

Vision Transport

Technologien und Strategien für
den Güterverkehr von morgen



eHighway
Elektrisch in die Zukunft



- Elektromobilität im Fokus
- Kraftstoffe mit Zukunft
- Der Lkw auf neuen Wegen
- Personal aus der Fremde



Weniger Nachfrage und billige Neureifen aus Fernost sorgen dafür, dass der Absatz an runderneuerten Nfz-Reifen deutlich sinkt, obwohl deren Ökobilanz besticht.

Noch längst kein Auslaufmodell

Den Runderneuerern in Deutschland geht es nicht gerade gut. Nachfrageschwäche und eine Schwemme von Billig-Neureifen aus Fernost haben den Absatz an runderneuerten Nutzfahrzeugreifen in den vergangenen Jahren deutlich sinken lassen. Immer mehr drängt sich die Frage auf, ob Lkw-Reifenrunderneuerer in Europa und in Deutschland überhaupt noch eine Zukunft haben.

Welche Bedeutung die Runderneuerung von Nutzfahrzeugreifen in der Zukunft haben wird, weiß auch Hans-Jürgen Drechsler nicht konkret zu sagen. „Dazu wäre schon eine Kristallkugel nötig“, sagt der Geschäftsführer des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseurhandwerk (BRV, Bonn), in dem auch die deutschen Runderneuerungsunternehmen organisiert sind. Doch obgleich er der Analyse folgt, dass die Zeiten insbesondere für mittelständische Runderneuerungsunternehmen europaweit schwierig sind, ist Drechsler davon überzeugt, dass sich die vom BRV vertretenen freien und unabhängigen Runderneuerer dank der Qualität ihrer Produkte und insbesondere wegen ihrer Flexibilität gegenüber den Kunden langfristig behaupten werden.

Doch zunächst zum Status quo. „Sowohl die unabhängigen, vorwiegend mittelständisch strukturierten Runderneuerungsunternehmen als auch Runderneuerer, die zur Reifenindustrie gehören, unterliegen den Auswirkungen einer anhaltend angespannten Marktsituation“, sagt Drechsler und belegt dies mit verschiedenen Fakten. Die BRV-Marktdaten der vergangenen fünf Jahre (2010 bis

2014) weisen einen von 3,02 auf 2,70 Millionen gesunkenen Stückabsatz an Lkw-Reifen (neu und runderneuert) und damit ein um zehn Prozent gesunkenes Gesamtmarktvolumen im Lkw-Reifenersatzgeschäft in Deutschland aus. Dabei ging der Absatz von Neureifen um neun Prozent (von 1,92 auf 1,75 Millionen Stück) zurück, der Absatz runderneuerter Lkw-Reifen sank überproportional um 14 Prozent von 1,10 auf 0,95 Millionen Stück.

Betrachtet man in diesem Rahmen das Verhältnis von Heiß- zu Kalterneuerungen, so kann man feststellen, dass der Anteil heißerneuerter Lkw-Rei-

Runderneuerte Reifen schonen die Umwelt, sparen Kosten und stehen Neureifen qualitativ in nichts nach.

fen im betrachteten Zeitraum (Wachstum von 38,6 auf 39,2 Prozent) proportional zu Lasten der Kalterneuerten (Rückgang von 61,4 auf 60,8 Prozent) nur punktuell um 0,6 Prozentpunkte gestiegen ist. Obwohl die Reifenhersteller ihre eigenen Runderneuerungskapazitäten in jüngerer Zeit zum Teil deutlich ausgebaut haben, widerlegt dies die hier und da vertretene These, dass sie mit ihren heißerneuerten Lkw-Reifen relevante Marktanteilsgewinne zulasten des Mittelstandes (der Lkw-Reifen vornehmlich im Kaltverfahren erneuert) verzeichnen konnten.

Ein weitaus größeres Problem als die Konkurrenz „Groß gegen Klein“ innerhalb der Rund-

Zur Person

Hans-Jürgen Drechsler ist Geschäftsführer des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseurhandwerk (BRV). In dem bundesweit tätigen Fachverband kümmert er sich seit knapp 20 Jahren vor allem um den Fachbereich Technik und hat sich mit seiner technischen Expertise rund ums Rad branchenweit einen Namen gemacht. Zuvor war er in verschiedenen Managementfunktionen bei den Pneumant-Werken tätig. Neben seiner Tätigkeit als BRV-Geschäftsführer ist der 61-jährige gebürtige Sachse als hauptamtlicher Vorstand für die Pneu Service eG verantwortlich, Deutschlands größtem Kundenstring von Reifenfachhändlern für die Betreuung von Flotten- und Leasingkunden für den Reifenpannenservice.



