

## **Import-Welle von Neureifen aus Fernost bedroht klimagerechte Runderneuerung in Europa**

**Willich, 21. August 2023. Runderneuerte Reifen werden in Europa zunehmend durch Importreifen aus Fernost verdrängt. Der europaweite Marktanteil runderneuerter Lkw-Reifen stürzte nach Zahlen der ETRMA binnen zehn Jahren von 34,2 Prozent (2012) auf 20,1 Prozent (2022) ab. Die NEUE REIFENZEITUNG warnte bereits im Juni vor der Import-Schwemme. Die Runderneuerung von Pkw-Reifen stagniert, auch durch die Marktüberflutung aus Fernost, seit Jahren bei rund einem Prozent Marktanteil. Das hat fatale Auswirkungen auf Klima, Umwelt und die europäische Wirtschaft. Denn in Europa runderneuerte Reifen bieten mit derselben Qualität, Sicherheit und Laufleistung wie vergleichbare Neureifen klare ökologische Vorteile. Damit bedroht der Billig-Reifenimport das Gelingen der ökologischen Transformation im Transportwesen und erfordert sofortiges Handeln von Seiten der EU-Legislative.**

In Europa runderneuerte Reifen durchlaufen zahlreiche Sicherheits- und Qualitätskontrollen und erfüllen die hohen Anforderungen der ECE R108/109. Die Profilvarianten decken alle typischen Nfz-Einsatzbereiche und Achspositionen ab. Die Performance, die Runderneuerte auf die Straße bringen, ist absolut konkurrenzfähig. Die Laufleistung runderneuerter Reifen übertrifft in vielen Fällen sogar die von Billig-Importreifen.

Für AZuR-Netzwerk-Koordinatorin Christina Guth ist die Reifen-Runderneuerung „ein vielversprechendes, zukunftsweisendes Konzept, das nicht nur ökonomisch aufgeht, sondern auch ökologisch und sozial, und deshalb von der Politik dringend unterstützt werden muss.“

### **Runderneuerte im Einklang mit den Prinzipien der nachhaltigen Kreislaufwirtschaft**

Mit modernster Technologie werden nur die Laufflächen und Seitenwände abgefahrener Markenreifen erneuert. Dadurch können in Europa nicht nur Millionen Tonnen Abfälle vermieden und natürliche Ressourcen geschont werden. Die Runderneuerung spart im Vergleich zur Neureifenherstellung nach einer DBU-Studie des Fraunhofer Instituts UMSICHT aus dem Jahr 2022 zudem über 60 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionen und rund 50 Prozent Energie (Strom und Gas).

Premium-Reifen für Nutzfahrzeuge mit Qualitäts-Karkassen können von Fachbetrieben bis zu dreimal runderneuert werden. So wird ihre Laufleistung vervielfacht – bei anhaltend hoher Qualität, Sicherheit und Haltbarkeit. Das hat entsprechend positive Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Betriebskosten. Importreifen von Nicht-ETRMA-Mitgliedern eignen sich mangels Karkassen-Qualität hingegen meist nicht für die Runderneuerung. Sie müssen nach Gebrauch in der Regel kostenpflichtig entsorgt werden – und werden dadurch zu Abfall, mit einer Halbwertszeit von 2.000 Jahren.

## **Rückgang der Runderneuerung bedroht Klima, Umwelt und Wirtschaft Europas**

Laut European Tyre & Rubber Manufacturers' Association (ETRMA) sank die Zahl der in Europa (ohne die Türkei) runderneuerter Lkw-Reifen im Jahr 2022 dennoch um 6,2 Prozent auf 4,29 Millionen Stück – 2007 waren es noch 5,81 Millionen. Damit nimmt die Bedeutung der Runderneuerung in Europa weiter rapide ab, was nicht nur Klima und Umwelt bedroht, sondern auch Unternehmen und Arbeitsplätze. Der Marktanteil runderneuerter Lkw-Reifen geht in Europa kontinuierlich zurück – von 34,2 Prozent (2012) auf 20,1 Prozent (2022). Der Marktanteil runderneuerter Pkw-Reifen stagniert in Europa seit Jahren bei rund ein Prozent.

