

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stephan Jersch (DIE LINKE) vom 17.06.2021

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/4986 -

Betr.: Wohin verschwinden die „alten“ Reifen in Hamburg und hat der Senat etwas gegen runderneuerte?

Einleitung für die Fragen:

Die Stadt und im weiteren Sinne städtische Unternehmen sind mit ihren Fuhrparks Reifengroßabnehmer und wegen der Abnutzung von Reifen auch große "Verbraucher". Zu nennen sind z.B. die Polizei sowie die Feuerwehr, HHA und VHH, HPA usw.

Ein Großteil des weltweit produzierten Kautschuks dient zur Produktion von [Autoreifen](#). Heute stellt zwar Naturkautschuk weniger als die Hälfte des produzierten Kautschuks, spielt wegen seiner Beschaffenheit allerdings in der Reifenproduktion weiterhin eine große Rolle. Naturkautschuk wird vor allem in Asien, unter für hiesige Verhältnisse teils menschenunwürdigen Bedingungen gewonnen.

Vor allem im Gewerbemüllaufkommen dürften Altreifen ein nicht zu unterschätzender Anteil sein. Allein in Deutschland fallen jedes Jahr knapp 60 Millionen Altreifen an. Und nur etwa die Hälfte der ausgedienten Pneu's wird zum Beispiel zu Gummigranulat verarbeitet, das in Sportparks als sog. Kunstrasen und Laufbahn zum Einsatz kommt oder für Dämmmatten gemischt wird.

Neben der sog. Entsorgung bzw. thermischen Verwertung von abgefahrenen Reifen ist die Runderneuerung eine technische (Wieder-)Verwertungsmöglichkeit.

Runderneuerte Reifen sind Pneu's, die aus Gebrauchtreifen hergestellt werden. Dafür kaufen Firmen, die auf die Runderneuerung spezialisiert sind, abgefahrte Reifen auf und tragen auf deren Unterbau, der so genannten Karkasse, mittels Hitze und Druck, wobei der Gummi durch Vulkanisation vom plastischen in den elastischen Zustand übergeht, eine neue Laufflächenmischung mit neuem Profil auf.

Waren runderneuerte Pneu's im geteilten Deutschland nicht nur der Nachkriegsjahre noch weit verbreitet, sind sie mit unter 5 Prozent Marktanteil heute ein Nischenprodukt geworden. Runderneuerte Reifen könnten aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht aber wieder interessanter werden, wird doch 70-80 Prozent weniger Kautschuk als bei Neureifen benötigt. Generell verbrauchen Runderneuerer nach eigenen Angaben auch 80 Prozent weniger Wasser als bei der Neureifenherstellung, 70 Prozent weniger Rohöl und insgesamt 50 Prozent weniger Energie. (vgl. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/reifen-kauf/runderneuerte-reifen/> und <https://www.ardmediathek.de/wdr/video/die-story/schmutzige-reifen-ein-milliardengeschaeft/wdr-fernsehen/Y3JpZDovL3dkci5kZS9CZWl0cmFnLTBjMm-FINGJLTg4NGItNGJkMi1iZTIyLTMwZTIkZjAwNjNmYQ/>)

Der Senat postuliert weniger umweltbelastenden Verkehr, hat sich mit Koalitionsvertrag diesen gar zum Ziel gesetzt. Auch in diesem Zusammenhang frage ich:

Frage 1: *Welche Bedingungen bezüglich Alter der an Fahrzeugen der FHH und ihrer Unternehmen montierten neuen oder runderneueren Reifen werden bei der Benutzung*

zugrunde gelegt und gibt es Unterschiede bzgl. der bundesweit vorgeschriebenen Profiltiefe bzw. der empfohlenen maximalen Nutzungsdauer?

