein formuliert dort Traiskirchens Bürgermeister Fritz Knotzer:

*„Eine Schließung wäre eine Katastrophe für Traiskirchen und die ganze Region.“*  
(NÖN Nr. 16/1996, 25)

Auch andere Bürgermeister betonen in den Bezirkszeitungen, dass die Realisierung einer eventuellen Werksschließung dramatische Folgen für ihre Kommunen hätten. So werden beispielsweise die Bürgermeister von Trumau, Oberwaltersdorf und der Stadt Baden namentlich in den Bezirkszeitungen zitiert. Sie stoßen jeweils in die selbe Richtung wie sie Manfred Horvath, Bürgermeister auf Trumau, wiedergibt:

*„Halb Trumau wäre arbeitslos. Vor allem gibt es in der Region keine Alternative, die so ein Loch stopfen könnte.“* (Badener Rundschau 18.4.1996, 5)

Zusätzlich wird in einem eigenen Artikel in der Badener Rundschau die mögliche finanzielle Auswirkung auf die Wirtschaft in der gesamten Region dargestellt:

*„Wenn ´nur´ 550 von 2.300 Semperitlern gekündigt werden, würde die Region bis zu 150 Mio. Schilling an Wertschöpfung verlieren. Die Auswirkungen einer Schließung wären katastrophal.“* (Badener Rundschau 9.5.1996, 14)

<sup>54</sup> absolute Zahlen

In der Kronen Zeitung wird hingegen der Regionalisierungsbegriff grundlegend anders definiert, indem dieser auf die „Region Österreich“ ausgeweitet wird. Von den insgesamt fünf Texten, die sich mit diesem Aspekt beschäftigen, sind vier auf diese österreichweite Definition fokussiert.<sup>55</sup>

Überraschend kann auch dieses Auswertungsergebnis nicht. Auf der einen Seite hat die Kronen Zeitung den Anspruch Österreich gesamt zu vertreten und auf der anderen Seiten kann die verallgemeinernde Orientierung auf „unser“ Österreich natürlich auch schon als Teil einer Identifikations- und Kampagnenstrategie der Krone in diesem Fall gesehen werden. Peter Gnam schreibt beispielgebend, über die Semperit Krise

*„ (...) , damit wildgewordene Multis nicht glauben, in Österreich wie Berserker fuhrwerken zu können.“ (Gnam, 1996)*

Ein weiterer untersuchter Aspekt ist jener der Erwähnung anderer Sichtweisen als jene der vier definierten Hauptakteure. Mengenmäßig zwar marginal, können trotz alledem Unterschiedlichkeiten zwischen den Medien ausgemacht werden.

In der Kronen Zeitung wird die Sichtweise eines Autoreifenhändlers geschildert, der seine Kunden so gut wie möglich mit – in Österreich produzierten – Semperit Reifen versorgen möchte und sich die Frage stellt, wo diese denn hingekommen sind.<sup>56</sup>

Auf Bezirkszeitungsebene werden Traiskirchner Kleingewerbetreibende (ein Optiker, die Filialleiterin einer Lebensmittelkette und ein städtischer Gastronom) um ihre Meinung befragt. Gemeinsam bestätigen sie die Furcht vor Kaufkrafteinbrüchen und somit Umsatzeinbußen für ihre eigenen Geschäfte bzw. generell für die gesamte Region. (vgl. NÖN Nr. 19/1996, 7)

In einem weiteren Artikel wird über die Ankündigung des überregional bedeutenden „Toyota-Importeurs“ Frey berichtet, der überlegt, zukünftig seine Fahrzeuge nicht mehr mit Conti-Reifen auszurüsten.

Im Wirtschaftsblatt hingegen wird über die direkt an Semperit angebotenen „Partner“, über Lieferanten und Logistiker, aber auch über Zulieferer wie Energieversorger und ihre Zukunftssorgen betreffend Semperit berichtet. ([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 16.7.1996)

---

<sup>55</sup> Einzig in einem Krone-Kommentar von Harold Pearson im Juli 1996 mit dem bezeichnenden Titel „Blau Gelb durchleuchtet“ wird mit der „Region“ die tatsächliche Kleinregion Traiskirchen/Bezirk Baden gemeint.

<sup>56</sup> Die Intention dieser Artikelgestaltung liegt bereits in der von der Krone gestarteten Kampagne „Autofahrer helfen Semperit“.

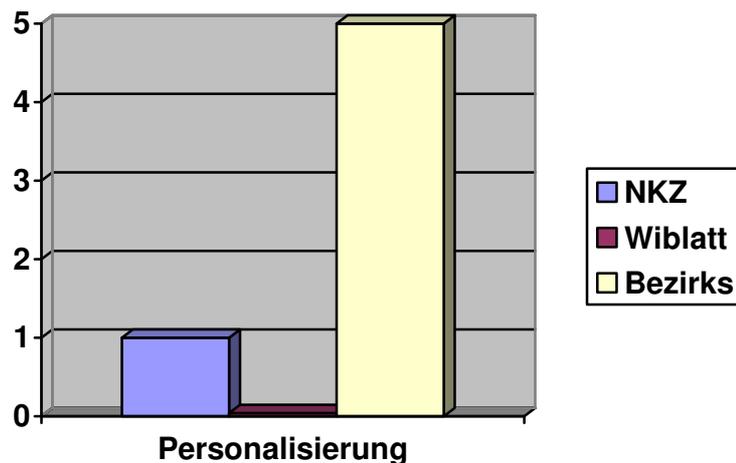
Zusammenfassend können aufgrund der Analysen hinsichtlich Regionalisierung und Sichtweisen von „Außenstehenden“ folgende Thesen aufgestellt werden:

1. Regionalisierung wird durch Bezirksmedien räumlich auf den Bezirk Baden eingegrenzt, während die Kronen Zeitung anhand einer „Regionsebene Österreichs“ darstellt.
2. Die Kronen Zeitung verbindet diese Regionsebene mit ihrer Kampagne zur Rettung des Werks und kommuniziert bereits die Identifikation mit Semperit („wir“ lassen „uns“ das nicht gefallen – und „unsere“ Semperit).
3. Im Wirtschaftsblatt findet keinerlei Regionsberichterstattung (im geographischen Sinne) statt, vielmehr werden in den untersuchten Texten lediglich ökonomische Bedingungen wie beispielsweise Standortkriterien anhand der Semperitkrise mit dargestellt.
4. Die Sichtweise der „Außenstehenden“ ist ebenso nur marginal in beiden Tageszeitungen sowie in den Bezirkszeitungen enthalten. Feststellbar ist, dass im Wirtschaftsblatt ökonomische Abhängigkeiten detailliert dargestellt werden, während die Kronen Zeitung mit dem Autohändler ihre eigene Kampagne unterstützt. In den Bezirksmedien wird auf einer sehr personalisierten Ebene dargestellt.

### 3.3.4. Das Instrument der Personalisierung

Personalisierung – d.h. das „Hinunterbrechen“ auf einzelne Privatmeinungen – ist ein häufig auftretendes Instrument in Mediendarstellungen. Im Folgenden wird das Ergebnis der Präsenzzählung aus dem Sample dargestellt.

**Diagramm 4: Präsenz von Personalisierung<sup>57</sup>**



Die Präsenzzählung ergibt ein eindeutiges Ergebnis: Die Darstellungsform „Personalisierung“ findet fast ausschließlich auf Ebene der Bezirksmedien statt.<sup>58</sup>

Bezüglich der Erscheinungsform von Personalisierung können folgende Aussagen getroffen werden:

Es sind in der Regel Kurztexte, die zumeist in einem wiedererkennbaren, von den anderen Artikeln getrennten Rahmen in Erscheinung treten. Typisch dafür sind eigene Rubriken, wie beispielsweise die oft dargestellte „Frage der Woche“. In solchen Fällen sind die Meinungen auch mit dem jeweiligen Namen und meistens noch mit einem Passbild des befragten Menschen versehen. In der NÖN wird unter eben dieser „Frage der Woche: Wie wird es weitergehen mit Semperit Traiskirchen“ beispielsweise die Meinung Christa Proyers dargestellt:

*„Meine Abteilung wird so und so heuer noch geschlossen. Meine Zukunft ist ungewiß, weil ich zu Recht um meinen Arbeitsplatz fürchte.“ (Proyer 1996, 25)*

<sup>57</sup> in absoluten Zahlen – Achtung gezählt wird hier die Anzahl der Artikel, die diese Erscheinungsform wählen, nicht die Anzahl der insgesamt in den Texten vorkommenden Personen.

<sup>58</sup> Einzige Ausnahme: Ein Autofahrer auf der Suche nach österreichischen Reifen bei Autohändlern wird direkt in einem Krone-Artikel zitiert.

Der Personenmix, der in dieser Form befragt wird, kann grundsätzlich in zwei Gruppen unterteilt werden, nämlich in Semperitler und Nicht-Semperitler.

Bei den Semperitlern wird versucht eine gewisse „firmeninterne“ Breite – im Sinne von Berufsgruppen aber auch betreffend des Lebensalters – darzustellen. So werden beispielsweise in einer NÖN Ausgabe in der Rubrik „Meinungen“ Beiträge von Lazie Rod, Buslenker in der Werksbusflotte, Christian Albrecht, Mitarbeiter in der Reifen-Prüfstation und Franz Hanser als Elektriker in der Instandhaltungsabteilung, veröffentlicht. (vgl. NÖN Nr. 19/1996, 6)

In der Gruppe der Nicht-Semperitler – diese ist in der Darstellungspräsenz bedeutend geringer als jene der Werksangehörigen – sind es typische Kleingewerbetreibende oder Gastronomen.<sup>59</sup>

Eine ebenso häufig gebrauchte Art und Weise der Personalisierung ist jene der „anonymisierten“ Zitate einzelner Betroffener im Text selber:

*„Wo soll man den in der Reifen-Industrie einen Job herkriegern? Ich bin fast mein Leben lang an meiner Maschine gestanden“, erzählt ein langjähriger Semperitler, um seinen Job fürchtend.“* (NÖN Nr. 19/1996, 6)

Im untersuchten Bereich der Personalisierung können aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse folgende Thesen formuliert werden:

1. Während auf der Ebene der österreichweiten Tageszeitungen Personalisierung praktisch nicht vorkommt ist diese Art der Medienberichterstattung auf der Ebene der Bezirksmedien durchaus gebräuchlich, wobei hier oftmals sogar eigene fixe und wiederkehrende Rubrikformen verwendet werden.

2. Es finden zwei Formen von Personalisierung statt. Die deklarierte Form, mit Namen und oftmals dazugehörigen Passfoto, sowie die anonymisierte Form, als direktes Zitat in Artikeln. Mit der deklarierten Form versuchen die Bezirksmedien durch die Auswahl möglichst vieler Berufs- und Altersgruppen bzw. von Meinungsbildnern (bekannte Gastronomen und Kleingewerbetreibende) eine möglichst große Identifikation mit den dargestellten Meinungen zu erzielen.

---

<sup>59</sup> Siehe dazu auch Kapitel 3.3.3. Auswirkungen der Krise außerhalb des Werks.