## **EU-Schutzzölle durch Produktionsverlagerungen umgangen**

Die NEUE REIFENZEITUNG stellte in ihrem Lkw-Reifen-Special fest, dass der EU-Zolleffekt von 2017, der runderneuerter Lkw-Reifen in Europa ein kurzes Zwischenhoch verschaffte, den Abwärtstrend nicht stoppen konnte. 2017 hatten in Europa neu eingeführte Antidumping- und Anti-Korruptionszölle auf Reifenimporte aus China zu einem drastischen Importeinbruch geführt. Die Einfuhr von Lkw-Reifen aus China in die Staaten der EU brach von 2017 auf 2019 um rund 75 Prozent auf unter eine Million ein.

Die Zahl der China-Reifen-Importe blieb in der Folge in etwa auf diesem Niveau. Dennoch erreichte die Gesamtzahl der Lkw-Importreifen in Europa 2022 mit 5,59 Millionen Stück einen neuen Höchststand, und lag damit deutlich vor der Zahl runderneuerter Lkw-Reifen (4,29 Millionen). Das lag aus Sicht der NEUEN REIFENZEITUNG daran, dass die Strafzölle der EU und der Nachteil zollerhöhter Markteintrittskosten durch eine massive Verlagerung von Produktionskapazitäten aus China in benachbarte asiatische Staaten umgangen worden ist.

Ein Vergleich macht die drastische Verschiebung der Marktverhältnisse zu Ungunsten von europäischer Wirtschaft und Umwelt deutlich. Im Jahr 2012 kamen auf 100 von Nicht-ETRMA-Mitgliedern importierte Lkw-Neureifen noch 360 in Europa runderneuerte Reifen. Im Jahr 2022 verschlechterte sich das Verhältnis auf 77 runderneuerte Lkw-Reifen gegenüber 100 Nicht-ETRMA-Importreifen.

## **Mit einer Reifen-Kreislaufwirtschaft die Ziele des Green Deal erreichen**

Eine zukunftsweisende Kreislaufwirtschaft strebt die längstmögliche Nutzung von Produkten und Rohstoffen an. Abfälle und Umweltbelastungen sollen durch Reparatur, Aufbereitung oder Wiederverwertung recycelter Rohstoffe vermieden werden. Auch die Reifenbranche kann per Circular Economy ressourcenschonend die maximale Wertschöpfung aus dem Wertstoffkreislauf herausholen.

Der Königsweg einer nachhaltigen Reifen-Kreislaufwirtschaft ist die Runderneuerung gebrauchter Reifen. Die deutliche Steigerung der Marktanteile runderneuerter Reifen in Europa kann einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Nachhaltigkeits-Ziele des europä-

ischen Green Deal leisten. Zumal die Runderneuerung eine KMU-geprägte Branche mit kurzen Lieferketten und hoher regionaler Wertschöpfung ist.

Jeder runderneuerte Lkw-Reifen verursacht nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts UMSICHT rund 135 kg weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als ein Neureifen. Eine Verdoppelung des Marktanteils runderneuerter Lkw-Reifen in Europa (auf rund 8,5 Millionen Stück) würde die CO<sub>2</sub>-Emissionen Europas um mehr als eine Millionen Tonnen senken.

Angesichts der weltweiten Klimakrise ist sofortiges Handeln von Seiten der Politik gefordert. Es müssen schnellstmöglich Maßnahmen zur Unterstützung der nachhaltigen Runderneuerung ergriffen werden:

- Alle in der EU zugelassenen Neureifen müssen runderneuerungsfähig sein
- Die öffentliche Hand muss runderneuerte Reifen bevorzugt einsetzen
- Runderneuerte Reifen dürfen nicht mehr von öffentlichen Ausschreibungen ausgeschlossen werden.
- Fuhrpark- und Flottenbetreibern muss der Einsatz von runderneuerter Reifen über eine staatliche Subventionierung erleichtert werden

## Über die Allianz Zukunft Reifen (AZuR)

AZuR engagiert sich seit dem Jahr 2020 europaweit für eine nachhaltige Reifen-Kreislaufwirtschaft. Gebrauchte Reifen sollen möglichst zu 100 Prozent wiederverwendet oder verwertet werden, um Abfälle zu vermeiden, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, natürliche Ressourcen zu schonen und Mensch wie Umwelt zu schützen.

