

## **Antwort** der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ralph Lenkert, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/8405 –**

### **Markteingriffe bei der Bereitstellung des Kältemittels R134a**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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, CO<sub>2</sub> als Alternative langsam eingeführt ([www.fr.de/wirtschaft/kaeltemittel-vw-ruestet-bei-klimaanlagen-um-a-1052678](http://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/](http://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.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über die Preisentwicklung des Kältemittels R 134a auf dem deutschen Markt vor.

2. Worauf ist diese Preisentwicklung nach Kenntnis der Bundesregierung zurückzuführen?

Die Verordnung (EU) Nr. 517/2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006 (F-Gas-Verordnung) sieht keine ausdrückliche Importbeschränkung für das Kältemittel R 134a vor. Vielmehr wird bis 2030 die jährlich maximal von Herstellern und Einführern in der EU in Verkehr zu bringende Menge teilfluorierter Kohlenwasserstoffe (HFKW) stufen-

weise in Dreijahresabständen auf 21 Prozent der Ausgangsmenge (Jahresdurchschnitt der 2009 bis 2012 europaweit in Verkehr gebrachten Menge) gesenkt. R 134a ist als HFKW grundsätzlich von der Reduktionsregelung betroffen. Die EU-Kommission teilt Herstellern und Einführern gemäß der F-Gas-Verordnung jährlich auf Antrag Quoten für das Inverkehrbringen von HFKW zu.

Die EU-Kommission vergibt die Quoten nicht stoffbezogen, sondern gibt die jeweils zur Verfügung stehende Höchstmenge in CO<sub>2</sub>-Äquivalent an. Weder die EU-Kommission noch die Bundesregierung haben Einfluss darauf, für welche Stoffe Hersteller und Einführer ihre Quote nutzen.

Die Verknappung am Markt und die damit einhergehende Verteuerung von HFKW-Kältemitteln ist eine beabsichtigte Wirkung dieser Regelung, um die Verwendung klimafreundlicher Alternativen zu befördern.

3. Sind der Bundesregierung Einzelheiten über eine durch die EU verhängte Importreduzierung für das Kältemittel R134a bekannt?

Wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Importmenge von R134a in den vergangenen Monaten entwickelt (seit 1. Juli 2016)?

Einführen Deutschlands von Erzeugnissen der Warennummern 29033926, (1,1,1,2-Tetrafluorethan\_reiner Zustand, R 134a) sowie 38247820 und 38247840 (gemischter Zustand) für die Monate Januar 2016 bis Dezember 2018 sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Zum Mischungsverhältnis bzw. zum Anteil des Produkts „1,1,1,2-Tetrafluorethan“ in den beiden letztgenannten Warennummern kann keine Aussage getroffen werden.

Zum Verwendungszweck der eingeführten Waren können ebenfalls keine Angaben gemacht werden.

## Außenhandel Deutschland

Jahr Monate		Warenverzeichnis Außenhandelsstatistik (8-Steller)					
		WA29033926 1,1,1,2-Tetrafluorethan		WA38247820 Mischung 1,1,1-Tri-, Penta-, 1,1,1,2-Tetrafluorethan		WA38247840 Mischung Difluormethan, Pentafluorethan u. a.	
		Einfuhr: Gewicht	Einfuhr: Wert	Einfuhr: Gewicht	Einfuhr: Wert	Einfuhr: Gewicht	Einfuhr: Wert
		t	Tsd. EUR	t	Tsd. EUR	t	Tsd. EUR
<b>2016</b>	Januar	129,0	445	49,0	234	39,0	167
	Februar	173,8	645	42,9	168	83,9	353
	März	365,0	1306	158,7	812	97,2	412
	April	421,1	1546	132,5	652	55,6	276
	Mai	576,1	1885	155,6	777	91,3	365
	Juni	584,7	1937	100,2	537	85,8	352
	Juli	716,3	2433	147,0	772	199,0	784
	August	696,9	2359	164,4	852	130,6	528
	September	655,2	2202	217,5	1181	127,9	520
	Oktober	204,9	860	126,7	724	79,0	397
	November	384,1	1518	187,1	936	111,3	397
	Dezember	536,8	1687	145,4	757	62,0	253
<b>2017</b>	Januar	239,1	1100	50,6	316	78,7	391
	Februar	154,3	689	114,6	660	71,1	277
	März	388,9	1833	80,9	532	93,9	526
	April	407,6	1925	143,0	1256	89,8	573
	Mai	423,5	2611	145,7	1184	28,4	213
	Juni	484,7	2424	135,7	1763	33,0	265
	Juli	568,7	3858	308,4	5891	121,1	834
	August	573,6	3994	212,1	4183	90,6	908
	September	591,9	4386	137,7	4063	99,7	1100
	Oktober	480,6	4794	133,1	3420	48,5	661
	November	338,2	3670	50,1	1529	31,5	526
	Dezember	544,1	4678	42,3	1115	84,8	990
<b>2018*</b>	Januar	175,9	2861	8,2	277	64,1	1267
	Februar	221,7	3024	52,1	1378	53,2	1009
	März	254,0	4747	18,4	615	78,2	1808
	April	430,6	6608	0,0	0	86,5	1273
	Mai	347,1	7443	28,7	621	60,7	1012
	Juni	599,0	10400	5,4	149	67,0	1469
	Juli	433,2	7787	12,1	201	74,4	1838
	August	613,0	10601	20,6	711	90,4	2240
	September	484,2	6471	12,7	179	86,2	2060
	Oktober	324,3	4902	7,7	236	89,8	2031
	November	244,4	3424	0,0	0	49,8	1192
	Dezember	399,0	4878	17,1	268	27,4	349

