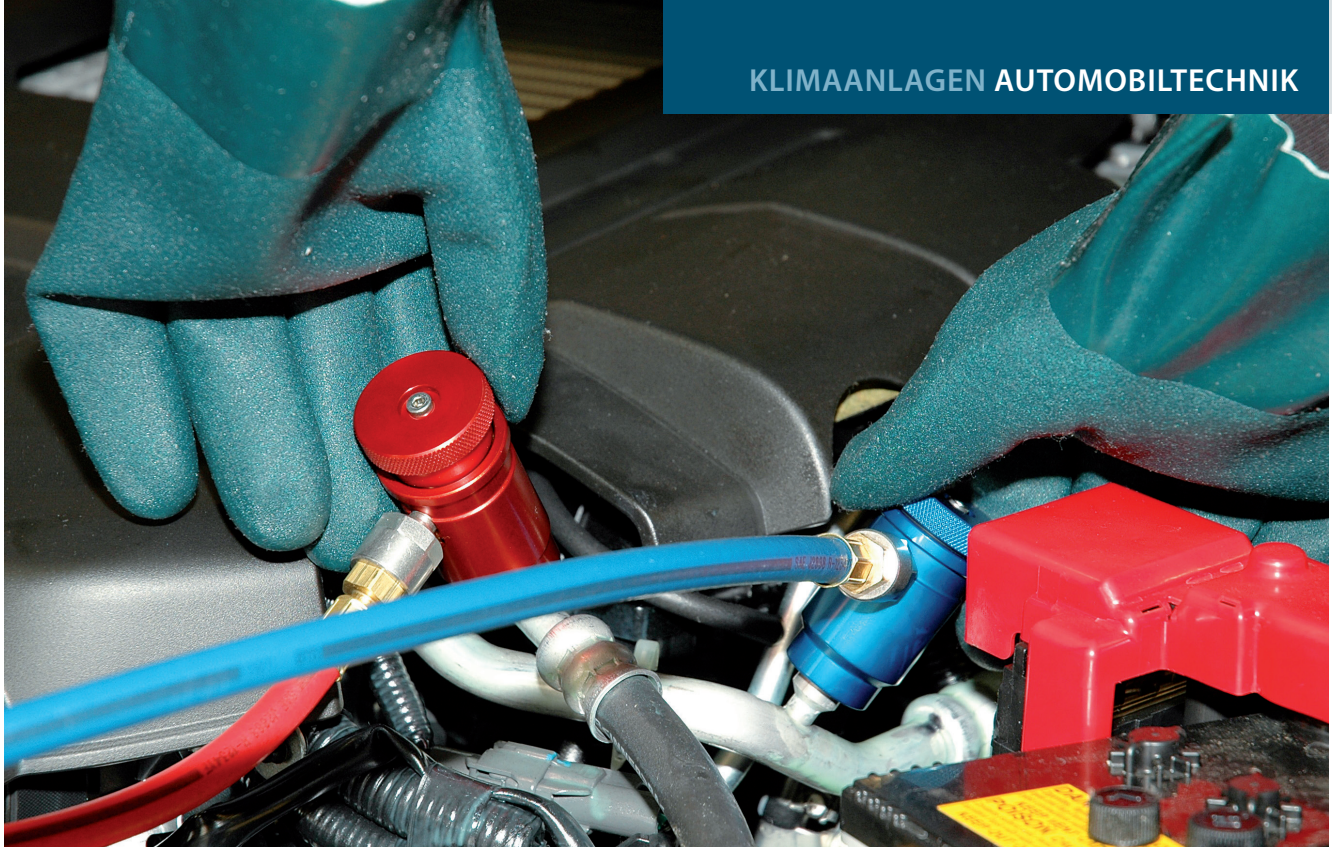

Bild: Diehl

Künftiges Kältemittel

Stochern im Nebel

Das Auslaufen der Quasi-Ausnahmegenehmigung der EU-Kommission hindert Daimler nicht daran, Klimaanlagen betroffener Baureihen weiterhin mit dem alten Kältemittel R-134a zu befüllen. VW erklärte sich über Ferdinand Piech solidarisch. Importeure versuchen, Zeit zu gewinnen. Die Situation ist somit unüberschaubar und unberechenbar.

Seit dem 1. Januar 2013 gibt es keine Ausrede mehr: Die Quasi-Ausnahmegenehmigung der EU-Kommission, auch ab dem 1. Januar 2011 typgeprüfte Pkw mit nicht GWP-konformem Kältemittel zu befüllen, lief zum Jahreswechsel ohne Verlängerung aus, womit die so genannte MAC-Richtlinie der EU vollumfänglich in Kraft trat.

Derzeit existiert mit R-1234yf nur ein (mehr oder weniger) erprobtes und zugelassenes Kältemittel (GWP < 150), womit auch bereits Klimaanlagen von ab dem 1. Januar 2011 typgeprüften Pkw befüllt werden bzw. wurden, denn Daimler rief nach einem eigenen Test des neuen Kältemittels auf Brennbarkeit (vgl. asp 10/2012) alle ausgelieferten neuen SL (R 231) zur Umrüstung auf R-134a zurück. Seit einem Interview des VW-Aufsichtsratsvorsitzenden Ferdinand Piëch in einer Publikumszeitschrift gelten die Wolfsburger mit allen ihren Konzernmarken ebenfalls als R-1234yf-Gegner.

Betroffene Importeure versuchen, Zeit zu gewinnen. So erwirkte Toyota für die Baureihen Prius+ und Lexus GS Änderungen ihrer Typgenehmigungen. Beide gelten seither als Derivate vor genanntem Termin typgeprüfter Baureihen, was deren Befüllung mit R-134a erlaubt. Lediglich der Sportwagen GT86 wird weiterhin mit dem Kältemittel R-1234yf geliefert.

Wie die Politik in Brüssel und Berlin auf diese erlaubten und unerlaubten Tricks der Automobilindustrie reagiert, ist derzeit noch unklar. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) schrieb Mitte November 2012 alle Automobilhersteller und -importeure in Deutschland zwecks Befragung nach Vorgehensweisen, Erfahrungen und Einschätzungen an. Einige Antworten stehen noch aus. In Brüssel sprach der zuständige EU-Industriekommissar Antonio Tajani kürzlich erstmals indirekt von der Möglichkeit eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens: „Einzig aufgrund der Lieferschwierigkeiten bei HFO-1234yf hat sich die Kommission bereit erklärt, bis zum 31. Dezember 2012 von der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren abzusehen, wenn weiterhin das Kältemittel R-134a in der Automobilherstellung verwendet wird“, so seine schriftliche Antwort auf die Anfrage eines österreichischen EU-Parlamentariers. Zugleich wies er auf „ernsthafte Risiken“ des neuen Kältemittels hin.

Bedenken bestehen aus seitens des ADAC. Originalton eines Positionspapiers: „Eine etwaige Erhöhung der Brandgefahr – besonders bei Unfällen – gegenüber dem bisherigen Kältemittel R-134a kann aus Gründen der bestmöglichen Sicherheit nicht akzeptiert werden.“

Doch auch die favorisierte Alternative Kohlendioxid (R-744) ist nicht ohne Gefahr. In den USA erhielt R-744 nur eine eingeschränkte Zulassung. Somit ist die Situation derzeit nicht nur unüberschaubar, sondern auch gänzlich unberechenbar.

Peter Diehl