### 3.3.5. Eigene Positionierung der Medien

Die Fragestellung ist, in wie weit sich Medien selbst als Akteure in der Krise sehen oder positionieren. Vorneweg: Während Bezirksmedien und das Wirtschaftsblatt sich in keinerlei Richtung selbst positionieren, praktiziert dies die Kronen Zeitung als durchgängiges Darstellungsmuster. Dabei spielen zwei Faktoren eine wesentliche Rolle: die Erzeugung von Emotionalität und die direkte Identifikation „unsere Semperit – unsere Arbeiter.“

In der Kronen Zeitung wird auch der Kommentar als verstärkendes Mittel hinsichtlich der eigenen Positionierung eingesetzt. Kommentare sind ein starkes Mittel und eine besondere Form der Darstellung. Sylvia Wörgetter, stellvertretende Ressortleiterin Innenpolitik bei den Salzburger Nachrichten, bestätigt diese These in ihrem Buchbeitrag „Der politische Kommentar in Österreich“:

*„Kommentare (...) fungieren als die Schaufenster der Printmedien. Sie heischen in ihrer speziellen Aufmachung um die Aufmerksamkeit des Lesers – durch ihre Platzierung (...) durch das Bild des Autors, durch grafische Elemente (...) durch Kästen oder Balken.“ (Wörgetter 2007, 251)*

Und Wörgetter verstärkt nochmals die Bedeutung von Kommentaren in Printmedien in dem sie feststellt:

*„In dieser gut beleuchteten Auslage präsentieren Redaktionen mehr als Nachrichten. Dort breiten sie aus, was ihnen wichtig und wertvoll ist: ihre Grundsätze und Überzeugung. (...) Leitartikel, Kommentare und Glossen prägen ganz wesentlich das Bild des Lesers von seiner Zeitung.“ (ebenda)*

Die Kronen Zeitung startet neben dem bewussten Einsatz von Kommentaren im Untersuchungszeitraum eine regelrechte Kampagne für die Traiskirchner Semperit<sup>60</sup> und setzt dabei alle drei beschriebenen Instrumente, direkte Identifikation, Kommentare sowie Emotionalisierung in ihrer Darstellung ein.

---

<sup>60</sup> Diese Kampagne ist betreffend der Darstellung eines Arbeitskampfes vom Umfang her – auch für die Kronen Zeitung – einzigartig.

Dr. Georg Wailand schreibt im Wirtschaftsteil der Kronen Zeitung in einem Kommentar mit dem Titel *„Contis Hochmut ist eine Provokation“* unter anderem:

*„Als würde eine Maus einen Elefanten anschreien – so behandelt die Conti-Spitze alle Einwände von österreichischer Seite gegen die defacto-Halbierung des Reifenwerkes in Traiskirchen.“* (Wailand 1996, Seite des Wirtschaftsmagazins<sup>61</sup>)

Und verstärkt darauf folgend mit der Verwendung des Wortes „uns“ die Identifikation der Kronen Zeitung bzw. der LeserInnenschaft mit der Semperit und setzt gleichzeitig auf Emotionalisierung:

*„Fehlte nur noch, dass uns die deutschen Conti-Herren anknurren und sagen: ‚Haltet den Mund, sonst seid ihr ganz tot.‘“* (ebenda)

Emotion wird natürlich durch eine bewusste Wortwahl erzeugt. So verwendet beispielsweise Peter Gnam in seinem bereits erwähnten Kommentar in direktem Bezug auf Semperit und die Continental, die Formulierung *„wild gewordene Rambos“* als Charakteristika für Manager des Konzerns. (Gnam 1996, 2)

Auch Harald Paerson beschreibt im Kommentar *„Blau Gelb durchleuchtet“* seinen Standpunkt zum Thema und erwähnt die emotionale Ebene dieser Krise.

*„Im Falle Semperit dürfe man sich nicht von Emotionen leiten lassen, sagt der frischgebackene Wirtschaftsminister Farnleitner. Das ist leichter gesagt als getan. Wer sich ernsthaft mit der Zukunft der 2400 Beschäftigten in Traiskirchen auseinandersetzt, wird sich da sehr schwer tun.“* (Pearson 1996, 15)

Auch die Verallgemeinerung auf die werksübergreifende Identifikation mit Semperit wird im selben Kommentar erklärt.

*„2400 Beschäftigte: Das sind ebenso viele Familien. Das ist das Herz einer ganzen Region. Es ist im Interesse aller, das Werk zu retten.“* (ebenda)

Verstärkt wird diese aktive Akteursrolle der Kronen Zeitung noch durch einige Aufmacher auf Seite eins: *„Reifenwechsel´ zum Schutz unserer Arbeiter: Laßt Semperit nicht im Stich!“*, *„Gewerkschaften wollen Ernst machen: Kampf um Semperit!“* oder *„Reifenverkauf*

---

<sup>61</sup> Seiten im Wirtschaftsmagazin-Teil der Kronen Zeitung sind nicht nummeriert.

*um 30 Prozent gestiegen: Bravo! Autofahrer helfen Semperit“* (Kronen Zeitung 18.7.1996, 29.9.1996, 17.10.1996, jeweils 1)

Das Wirtschaftsblatt berichtet ausgewogen. Einige Artikel sind durch Ansichten der BundespolitikerInnen oder der Betriebsräte bestimmt. Aber es gibt auch kritische Artikel gegenüber diesen beiden Gruppen bzw. deren Aktionen. Ganz im Gegensatz zur Kronen Zeitung wird beispielsweise im Wirtschaftsblatt-Artikel „Semperit. Wechselfall des Wirtschaftslebens“ emotionslos festgestellt:

*„Das Semperitdrama ist ein Lehrstück. Es demonstriert die Realität der kapitalistischen Marktwirtschaft in einem Rechtsstaat.“* ([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 1.10.1996)

Und der Artikel geht in seiner kritischen Analyse noch tiefer und beschreibt die Semperit nicht nur als „normalen Wechselfall des Wirtschaftslebens“, sondern stellt in diesem Zusammenhang in einer sachlichen Art und Weise auch die Kritik an PolitikerInnen und deren angekündigten Strategien dar.

*„Gewaltsame Transportverhinderungen nach dem Muster der Selbstjustiz grüner Fanatiker brächten nur eine Verschlimmerung der Situation. Politiker, die es seinerzeit versäumt haben, ihre Subventionsgeschenke für Conti an eine längere Standortgarantie zu knüpfen, und daher jetzt mit Recht eine Statistenrolle spielen, können nur noch versuchen, die Szene zu beruhigen.“* (ebenda)

Zusammenfassend kann im Bereich der Positionierung der unterschiedlichen Medien sowie deren Stilmittel festgehalten werden:

1. Die Kronen Zeitung deklariert ihren Standpunkt der vollkommenen Solidarität mit der Semperit gegenüber der Continental eindeutig. Sie ist selbst Akteur und nutzt dazu die Mittel Kampagnisierung, Emotionalisierung und allgemeine Identifikation.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> Diese Rolle findet im Anschluss an die erste Krise auch noch ihren Ausdruck in einem Festakt in der Semperit, bei welchem Hans Dichand den Goldenen Ehrenring für herausragende Verdienste für die Semperit erhält. Der Beschluss für die Ehrung war von Belegschaftsvertretung und Geschäftsführung einstimmig gefasst worden. Ein Bericht über den Festakt und über die Rede des Werksleiters Hans-Georg Hirschl sowie über die Dankesworte Hans Dichands wird in einem eigenen Artikel „Die 'Krone' konnte helfen“ in der bunten Sonntagsbeilage der Krone veröffentlicht. Hirschl darin: „In dieser Rolle der 'Kronen Zeitung', die täglich auf nahezu drei Millionen Leser verweisen kann, für uns besonders wichtig. In realistischer Darstellung unseres Kampfes und Bemühens und der Bedeutung der Marke Semperit für Österreich begann eine Mobilisierung der österreichischen Endverbraucher. (...) Die Öffentlichkeit konnte hautnah den Kampf der Semperitlerinnen und Semperitler um ihre Arbeitsplätze miterleben. So möchten wir uns alle hier bei Ihnen, sehr geehrter Herr Dichand, für die objektive, ausführliche und doch positive Berichterstattung bedanken.“ Und Hans Dichand betonte in seinen anschließenden Dankesworten, dass die Zeitung nicht Macht für sich ausübe sondern für

2. Das Wirtschaftsblatt berichtet über den Untersuchungszentrum neutral und bringt Kritik an allen beteiligten Akteuren, auch weil sie selbst keine Akteursrolle einnimmt.

3. Die Bezirkszeitungen verzichten auf die mediale Darstellung eigener Standpunkte und sind somit auch keinerlei Akteur im Semperitkonflikt. Ebenso lassen sich im Untersuchungssample keinerlei wirkliche Emotionalisierungsansätze nachweisen.

### **3.3.6. Darstellung in eigenen Medien**

Zusätzlich zu den Berichterstattungen in den Tages- und Bezirkszeitungen wird in der Stadt Traiskirchen noch sehr detailliert in der so genannten „Gemeindepost“ in zweiwöchentlichen Intervallen berichtet.<sup>63</sup> Die Stadt erreicht damit direkt alle ca. 7.500 Haushalte. Abwechselnd wird über Neuigkeiten sowie über durchgeführte und angekündigte Aktionen in sehr ausführlicher Art und Weise berichtet.

Vor den Werkstoren kommen des Öfteren Flugblätter – vorwiegend von linken politischen Bewegungen – zur Verteilung, die allesamt Solidarität mit der Belegschaft bekunden und die Rolle der Continental scharf kritisieren.

Die eigenen Medien des Semperit-Werks (Dimensionen) oder der Belegschaftsvertretung (Betriebsratsinformation) spielen laut Angaben von Werksleiter Ing. Stuefer bzw. Betriebsratsvorsitzendem Artmäuer während der Krisenzeit keine relevanten Rollen.

---

ihre Leser und dies vor allem dort, wo es den Politikern nicht gelingt sich erfolgreich für Nöte und Interessen der Bevölkerung einzusetzen. Und Dichand wörtlich weiter: „Mit großer Genugtuung haben wir zur Kenntnis nehmen können, dass unser Einsatz für Semperit – wie schon auf anderen Gebieten – erfolgreich war. Und wie Kennedy einst, als er nach Berlin gekommen war, um gegen die Sowjetblockade Hilfe zu leisten, ausrief 'Ich bin ein Berliner!' so möchte ich Ihnen jetzt sagen 'Ich bin ein Semperitler!' Das soll heißen, wenn Sie die 'Krone' oder mich brauchen, werden wir, bzw. ich stets für Sie da sein.“ (Sonntagsbeilage zur Kronenzeitung, Datum nicht feststellbar, S.12-13, Original beim Verfasser)

<sup>63</sup> Die Gemeindepost hat in der Stadt den Charakter eines Amtsblattes und wird überdurchschnittlich viel gelesen. Umfragen dazu belegen, dass sich drei Viertel der Bevölkerung über 16 Jahre ihre Informationen (die Stadt betreffend) aus der Gemeindezeitung holen.

### 3.3.7. Resümee

Die eingangs des Kapitels 3.3. formulierte Ausgangsthese, dass konträre Ansprüche, Blattlinien sowie Arten der Berichterstattung bezüglich der untersuchten Medien in der ersten Semperitkrise vorhanden sind, konnte durch die dargestellten Ergebnisse bestätigt werden.

Bezüglich einer der Forschungsfragen dieser Arbeit, nämlich jener nach der Rolle von Medien in Arbeitskämpfen, kann als Zusammenfassung der ermittelten Erkenntnisse festgehalten werden, dass diese sich als äußerst unterschiedlich darstellen.