Es gibt keine allgemeine gesetzliche Vorschrift, bei Erreichen welchen Alters Reifen von Fahrzeugen gewechselt werden müssen. Die verantwortlichen Stellen orientieren sich bei der Nutzungsdauer von Reifen der Fahrzeuge der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) an den Empfehlungen von z.B. TÜV und ADAC (möglichst alle sechs Jahre, spätestens alle zehn Jahre). Nicht nur das Alter spielt eine Rolle beim Austausch, sondern auch der Zustand des Reifens. Geregelt ist unter § 36 Absatz 3 Satz 4 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) insoweit die Profiltiefe von mindestens 1,6 mm. Wegen der großen Aquaplaning-Gefahr und des zunehmenden Bremsweges gerade auf nasser Straße bei geringer Profiltiefe, werden die Reifen der Fahrzeuge der FHH regelmäßig schon bei einer Profiltiefe zwischen 3 mm – 4 mm vorzeitig gewechselt. Dies entspricht ebenfalls den Empfehlungen des TÜVs und des ADACs

Bei den Leasingfahrzeugen der FHH liegt die Erstausrüstung und im Einzelfall die Ersatzbeschaffung der Bereifung grundsätzlich in der Zuständigkeit und Verantwortung der Leasinggeberin bzw. des Leasinggebers. Auf Grund der Nutzungsdauer von 24 Monaten bzw. 36 Monaten und der Laufleistung ist ein Austausch der Reifen regelhaft nicht erforderlich.

Frage 2: *Wie werden Altreifen in der FHH und durch wen behandelt?*

Altreifen werden von der Stadtreinigung Hamburg AöR (SRH) sowohl über die Recyclinghöfe im Bringsystem als auch über die Sperrmüllabfuhr im Holsystem und aus wilden Müllablagerungen erfasst. Im Jahr 2020 wurden von der SRH insgesamt ca. 675 Tonnen gesammelt. Davon fallen ca. 463 Tonnen Altreifen pro Jahr auf den Recyclinghöfen an. Die Dienstleistung der Übernahme und Verwertung von Altreifen wird gemäß den abfallrechtlichen Vorgaben nach geltendem Vergaberecht öffentlich ausgeschrieben. In Hamburg gibt es keine Behandlungsanlagen für Altreifen.

Für die Reifen der Fahrzeuge der FHH gelten die „Rahmenvereinbarungen über die Belieferung der Behörden und Ämter der Freien und Hansestadt Hamburg mit Kfz-Reifen aller Art, ggf. Reifenmontagen, Reifeneinlagerungen sowie Bereitstellung eines mobilen Reifen-Pannendienstes und Reifenreparaturen“. Für die Entsorgung der gelieferten Reifen ist die eigene Werkstatt bzw. der Dienstleister nach Maßgabe des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sowie des Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetzes verantwortlich. Insbesondere verpflichtet er sich, bei jeder Reifenlieferung eine mindestens gleichgroße Anzahl von Altreifen – ohne Rücksicht auf die Wiederverwertbarkeit – abzunehmen.

Frage 3: *Welche Entsorgung für Altreifen wird in HH angeboten, da es keine Recyclingpflicht gibt?*

In der Regel verbleiben die Altreifen bei den Vertragswerkstätten bzw. Reifenhändlerinnen und Reifenhändlern, die für die Entsorgung nach Maßgabe des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sowie des Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetzes verantwortlich sind. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

Frage 4: *Bei steigender Automobildichte in der FHH: Welche Mengen von Altreifen sind zukünftig zu erwarten und wann?*

Der Senat hat sich mit dieser Frage nicht befasst.

Frage 5: *Welche Mengen Altreifen wurden über Sperrmüllabholungen bzw. durch die Stadtreinigung von den Recyclinghöfen eingesammelt und wohin abgeben?*

Siehe Antwort zu 2.

