

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Annalena Baerbock, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheitsbewertung des Fahrzeug-Kältemittels R1234yf und Maßnahmen gegen mögliche Gesundheitsgefahren

Die Europäische Kommission hat Ende Januar 2014 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Als Begründung wird die mangelhafte Umsetzung der Richtlinie 2006/40/EG (MAC-Richtlinie) genannt. Die Daimler AG soll unter Billigung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) neue Pkw-Modelle in Form einer erweiterten Typgenehmigung der Vorgängergeneration in den Verkehr bringen und durch die Nutzung des Kältemittels R134a gegen die Vorgaben der MAC-Richtlinie verstoßen. Die Richtlinie schreibt seit dem 1. Januar 2011 den Einsatz von Kältemittel mit einem Treibhauspotential <150 in neuen Pkw-Typen vor. Ab dem Jahr 2017 gelten die Vorgaben für alle Pkw-Neuzulassungen.

Die Daimler AG hatte im September 2012 mitgeteilt, das Kältemittel R1234yf, welches als Ersatz für das klimaschädliche R134a gedacht war, aufgrund von Sicherheitsrisiken nicht einsetzen zu wollen. In simulierten Crashtests hatte sich das Mittel entzündet – ein Gefährdungspotential, auf das bereits frühere Untersuchungen der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) und der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung hingewiesen haben. Ein erneuter Test der DUH (www.duh.de/uploads/media/Brandtest_Kurzbericht_DUH_2014_01_24_Kurzbericht_update_01.pdf) verweist überdies auf erhebliche Gesundheitsgefahren, die im Falle einer indirekten Entzündung von R1234yf entstehen können – etwa bei Fahrzeugbränden durch elektrische Defekte, überhitzten Bremsen oder Reifen sowie durch Vandalismus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erachtet die Bundesregierung die Methodik und Vorgehensweise der derzeitigen Untersuchung durch das Joint Research Centre (JRC) als ausreichend, um alle relevanten Sicherheitsrisiken von R1234yf zu bewerten (z. B. Brände von Autotransportern mit R1234yf-Fahrzeugen)?
2. Sind angesichts der wachsenden Anzahl von Fahrzeugen mit R1234yf nationale Regelungen geplant, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten (z. B. eine deutliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit R1234yf zur Warnung von Rettungskräften und Ersthelfern, Einfahrverbote in geschlossene Räume wie Tiefgaragen usw.)?

3. Plant die Bundesregierung gesetzliche Neuregelungen zu Sicherheitsvorschriften, durch die Servicepersonal in Werkstätten oder Anwohner vor möglichen Gesundheitsgefahren durch R1234yf in möglichen Brandfällen geschützt würden?
4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob das Kältemittel R1234yf auch in der stationären Kühlung eingesetzt werden soll, und wenn ja, welche Sicherheitsvorgaben sind für diesen Anwendungsbereich vorhanden bzw. in Planung?
5. Werden die in Bussen und Schienenfahrzeugen eingesetzten Kältemittel von den zuständigen Genehmigungsbehörden erfasst?
6. Durch welche genehmigungsrechtlichen Vorgaben wird der sichere Einsatz von Kältemitteln in Bussen und Schienenfahrzeugen gewährleistet?
7. Plant die Bundesregierung nationale Vorgaben, um den Einsatz von R1234yf in Bussen und Schienenfahrzeugen zu verhindern?
8. Sieht die Bundesregierung in der Entscheidung des Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV) zur zeitlichen Verzögerung der MAC-Richtlinie ebenfalls einen Widerspruch zum Gebot der Technikneutralität?
9. Was hat die Bundesregierung unternommen, um den Einsatz alternativer klimafreundlicher Kältemittel – wie CO₂ – zu fördern und so die technologieneutrale Umsetzung der MAC-Richtlinie zu unterstützen?
10. Wann wurden der Bundesregierung und ihren nachgeordneten Behörden erstmals Sicherheitsbewertungen des Kältemittels R1234yf durch welche Institutionen mitgeteilt, und welche Schlussfolgerungen und Handlungsaufträge zog sie aus diesen?
11. Hat die Bundesregierung aufgrund der Sicherheitsbewertungen des Kältemittels R1234yf durch Dritte Anlass für eigene Sicherheitsbewertungen gesehen, wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
12. Seit wann war der Bundesregierung und dem KBA bekannt, dass deutsche Fahrzeughersteller davon absehen wollen, das Kältemittel R1234yf in ihren neuen Fahrzeugen einzusetzen und somit nicht die Vorgaben der MAC-Richtlinie umsetzen, und was hat sie unternommen, um ein Vertragsverletzungsverfahren aus diesem Grund zu vermeiden?
13. Hat die Bundesregierung im Zuge der gesetzlichen Frist für die Abgabe der Bewertungsergebnisse für R1234yf im Rahmen von REACH (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) eine eigene Bewertung an die ECHA (European Chemicals Agency) übermittelt, wenn ja, mit welchen Ergebnissen, und wie ist der Stand des Verfahrens in dieser Sache?
14. Welche konkreten umfassenden Abstimmungsprozesse innerhalb der Bundesregierung und mit nachgeordneten Behörden machen den Antrag auf Fristverlängerung im Vertragsverletzungsverfahren (www.spiegel.de vom 28. Juni 2013, „Entscheidung des KBA: Mercedes feiert Etappensieg im Kältemittelstreit“) notwendig, welche konkretisierten Vorwürfe hinsichtlich der Anwendung typabgrenzender Merkmale des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG sowie unrechtmäßiger Mehrfachtypgenehmigungen für einen Fahrzeugtyp werden seitens der Bundesregierung analysiert, und welche Schlussfolgerung zieht sie aus den Ergebnissen?
15. Welche konkreten Schritte unternahm bzw. erwägt die Bundesregierung, damit es zu einer zügigen Einigung über die Umsetzung der MAC-Richtlinie kommt und ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof abgewendet werden kann?

16. Welche Alternativen sieht die Bundesregierung zur Einhaltung des in der Richtlinie 2006/40/EG geforderten GWP <150, wenn aus Sicherheitsbedenken R1234yf nicht als Kältemittel genutzt werden kann?
17. Wenn die Bundesregierung Alternativen zum Einsatz von R1234yf sieht, welche Umstände stehen einer Anwendung dieser Alternativen entgegen?
18. Für den Fall, dass die Bundesregierung derzeit keine Alternativen zur Anwendung von R1234yf sieht, gibt es Überlegungen, die entstehenden Treibhausgas effekte übergangsweise durch andere Maßnahmen der Automobilhersteller zu kompensieren, und wenn ja, welche, oder gibt es Überlegungen, eine Verlängerung der Übergangsfristen für die Richtlinie 2006/40/EG zu erwirken?
19. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass verschiedene Automobilhersteller zur Umgehung der Vorgaben aus der Richtlinie 2006/40/EG bestehende Typengenehmigungen auf neue Modelle erweitern und fortschreiben (www.spiegel.de vom 28. Juni 2013, „Entscheidung des KBA: Mercedes feiert Etappensieg im Kältemittelstreit“)?

Berlin, den 20. März 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