Sie reichen von der kampagnenhaften, emotionalen und „einseitigen“ Akteursrolle der Kronen Zeitung über eine durchaus – in den überwiegenden Bereichen der Untersuchungskriterien – „neutralen“ und sachlichen Art der Darstellung im Wirtschaftsblatt bis hin zu einer sehr personalisierten, regionalisierten, aber im Grunde genommen „emotions- und positionslosen“ Rolle der Bezirkszeitungen.

Auf eine Medienanalyse der zweiten Semperitkrise (in den Jahren 2001 bis 2002) wird in dieser Arbeit verzichtet, da sie prinzipiell keine neuen Ergebnisse hinsichtlich der Untersuchungskriterien bringen würde.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Lediglich in der Kronen Zeitung kommt in der zweiten Krise ein zusätzliches Instrument stark zu tragen, nämlich die systematische Veröffentlichung von Leserbriefen.

## 4. Die zweite Krise: Bis zum letzten Reifen

### 4.1. Vorgeschichte – Es wird ernst

Nach der ersten Krise im Jahr 1996, springt die Konjunktur 1998 wieder an und die Semperit fährt den größten Gewinn ihrer Geschichte ein.<sup>65</sup> (vgl. Profil, 9.11.1996, 74) Inmitten des Personalabbaus, der als Konsequenz aus der 1996 beschlossenen Produktionskürzung und dem damit einhergehenden Sparkurs verordnet wurde, wird jetzt wieder Personal eingestellt. Am Ende des Jahres 1998 beläuft sich der Personalstand neuerdings auf 1983 ArbeiterInnen und Angestellte. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 119)

**Tabelle 2:**

**MitarbeiterInnenstand: Semperit, Dezember 1996 bis März 1999**

Datum	MitarbeiterInnen	Erklärung
12/1996	1.737	
09/1997	1.501	Tiefstand
12/1997	1.524	
06/1998	1.863	Einführung des 5. Schicht Modells
12/1998	1.951	Rekordproduktion
03/1999	1.865	Ausgliederung Fertigwarenlager

Die 1996 so hart umkämpfte Produktionskürzung auf zwei Millionen Pkw-Reifen wurde in der Folge nie umgesetzt. Aufgrund der guten Auftragslage im Jahr 1999 produziert die Semperit in Traiskirchen auf den verbleibenden Maschinen bis zu 3,2 Millionen Stück Reifen. (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 120)

Im September 1998 gründet der Continental-Konzern ein Gemeinschaftsunternehmen mit der slowakischen Firma Matador in Puchov, mit dem Ziel in der ersten Phase die Lkw-Reifen-Produktion von 500.000 auf 1,5 Millionen Stück zu steigern. Der Betriebsrat beobachtet diese Entwicklung kritisch:

*„Spätestens dann wird ein Lkw-Werk in Europa geschlossen (Deutschland, Belgien oder Österreich). Die Betriebsräte Artmäger und Böheimer befürchten, dass es*

<sup>65</sup> Das Rekordergebnis ist in erheblichem Maß auf den Verkauf des 28-prozentigen Anteils an der slowenischen Sava zurück zu führen.

*spätestens dann eine neuerliche Standortdiskussion über Traiskirchen gibt.“*  
(Betriebsausschuss ARB-ANB Information, 21.12.1999)

Im Juni 1999 tritt der Vorstandsvorsitzende Hubertus von Grünberg in seiner Funktion zurück, um in Zukunft als Kontrollorgan im Aufsichtsrat zu fungieren. Ihm folgt Stephan Kessel nach, der als Freund des Traiskirchner Werkes gilt.<sup>66</sup> Gleichzeitig wird die Semperit Aktiengesellschaft in eine GmbH umgewandelt. (vgl. Dimensionen Nr. 19/1999, 3)

Als die Konjunktur abflaut legt im Dezember 1999 die Continental das Budget für das Jahr 2000 vor. Dieses schreibt vor, dass in Traiskirchen, statt der geplanten 2,9 Millionen Pkw-Reifen nur mehr 1,4 Millionen produziert werden sollen.

*„Im Klartext bedeutet dies der Abbau weiterer Mitarbeiter und eine Reduktion des Stellenwertes im konzerninternen Kostenranking. Nun scheint auch für das Werk in Traiskirchen das endgültige Aus gekommen zu sein (...).“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 87)

Nachdem die Continental-Manager im April 2000 den weiteren Abzug von Kapazitäten aus Traiskirchen ankündigen, versuchen die Verantwortlichen der Semperit durch die Reduktion der Schichten in der Lkw-Reifenproduktion von fünf auf drei entgegen zu wirken. (vgl. ebenda) Zu einer erneuten „Freisetzung von Arbeitskräften“ kommt es im zweiten Halbjahr 2000: Auf Anordnung aus Hannover werden 325 Beschäftigte der Nutzfahrzeug-Reifenproduktion gekündigt.

Im November und Dezember 2001 werden zwei weitere Maschinen nach Otrokovice abtransportiert und die Schließung des Werks *„scheint beschlossene Sache zu sein“*.  
([www.reifenpresse.de](http://www.reifenpresse.de) 21.11.2001)

In dieser Situation bemüht sich Bürgermeister Fritz Knotzer erneut um eine Auffanglösung für den Traiskirchner Standort. Im Niederösterreichischen Landtag fordert er diesbezügliche Maßnahmen ein und berichtet:

*„Auf Ebene der Arbeitnehmervertretung haben Arbeiter-Betriebsrat Artmäuer und Kollegen Anfang September Kontakt mit einem Konkurrenten aufgenommen, um auszuloten, inwiefern der Mitbewerber am Traiskirchner Werk interessiert sein könnte.“* (Windbichler 2002, 82)

---

<sup>66</sup> Kessel kann sich nicht lange in dieser Funktion halten – 2001 ist er bereits ganz aus dem Konzern ausgeschieden.

Wieder einmal gib es von der Konzernmutter keine Standortgarantie und die Traiskirchener Semperitler zittern weiter um die Zukunft ihres Werkes. Windbichler bezeichnet in ihrer Arbeit das Vorgehen der Continental als „Salamitaktik“ und „Hinhalten“ und belegt dies mit einer Aussage des Continental-Sprechers Andreas Meurer, der im November 2001 verlautbart:

*„Es gibt keine endgültigen Entscheidungen zum Werk Traiskirchen.“*  
(Windbichler 2002, 82)

## **4.2. Bekanntgabe der Einstellung der Reifenproduktion**

### **4.2.1. Darstellung der Ereignisse**

Im Dezember 2001 teilt der Continental-Konzern der österreichischen Tochter Semperit endgültig mit, dass die Reifenproduktion in Traiskirchen mit Mitte 2002 eingestellt wird. In der für den 6. Dezember einberufenen Pressekonferenz macht Aufsichtsratsvorsitzender Nikolin klar:

*„Ich spreche unmissverständlich von einer kompletten Schließung, die Reifenproduktion voraussichtlich Mitte 2002 und die restliche Produktion entsprechend später.“* (Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 130)

Die Schließung der Vorproduktion soll ein Jahr später folgen. Insgesamt 1300 Mitarbeiter sehen ihrer Entlassung entgegen.

Der Beschluss ruft wütende Proteste von Seiten der Belegschaft, der Gewerkschaft und der Oppositionsparteien hervor, welche wiederholt Maßnahmen zur Rettung des Standortes fordern. ÖGB-Präsident Fritz Verzetnitsch fordert Bundeskanzler Wolfgang Schüssel auf, einen Krisengipfel einzuberufen. (vgl. Windbichler 2002, 84)

Wirtschafts- und Arbeitsminister Martin Bartenstein reagiert mit der Einberufung einer Sitzung im Ministerium, zu der neben den Betriebsräten, die Semperit-Geschäftsführung und VertreterInnen des Arbeitsmarktservice (AMS) eingeladen werden. Die vorgegebene Stoßrichtung dieses Gespräches ist nicht die Frage, wie eine Schließung der Produktion verhindert werden kann, sondern wie die betroffenen MitarbeiterInnen mittels Qualifizierungsmaßnahmen am Arbeitsmarkt unterzubringen sind. (vgl. ebenda)

Betriebsrats-Obmann Artmäuer macht deutlich, dass er sich ein anderes politisches Vorgehen der Verantwortlichen wünscht:

*„Es wäre so einfach, Geld von Bund und Land könnte das Reifenwerk retten. Die Politiker schauen aber lieber zu, wie ein guter Betrieb zu Grunde geht und finanzieren dann Umschulungen und die Ansiedelung neuer Firmen.“* (Kronen Zeitung, 17.7.2002, 11)

Im Verlauf der Krise wird von der ArbeitnehmerInnenvertretung immer wieder die Rolle der Schwarz-Blauen Bundesregierung kritisiert. Gemessen am Engagement der Koalition auf Bundesebene in der Ersten Krise 1996 kann das Verhalten der ÖVP/FPÖ-Regierung tatsächlich im besten Fall als reserviert bezeichnet werden. SPÖ-Vorsitzender Alfred Gusenbauer wirft der Bundesregierung in diesem Zusammenhang *„resignative Passivität“* vor. (Windbichler 2002, 86)

Es ist wieder Bürgermeister Fritz Knotzer, der gemeinsam mit dem Betriebsrat alles daran setzt, Bund, Land und private Investoren für eine mehrheitliche Übernahme der Semperit zu gewinnen. Ein Szenario, das entwickelt wurde sieht vor, dass

*„die Republik die Semperit aus der Continental herauskauft und in der ÖIAG zwischen parkt.“* (Der Standard 19.7.2002, 15)

Der Reifen-Konzern Bridgestone sollte schließlich als Käufer für das Werk zur Verfügung stehen. (vgl. ebenda)

Dieser und alle andere Pläne, die Semperit zu kaufen – etwa vom Industriellen Mirko Kovats oder zuletzt von dem Niederösterreicher Walter Schweifer – scheitern jedoch nicht nur an der Zurückhaltung der Bundesregierung, sondern auch am fehlenden Verkaufs- und Verhandlungswillen der Continental. Neuerdings signalisiert die Continental Interesse, das Werk zu verkaufen, jedoch nicht die Marke Semperit ([www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 21.3.2002)

Für den Konzern stellen sich die Verhandlungen folgendermaßen dar:

*„Für die Fortführung der Lkw-Reifenproduktion in Traiskirchen ist uns bisher kein tragfähiges Konzept vorgelegt worden. Für uns zeichnet sich daher ab, dass es dazu keine Einigung geben wird.“* (Der Standard 4.7.2002, 20)

In der Zwischenzeit erarbeiten der Betriebsrat der Semperit, die Arbeiterkammer Niederösterreich und das Arbeitsmarktservice einen Sozialplan und führen Verhandlungen über Altersteilzeit und eine Arbeitsstiftung. Am 8. Jänner 2002 wird die Belegschaft in einer Betriebsversammlung aller Schichten über diese Maßnahmen informiert. Zudem konnten die Akteure auf ArbeitnehmerInnenseite erreichen, dass die staatliche Wirtschaftskommission sich in zwei Sitzungen des Themas annimmt.<sup>67</sup> (vgl. Artmäger, Bauer, Böheimer 2003, 136)

Am 4. März 2002 fliegt eine Delegation von Semperit ArbeiterInnen und Angestellten, begleitet von Bürgermeister Fritz Knotzer und ÖGB Vorsitzenden Fritz Verzetnitsch nach Hannover. Dort halten sie gemeinsam mit den schwedischen Gislaved-Beschäftigten, die beinahe zeitgleich mit Traiskirchen den Schließungsbescheid erhalten haben, eine Kundgebung ab.<sup>68</sup>

Der Proteste und Demonstrationen ungeachtet, beginnt Anfang April 2002 der erste Abtransport der Maschinen, welcher von 700 Belegschaftsmitgliedern mit einem Pfeifkonzert begleitet wird. ([www.reifenpresse.de](http://www.reifenpresse.de) 4.4.2002)

Der letzte in Traiskirchen gefertigte Semperitreifen rollt am 19. Juli 2002 vom Band. Betriebsratsvorsitzender Artmäger zieht in der Kronen Zeitung Bilanz:

*„Wir haben gekämpft. Wir haben alles versucht, aber wir haben am Ende verloren. Dieser letzte Reifen ist versehen mit dem Schweigen der österreichischen Bundesregierung.“* (Kronen Zeitung 20.7.2002, 11)

Als am 31. Juli 2002 für rund 1000 Semperitler der letzte Arbeitstag gekommen ist, verabschiedet sich der Mutterkonzern mit einer neuen Hiobsbotschaft: Weitere 100 ArbeiterInnen der Gummi-Mischabteilung werden in den nächsten Wochen ihren Arbeitsplatz verlieren.

