

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/16948 –**

### **Einsatzpotential runderneuerter Reifen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Automobilbranche steht im kommenden Jahrzehnt vor einem fundamentalen Transformationsprozess mit dem Ziel, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit zu erreichen. Eine Schlüsselfunktion nimmt in diesem Zusammenhang die Kreislaufwirtschaft ein.

Ein potentiell Konzept ist die Runderneuerung von Reifen. In diesem Verfahren wird die Lauffläche eines abgefahrenen Reifens ersetzt, während die Reifenkarkasse erhalten bleibt. Gegenüber Low-End-Reifen sparen diese 24 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 19 Prozent des Wasserbrauchs ein (vgl. EY Studie „Der sozioökonomische Einfluss der Runderneuerung von LKW-Reifen in Europa“, S. 14; abrufbar unter: [www.cutt.ly/Xe7aX73](http://www.cutt.ly/Xe7aX73)). Im Jahr 2018 wurden 30 Prozent der LKW-Reifen runderneuert verkauft. In Frankreich nutzt der Güterkraftverkehr bereits zu 40 Prozent runderneuerte Reifen (Stand: 2015; vgl. EY Studie „Der sozioökonomische Einfluss der Runderneuerung von LKW-Reifen in Europa“, S. 5; abrufbar unter: [www.cutt.ly/Xe7aX73](http://www.cutt.ly/Xe7aX73)). Im Segment der PKW-Reifen beträgt der Anteil weniger als 5 Prozent (vgl. Automobil Club Verkehr; abrufbar unter: [www.cutt.ly/Je7sUTs](http://www.cutt.ly/Je7sUTs)).

1. Wie bewertet die Bundesregierung das Potential des Einsatzes von runderneuertem Reifen mit Blick auf das Klimaschutzprogramm 2030 – insbesondere Ziel 22?

Grundsätzlich können Reifen mit einem geringen Rollwiderstandskoeffizienten den Kraftstoffverbrauch und damit die Kohlendioxid-Emissionen im Straßenverkehr deutlich beeinflussen. So wird bei der CO<sub>2</sub>-Zertifizierung im Rahmen der Typgenehmigung von schweren Nutzfahrzeugen die Anwendung kraftstoffeffizienter Reifen bereits berücksichtigt. Die Verwendung geeigneter runderneuerter Reifen ist dann eine Unternehmensentscheidung im Rahmen der Ersatzbeschaffung und kann zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Entscheidend ist allerdings, dass auch die runderneuertem Reifen einen geringen Rollwiderstandskoeffizienten aufweisen.

2. Sind der Bundesregierung Vorteile des Einsatzes von runderneuerten Reifen mit Blick auf Ressourceneinsparung bzw. Energieeinsparung und Abfallvermeidung bekannt?

Wenn ja, welche?

Zur Runderneuerung von Reifen werden weniger Energie und Ressourcen verbraucht als zur Herstellung neuer Reifen. Im Hinblick auf den gesamten Lebenszyklus von Reifen sind jedoch auch Emissionen durch den Kraftstoffverbrauch zu berücksichtigen, da die Nutzungsphase den größten Einfluss auf die Ökobilanz von Reifen hat.

3. Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die die Einsparpotentiale beim Einsatz und der Herstellung von runderneuerten Reifen analysieren?

Wenn ja, welche?

Der Bundesregierung sind folgende Studien zu Einsparpotenzialen im Einsatz und der Herstellung von runderneuerten Reifen bekannt:

- Ökobilanz zur Herstellung von Pkw-Reifen und, u. a., zur Runderneuerung von Pkw-Reifen aus dem Jahr 1999:

Krömer, S., Kreipe, E., Reichenbach, D., & Stark, R. (1999). Life cycle assessment of a car tire. Continental, Hannover. Abgerufen am 5. Februar 2020.

- Ökobilanz zur Herstellung und Nutzung von Pkw- und Lkw-Reifen über den gesamten Lebenszyklus inkl. der Nutzungsphase:

Boustani, A., Sahni, S., Gutowski, T., & Graves, S. (2010). Tire remanufacturing and energy savings. Environmentally Benign Manufacturing Laboratory, Sloan School of Management, MITEL.

- „Classification of retreaded truck tyres in order to comply with future environmental performance and safety requirements“, EU-Project RE-TYRE ID: 286830, Funded under: FP7-SME Coordinated by: STICHTING KENNISCENTRUM LEIDEN, Netherlands, 2014

- Metaanalyse von Ökobilanzstudien zur Entsorgung von Altreifen in Nordamerika, Asien und Europa:

Gomes, T. S., Neto, G. R., de Salles, A. C. N., Visconte, L. L. Y., & Pacheco, E. B. A. V. (2019). End-of-Life Tire Destination from a Life Cycle Assessment Perspective. In *New Frontiers on Life Cycle Assessment-Theory and Application*. IntechOpen.

Aktuelle Ökobilanzen zur Runderneuerung und wissenschaftliche Studien zu den Abfallvermeidungspotenzialen in Deutschland sind der Bundesregierung nicht bekannt.

4. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich einer Erhöhung der bestehenden Förderung des Einsatzes von runderneuerten Reifen im Güterkraftverkehr?
5. Unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen, den Einsatz von runderneuerten Reifen über den Güterkraftverkehr hinaus in anderen Bereichen des Verkehrs zu fördern?

Wenn ja, welche Bereiche sollen zukünftig einbezogen werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der geltenden Richtlinie zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Förderrichtlinie De-Minimis) sind runderneuerte Reifen für mautpflichtige Fahrzeuge förderfähig. Die Zuwendung beträgt maximal 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben (vgl. Nr. 5.1 der Förderrichtlinie De-Minimis). Die zuwendungsfähigen Ausgaben betragen wiederum 50 Prozent des Kaufpreises, der Mietgebühren oder der Leasingraten (vgl. Nr. 1.9 lit. b des Maßnahmenkatalogs der Förderrichtlinie De-Minimis). Diese Regelung hält die Bundesregierung weiterhin für angemessen.

