

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/11241 –**

Kältemittel für Autoklimaanlagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut EU-Richtlinie 2006/40/EG müssen Neufahrzeuge auf stark klimaschädliche Kältemittel verzichten. Das Mittel „1234yf“ ist klimafreundlich und entspricht den Richtlinienvorgaben, hat aber den entscheidenden Nachteil, sich bei einem Unfall entzünden zu können und mit der Umgebungsfeuchtigkeit stark ätzende Flusssäure zu bilden. Nachdem sich die deutschen Automobilhersteller im Jahr 2007 zunächst für Kohlendioxid als ungefährlicherem und billigerem Kältemittel ausgesprochen hatten, nahm der Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) im Jahr 2009 seine Selbstverpflichtung zugunsten von Kohlendioxid zurück und sprach sich für das teure „1234yf“ aus, auf welches zwei Hersteller ein Monopol besitzen. Warnungen des Umweltbundesamtes und der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung vor der Gefährlichkeit von „1234yf“ waren für die Bundesregierung kein Grund, die Verwendung von Kohlendioxid vorzuschreiben. Stattdessen wurde der Industrie die Entscheidung zugunsten des gefährlichen Stoffes überlassen. Ende September 2012 gab der Hersteller Daimler AG jetzt dennoch bekannt, nicht mehr das Mittel „1234yf“ verwenden zu wollen (vgl. FAZ vom 25. September 2012).

Die Generaldirektion (GD) Unternehmen und Industrie der Europäischen Kommission hat im Schreiben des Technical Committee Motor Vehicles (TCMV) vom 18. April 2012 der Automobilindustrie die Erlaubnis eingeräumt, das klimaschädliche Kältemittel „R134a“ bis zum 31. Dezember 2012 in neu typgenehmigten Pkw weiterzuverwenden. Dies wurde mit der nicht ausreichenden Verfügbarkeit von „1234yf“ begründet. Nun strebt die Daimler AG jedoch eine Weiterverwendung von „R134a“ aufgrund von Sicherheitsbedenken an. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des TCMV-Schreibens.

1. Ist der Bundesregierung eine neue Haltung des VDA bezüglich der zukünftigen Verwendung von Kältemitteln bei deutschen Herstellern gemäß der EU-Richtlinie 2006/40/EG bekannt, und falls ja, wie ist diese Position?

Eine neue Haltung des VDA ist der Bundesregierung nicht bekannt.

2. Inwiefern stellt sich für die Bundesregierung die Frage nach einer Unterstützung der Verwendung von CO₂-Klimaanlagen in Serienfahrzeugen, nachdem der Hersteller Daimler AG angekündigt hat, auf das Kältemittel „1234yf“ zu verzichten?

Die EG-Richtlinie 2006/40/EG fordert den Einsatz von Kältemitteln mit einem GWP-Wert von maximal 150. Die Entscheidung, welches richtlinienkonforme Kältemittel konkret zum Einsatz kommt, obliegt den Fahrzeugherstellern. Die Festlegung des VDA aus dem Jahr 2010 auf das Kältemittel HFO-1234yf zur Erfüllung der Vorgaben der vorgenannten EG-Richtlinie erfolgte eigenständig. Das gilt auch für die jetzt bekannt gemachte Entscheidung der Daimler AG.

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort auf Bundestagsdrucksache 17/2297 zu den Fragen 2 und 3 ausgeführt, dass die Ergebnisse der vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Untersuchungen zu CO₂-Klimaanlagen die Eignung dieser Technologie für die Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 2006/40/EG gezeigt haben.

Welche Technologien tatsächlich zum Einsatz kommen werden und wie deren Einführung erfolgen kann, hängt auch vom Ergebnis aktuell laufender Evaluierungs- und Entscheidungsprozesse ab, denen hier nicht vorgegriffen werden soll. Die Bundesregierung wird auch weiterhin aktiv den Lösungsfindungsprozess unterstützen und die Bemühungen der Automobilindustrie zum Einsatz von richtlinienkonformen Kältemitteln begleiten.

3. Ist der Bundesregierung eine neue Haltung anderer deutscher Automobilhersteller zur Einführung neuer Kältemittel bekannt, und falls ja, wie ist diese Haltung (bitte gegebenenfalls Hersteller und Positionierung angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

4. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, politisch aktiv zu werden?
Falls ja, aus welchen Gründen?
Falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Die Bundesregierung wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Risikoeinschätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes zu Kraftfahrzeugen der Daimler AG und Aussagen zur Übertragbarkeit der Ergebnisse auf Fahrzeugtypen anderer Hersteller über mögliche politische Maßnahmen entscheiden.

5. Inwiefern wagt Deutschland einen Alleingang, und ist es nach Einschätzung der Bundesregierung jetzt für die deutsche Automobilindustrie wirtschaftlich, parallele technologische Systeme in den Werkstätten vorzuhalten (vgl. Bundestagsdrucksache 17/4070)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. Inwiefern ist mit der Entscheidung des Herstellers Daimler AG gegen das Kältemittel „1234yf“ nach Einschätzung der Bundesregierung eine Gefahr für die Absatzmöglichkeiten der deutschen Automobilindustrie entstanden (vgl. Bundestagsdrucksache 17/4070)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die Unbedenklichkeitsbescheinigung des TÜV ein, wonach die Nutzung von „1234yf“ dem Grunde nach genauso sicher sei, wie die bisher genutzten Kältemittel (vgl. Bundestagsdrucksache 17/4070)?

Der Bundesregierung ist keine Unbedenklichkeitsbescheinigung eines Technischen Überwachungsvereins (TÜV) bekannt. Nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung aufgrund von Industrieangaben wurde ein TÜV von Automobilherstellern lediglich damit beauftragt, die Szenarien einer vorliegenden internationalen Unfallrisikostudie zu HFO-1234yf gutachterlich zu bewerten.

8. Erachtet die Bundesregierung aufgrund der neu begründeten Weiterverwendung von „R134a“ die Erlaubnis des TCMV für hinfällig?

Falls nein, wie gedenkt die Bundesregierung mit der Ankündigung der Daimler AG und gegebenenfalls weiterer Autohersteller umzugehen, auch nach dem 31. Dezember 2012 das klimaschädliche Kältemittel „R134a“ in neuen Fahrzeugtypen zu verwenden?

Sind in diesem Fall Strafzahlungen angedacht bzw. hat es hierzu bereits Gespräche zwischen der Europäischen Kommission und den zuständigen Bundesministerien gegeben, in denen eine nochmalig verlängerte Erlaubnis zur Weiternutzung des Kältemittels „R134a“ erwogen wurde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Sofern die Bundesregierung weitergehende Informationen über die Lieferbarkeit des Kältemittels „1234yf“ besitzt, ist abzusehen, ob „1234yf“ ab dem 31. Dezember 2012 in ausreichenden Mengen verfügbar sein wird?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass das Kältemittel HFO-1234yf ab 2013 in ausreichender Menge zur Verfügung stehen wird (siehe Presseinformation von DuPont www2.dupont.com/Refrigerants/en_US/news_events/article20121017.html#.Uif7VY4vSCE).