---

<sup>67</sup> Die Wirtschaftskommission trat in der zweiten Republik bisher erst zwei Mal zusammen.

<sup>68</sup> zu einer ausführlicheren Betrachtung der Kundgebung siehe Kapitel 4.2.2.4.

## 4.2.2. Kommunikations- und Handlungsstrategien in der Krise

### 4.2.2.1. Rahmenbedingungen

Die Semperit-BelegschaftsvertreterInnen finden im Jahr 2002 – im Vergleich zur Krise 1996 – radikal veränderte politische Rahmenbedingungen vor. Seit dem Jahr 1999 regiert die umstrittene Schwarz-Blaue Bundesregierung, die zum einen wesentliche Merkmale der sozialpartnerschaftlichen Konkordanzdemokratie in Frage stellt. Und zum anderen in der Wirtschaftspolitik noch mehr neoliberalen Grundsätzen folgt, als dies die sozialdemokratisch geführten großen Koalitionen der vergangenen Jahrzehnten bereits taten.

Für die Akteure auf ArbeitnehmerInnenseite stellt sich in dieser Situation die Schwierigkeit, dass die BündnispartnerInnen auf Regierungsebene weitgehend abhanden gekommen sind. War man sich 1996 noch mehrheitlich einig, dass durch Verhandlungen, Interventionen und gewerkschaftliche Aktivitäten der Standort Traiskirchen gerettet werden soll, ist 2002 das Abstimmen einer gemeinsamen Vorgangsweise, mit der Bundesregierung nahezu unmöglich.

Neben der grundsätzlichen Auffassung der ÖVP/FPÖ Regierung, man könne einem Privatunternehmen keine Vorschriften machen, spielt sicher auch die Tatsache eine Rolle, dass die Semperit aufgrund ihres Traditionsbewusstseins und der hohen gewerkschaftlichen Organisation der ArbeitnehmerInnen als durch und durch sozialdemokratisch gilt. In der polarisierten Stimmung in der ersten Zeit des Kabinetts Schüssel I können solche Überlegungen ausschlaggebend für politische Entscheidungen werden.

In diesem Zusammenhang stellt der Betriebsratsvorsitzende Alfred Artmäger in einem Leserbrief fest:

*„Nachdem die derzeitige schwarz-blaue Regierung alles bekämpft und vernichtend, was auch nur einen Hauch von rötlichem Anstrich hat, machen sie auch keinen Finger krumm, um uns im Weiterbestand zu unterstützen.“ (Artmäger 2002, 24)*

#### 4.2.2.2. Die Schuldfrage

In weiterer Folge bildet die Frage nach der Verantwortung für die Krise den Kristallisationspunkt für die bundespolitische Auseinandersetzung.

Von der Volkspartei wird ins Treffen geführt, dass der Fall Semperit *„als Beispiel verfehlter sozialistischer Wirtschaftspolitik“* betrachtet werden muss. (vgl. Traiskirchen aktiv 5/2002, 7) Die Leidtragenden wären nicht nur die Beschäftigten, sondern auch die Steuerzahler, da 1985, beim Verkauf an die Continental 1,2 Milliarden Schilling Fördermittel geflossen seien und 1996 nur durch die Investition weiterer Steuergelder die Schließung verhindert werden konnte. (vgl. ebenda)

In die gleiche Kerbe schlagen die Freiheitlichen. In einer Presseaussendung bezeichnet FPÖ-Klubobmann Peter Westenthaler die Semperit als *„jahrzehntelange Misserfolgsstory der SPÖ“* und erinnert daran, dass die SPÖ für die jetzige Entwicklung stufenweise immer die Verantwortung getragen habe. (Westenthaler Presseaussendung 2001)

*„Und sie kommen auch jetzt nicht davon weg, dass sie die Verantwortung tragen für den Misserfolg und für die vielen Kündigungen, die es jetzt dort gibt.“* (ebenda)

Selbstredend weisen die Regierungsparteien immer wieder darauf hin, dass es ja der ehemalige sozialdemokratische Finanzminister Hannes Androsch war, der als CA-Generaldirektor die Semperit an Continental verkauft hat. Neben diesen Argumentationslinien wird von FPÖ und ÖVP PolitikerInnen immer wieder der Vorwurf erhoben, die SPÖ habe die Entwicklung in punkto Semperit verschlafen.

VertreterInnen der Sozialdemokratie beantworten die Frage nach der Verantwortung für die endgültige Werksschließung naturgemäß anders. Die SPÖ übt scharfe Kritik an der *„passiven Industriepolitik“* der Regierung. (vgl. Die Presse 12.4.2002, 19) So fordert SPÖ-Vorsitzender Alfred Gusenbauer Bundeskanzler Wolfgang Schüssel auf, *„seine Kommentatorenrolle endlich zu verlassen“* bevor das Traiskirchner Semperitwerk *„zum Mahnmal der verfehlten Wirtschaftspolitik werde“*. (Vorarlberger Nachrichten 12.4.2002, D1)

Die SozialdemokratInnen streichen wiederholt die – aus ihrer Sicht – positive Rolle der SPÖ-geführten Regierung in der 1996er-Krise heraus, um die passivere Haltung der

derzeitigen Bundesregierung zu kritisieren. Bürgermeister Fritz Knotzer führt diesbezüglich aus:

*„Wir, die Sozialdemokraten und die Stadtgemeinde Traiskirchen haben bis zuletzt um den Erhalt der Arbeitsplätze gekämpft. 1996 – als Conti das Werk schon schließen wollte – haben wir die Unterstützung der damaligen Bundesregierung und des Bundeskanzlers Vranitzky gehabt. Damals konnte die Schließung verhindert werden.“* (Knotzer Presseaussendung 19.7.2002)

Die Belegschaftsvertretung bezieht denselben Standpunkt und schreckt auch nicht davor zurück, eine Protestveranstaltung auf dem Semperit-Werksgelände zu organisieren, als Wirtschaftsminister Bartenstein und der niederösterreichische Wirtschaftslandesrat Grabmann in Dezember 2002 den Betrieb besuchen.<sup>69</sup>

#### **4.2.2.3 Gebremste Arbeitskämpfe**

Anders als in der Ersten Krise 1996 ist die Belegschaftsvertretung 2002 zurückhaltend, was die Androhung von Arbeitskämpfen betrifft.

In einer Reaktion auf die ersten Meldungen einer drohenden Werksschließung – vorerst noch auf Gerüchteebene – erklärt Betriebsratsvorsitzender Artmäger:

*„Wir werden nicht streiken und keine Maschinen anzünden, aber Contis ‚Unternehmensstrategie‘ öffentlich machen.“* (Die Presse 26.11.2001, 12)

Den Hintergrund dieser veränderten Kommunikationsstrategie bilden nicht nur die Erfahrungen aus dem Jahr 1996, als die angekündigten Arbeitskämpfe schließlich abgesagt worden sind, sondern vor allem auch die Ereignisse rund um die Schließung der Lkw-Fertigung im belgischen Herstal. Artmäger schildert die Begebnisse wie folgt:

*„Die Herstaler Kollegen versuchten die Schließung auf ihre Art abzuwenden. Nachdem aller Verhandlungsspielraum ausgenützt war und Conti an der Schließung festhielt, eskalierte die Situation. Wahrscheinlich auch deshalb, weil Conti, und das war neu, auch bei Werksschließungen und bei den Sozialplänen sparen wollte. Die Herstaler bestreikten das Werk, verwüsteten Büros und Inventar,*

---

<sup>69</sup> Die Kritik an den ÖVP-Politikern richtet sich auch gegen die Absicht der ÖVP/FPÖ Regierung, die Semperit Betriebskrankenkasse aufzulösen.

*zogen einen Schutzwall aus Fertigungsreifen rund um ihre Fabrik und entzündeten einen riesigen Reifenscheiterhaufen am Hof. Letztendlich gab es zahlreiche Zivilklagen gegen Teile der Belegschaft und ihre Vertreter – ganz im neoliberalen Stil. Die Lkw-Fertigung wurde dennoch geschlossen. Mehr als 500 Mitarbeiter verloren ihren Arbeitsplatz.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 122f)*

In Herstal hat die Continental-Führung ein für alle mal klar gemacht, wie die Dinge liegen. Die Niederlage der belgischen Kollegen im Arbeitskampf ist ein wesentliches Moment für die Einschätzung des Handlungsspielraumes, der der Traiskirchner Belegschaft 2002 zur Verfügung steht.

#### **4.2.2.4 Länderübergreifende Solidarität**

Neben der Schließung des Werkes in Traiskirchen gibt die Continental praktisch zeitgleich das Aus für das schwedische Gislaved und das Werk Guadalajara in Mexiko bekannt. Nach den erfolgten Werksschließungen der letzten Jahre in Irland, Schottland und Belgien baut die Konzernmutter 2002 erneut 1.600 Arbeitsplätze allein in Westeuropa ab.

