

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ralph Lenkert, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Markteingriffe bei der Bereitstellung des Kältemittels R134a

Im Rahmen des Verbots der Nutzung klimaschädlicher Kältemittel in Neuwagen seit 2017 erfolgte seitens der Automobilindustrie eine Umstellung auf alternative Kältemittel. In Neuwagen wird heute hauptsächlich das als hochentzündlich (vgl. Sicherheitsdatenblatt gemäß Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 2,3,3,3-Tetrafluorprop-1-en, HFO-1234yf der Firma Honeywell sowie) eingestufte Kältemittel R1234yf verwendet, CO₂ als Alternative langsam eingeführt (www.fr.de/wirtschaft/kaeltemittel-vw-ruestet-bei-klimaanlagen-um-a-1052678).

Das bis 2017 in Kfz gebräuchliche Kältemittel R134a erfährt nun durch EU-Importbeschränkungen (festgelegt durch die Kommission und den Rat) massive Preissteigerungen, nach denen der Preis des Kältemittels innerhalb weniger Monate auf das Vier- bis Fünffache angestiegen sei (vgl. www.kfz-betrieb.vogel.de/klimaservice-das-kaeltemittel-wird-knapp-a-701873/). Die Importbeschränkungen führen demnach nicht nur zu massiven Preissteigerungen bei der Wartung und Reparatur von Klimaanlage, sondern auch zu Lieferengpässen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie verlief nach Kenntnis der Bundesregierung die Preisentwicklung des Kältemittels R134a auf dem deutschen Markt (bitte in Monatsmittelwerten mit Beginn 1. Juli 2016 angeben)?
2. Worauf ist diese Preisentwicklung nach Kenntnis der Bundesregierung zurückzuführen?
3. Sind der Bundesregierung Einzelheiten über eine durch die EU verhängte Importreduzierung für das Kältemittel R134a bekannt?
Wenn ja, welche?
4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Importmenge von R134a in den vergangenen Monaten entwickelt (seit 1. Juli 2016)?
5. Inwiefern hatte die Bundesregierung Einfluss auf eine Importbeschränkung von R134a für den EU-Raum?
6. Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zur derzeitigen Marktentwicklung um das Kältemittel R134a hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Belastung der Verbraucherinnen und Verbraucher?

7. Mit welchen Folgen rechnet die Bundesregierung angesichts der derzeitigen Preis- und Lieferentwicklung des Kältemittels auf die Tüchtigkeit von Klimaanlageanlagen in Kfz sowie stationären Klimaanlageanlagen?
8. Plant die Bundesregierung eine Initiative zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher vor unüblich ansteigenden Preisniveaus bei der Reparatur bzw. Wartung von Klimaanlageanlagen?
9. Wie viele Pkw waren nach Kenntnis der Bundesregierung am 1. Januar 2019 in Deutschland zugelassen, die eine Klimaanlage mit dem Kältemittel R134a betreiben?
10. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die technische Umrüstung von Klimaanlageanlagen in Altfahrzeugen auf eine alternative Nutzung mit CO₂ oder R1234yf grundsätzlich möglich?
11. Welche Mengen des Kältemittels R134a wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Jahren in Deutschland verkauft?
12. Sind der Bundesregierung Alternativen zum Kältemittel R134a bekannt, die bei Wartung und Reparatur von Klimaanlageanlagen von Pkw und stationären Klimaanlageanlagen eingesetzt werden können, die nicht für das Kältemittel R1234yf spezialisiert sind?
Wenn ja, welche?
13. Welche Kältemittel werden in neu zugelassenen Pkw eingesetzt, und wie viele Fahrzeuge sind das jeweils (bitte Daten für das Jahr 2018 angeben)?

Berlin, den 20. Februar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion