Kurzdokumentation zum

Fachdialog

„Einsatz von runderneuerten Reifen“

Am 11. November 2021 fand der online-Fachdialog „Einsatz von runderneuerten Reifen“ statt, gemeinsam organisiert von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und dem Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung (bvse), Fachverband Recycling von Reifen und Gummi.

Gemeinsam mit mehr als 40 Teilnehmer*innen diskutierten Expert*innen aus Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft ökologische Potentiale, Handlungsbedarfe, technische Möglichkeiten und verschiedene Einsatzzwecke für die Runderneuerung von LKW-Reifen. Der Begriff Reifen meint in der Diskussion der Runderneuerung die Karkasse bzw. den Unterbau des Reifen und steht im Folgenden synonym dafür.

Das ökologische Potential der Runderneuerung von LKW-Reifen kann aus ökobilanzieller Sicht als hoch eingestuft werden, insbesondere mit Blick auf die Einsparung von Abfällen, CO_2-Emissionen und Materialeinsatz im Vergleich zur Produktion von Neureifen. Als Maßnahme der Wiederverwendung und Verlängerung der Lebensdauer können über eine Runderneuerung von LKW-Reifen ca. 70% der Materialmengen eingespart werden. Pro 5 Tonnen Materialeinsparung (ca. 100 Reifen) werden damit etwa 6 Tonnen CO_2 weniger freigesetzt. Insgesamt benötigt die Produktion eines hochwertigen runderneuerten Reifens nur 30% des Rohöls und 70% weniger Energie, sodass sich bis zu 80% geringere CO_2-und andere Kohlenstoffemissionen ergeben. Bei diesen ökologischen Vorteilen ist jedoch entscheidend, dass die runderneuerten Reifen mit Neureifen in Sachen Rollwiderstand und Kraftstoffverbrauch vergleichbar sind – das ist bei den vorherrschenden Prozessen und Technologien i.d.R. bei LKW- und auch PKW-Reifen gegeben.

Bisher geht jedoch nur ca. ¼ der LKW-Reifen in die Wiederverwendung bzw. Runderneuerung. Insgesamt wird damit der größte Teil stofflich verwertet, gefolgt von der energetischen Verwertung. Allerdings zeigen die Zahlen zur energetischen Verwertung in Deutschland einen rückläufigen Trend. Die stoffliche Verwertung wird z.T. dadurch eingeschränkt, dass beim Recycling in den Reifen enthaltene Schadstoffe (z.B. Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe PAK) auch im Reifengranulat vorhanden sind und es dann Diskussionen dazu bedarf, in welchen Anwendung Gummigranulat dann in welchen Maßen eingesetzt werden kann. Hierzu steht auf europäischer Ebene eine rechtliche Klärung dazu an, wie mit solchen Schadstoffen umgegangen wird und wie diese Aspekte in der Kreislaufführung von Altreifen geregelt werden können. In diesem Zusammenhang wurde diskutiert, ob eine Altreifenverordnung auf nationaler Ebene einen Beitrag dazu leisten könnte, rechtliche Sicherheit in der Wiederverwendung und im stofflichen Recycling von LKW-Reifen zu bewirken und die Kreislaufführung von Altreifen zu stärken.

In Berlin finden runderneuerte Reifen bereits umfangreich Verwendung, u.a. durch die Berliner Stadtreinigung BSR und die Berliner Verkehrsbetriebe BVG. In Erfahrungsberichten schilderten Expert*innen von BSR und BVG, dass dort bereits große prozentuale Anteile von

Müllfahrzeugen und Bussen runderneuerte Reifen nutzen und damit positive Erfahrungen sowohl wirtschaftlich im Sinne von Kosteneinsparungen als auch mit dem Fahrverhalten der runderneuerten Reifen gemacht haben. So konnten keine Nachteile gegenüber Neureifen festgestellt werden, vielmehr konnten die Laufleistungen der Reifen teilweise sogar erhöht werden. Auch die Logistik zu Beschaffung, Montage und Wartung konnte, gemeinsam mit den Unternehmen Michelin und Reifen Helm, einfach und effizient gestaltet werden. Aufgrund ähnlicher Erfahrung hat das im Süden Deutschlands agierende Entsorgungsunternehmen WRZ Hörger seine Fahrzeugflotte zu 100% auf runderneuerte Reifen umgestellt. Ein wichtiger Aspekt in der Lebensdauer der runderneuerten Reifen stellt aus Sicht der Expert*innen die Mindestprofiltiefe dar. Zwar liegt die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für Reifen bei 1,6 mm, allerdings ist es in der Praxis aus Sicherheits- und Imagegründen sowie in der Wartungspraxis etabliert, die Reifen bei 3-4 mm Profiltiefe zu ersetzen. Hier bleibt zu diskutieren, ob

- die Profiltiefe zukünftig noch leicht weiter heruntergefahren werden könnte ohne Abstriche an Sicherheit und Qualität, um dadurch die Lebensdauer der runderneuerten Reifen noch auszudehnen;
- das Nachschneiden von Reifen eine Alternative zu Nutzung bis zu einer geringeren Profiltiefe darstellen kann, die ohne Sicherheitsverluste optimalen Rollwiderstand und einer verlängerte Laufleistung erzielen kann.