erneuerungsbranche ist der steigende Wettbewerbsdruck, den ein seit Monaten anhaltender Anstieg der Importe von billigen Lkw-Neureifen außereuropäischer (meist chinesischer) Produktion verursacht. Auf der einen Seite drängen diese über Dumpingpreise in den Markt, sind aber auf der anderen Seite zum großen Teil nicht einmal runderneuerungsfähig. Die Folge sind sinkende Nachfrage nach qualitativ hochwertigen, aber vergleichsweise teurer erscheinenden runderneuerten Reifen und eine sinkende Menge an runderneuerungsfähigen Karkassen. Geradezu „befeuert“ wird diese Entwicklung aktuell durch anhängige Antidumpingverfahren gegen chinesische Reifen beispielsweise in den USA, Brasilien und Indien und die kürzlich erfolgte Währungsabwertung in China zur Exportförderung.

Dennoch ist die Runderneuerung im Nutzfahrzeugreifensektor aus Sicht des Verbandes längst kein Auslaufmodell. Dafür sprechen handfeste Argumente – runderneuerte Reifen schonen die Umwelt, sparen Kosten und stehen Neureifen qualitativ in nichts nach. In Europa runderneuerte Reifen sind Qualitätsprodukte. Sie halten dieselben Standards ein wie Neureifen, denn auch sie unterliegen der Typengenehmigung (E/ECE-Kennzeichnung) und damit der permanenten Qualitätsüberwachung durch autorisierte Prüflaboratorien. Im Vergleich zur Neureifenproduktion ist bei der Runderneuerung der Energieaufwand um rund 50 Prozent und der Wasserbedarf um rund 80 Prozent niedriger.

Neben der Heiß- gibt es auch noch die Kalt-runderneuerung.

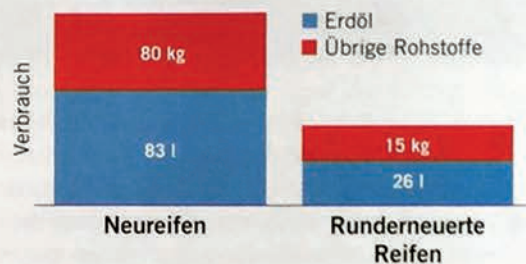


Zudem werden bis zu 70 Prozent weniger Rohöl benötigt.

Insgesamt kann man davon ausgehen, dass die Produktion von runderneuten Reifen um 30 Prozent niedrigere CO₂-Emissionen verursacht als die Produktion von Neureifen. Weil runderneuerte Reifen hinsichtlich ihrer Laufeigenschaften und ihres Rollwiderstands nahezu auf dem Niveau von Neureifen liegen, sind bei einem Sattelzug Kraftstoffeinsparungen von bis zu einem Liter pro 100 Kilometer und mithin Einsparungen von im Schnitt 80.000 Tonnen Kohlendioxidemissionen pro Jahr möglich. Darüber hinaus leisten runderneuerte Lkw-Reifen einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Abfallmengen.

„Eine Lkw-Karkasse wiegt circa 70 Kilogramm und besteht größtenteils aus wertvollen und knappen Rohstoffen. Nach dem ersten Leben im Einsatz als Neureifen hat diese Karkasse gerade mal 30 bis 40 Prozent ihres tatsächlichen Potenzials verbraucht“, erläutert Detlef Biermann, Geschäftsführer des Nutzfahrzeugreifen-Runderneuerungs-

Rohstoffverbrauch



unternehmens RuLa GmbH in Schraden bei Dresden. „Ohne Runderneuerung hätten wir ein zusätzliches Entsorgungsproblem von vielen Tausenden Tonnen Altreifen und würden obendrein knappe und wertvolle Ressourcen vernichten, die gerade mal ein Drittel ihres Nutzungsgrades erreicht haben. Das wäre absoluter Irrsinn und kann doch wirklich von keinem so gewünscht werden!“

Damit diese Botschaft auch bei den potenziellen Nutzern runderneuerter Reifen ankommt, hat der BRV mit Unterstützung der deutschen Runderneuerer jüngst eine PR- und Imagekampagne für dieses spezielle Produktsegment gestartet. Zentrales Element ist die Informationsplattform www.deutschland-runderneuert.de, die sich nicht nur an gewerbliche und öffentliche Verbraucher – etwa Unternehmen des Güterkraftverkehrs oder der ÖPNV-Gesellschaften – richtet, sondern auch die Reifenfachhandelsbetriebe als professionelle Vermarkter von Lkw-Reifen anspricht. „Ziel der Kampagne ist es, sowohl bei den Vermarktern als auch bei den Nutzern runderneuten Lkw-Reifen wieder den Status einzuräumen, der ihnen zusteht – als umweltfreundliche, typengenehmigte Qualitätsprodukte, die auch betriebswirtschaftlich für alle Beteiligten äußerst interessant sind“, sagt Drechsler.