Vor diesem Hintergrund kommt es – anders als 1996 – zu einer internationalen Zusammenarbeit der von den Schließung betroffenen ArbeitnehmerInnenvertreter, die von der deutschen Gewerkschaftsbewegung unterstützt wird. Gemeinsam verabschieden die schwedische Gewerkschaft Industriefacket, die österreichische Gewerkschaft der ChemiarbeiterInnen und die deutsche Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE) eine Resolution, in der sie die Entscheidungen des Unternehmens als falsch bezeichnen. Es wird argumentiert, dass

*„bei Entscheidungen über Standortschließungen und Produktionsverlagerungen zu oft lediglich kurzfristige Kostenüberlegungen zum Zuge kommen“.* (Gemeindepost, 8.3.2002, 18)

Außerdem müsste auch Continental erkennen, dass

*„trotz der Globalisierung der Märkte die soziale und regionale Verantwortung für die Unternehmen gewachsen ist. (...) Die Unternehmen müssen den wirtschaftlichen Wandel an ihren Standorten durch eigene Initiativen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze unterstützen.“* (ebenda)

Abschließend wenden sich die Gewerkschaften gegen „EU-subventionierte Standortverlagerungen“ und fordern die Europäische Kommission auf, ihre Strukturpolitik zu überprüfen, *„damit ein derartiger Missbrauch verhindert wird“*. (ebenda)

Als weiterer Meilenstein in der internationalen Zusammenarbeit der Continental-Betriebsräte ist die gemeinsam durchgeführte Demonstration vor der Continental-Konzernzentrale in Hannover zu werten. Der Betriebsrat dazu:

*„Es war eine eindrucksvolle Kundgebung, bei der wir auf die Blutspur der Werksschließungen durch Continental in Europa aufmerksam machten.“* (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 137)

Im Zuge der Demonstration, zu der 184 Semperitler angereist sind, wird nicht nur die gemeinsame Petition übergeben, es kommt auch zu einer Aussprache mit dem Continental-Vorstand. Freilich weicht dieser von seinem Entschluss, die Werke in Traiskirchen und Gislaved zu schließen, nicht ab, und der ÖGB Präsident Verzetnitsch gibt einen ernüchternden Kommentar dazu ab:

*„Wir haben alles Menschenmögliche versucht. (...) Mehr als länderübergreifend organisieren können wir nicht. Wir haben getan, was wir tun konnten.“* (Badener Rundschau, 7.3.2002, 3)

Diese Ansätze der internationalen Zusammenarbeit sind als durchaus positiv zu bewerten, ließen aber schließlich in ihrer Wirksamkeit zu wünschen übrig, auch und vor allem, da sie auf punktuelle Aktionen beschränkt blieben.

#### **4.2.2.5 Aktionismus und Medienaktionen**

Im Zuge der gesamten zweiten Krise entwickeln die Semperit-BelegschaftsvertreterInnen eine Reihe an medienwirksamen Aktionen, die auf symbolischer Ebene, die Konzernpolitik der Continental und deren Auswirkungen thematisiert. Betriebsrat Artmäuer beschreibt eine dieser Medienaktionen:<sup>70</sup>

*„Nachdem wir über die Schließung per 31. Juli informiert wurden, wurde am 3. April 2002 mit dem Abtransport unserer Produktionsanlagen begonnen. Ein*

---

<sup>70</sup> Die Wirksamkeit dieser aktionistischen Medienstrategie wird im Kapitel 5. Experteninterviews detailliert beleuchtet.

*tschechischer Lkw, bereift mit Michelin- und Dunlop-Reifen, holte die ersten Lkw-Maschinen ab. Der Sensenmann, die Totenträger mit einer Bahre, auf welcher symbolisch ein Semperit- und ein Gislaved-Reifen, mit Trauerflor ‚Tschüs Deine Mutti Conti‘ lagen, sowie die gesamte Belegschaft gaben in einem schrillen Pfeifkonzert den Lkw frei.“ (Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 138f)*

Ebenso medienträftig wird die Produktion des letzten Reifens inszeniert. Unter der Anwesenheit von dutzenden JournalistInnen und hunderten Semperit-ArbeiterInnen rollt am 19. Juli der letzte Reifen vom Förderband.

*„Mit Kreide schrieb der Schichtleiter ‚letzter Reifen‘ auf die noch dampfende Gummi-Oberfläche. (...) Den letzten Lkw-Reifen ‚Made in Austria‘ stellten die Semperitler demonstrativ bei der Haupteinfahrt auf. Artmäuer hat noch eine Art Begräbnisschleife dazu anfertigen lassen, die er auf den Pneu legte (...).“ (Kurier 20.7.2002, 7)*

Begleitet werden diese Maßnahmen von einer Inseratenkampagne. *„Die Belegschaft und deren Vertretung“* schalten in der Kronen Zeitung eine Trauerparte, in der *„in tiefer Trauer“* bekannt gegeben wird, dass *„unser lieber, qualitativ hochwertiger, in Österreich produzierte Semperit Reifen, der von 1900 – 2002 Millionen von Kunden zuverlässig befördert hat und nun durch den Beschluss der kapitalistischen Willkür eines multinationalen Konzerns am Freitag, den 19. Juli 2002, versehen mit dem Schweigen der österreichischen Bundesregierung, zum letzten Mal vom Band fallen wird.“<sup>71</sup>*

Bertl Kolar, Betriebsrat und Lehrausbildner in der Semperit, hält über Monate den Aktionismus der Semperit-Beschäftigten auf Videokamera fest. Seinen daraus entstandenen Film *„Semperit, ohne jede Chance“* führt der Betriebsrat unmittelbar vor dem letzten Arbeitstag der entlassenen Kollegen am Betriebsgelände vor. (vgl. Artmäuer, Bauer, Böheimer 2003, 139)

#### **4.2.2.6 Intervention bei der EU**

Bürgermeister Fritz Knotzer tritt mit der Bitte an die Bundesregierung heran, die EU-Kommission einzuschalten. In einem Schreiben vom 18. 2. 2002 nennt er den Verkaufspreis von 400 Millionen Schilling und die Gewinne und Gewinnabschöpfung sowie

---

<sup>71</sup> Siehe Anhang: Die Parte – „Der letzte Reifen“

Steuervorteile seit 1985/86 Continental in der Höhe von über fünf Milliarden als Gründe für die geforderte Intervention. Vor allem aber richtet sich die Kritik gegen die Verlagerung der Reifenproduktion in das EU-Land Portugal, wo die Produktion mit „*rund 20 Mio. EURO an Subventionen der EU verdoppelt*“ werden soll. Knotzer argumentiert:

*„Dies entspricht nicht der EU-Richtlinie, wenn andere Werke dadurch stillgelegt werden.“* (Gemeindepost 8.3.2002, 2)

Es kommt schließlich zu einem diesbezüglichen Schreiben des Bundeskanzlers, worauf die Europäische Kommission am 22. Mai 2002 abschlägig antwortet:

*„Grundsätzlich aber ist das Recht eines Unternehmens, innerhalb der Gemeinschaft einen Standort zu wählen (...) durch die im EG-Vertrag verankerte Niederlassungsfreiheit garantiert.“* (Crauser Brief 22.5.2002)

#### **4.2.2.7 Koordinierte Protestschreiben**

Wie schon in der Krise 1996, wendet sich der Traiskirchner Bürgermeister Fritz Knotzer mit der Bitte *„im Namen deiner Gemeinde einen eingeschriebenen Brief an den Vorstandsvorsitzenden Manfred Wennemer (...) zu senden“*, an seine AmtskollegInnen. (Knotzer, Briefe 22.11.2001)

Anders als 1996 sollen die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden nicht mit Boykott-Maßnahmen drohen, sondern in erster Linie *„auf die katastrophalen Folgen für die Kaufkraft in der ganzen Region sowie die Beschäftigungssituation in der Gemeinde und darüber im ganzen Bundesland“* hinweisen. (ebenda) Ebenso wird von Knotzer vorgeschlagen, die große Markenbindung der Bevölkerung und den drohenden Verlust an Marktanteil im Falle einer Produktionsschließung zu erwähnen. (vgl. ebenda)

Die Bürgermeister der Region folgen in großer Zahl dieser Bitte. Es liegen Protestschreiben der folgenden Gemeinden vor: Neunkirchen, Rohrbach, Berndorf, Sigleß, Schönau, Lanzenkirchen, Wiener Neudorf, Wiesen, Heiligenkreuz, Lichtenwörth, Trumau, Felixdorf, Krumbach, Pöttsching, Leobersdorf, Würflach, Müllendorf, Alland, Pottendorf, Feistritz, Kottlingbrunn, Zillingtal, Enzesfeld-Lindabrunn, Pottenstein, Sollenau, Gumpoldskirchen, Kirchsschlag, Aspang Markt, St. Margarethen, Pfaffstätten, Günselsdorf, Oberwaltersdorf, Grünbach am Schneeberg, Forchtenstein, Blumau-Neurisshof,

Ebergassing, Wimpassing, Mödling, Teesdorf, Ternitz und Baden. (alle Briefe beim Verfasser)

Darüber hinaus können zahlreiche Solidarisierungsschreiben von privaten und öffentlichen Stellen dokumentiert werden. Als Beispiele sollen hier die Interventionen des Österreichischen Roten Kreuzes und des Arbeiter Samariterbundes genannt werden. Beide Rettungsorganisationen weisen darauf hin, dass sie ihre Fahrzeuge bis dato mit Continental-Reifen bestückt haben und ersuchen um eine Weiterführung des Produktionsstandortes Traiskirchen. Zudem wird in beiden Schreiben auf die Situation der betroffenen ArbeitnehmerInnen hingewiesen.

#### **4.2.2.8. Conclusio**

Abschließend kann festgestellt werden, dass der Widerstand gegen die drohende Produktionsschließung 2002 unter erschwerten Bedingungen geführt wurde. Durch veränderte politische und unternehmensinterne Rahmenbedingungen ging der Belegschaftsvertretung ein hohes Maß an Handlungsspielraum verloren. Die Option auf die Ankündigung bzw. Führung eines Arbeitskampfes war durch die Haltung der Continental einerseits und andererseits durch die fehlende politische Rückendeckung auf Landes- und Bundesebene praktisch nicht mehr gegeben.

Die Wiederholung der Krisensituation hat aber auch zu einer Professionalisierung und Weiterentwicklung der Kommunikationsformen auf ArbeitnehmerInnen-Seite geführt. Der Aktionismus des Betriebsrates wurde durch die Medien durchgängig positiv aufgegriffen und das erklärte Ziel, die Unternehmenspolitik der Continental öffentlich zu machen, wurde schlussendlich durchaus erreicht.

## **5. Welche Rolle spielt die politische Kommunikation in der Semperitkrise?**

### **5.1 Experteninterviews**

Die Interviews wurden allesamt auf Microcassetten aufgezeichnet und weisen eine Gesamtdauer von über drei Stunden auf. Auf eine Transkription der Bänder ist verzichtet worden. Während der Interviews fand eine stichwortartige Mitprotokollierung durch Karin Blum statt, was die Auswertung der Tonbandtexte erheblich erleichterte.

Die Forschungsfrage nach der Rolle der politischen Kommunikation und Strategien sowie nach der Rolle von Medien im Fall Semperit soll anhand der drei Experteninterviews bearbeitet werden. Die ausgewählten Experten bekleideten in beiden Krisen Vertretungs- und Entscheidungsfunktionen in ihrem jeweiligen Bereich (und sind auch heute noch in gleicher oder ähnlicher Position tätig).<sup>72</sup>

Anhand eines Gesprächleitfadens wurde ihr Handlungs- und Erfahrungswissen abgefragt und um die Einschätzung der Ereignisse aus heutiger Sicht ergänzt.

Da die drei Interviewten im bearbeiteten Konflikt teils in Gegnerschaft zueinander, teils im Bündnis, operiert haben, dient die Gegenüberstellung der Interviews der Darstellung alternativer Wahrnehmungen, Sichtweisen und Interessenslagen.

#### **5.1.1 Interviewleitfaden**

Folgende Fragen wurden in den Experteninterviews behandelt:

1. Wie beurteilen Sie die Rolle der Medien in den Semperitkrisen 1996 und 2002, als der letzte Reifen vom Band rollte?
2. Welche Strategien haben Sie (das Semperit-Management, der Betriebsrat, als Bürgermeister) verfolgt?
3. Konnten Sie eigenständig kommunizieren?

---

<sup>72</sup> Dies ist insofern interessant, als dass dieser Umstand Auskunft über Nähe/Distanz der Akteure zum damaligen Handeln geben kann.