Derzeit 56 AZuR-Partner aus Industrie, Handel und Wissenschaft decken alle Sektoren der nachhaltigen Circular Economy von Reifen ab – von der nachhaltigen Neureifen-Herstellung und zertifizierten Sammlung gebrauchter Reifen über die Reparatur und Runderneuerung von Pkw- und Nfz-Reifen, bis hin zur stofflichen und chemischen Verwertung der in Altreifen enthaltenen Rohstoffe.

Im interdisziplinären Teamwork werden neue Wege und Lösungen für einen ökologisch wie ökonomisch sinnvollen Reifen-Kreislauf entwickelt. Dabei kommt den Universitäten im AZuR-Netzwerk eine besondere Bedeutung zu. Diese liefern mit wissenschaftlich fundierten Studien und Forschungen wertvolle Impulse, um den Stoffkreislauf zu schließen.

Auf der TyreXpo Asia 2023 in Singapur wurde die AZuR mit dem Recircle Award in der Kategorie Circular Economy ausgezeichnet. Mit dem international renommierten Preis wurde insbesondere das AZuR-Engagement für die Runderneuerung und das umweltgerechte Recycling von Reifen gewürdigt. Mehr über AZuR erfahren Sie hier: <https://azur-netzwerk.de>.

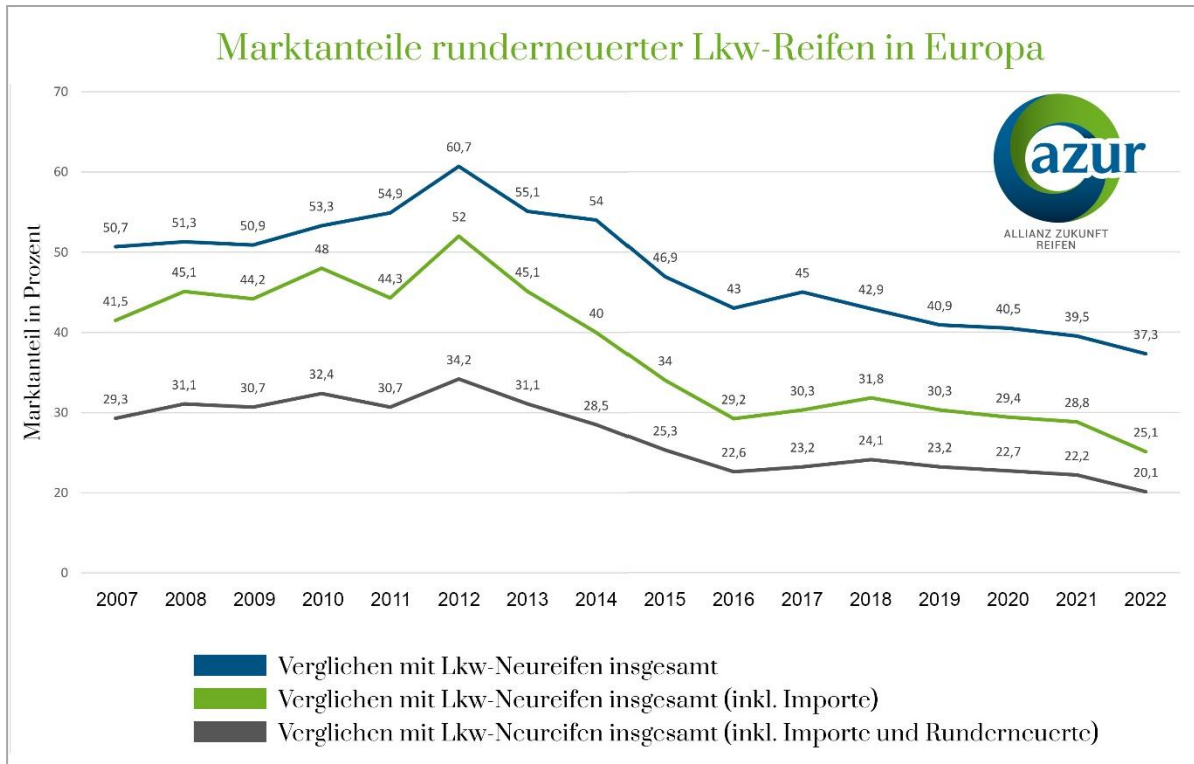
# Pressemitteilung



## Pressekontakt:

AZuR-Netzwerk  
c/o CGW GmbH  
Christina Guth  
[c.guth@c-g-w.net](mailto:c.guth@c-g-w.net)  
Tel: 02154-88852-11, Fax: 02154-88852-25  
Karl-Arnold-Straße 8, 47877 Willich  
[www.c-g-w.net](http://www.c-g-w.net)

