RUNDERNEUERUNGSBRANCHE

Anhaltender Marktdruck lässt Runderneuerung sterben

Die Runderneuerung schenkt dem Reifen ein zweites, häufig sogar ein drittes oder viertes Leben. 70 Prozent des Reifenmaterials können erhalten bleiben – die Karkasse und ein Teil des Gummis. Damit spart die Runderneuerung im Vergleich zur Herstellung eines Neureifens 70 Prozent Energie ein, benötigt 70 Prozent weniger Rohstoffe und vermindert die Abfallmenge um 80 Prozent.

Trotz dieser makellos positiven ökologischen und ökonomischen Bilanz gerät die Runderneuerungsbranche zunehmend unter Druck. Das Gesamtvolumen im Lkw-Reifenersatzgeschäft ist in den Jahren 2010 bis 2014 um zehn Prozent gesunken. Während die Neureifenbranche eine Einbuße von neun Prozent in Kauf nehmen musste, ist der Stückabsatz an runderneuerten Reifen sogar um 14 Prozent niedriger. Die angespannte Marktsituation wird durch die deutlich zunehmenden Importe billiger Lkw-Neureifen aus außereuropäischen Ländern – insbesondere China – verstärkt, die meist von minderer und vor allem nicht runderneuerungsfähiger Qualität sind. „Wir alle haben Verantwortung für die Umwelt und können dieser zum Beispiel mit der Vermarktung bzw. dem Einsatz von runderneuerten Reifen gerecht werden", betont BRV-Geschäftsführer Hans-Jürgen Drechsler. „Mit einer vor kurzem gestarteten Kampagne wollen wir den runderneuerten Reifen wieder den Status einräumen, der ihnen zusteht, nämlich umweltfreundliche, typengenehmigte Qualitätsprodukte, die nicht zuletzt auch betriebswirtschaftlich interessant sind." Der Verband und seine Mitglieder, die Runderneuerungsbetriebe und Materiallieferanten, haben damit alle gewerblichen und öffentlichen Verbraucher im Visier, wie Unternehmen des Güterkraftverkehrs oder öffentliche Personen- und Nahverkehrsgesellschaften, darüber hinaus natürlich die ebenfalls im BRV organisierten Reifenfachhandelsbetriebe, die die Reifen vermarkten.

Nachgefragt

Die Redaktion hat zu diesem Thema mit Hans-Jürgen Drechsler, Geschäftsführer Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV), ein Interview geführt.

Herr Drechsler, der BRV hat gerade die Kampagne zur Runderneuerung gestartet. Bitte skizzieren Sie kurz die Kampagne.

Unter den Überschriften „Gebt Lkw-Reifen ein zweites Leben. Unserer Umwelt zuliebe!" und „Deutschland runderneuert mit Qualität!" haben wir und unsere Mitglieder, die Runderneuerungsbetriebe und Materiallieferanten, eine bundesweite PR- und Imagekampagne gestartet, d.h. unter www.deutschland-runderneuert.de machen wir auf die Umweltaspekte sowie die Leistungsfähigkeit der runderneuerten Reifen aufmerksam. Die Website stellt alle Zahlen und Fakten dar und untermauert den Vorteil des Einsatzes von runderneuerten Lkw-Reifen. Den Rahmen bilden Anzeigen und Online-Banner, im Aufbau sind diverse Social-Media-Aktivitäten. Optisches Highlight ist das eingetragene Signet der Kampagne: ein Q, bei dem das O ein Reifenprofil mit grünem Rand symbolisiert und der Q-Strich die Deutschlandfarben zeigt. Der passende Claim dazu: Runderneuerte mit Qualität. Wie neu gemacht.

Läuft diese Kampagne auch in anderen Ländern?

Nein, im Moment handelt es sich ausschließlich um eine nationale Kampagne in Deutschland.

Welche Ziele verbinden Sie mit der Kampagne?

Hintergrund der Kampagne ist der anhaltende Marktdruck, den die Runderneuerungsbranche erfährt. Die aktuellen Zahlen sind ja im obigen Artikel beschrieben. Die angespannte Marktsituation wird durch die

Hans-Jürgen Drechsler, Geschäftsführer Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV), äußert sich zum Thema Runderneuerung.

deutlich zunehmenden Importe billiger Lkw-Neureifen aus außereuropäischen Ländern – insbesondere China – verstärkt, die meist von minderer und vor allem nicht runderneuerungsfähiger Qualität sind.

Mit der Kampagne wollen wir sowohl gegenüber den Verbrauchern (Speditionen, öffentliche Bedarfsträger etc. und deren Verbänden) als auch dem Reifenfachhandel, als den professionellen Vermarkter von Lkw-Reifen, Stellung beziehen und informieren.

Der BRV und BIPAVER denken zurzeit über ein Antidumpingverfahren der EU gegen chinesische Billig-Lkw-Reifenimporte nach. Wie sind die Aussichten für so ein Verfahren?

Von der Priorität her arbeiten wir in erster Linie an der nationalen Förderung von Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen, die bestimmte Maßnahmen zum Schutz der Umwelt durchführen – hier durch die Anschaffung/Ersatzbeschaffung runderneuerter Lkw-Reifen nach ECE-R 109 – also der Fortsetzung des auslaufenden Deminimis-Programms für runderneuerte Lkw-Reifen ab 2016. Ein entsprechender Antrag wurde bereits erarbeitet und befindet sich derzeit in der Abstimmung mit dem wdk, um im Ergebnis möglichst einen gemeinsamen Antrag der gesamten Reifenbranche bei den zuständigen Ministerien platzieren zu können.

Erst in zweiter Linie arbeiten wir – und hier ausschließlich auf europäischer Ebene – an einem möglichen Antidumpingverfahren oder vergleichbarem Alternativverfahren gegen chinesische Billig-Reifenimporte. Welche Aussichten auf Erfolg diese sehr komplexen Aktivitäten haben, kann man heute noch nicht abschätzen. Wir wollen aber nichts unversucht lassen, für einen fairen Wettbewerb im Lkw-Reifenersatzgeschäft zu sorgen.

Wie lange dauern die Vorbereitungen für ein eventuelles Verfahren und würden sich daran alle EU-Länder beteiligen?

Da diese Arbeiten – wie gesagt sehr komplex sind – nehmen sie sicherlich einen deutlich höheren Zeitaufwand in Anspruch, als die o.g. Aktivitäten zur nationalen Förderung. Dazu gibt es vorgeschriebene EU-Regularien, die einzuhalten sind, einschließlich der Einbeziehung aller EU-Mitgliedsstaaten. Also insgesamt eher eine mittelfristige als kurzfristige Maßnahme.

Im deutschen Markt haben sich ja mittlerweile einige chinesische Reifenmarken wie Westlake, Aeolus, Sailun etabliert. Würden diese Marken ebenfalls unter ein mögliches Importverbot fallen oder lassen sich dort Ausnahmen festschreiben?

Wenn es zu einem Antidumping- bzw. alternativem Verfahren gegen chinesische Import-Lkw-Reifen kommt, dann generell. Ausnahmen sind nach unserem derzeitigen Kenntnisstand dann nicht möglich.

Das Interview mit Hans-Jürgen Drechsler führte Chefredakteur Olaf Tewes.