4. Zur Professionalität Ihrer Öffentlichkeitsarbeit: Hatten Sie professionelle Beratung?  
Konnten Sie Mediennetzwerke aufbauen?
5. Konnten Sie in den Krisen agieren, oder beschränkte sich Ihr Handeln auf Reaktion?
6. Stichwort Produktboykott: Wie schätzen Sie die Wirksamkeit dieser konkreten Strategie ein?
7. Wie schätzen Sie die Parteinahme der Medien ein. Welche Medien unterstützen Ihre Position, welche berichtete für Sie negativ?
8. Welche eigenen Strategien, welche Strategien der GegnerInnen haben (aus heutiger Sicht) Ihrem Ziel genutzt, welche geschadet?
9. Wie schätzen Sie die Rolle Ihres Gegenübers (der Continental, des Betriebsrates, der Politik) ein? Agierte Ihr Gegenüber professionell? Wie beurteilen Sie die Rolle Ihrer Bündnispartner?
10. Wie beurteilen Sie abschließend die Medienkampagnen hinsichtlich Ihrer Wirksamkeit? Konnte Einfluss auf die Entscheidungen des Konzerns genommen werden?

## **5.2. Ergebnisse aus den Interviews**

Die Interviews wurden stichwortartig transkribiert und nun anhand des Interviewleitfadens systematisch und nach Themen geordnet zusammengefasst, die einzelnen Aussagen dazu dargestellt und zu einander in Beziehung gesetzt.

Im nachfolgenden werden jedoch nicht alle Bereiche aufgelistet, sondern nur jene die (bzw. deren Antworten) für den Kontext dieser Arbeit einen wissenschaftlichen Nutzen bringen. Beispielsweise beantworteten alle Experten die Frage nach der Parteinahme der Medien unisono. So schätzen alle die generelle Berichterstattung als „standortfreundlich“ ein und unterstrichen die dominierende Rolle der Kronen Zeitung.

Die Experten wurden gefragt, welche Handlungs- und Kommunikationsstrategien sie in den Semperitkrisen – als Semperit Management, als Betriebsrat bzw. als Landes- und

Kommunalpolitiker – angewandt haben. Weiters wurden gefragt, welche davon besonders erfolgreich waren aber auch um eine kritische Einschätzung dieser ersucht.

Schlussendlich wurde jeweils um die Meinung über das strategische Handeln der anderen Akteure gebeten.

### **5.2.1. Allgemeine Einschätzungen**

Betriebsratsvorsitzender Alfred Artmäuer stellt in einem allgemeinen Resümee fest, dass eine Differenzierung zwischen 1996 und 2001/2002 zu treffen ist. Er begründet dies durch eine andere Einschätzung der Bedrohungslage. 1996 war für ihn – und den gesamten Betriebsrat – klar, dass in diesem Jahr das Werk nicht von der Komplettschließung betroffen sein würde. Somit konnte die Strategie des Abwehrkampfes gegen die neoliberale Continentalpolitik längerfristig angelegt werden.

Anders fünf Jahre später in der zweiten Krise, als eine überraschende und unmittelbare Bedrohung der kompletten Werksschließung plötzlich im Raum stand. Das verursachte die Durchführung der Kampagne, in der laut Artmäuer alles von Spontaneität bestimmt war. Prinzipiell so Artmäuer war diese Kampagne *„irrsinnig gut.“*

Bürgermeister und Landesrat a.D. Fritz Knotzer, differenziert ebenfalls die beiden Krisen. In der ersten Krise sah er von Beginn an die Schwierigkeit eine Medienmobilisierung zu starten, da die Continental eine „schleichende Salamtaktik“ betreffend der Auslagerungen und des Personalabbaus bei Semperit anwendete.

Gegenmaßnahmen dazu waren aus seiner Sicht sehr schwer zu kommunizieren. Beispielsweise im Falle der Schließung der Forschungs- und Entwicklungsabteilung war ihm bereits klar, dass dies der erste Schritt zur verlängerten Werkbank sei. Knotzer betonte weiters, dass es schwierig war die Medien und die Bevölkerung in diesem Punkt stark zu mobilisieren, da es nur eine kleine Abteilung betraf und den meisten noch nicht klar war, dass dies ein ernstes Alarmzeichen für den generellen Standort ist.

Knotzer stellte weiters fest, dass die Ausgangssituation betreffend der Unterstützung durch die Bundespolitik in den beiden Krisen ebenfalls eine konträre war. 1996 konnte noch Bundeskanzler Vranitzky mobilisiert werden, während in der zweiten Krise keinerlei Unterstützung durch den Bundeskanzler Schüssel vorhanden gewesen sei. Dies wirkte sich natürlich auch auf die Strategien aus.

Werksleiter und Mitglied der Geschäftsleitung, Ing. Franz Stuefer, gibt betreffend der Schließung der Forschungs- und Entwicklung eine ähnliche Einschätzung wie Knotzer ab. „Niemand interessiert sich dafür, wenn man selbst nicht davon betroffen ist.“

Generell bestand laut Stuefer das Bestreben der Continental – speziell in den Krisen – so wenig wie möglich „*medial präsent zu sein*“.

### **5.2.2. Die Erzeugung von Medienrelevanz**

Der nächste Themenkomplex behandelte die Fragestellung: Wo konnte von sich aus mit gesetzten Aktionen bedeutende Medienrelevanz erzeugt werden?

Knotzer bewertet einige seiner durchgeführten Aktionen als äußerst medienwirksam. So nahm er beispielsweise gemeinsam mit dem Angestelltenbetriebsrat – als Journalist getarnt – an einer von der Continental im Wiener Cafe Landtmann durchgeführten Pressekonferenz teil und meldete sich in der Fragerunde als Bürgermeister von Traiskirchen zu Wort und brachte inhaltliche Argumente gegen die Abbaupläne der Continental vor.

Aus seiner Sicht war die Abhaltung einer Kundgebung und einer Pressekonferenz gemeinsam mit den schwedischen Gislaved-ReifenarbeiterInnen direkt vor dem Continental Stammwerk in Hannover ebenfalls eine Strategie mit hoher Medienrelevanz.

Als drittes Beispiel führte Knotzer, die Redebeiträge von ihm und Angestelltenbetriebsrat Böheimer auf der Aktionärsversammlung der Continental in Deutschland an. Dazu hatten die Gemeinde sowie der Angestelltenbetriebsrat zuvor dementsprechend Continental-Aktien gekauft. Dies wurde teilweise in der deutschen Medienlandschaft sowie in der Fachpresse berichtet, so der Bürgermeister.

Aus Betriebsratsicht gibt es laut Artmäuer eine Reihe von aktionistischen Handlungen die von den Medien gut transportiert wurden. Auch er spricht die durchgeführte Kundgebung in Hannover an, wo sehr bewusst auch österreichische Redakteure dazu mitgenommen wurden. Dementsprechend authentisch und zufriedenstellend sei dann auch die Berichterstattung über diese Aktion gewesen.

Artmäuer erklärt als weitere Strategie sei die Erzeugung von symbolträchtigen Bildern sehr wirksam gewesen. So waren Aktionen wie „der letzte Reifen“ oder der begleitende Schweigemarsch mit Sarg beim Abtransport der Maschinen beispielhaft.

Aber Artmäuer betonte auch, dass der umgekehrte Weg genauso praktiziert wurde. So seien MedienvertreterInnen auf ihn zugekommen und wollten gestellte Szenen, Homestories und andere Inszenierungen für ihre Berichterstattung konstruieren, was auch öfters so geschehen sei.<sup>73</sup>

Er selber bevorzuge diesen Stil nicht, so Artmäuer, gibt aber auch an, dass es im Betriebsrat Überlegung gab: *„Was liefern wir heute, dass wir die Presse hinter uns haben?“*

Sowohl Werksleiter Stuefer als auch Artmäuer erwähnen im Interview, als äußerst gelungenen Aktionismus, eine „Grabkerzen“-Aktion<sup>74</sup>, die am Tag als der Aufsichtsrat die Schließung beschloss, durchgeführt wurde.

Nach weiteren gelungenen Strategien der Gegenseite befragt, meinte Stuefer, dass speziell die Kommunikationsstrategie *„deutsche Heuschrecke“*, die *„herkommt, hier alles aussaugt und dann wegschmeißt“* der Continental Stress verursacht habe“.

Generell seien die produzierten Bilder wie Säрге und ähnlichem sicherlich die stärksten gewesen, so Stuefer und fügt hinzu, dass diese *„im Endeffekt den Mitarbeitern mehr wehtun als allen anderen“*.

Bezüglich der medialen Darstellung von politischen Kampagnen stellt Artmäuer fest: *„Medien haben kein Interesse daran, komplizierte Sachverhalte darzustellen.“* Ein Anliegen können dann transportiert werden, *„wenn es gerade in die politische oder strategische Schiene einer großen Zeitung passt.“* Als Beispiel erwähnt Artmäuer die Kronen Zeitung, die ihre „Anti-Abfangjäger Position“ mit dem Kampf für die Semperit verbindet.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Beispielsweise wurde der damalige Betriebsratsvorsitzender Rudolf Neubauer nachdenklich beim Fischen gezeigt.

<sup>74</sup> Der Aufzug sowie die Beleuchtung wurden im Semperit-Bürogebäude außer Betrieb gesetzt, und die Aufsichtsratsmitglieder mussten über das Stiegenhaus in den dritten Stock gehen. Im Stiegenhaus aufgestellt waren hunderte SemperitarbeiterInnen, die schweigend Grabkerzen in der Hand hielten.

<sup>75</sup> Aufmacher der Kronenzeitung vom 13. Juli 2002. „Ein Abfangjäger weniger... und Semperit wäre gerettet!“

### 5.2.3. Professionalität in der politischen Kommunikation

Wenn die Frage nach dem Stellenwert der politischen Kommunikation in dieser Krise diskutiert werden soll, muss auch die Frage hinsichtlich der Professionalität der jeweiligen Akteure gestellt werden. Beispielsweise wurde im Interview gefragt ob eine externe professionelle Beratung beigezogen wurde.

Stuefer erklärt, dass in der Continental dieser Bereich sehr sensibel gehandhabt wird:

*„Generell müssen sämtliche Anfragen von Medien an die Semperit direkt an die Continental nach Hannover weitergeleitet werden. Dort wird entschieden ob wir als Semperit kommunizieren dürfen oder auch nicht.“*

Während der zweiten Semperitkrise sei sogar durch die Continental einer eigener Medienberater in Traiskirchen installiert worden. Dieser hätte den Sinn, so Stuefer weiter,

*„zu wissen, wer die richtigen Ansprechpartner in den Medien sind und wie man mit Journalisten arbeiten muss“.*

Bezüglich der Wirkung der Schritte, die durch die Continental gesetzt wurden, vertritt Stuefer die Einschätzung, dass mit den ökonomischen Überlegungen auch stets die möglichen Gegenstrategien und Reaktionen der anderen Akteure mitdiskutiert wurden.

Bgm. Knotzer gibt an, selbst professionelle Unterstützung gehabt zu haben. Auf der einen Seite sei eine Nutzung der Landesinfrastruktur in der Presseabteilung der Regierungsbüros möglich gewesen und andererseits habe er auch einen prominenten und sehr kompetenten Expertenkreis zur Verfügung gehabt.