Bildmaterial zur freien redaktionellen Verwendung, mit Angabe der Bildquelle.



**Bild 1:** Die Bedeutung runderneuerter Lkw-Reifen gab 2022 im Vergleich zum Neureifenmarkt noch einmal deutlich nach. Ihr Marktanteil lag am Jahresende bei nur noch 20,1 Prozent. Vor zehn Jahren lag der Marktanteil runderneuerter Lkw-Reifen noch bei 34,2 Prozent. Der Marktanteil runderneuerter Pkw-Reifen stagniert seit Jahren bei etwa einem Prozent. Datenquelle: ETRMA.



**Bild 2:** In Europa runderneuerte Reifen durchlaufen zahlreiche Sicherheits- und Qualitätskontrollen und erfüllen die hohen Anforderungen der ECE R108/109. Die Profilvarianten decken alle typischen Nfz-Einsatzbereiche und Achspositionen ab. Bildquelle: Michelin.



**Bild 3:** Mit modernster Technologie werden nur die Laufflächen und Seitenwände abgefahrener Markenreifen erneuert. Dadurch können in Europa jährlich Millionen Tonnen Abfälle vermieden und natürliche Ressourcen geschont werden. Bildquelle: RuLa.

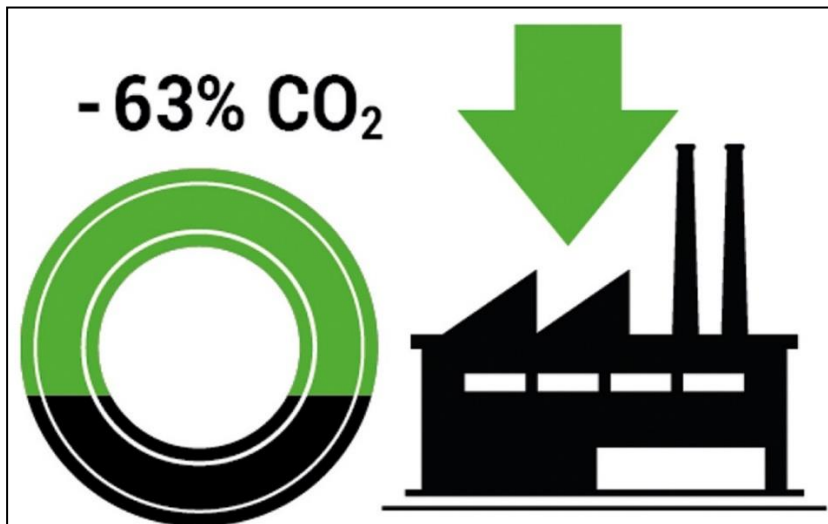


Bild 4: Ein runderneuerter Lkw-Reifen spart in der Herstellung, in Relation zu einem qualitativ vergleichbaren, hochwertigen Neureifen, rund 135 kg CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das führte im Jahr 2021 allein in Deutschland zur Einsparung von rund 105.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Quelle: Fraunhofer Institut UMSICHT – Ökobilanz der Runderneuerung (2022).