Frage 6: *Wie wird der Austausch von Reifen bei den Behördenfuhrparks sowie denen der städtischen Unternehmen wie Hochbahn (HHA) oder den Verkehrsbetrieben Hamburg Holstein (VHH) abgewickelt? Über ihre Werkstätten? Wenn ja, entsorgen diese selber oder über die Stadtreinigung Hamburg (SRH)?*

Die Altreifen der Fahrzeuge in den Behördenfuhrparks werden grundsätzlich durch die Vertragswerkstätten bzw. Reifenhändlerinnen und Reifenhändler gewechselt, zurückgenommen und auch entsorgt. Bei der Hamburger Friedhöfe AöR, der SRH, der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und der Flughafen Hamburg GmbH erfolgt der Austausch über die eigenen Werkstätten. Beim Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) erfolgt der Austausch über die Technische Kraftfahrzeug-Zentralstelle der FHH (TKZ). Bei der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) erfolgt der Austausch über die Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG). Zusätzlich ist für die Fahrzeuge der FHH ein Austausch auch beim Landesbetrieb Verkehr (LBV)-Fahrzeugservice möglich. Bei den im Wege des Leasing beschafften Fahrzeugen liegen Behandlung und Verbleib der Altreifen in der Zuständigkeit der Leasinggeber. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

Frage 7: *Können nur Altreifen, die ihr maximales Alter noch nicht erreicht haben runderneuert werden – oder gibt es einen Zeitaufschlag?*

Dem Senat liegen keine Informationen im Sinne der Fragestellung vor.

Frage 8: *Welchen Anteil bei der Ersatzbeschaffung von Reifen haben runderneuerte Reifen? Bitte für Behörden und städtische Betriebe einzeln und auch in absoluten Zahlen auführen.*

SRH verwendet bei großen Fahrzeugklassen wie Müllfahrzeugen und Kehrmaschinen regelhaft runderneuerte Reifen als Ersatzreifen. Entsprechend ist der Anteil der runderneuerter Reifen bei SRH sehr hoch. Die genaue Anzahl dieser runderneuerter Reifen wird nicht erfasst. Der Anteil an runderneuerter Reifen bei der Ersatzbeschaffung von Reifen beträgt bei der Hochbahn 63 % und bei der Flughafen Hamburg GmbH 10 %. Der Anteil von runderneuerter Reifen bei der Ersatzbeschaffung für die übrigen Fahrzeuge der FHH ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 9: *Ist der Einsatz runderneuerter Reifen gemäß dem Leitfaden für umweltgerechte Beschaffung möglich bzw. gewünscht und wenn nein: welche Kriterien sprechen dagegen?*

Der Leitfaden für umweltgerechte Beschaffung enthält keine Kriterien für die Beschaffung von runderneuerter Reifen. Unabhängig davon ist die Beschaffung von runderneuerter Reifen durch den Umweltleitfaden oder andere Vorschriften nicht eingeschränkt.

Frage 10: *Welche Genehmigungsverfahren bzw. welche Standards müssen runderneuerte Reifen für den Einsatz bei Fahrzeugen der Stadt durchlaufen haben oder erfüllen?*

Dem Senat liegen keine Informationen im Sinne der Fragestellung vor.

Frage 11: *Stimmen die Aussagen der Runderneuerer zur Qualität und zum „ökologischen Fußabdruck“ derselben, müsste dann die Stadt aus ökologischen Gründen gemäß den Beschaffungsrichtlinien nicht auf runderneuerte Reifen orientieren? Wenn nein, warum nicht?*

Die Kernverwaltung der FHH ist an die "Leitlinie für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringen CO2 und Schadstoffemissionen, Anlage 2 Stand 27.10. 2016) zu den Allg. KFZ-Bestimmungen vom 1.8.2014 für die Beschaffung von Fahrzeugen" gebunden. Diese gültige Beschaffungsleitlinie der FHH trifft hierzu keine Aussagen.

Frage 12: *Welche Erfahrungen gibt es bei hamburgischen Behörden bzw. Unternehmen zum Einsatz von runderneuerter Reifen?*

Frage 13: *Welche Erfahrungen anderer Bundesländer stehen der FHH in Bezug auf den Einsatz von runderneuerter Reifen zur Verfügung?*

Dem Senat liegen keine Informationen im Sinne der Fragestellung vor.