Diese Gruppe – Föhrenberg Kreis genannt – habe, so Knotzer weiter, äußerst professionelle Herangehensweisen und Strategien entwickelt:

*„Alle möglichen Varianten, Aktionsformen und Strategien wurden durch behandelt und planspielartig analysiert. Rollen und Zuständigkeiten wurden verteilt und auch Zeitpunkte und Art der Veröffentlichung von Inhalten wurden festgelegt. Beispielsweise wurden auch Strategien verfolgt, die darauf ausgelegt waren, den Vorstandsvorsitzenden in seinem eigenen Management und bei den Hauptaktionären unmöglich zu machen.“*

Artmäuer hält hingegen ausdrücklich fest, dass es keinerlei Fachunterstützung im Bereich der politischen Kommunikation im Betriebsrat gegeben hat. Speziell in der zweiten Krise sei alles auf Spontaneität aufgebaut gewesen.

Artmäuer brachte als Beispiel die „*Aktion des letzten produzierten Semperitreifens*“, die er als eine der stärksten produzierten Bilder während des gesamten Semperitkonflikts bezeichnete.

*„Das war weder eine Idee einer Öffentlichkeitsagentur, noch der Gewerkschaft, noch des Betriebsrates, sondern von zwei Arbeitern in der Nachtschicht.“*

Bezüglich Bündnisstrategien und Absprachen hält Artmäuer fest, dass eher „*instinktiv*“ von den standortfreundlichen politischen Akteuren „*das Gleiche und das Richtige*“ kommuniziert wurde.

*„Dies war dadurch begründet, dass alle Beteiligten das gleiche Ziel hatten, die Strategie klar war und auch das gemeinsame Bewusstsein vorhanden war, dass durch die Blau-Schwarze Bundesregierung wohl keine wirkliche Unterstützung zu erwarten ist.“*

#### **5.2.4. Conclusio: Die Wirksamkeit der Medienkampagnen**

Die Frage nach Wirksamkeit der gesamten Kampagne zielt auf die Forschungsfrage ab, ob eine systematische politische Kommunikation real den Standorten bzw. den Beschäftigten helfen kann. Können dadurch konkrete Veränderungen bewirkt, bzw. ein dementsprechender Einfluss auf die Konzernpolitik genommen werden? Im Interview wurden die Experten nach ihren Einschätzungen hinsichtlich feststellbarer Auswirkungen der angewandten Strategien befragt.

Artmäuer erklärt aus der Sichtweise des Betriebsrates dazu, dass es in den Marktanteilen von Semperitreifen zu nachweislichen Rückgängen in Österreich gekommen sei. Stuefer stellt dies im Interview allerdings anders dar: „*Die Verkäufe unter der Marke Semperit sind nach wie vor gut.*“ Lediglich der Imageschaden durch die medialen Verarbeitungen sei ein Problem.

Hinsichtlich einer Orientierung auf Produktboykott meint Stuefer, dass die Continental mit einem solchen Kampagnenstil gerechnet habe.

*„Man vertrat allerdings die Einschätzung, dass die Leute schnell vergessen, und dass die KonsumentInnen nicht so markengebunden wie im Modebereich sind. Im Vordergrund steht für die Käufer eher das Preis/Leistungsverhältnis.“*

Mediale Aktionen und Kampagnen haben laut Stuefer keine reale Chance, etwas zu bewirken, solange keine Solidarisierung unter den Reifenwerken stattfindet. Und er präzisiert weiter, dass solange keine Solidarität zwischen den Arbeitern in den verschiedenen Ländern des Konzerns herrsche, sind *„sämtliche Instrumente so was von stumpf.“* Artmäger betont dazu:

*„Obwohl ich selbst Mitglied im Europaforum war, habe ich eine funktionierende länderübergreifende Solidarisierung nicht erlebt.“*

Ähnlich ernüchternd stellt Knotzer zu den Möglichkeiten von Strategien fest:

*„Während in der ersten Krise noch durch den Einsatz der Bundesregierung eine Schließung verzögert werden konnte, hatten wir in der zweiten Krise keine Chance. Auch weil die Unterstützung der Bundesregierung nicht mehr vorhanden war. Wäre es ein österreichischer Konzern gewesen, hätte diese politische Kommunikation mit damit einhergehenden Kampagnen, Produktboykotten und medialem Druck sicherlich etwas bewegen können. Solange mediale Berichterstattungen keinen direkten Einfluss auf Aktienkurse haben, sind Politik, Kammer und Gewerkschaften eigentlich chancenlos. Internationale Solidarität wäre jedenfalls ein wirksamer strategischer Ansatz.“*

Artmäger und Stuefer sind sich einig darüber, dass die mediale Darstellung der Krisen dazu geführt habe, dass die meisten Menschen in Österreich nicht mehr wissen, dass die Semperit eigentlich noch existiere. Dieser Affekt war von beiden Seiten nicht beabsichtigt.

Auf die Frage nach der Einschätzung der Kommunikationsstrategien der anderen Akteure merkt Knotzer an:

*„Die defensive Kommunikationsstrategie der Continental war schlussendlich erfolgreich. Irgendwann haben wir uns einfach totgelaufen weil der Gegner nichts gemacht hat.“*

## 6. Schlussfolgerungen

Die zentrale Fragestellung nach der Rolle, die politische Kommunikation in der Semperit Krise spielt, ist – wie die Arbeit zeigt – eine vielfältige, die Antwort jedoch eine vordergründig einfache:

Die politische Kommunikation war ein zentrales Element in der gesamten Auseinandersetzung. Alle politischen Akteure waren mit ihr beschäftigt. Die standortfreundliche Seite (Betriebsrat, Bürgermeister, Gewerkschaften, Politik und andere verbündete Personen oder Strukturen) versuchte deshalb, mit Medien zu arbeiten und die Themen des medialen Diskurses zu bestimmen.

Dazu entwickelten manche von ihnen sogar einen erstaunlich professionellen Zugang. Dieser äußert sich beispielsweise in durchgeführten Planspielen hinsichtlich zu erwartender öffentlicher Kommunikation der Gegenseite bei dieser oder jener angewandten Strategie.

Die Strategie der Continental war, nach Möglichkeit in der Krise nicht öffentlich Stellung zu nehmen. Diese Vorgehensweise kann im Kontext Paul Watzlawicks Grundsatz „Man kann nicht nicht kommunizieren“ gesehen werden.

Bezüglich des Verhältnisses zwischen Strategie und Medienrelevanz kann – insbesondere aus der Auswertung und Interpretation der Experteninterviews – festgehalten werden, dass besonders eigens produzierte Bilder und Aktionismus mediale Erfolge verbuchen konnten.

Die Aktion zum letzten produzierten Reifen, die „Grabkerzen-Aktion“ im Zuge der Aufsichtsratsitzung oder der Trauerzug mit Särgen anlässlich des Abtransports der Maschinen sind hier zu erwähnen. Aber auch die Kundgebung vor der Konzernzentrale in Hannover oder die Auftritte von Bürgermeister Knotzer und Angestelltenbetriebsrat Böheimer bei Conti-Presskonferenzen bzw. Aktionärsversammlungen dienen als Zeugnis kreativer und zugleich erfolgreicher Aktionen.

Wenn die Frage nach der Rolle von politischer Kommunikation in den Semperitkrisen etwas genauer betrachtet wird, sind vor allem die gewonnenen Erkenntnisse aus der Medienanalyse hinsichtlich der unterschiedlichen Darstellung der Konflikte bzw. der verwendeten Stile in Medien hilfreich.

Herausstechend hier die Rolle der Kronen Zeitung, die sich selbst zum Akteur der beiden Krisen entwickelt und kampagnenartig die Rettung des Traiskirchner Reifenwerks fordert. Besonders dann, wenn es dem eigenen (politischen) Interesse der Zeitung dient, beispielsweise das in der Arbeit erwähnte Krone-Gleichnis: Ein Abfangjäger weniger und Semperit wäre gerettet.

Anders das Ergebnis beim Wirtschaftsblatt, das – aufgrund seiner eigenen Interessenslage – ausgewogener und in einem sachlicheren Stil berichtete. Auch die Bezirksblätter unterschieden sich in diesem Bereich deutlich – vor allem hinsichtlich des dort angewandten – Personalisierungsstils.

Die Frage ob politische Kommunikation einen derart starken medialen Druck aufbauen kann, um reale Auswirkungen auf die Sachlage bzw. auf Entscheidungen zu erlangen, muss differenziert beantwortet werden.

Einerseits ist festzustellen, dass es durch den öffentlichen Diskurs der beiden Krisen am österreichischen Markt zu einem Rückgang des Verkaufs an Semperitreifen gekommen ist. Aber Continental ist ein Konzern, der auf internationalem Bankett und unter den in der Arbeit dargestellten internationalen ökonomischen Rahmenbedingungen agiert, und somit mit dem Rückgang von Marktanteilen eines ihrer Produkte in einem kleinen Absatzmarkt wenig zu beeindrucken ist.

Dennoch eignet sich „der Fall Semperit“ für Verallgemeinerungen im Hinblick auf Strategien anderer Arbeitskämpfe in ähnlichen ökonomischen Rahmenbedingungen. Nicht nur vom Betriebsrat und von Bgm. Knotzer, sondern selbst im Interview mit dem Semperit Management-Vertreter kommt ein Argument zu tragen:

Produktboykotte und andere Strategien können funktionieren (im Sinne von realen Standortrettungen) wenn eine rechtzeitige Solidarisierung unter den Beschäftigten in den einzelnen länderübergreifenden Standorten zustande gebracht wird.

Wenn es durch Betriebsratskörperschaften und PolitikerInnen unter solchen Umständen in Arbeitskämpfen gelingt, dass schwedische, belgische, portugiesische oder deutsche Leitmedien, ähnlich wie die Krone, kampagnisieren, wären wohl viele Standorte zu retten.

Andererseits muss die Frage aber auch mit folgendem Fakt beantwortet werden:

Die Produktion wird trotz der – aus Sicht der betroffenen SemperitlerInnen – positiv verlaufenden und erfolgreichen politischen Kommunikation schlussendlich geschlossen.