\*Vorläufige Ergebnisse

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise,

mit Quellenangabe gestattet. | Stand: 18.03.2019 / 16:00:25

5. Inwiefern hatte die Bundesregierung Einfluss auf eine Importbeschränkung von R134a für den EU-Raum?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Welche Stellung bezieht die Bundesregierung zur derzeitigen Marktentwicklung um das Kältemittel R134a hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Belastung der Verbraucherinnen und Verbraucher?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, dass aufgrund der Preis- und Lieferentwicklung Klimaanlageanlagen nicht mehr sachgerecht mit einem ausreichenden Kältemittelfüllstand betrieben werden können. Pkw-Klimaanlagen dürfen lediglich mit dem in der Typgenehmigung genannten Kältemittel betrieben werden. Alternativen zum genehmigten Kältemittel R 134a, welche legal mit vertretbarem Aufwand in diesen Pkw genutzt werden können, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Eine Umrüstung von bereits zugelassen Pkw („Altfahrzeugen“) auf die in Frage 10 genannten Kältemittel ist grundsätzlich möglich. Hierbei ist jedoch anzumerken, dass diese „Altfahrzeuge“ nicht auf die Nutzung anderer Kältemittel ausgelegt wurden. Die Pkw weisen somit je nach zu verwendendem Alternativkältemittel u. a. abweichende Befüll-Anschlüsse, fehlende Hitzeabdeckungen (Entflammungsschutz), evtl. fehlende Motorraumlöschanlagen (einschließlich Steuerung und Crash-Sensierung) auf. Im Falle von CO<sub>2</sub> müssten deutliche höhere Anlagendrücke und ggf. Leckage-Erkennungen realisiert werden. Neben den sich hieraus ergebenden konstruktiven Problemen, könnten aus vorgenannten Gründen bei vielen „Altfahrzeugen“ die Kosten einer Umrüstung den jeweiligen Zeitwert überschreiten.

In stationären Klimaanlageanlagen, die für R 134a konstruiert wurden, können andere Kältemittel nicht ohne weiteres eingesetzt werden. Hierzu wären umfangreiche fachplanerische und technische Anpassungen notwendig. Insbesondere kann das Kältemittel R 134a aufgrund des abweichenden Druckbereichs grundsätzlich nicht gegen das Kältemittel CO<sub>2</sub> ausgetauscht werden. Im Übrigen darf nach der F-Gas-Verordnung in stationären Kälteanlagen mit einer Füllmenge von 40 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent oder mehr bis zum 1. Januar 2030 auch aufgearbeitetes oder recyceltes Kältemittel verwendet werden. Insgesamt geht die Bundesregierung davon aus, dass der Preisanstieg von HFKW mit hohem Treibhauspotenzial den Einsatz stationärer Anlagen mit klimafreundlichen Kältemitteln begünstigen wird.

8. Plant die Bundesregierung eine Initiative zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher vor unüblich ansteigenden Preisniveaus bei der Reparatur bzw. Wartung von Klimaanlageanlagen?

Nein.

9. Wie viele Pkw waren nach Kenntnis der Bundesregierung am 1. Januar 2019 in Deutschland zugelassen, die eine Klimaanlage mit dem Kältemittel R134a betreiben?

Das verwendete Kältemittel ist weder im Zentralen Fahrzeugregister ein Abfragekriterium noch ist die Angabe Inhalt der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) oder der Zulassungsbescheinigungen Teil 1 und 2.

10. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die technische Umrüstung von Klimaanlagen in Altfahrzeugen auf eine alternative Nutzung mit CO<sub>2</sub> oder R1234yf grundsätzlich möglich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

11. Welche Mengen des Kältemittels R134a wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Jahren in Deutschland verkauft?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, welche Mengen des Kältemittels R 134a in den vergangenen Jahren in Deutschland verkauft wurden.

12. Sind der Bundesregierung Alternativen zum Kältemittel R134a bekannt, die bei Wartung und Reparatur von Klimaanlagen von Pkw und stationären Klimaanlagen eingesetzt werden können, die nicht für das Kältemittel R1234yf spezialisiert sind?

Wenn ja, welche?

Es wird auf die Antworten zu Frage 7 verwiesen.

13. Welche Kältemittel werden in neu zugelassenen Pkw eingesetzt, und wie viele Fahrzeuge sind das jeweils (bitte Daten für das Jahr 2018 angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.





