

Seal-Reifen

Probleme mit der Entsorgung

Als „Seal-Reifen“ werden in der Erstausrüstung insbesondere eines deutschen Fahrzeugherstellers verbaute, selbstabdichtende Pkw-„Mobilitätsreifen“ bezeichnet. Bei diesem Reifentyp ist auf der Innenseite, unterhalb von Lauffläche und Karkasse, eine Lage Dichtungsmasse (gelartiges Polymer) aufgebracht, die beim Eindringen kleinerer Fremdkörper (Nagel, Schraube oder Ähnliches) in den Reifen das eingedrungene Objekt umläuft und den Einstichkanal abschließen soll. Bekannt sind hier unter anderem Continental-ContiSeal™, Pirelli-Seal Inside™ und Hankook: SEALGUARD®.

Aus Sicht des Umweltschutzes haben diese Reifen den Nachteil, dass sie aufgrund ihrer Dichtungsmasse nicht wie „normale“ Reifen zu Gummigranulat recycelt werden können. Auf Anfrage des BRV hatte Continental bereits 2016 dazu wie folgt Stellung genommen:

„Grundsätzlich empfehlen wir die Verwertung entsprechend der nachstehenden 4 Schritte:

1. Versuche, das Sealant von der Innenschicht der ContiSeal-Reifen zu trennen, sollten unterbleiben; bei der Materialauslegung wurde dieses nicht vorgeesehen.
2. Mit der heutigen ‚Shredding‘-Technologie, wie sie bei Standard-Reifen angewendet wird, lassen sich ContiSeal-Reifen nicht wirtschaftlich verwerten.
3. ContiSeal-Reifen sollten daher im Sortiervorgang von Standard-Reifen getrennt werden (dieses ist bereits aufgrund der speziellen Seitenwandkennzeichnung durch ‚Piktogramme‘ bei ContiSeal-Reifen möglich).
4. Die empfohlene Verwendung nicht mehr am Fahrzeug nutzbarer ContiSeal-Reifen ist die Verwertung in der Zementindustrie als ‚Ganzreifen‘, also nicht in geshreddeter Form (die Zementindustrie nimmt zwar überwiegend Reifenmaterial in bereits geshreddeter Form an, es gibt jedoch genügend Zementwerke, die auch Ganzreifen annehmen).

Unsere Marktbeobachtung hat allerdings auch gezeigt, dass ein sehr grobes Shreddern eines Gemisches bestehend aus einem hochgradigen Anteil an Standardreifen (99%) und einem sehr niedrigen Anteil an ContiSeal-Reifen (1%) ohne Zugabe von Trennmitteln möglich ist. Unter sehr grobem Shreddern ist hier das

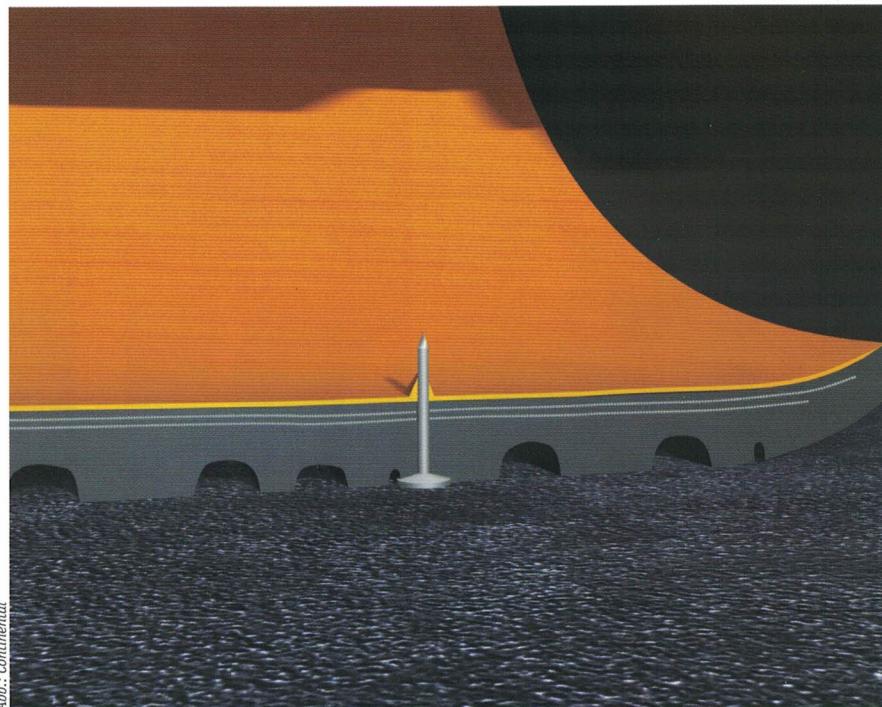


Abb.: Continental

Das Prinzip des Seal-Reifens, hier dargestellt für ContiSeal: Eine Schutzschicht auf der Innenseite der Reifenlauf­fläche dichtet die beim Eindringen von spitzen Gegenständen wie Schrauben und Nägeln entstehenden Löcher sofort ab.

Zerkleinern auf eine Teilgröße im Bereich von ca. 100x150mm zu verstehen. Das sehr grobe Shreddern von 100% ContiSeal-Reifen (auf Teilgröße ca. 100x150mm) ist nur bei hinreichender Verwendung von Gummi-Pulver als Trennmittel möglich.“

Aufgrund der bekannten prekären Situation in der Altreifenentsorgung und -Verwertung nehmen die meisten Altreifenentsorger derzeit so gut wie keine „Seal-Reifen“ an; oder wenn, dann nur zu deutlich höheren Entsorgungskosten. Einer der Marktführer auf diesem Gebiet, die Firma Genan, führt dazu wörtlich aus:

„Genan nimmt KEINE selbstdichtenden Reifen (‚Seal-Reifen‘) an. Falls wir solche Reifen zwischen den anderen an uns gelieferten Reifen finden, werden wir dem Lieferanten eine Gebühr von 25 EUR pro Stück und den zusätzlichen Sortieraufwand sowie die Entsorgungskosten in Rechnung stellen.“

BRV-Technikspezialist Hans-Jürgen Drechsler empfiehlt deshalb in Richtung Werkstätten: „Informieren Sie sich vorsorglich bei Ihren Altreifenentsorgern, in welchem Umfang Seal-Reifen zur Entsorgung angenommen werden und ob hier eventuell zusätzliche Kosten anfallen. Zusatzkosten sollten Sie an Ihre Kunden, die diese Produkte einsetzen, nach Möglichkeit weiterberechnen!“