Rudolf Neubauer, langjähriger Betriebsratsvorsitzender schreibt an seine KollegInnen eine in der Betriebsratszeitung erscheinende Abschiedsbotschaft, in der er treffend feststellt:

*„Dieser Arbeitskampf hat aber auch gezeigt, dass das Kapital am stärkeren Ast sitzt. Der große Verdienst von uns Semperitlern war, dass es uns gelungen ist, die derzeitig weltweite arbeitnehmerfeindliche Entwicklung zum großen Thema in Österreich zu machen.“* (Betriebsratszeitung Nr. 63/1998, 8)

## 7. Quellen-, Literatur- und Abbildungsverzeichnis

### Quellen- und Literaturverzeichnis:

Altwater E., Das Ende des Kapitalismus wie wir ihn kennen. Eine radikale Kapitalismuskritik, Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster, 2006

Artmäuer A., Leserbrief, in: Kronen Zeitung, 23.7.2002

Artmäuer A., Bauer M., Böheimer J.; Ohne jede Chance. Der Fall Semperit, ÖGB Verlag, Wien, 2003

Badener Rundschau, 18.4.1996

Badener Rundschau, 9.5.1996

Badener Rundschau, 7.3.2002

Badener Zeitung, Nr. 48/1993

Badener Zeitung, Nr. 1/1994

Badener Zeitung, Nr. 8/1994

Betriebsausschuss, ARB-ANB Information, 21.12.1999

Betriebsratszeitung Nr. 63/1998

Bezirksjournal, Nr. 1/1994

Böheimer J., 105 Jahre Semperit Traiskirchen – 16 Jahre im Konzert der Continental. Aus der Sicht des Angestelltenbetriebsrates, Eigenverlag, Traiskirchen 2001

Bosch A., Brief 17.7.1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Brittan L., Brief an Dr. Farnleitner 31.7.1996, Kopie beim Verfasser dieser Arbeit

Cohen D., Fehldiagnose Globalisierung. Die Neuverteilung des Wohlstands nach der dritten industriellen Revolution, Campus Verlag, Frankfurt/Main, 1998

Continental AG, Jahresbericht 1993

Crauser G., Brief: Schließung des Continental Reifenwerks in Traiskirchen, 22.5.2002  
Kopie beim Verfasser dieser Arbeit

Der Standard, 12.4.1996

Der Standard, 4.7.2002

Der Standard 19.7.2002

Die Presse, 12.4.1996

Die Presse, 26.11.2001

Die Presse, 12.4.2002

Dimensionen Nr. 19/1999

Duffek K., Politische Kommunikation im Kontext defizitärer politischer Öffentlichkeit, in: Filzmaier P, Plaikner P., Duffek K. (Hg), Mediendemokratie Österreich, Böhlau Verlag, Wien 2007

Gemeindepost, Mitteilungsblatt der Stadtgemeinde Traiskirchen 1.4.1994

Gemeindepost, Mitteilungsblatt der Stadtgemeinde Traiskirchen 8. 3. 2002

Gnam P., Der Fall Semperit, in: Kronen Zeitung, 28.9.1996, 2

Hauchler I., Messner D., Nuscheler F. (Hg), Globale Trends 2000. Fakten Analysen Prognosen, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt/Main, 1999

Knotzer F., Brief, 24.4.1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Knotzer F., 51 Briefe, 15.5.1996, Originale beim Verfasser dieser Arbeit

Knotzer F., Gedächtnisnotiz über das Gespräch im Semperit Reifenwerk am 28. 9. 1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Knotzer F., Brief, 30.9.1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Knotzer F., Gedächtnisprotokoll vom 3.10.1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Knotzer F., Briefe, 22.11.2001

Knotzer F., Presseaussendung 19.7.2002

Kraus W., Vorwort, in: Kutschera G. (Hg); Ein Haus in Traiskirchen. Semperit Reifen – die ersten 100 Jahre, Eigenverlag, Traiskirchen, 1996

Kronen Zeitung, 13.4.1996

Kronen Zeitung, 18.7.1996

Kronen Zeitung, 29.9.1996

Kronen Zeitung, 17.10.1996

Kronen Zeitung, 17.7.2002

Kronen Zeitung, 20.7.2002

Kurier, 16.4.1996

Kurier, 20.4.1996

Kurier, 20.7.2002

Kutschera G. (Hg), Ein Haus in Traiskirchen. Semperit Reifen – die ersten 100 Jahre, Eigenverlag, Traiskirchen, 1996

Martin H.-P., Schumann H., Die Globalisierungsfalle. Der Angriff auf Demokratie und Wohlstand, Rowohlt Verlag, Reinbek bei Hamburg, 1996

Marx K., Lohn, Preis und Profit, in: Marx K., Engels F. Werke, Bd. 16, Dietz Verlag, Berlin, 1962

Marx K., Engels F., Manifest der kommunistischen Partei, in: Marx K., Engels F. Werke, Bd. 4, Dietz Verlag, Berlin, 1959

News, Nr. 35/96

NÖN – Niederösterreichische Nachrichten, Nr. 49/1993

NÖN – Niederösterreichische Nachrichten, Nr. 16/1996

NÖN – Niederösterreichische Nachrichten, Nr. 19/1996

Niederösterreichische Rundschau, Nr. 9/1994

ORF – Radio NÖ, Niederösterreichjournal, 16.4.1996, Abschrift beim Verfasser  
Pearson H., Blau Gelb durchleuchtet, in: Kronen Zeitung, 16.7.1996

Profil, 9.11.1996

Proyer Ch., in: Frage der Woche. Wie wird es weitergehen mit Semperit Traiskirchen, in:  
NÖN – Niederösterreichische Nachrichten, Nr. 16/1996

Roth H., Aktenvermerk 31.10.1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Schulmeister St., Reifenwechsel als Druckmittel in : Der Standard 7.7.1996

Staudinger J., Vorwort, in: Artmäger A., Bauer M., Böheimer J.; Ohne jede Chance. Der Fall Semperit, ÖGB Verlag, Wien, 2003

Stadtgemeinde Traiskirchen, Resolution des Gemeinderats, März 1994

Stadtgemeinde Traiskirchen, Presseaussendung 31.5.1996

Stadtgemeinde Traiskirchen, Presseaussendung 7.6.1996

Stadtgemeinde Traiskirchen, Presseaussendung 4.7.1997

Täglich Alles, 16.4.1996

Traiskirchen aktiv, 5/2002

Traiskirchner Mitteilungen der SPÖ Traiskirchen Nr. 4/1994

Trend, Nr.7-8/1998

von Grünberg H., Brief 21. 5. 1996, Original beim Verfasser dieser Arbeit

Vorarlberger Nachrichten, 12.4.2002

Vranitzky F., Politische Erinnerungen, Paul Zsolnay Verlag, Wien, 2004

Wailand G., Contis Hochmut ist eine Provokation, in: Kronen Zeitung 28.9.1996

Westenthaler P., Presseaussendung 12.12.2001

Windbichler K., Wie verhält sich die Politik am Beispiel „Semperit-Traiskirchen“ – und wie ist der Umgang mit den ArbeitnehmerInnen, Diplomarbeit, Wien, 2002

WirtschaftsWoche, Nr. 36/1996

WirtschaftsWoche, Nr. 51/1996

Wörgetter S., Der politische Kommentar in Österreich, in: Filzmaier P., Plaikner P. Duffek K. (Hg), Mediendemokratie Österreich, Böhlau Verlag, Wien, 2007

Zenker T., Stamokap heute. Vom gegenwärtigen Kapitalismus zur sozialistischen Zukunft, Drehbuch Verlag, Wien, 2005

Zentralbetriebsrat Semperit Reifen AG, Presseaussendung „Continental lenkt ein!“,  
9.10.1996

**Internetquellen:**

[www.reifenpresse.de](http://www.reifenpresse.de) 21.11.2001

[http://www.reifenpresse.de/nc/archiv/detail/article/stilllegung-von-traiskirchen-scheint-beschlossene-sache-zu-sein.html?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=29\)](http://www.reifenpresse.de/nc/archiv/detail/article/stilllegung-von-traiskirchen-scheint-beschlossene-sache-zu-sein.html?tx_ttnews%5BbackPid%5D=29)

entnommen am 30.12.2008

[www.reifenpresse.de](http://www.reifenpresse.de) 4.4.2002

[http://www.reifenpresse.de/nc/archiv/detail/article/traiskirchen-in-trauer-ueber-maschinenabbau-1.html?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=29](http://www.reifenpresse.de/nc/archiv/detail/article/traiskirchen-in-trauer-ueber-maschinenabbau-1.html?tx_ttnews%5BbackPid%5D=29)

entnommen am 30.12.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 12.4.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/206103/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/206103/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 19.4.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/208267/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/208267/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 6.7.1996,

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/210969/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/210969/print.do)

entnommen am 28.11. 2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 16.7.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/unternehmen/210622/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/unternehmen/210622/print.do)

entnommen am 28.11. 2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 26.7.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/211115/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/211115/print.do)

entnommen am 28.11.1996

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 27.7.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/211451/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/211451/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 27.9.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/214924/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/214924/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 1.10.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/213396/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/wirtschaft/213396/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 4.10.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/213915/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/213915/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 9.10.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/212774/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/212774/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 12.10.1996

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/218638/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/bwien/218638/print.do)

entnommen am 28.11.2008

[www.wirtschaftsblatt.at](http://www.wirtschaftsblatt.at) 21.3.2002

[www.wirtschaftsblatt.at/archiv/unternehmen/116564/print.do](http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/unternehmen/116564/print.do),

entnommen am 30.12.2008

#### **Interviews:**

##### **Artmäuer Alfred,**

Betriebsratsvorsitzender der Semperit, Vorsitzender der Chemiarbeitergewerkschaft NÖ,

Bürgermeister der Marktgemeinde Günselsdorf

Microcassetten beim Verfasser dieser Arbeit

**Babler Werner,**

NÖ-Landesfeuerwehrrat und Vorsitzender der österreichischen Betriebsfeuerwehren  
(Kommandant der Betriebsfeuerwehr Semperit Traiskirchen von 1986-2007)

**Knotzer Fritz,**

Landesrat a.D., Bürgermeister der Stadt Traiskirchen  
Microcassetten beim Verfasser dieser Arbeit

**Ing. Stuefer Franz,**

Werksleiter der Semperit Reifen Ges.m.b.H, Mitglied der Geschäftsleitung  
Microcassetten beim Verfasser dieser Arbeit

**Abbildungs-, Tabellen- und Diagrammverzeichnis:**

**Tabelle 1:**

**Die Erzeugung von Autoreifen 1923 bis 1937 und zugelassene Pkw, Lkw und  
Autobusse in Österreich**

Entnommen aus: Artmäger A., Bauer M., Böheimer J.; Ohne jede Chance. Der Fall  
Semperit, Seite 36, ÖGB Verlag, Wien, 2003

**Tabelle 2:**

**MitarbeiterInnenstand: Semperit, Dezember 1996 bis März 1999**

Zahlen aus: Knotzer, Aktenvermerk. Entwicklung der Semperit Reifen AG seit 1996,  
Original beim Verfasser dieser Arbeit

**Diagramm 1:**

**Akteurspräsenz in Kronen Zeitung, Wirtschaftsblatt und Bezirkszeitungen**

erstellt vom Verfasser dieser Arbeit

**Diagramm 2:**

**Präsenz von Continentalsicht und ökonomischen Rahmenbedingungen**

erstellt vom Verfasser dieser Arbeit

### **Diagramm 3:**

#### **Präsenz von Regionalisierungsaspekten**

erstellt vom Verfasser dieser Arbeit

### **8. Anhang**

Die Parte – „Der letzte Reifen“

Kronenzeitungsinsert vom 19. Juli 2002, Seite 27

**Anhang. Die Parte – „Der letzte Reifen“**



Tragisch ist, wenn man vergisst,  
wie gut unser Reifen gewesen ist.

In tiefer Trauer geben wir bekannt,  
dass unser lieber qualitativ hochwertiger,

in Österreich produzierter

## ***Semperit Reifen***

der von  
1900 – 2002

Millionen von Kunden zuverlässig befördert hat  
und nun durch Beschluss der kapitalistischen Willkür  
eines Multinationalen Konzerns

am Freitag, dem 19. Juli 2002  
versehen mit dem Schweigen der österreichischen Bundesregierung  
zum letzten Mal vom Band fallen wird.

Unser letztproduzierter Lkw- und Pkw Reifen  
wird anschließend im Heimatmuseum Traiskirchen  
anlässlich der ewigen Verbannung von der Straße  
ausgestellt.

Der Dank gilt dem österreichischen Konsumenten  
für die jahrelange Treue und den damit verbundenen hohen  
Marktanteilen unserer Marke in Österreich.

**Die Belegschaft und deren Vertretung**