Neben den vorgenannten ökologischen Potentialen und wirtschaftlichen Vorteilen der Runderneuerung betonten Expert*innen auch die Arbeitsplatz-schaffende Wirkung der Runderneuerung. Auf europäischer Ebene sind ca. 32.000 Menschen in der Runderneuerung tätig, überwiegend in regionalen kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU). Allerdings ist die Anzahl an Runderneuerungsbetrieben im Bereich LKW-Reifen in Deutschland von ca. 120 in den 1990er Jahren auf aktuell etwa 50 zurückgegangen. Das liegt vor allem in einer Marktschwämme sehr günstiger Neureifen aus dem asiatischen Raum begründet, welche die arbeitsintensive Runderneuerung z.T. verdrängt hat. Im Jahre 2018 wurde eine Anti-Dumping-Regelung auf europäischer Ebene umgesetzt, die es der Runderneuerungsbranche leichter macht – allerdings wurden in diesem Zusammenhang dann viele Werke einfach in nicht vom Antidumping Verfahren betroffene asiatische Länder verlegt, sodass ein die Runderneuerung unterstützender Effekt inzwischen verpufft ist. Gegenwärtig unterstützen die hohen Transportkosten aus Asien sowie die angesichts von Ressourcenknappheit steigenden Materialpreise den Auftrieb der Runderneuerung. Die Automatisierung kann Runderneuerungsbetrieben helfen, die Arbeitsintensität besser zu steuern und auch Preisvorteile zu erzielen – allerdings gibt es derzeit zu wenig Anbieter*innen für entsprechend Maschinen. Hier wird ein Bedarf an Unterstützung durch öffentliche Fördermittel und öffentliche Beschaffung gesehen.

Um die Runderneuerung als Wiederverwendung von LKW-Reifen in Berlin langfristig zu stärken, sollte das Erreichte mit den Positivbeispielen BSR, BVG und WRZ Hörger aktiv nach Außen kommuniziert und das Vertrauen dieser Unternehmen in die Runderneuerung publik gemacht werden. Die Runderneuerung sollte auch mit Blick auf kleinere Größen an Leicht-LKW-/Transporter-Reifen gestärkt werden, insbesondere im Bereich der Sprinter (Reifengröße C), da hier viele Dienstleister*innen in Berlin (z.B. die Post) ansässig sind und damit große Potentiale für den Einsatz runderneuerter Reifen bestehen können. Weiterhin sind alle Akteure in Berlin und im Umland herzlich eingeladen, sich am Stadtdialog Reifen zu beteiligen, der die Runderneuerung neben dem LKW-Bereich auch mit Blick auf PKW-

Reifen sowie die Nutzung gummibasierter und -verstärkter Produkte und Straßenbeläge im urbanen Raum stärken will.

Berlin strebt eine Quote von 50% runderneuerten LKW-Reifen am Reifengesamtbedarf in seiner öffentlichen Fahrzeugflotte an – aufgrund der Karkassen, welche die Grundlage für die Runderneuerung bilden, müssten dazu möglichst 90% der Neureifen runderneuert werden. Welche Maßnahmen für diese Zielerreichung nötig wären, erfordert weitere Dialoge und gemeinsame Aktivitäten von Akteuren aus Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft.

Ziele des Fachdialogs:

- Ansätze für Re-Use / Wiederverwendung von LKW-Reifen in der öffentlichen Hand in Berlin stärken
- Erfahrungen mit Herausforderungen und Möglichkeiten der Wiederverwendung nachvollziehbar machen

Ablauf

Moderation: Martin Hirschnitz-Garbers, Ecologic Institut

Uhrzeit	Agendapunkt
9.50 Uhr	*Beginn der Einwahlmöglichkeit für Teilnehmer*innen*
10.00 Uhr	Begrüßung und Einführung in den Fachdialog – *Moderation* Grußwort und Einführung Re-Use Initiative – *Thomas Schwilling, SenUVK* Grußwort – *Bernd Franken, bvse*
10.15 Uhr	Block 1 – Re-use und Runderneuerung bei LKW-Reifen: ökologische Relevanz, Erfahrungen und Handlungsbedarfe
	1) Darstellung der ökologischen Relevanz des Einsatzes runderneuerter LKW-Altreifen *Regine Vogt, ifeu* 2) geplante Maßnahmen auf Bundesebene und Fördermöglichkeiten *Christian Kitazume, UBA* *kurze Frage-Antwort-Runde*
	3) Erfahrungsberichte von Nutzer*innen runderneuerter LKW-Reifen *Nadja Boy, BSR* *Ihmke Warkmester, BVG & Sascha Kemper, Reifen Helm* *Bernd Hörger, WRZ Hörger* *kurze Frage-Antwort-Runde*

Uhrzeit	Agendapunkt
11.30 Uhr	*kurze Pause*
11.45 Uhr	Block 2 – Re-use und Runderneuerung bei LKW-Reifen: Praxisbeispiele, Stand der Technik und Modellversuch
	4) Möglichkeiten und Handlungsbedarfe bei der Runderneuerung *Stephan Rau, wdk* 5) Erfahrungsbericht zu Stand der Technik der Runderneuerung *Christoph Priewasser, Kraiburg* 6) Erfahrungsbericht aus Sicht eines Herstellers von runderneuerten Reifen *Günter Ihle, Firma Rigdon* 7) Erfahrungsbericht aus Sicht eines Anbieters von runderneuerten Reifen *Stefan Förster, Firma RuLa* 8) Ausblick auf Modellvorhaben zur Nutzung runderneuerter LKW-Reifen *Thomas Schwilling, SenUVK; Stephan Rau, wdk; Stefan Förster, RuLA; Günter Ihle, Rigdon; Christoph Priewasser, Kraiburg* *Panel zur Klärung offener Fragen*
12.45 Uhr	Block 3 – Ausblick auf das Thema Wiederverwendung von PKW-Reifen in Berlin 9) Kurzvorstellung des Berliner Stadtdialogs Reifen *Stefan Schridde, Murks? Nein danke!* *kurze Frage-Antwort-Runde*
13.00 Uhr	Ausblick, Kurzumfrage und Ende des online-Fachdialogs

#ReUse

http://www.berlin.de/re-use