



Presseerklärung

Auto-Klimaanlagen dürfen nicht länger das Klima killen

Deutsche Umwelthilfe fordert Autohersteller auf, bei Pkw-Klimaanlagen auf das umweltschonende Kältemittel Kohlendioxid umzusteigen – Jährliche Klimabelastung derzeit eingesetzter fluorhaltiger Kühlmittel R 134a entspricht allein in Deutschland 2,6 Millionen Tonnen CO₂ – DUH fordert Einbeziehung der Klimaanlagen in die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und begrüßt klares Bekenntnis des Umweltbundesamtes zu umweltfreundlichen Autoklimaanlagen

Berlin, 11. Mai 2007: Während der Brüsseler Umweltkommissar Stavros Dimas die europäischen Autohersteller zwingen möchte, weniger klimaschädliche Pkws herzustellen, droht neues Ungemach: Für das Jahr 2011 wurde das Ende des Klimakiller-Kühlmittels R134a in Autoklimaanlagen vereinbart. Nun fordern die Autobauer „mehr Zeit“ und wollen gleichzeitig noch in diesem Sommer eine gemeinsame Strategie verabreden, welches Kühlmittel in Zukunft zum Einsatz kommen soll. Darauf hat die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) hingewiesen und gleichzeitig die deutschen Hersteller aufgefordert, so rasch wie möglich auf Klimaanlagen mit dem Kältemittel R 744 (Kohlendioxid - CO₂) umzusteigen. Die CO₂-Technologie ist nach jahrelanger Entwicklungsarbeit vor allem in Deutschland serienreif und nach Überzeugung der DUH unter Umwelt-, Klimaschutz- und Gesundheitsaspekten anderen, im In- und Ausland diskutierten Konzepten weit überlegen.

„Wir stehen vor einer weltweiten Weichenstellung mit erheblichen Rückwirkungen auf die künftige Treibhausgasbelastung durch Millionen Pkw-Klimaanlagen. Autoklimaanlagen dürfen nicht länger das Klima killen“, sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch und begrüßte ausdrücklich das klare Bekenntnis des Umweltbundesamts (UBA) zu der klimafreundlichen Alternative auf Basis des Kältemittels Kohlendioxid.

Die bisher eingesetzten Autoklimaanlagen enthalten das klimaschädliche Kältemittel mit der Bezeichnung R 134a (chemisch: Tetrafluorethan – ein fluorhaltiger Kohlenwasserstoff). Es heizt die Atmosphäre 1.300 Mal stärker auf als CO₂. So erhöht allein die laufende Freisetzung von R 134a aus einem Pkw mit mittlerer Fahrleistung seine Treibhausgasemissionen um umgerechnet 7 Gramm CO₂ pro gefahrenen Kilometer. Nach Berechnungen des Umweltbundesamts summierte sich die Treibhausgasfreisetzung aus Pkw-Klimaanlagen in Deutschland im Jahr 2005 auf insgesamt 2,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Zum Vergleich: das gesamte Gebäudesanierungsprogramm der Bundesregierung erbrachte im vergangenen Jahr eine CO₂-Einsparung von 0,9 Millionen Tonnen.

Hintergrund der bevorstehenden Richtungsentscheidung der Autoindustrie über einen Technologiewechsel bei den Klimaanlagen neuer Pkw-Typen ist eine EU-Richtlinie, die ab 1. Januar 2011 greift. Danach dürfen ab diesem Zeitpunkt eingesetzte Kältemittel die Atmosphäre „nur noch“ 150 mal stärker aufheizen als CO₂. Eine Reihe großer, teils weltweit agierender Chemieunternehmen arbeitet deshalb intensiv an Alternativen zum derzeit

eingesetzten Kältemittel R 134a. Gemeinsam ist ihnen, dass sie weiter aus Stoffgemischen mit organischen Fluorverbindungen bestehen und den neuen Schwellenwert bei der Treibhauswirksamkeit unterschreiten sollen. Allerdings ist ihre Entwicklung noch nicht abgeschlossen. Untersuchungen zu ihrer Giftigkeit befinden sich erst in der Anfangsphase, über mögliche Umweltbelastungen ist wenig bekannt.

„CO₂ als Kältemittel hat einen entscheidenden Vorteil: Mit modernen Klimaanlage lässt sich nach Informationen der DUH ein Kraftstoff-Minderverbrauch von bis zu 11 Prozent gegenüber dem bisherigen Klimakiller-Kühlmittel R 134a erzielen. Alle bisher bekannten anderen Alternativen führen hingegen zu Mehrverbräuchen gegenüber R 134a von bis zu acht Prozent“, so Resch. „Wir fordern eine schnelle Änderung der Vorschriften zur Ermittlung der Kraftstoffverbräuche bei eingeschalteter Klimaanlage. Dies würde mithelfen, die derzeitige klimaschädliche und ineffiziente Autokühltechnik schnell zu ersetzen.“

Dagegen stehen Klimaanlage auf CO₂-Basis bereits marktreif zur Verfügung und wurden zu einem großen Teil in Deutschland entwickelt. CO₂ ist in der nötigen Qualität weltweit verfügbar, erheblich weniger klimaschädlich und ansonsten in normalen Konzentrationen in der Umwelt vollkommen unproblematisch. So muss es auch bei der Verschrottung der Autos nicht gesondert entsorgt werden. UBA-Präsident Andreas Troge hat kürzlich darauf hingewiesen, dass die Klimawirkungen von Autos mit keiner anderen Technik so kostengünstig gemindert werden könnten wie mit dem Einbau von Klimaanlage mit dem Kältemittel CO₂.

Resch: *„Ich rate der Automobilindustrie eindringlich, die Entscheidung über die künftige Technik, die in Deutschland bis zur Serienreife geführt wurde, nicht künstlich hinauszuzögern. Die DUH fordert den Umstieg auf klimafreundliche Klimaanlage schon seit Jahren. Weiteres Zuwarten ergibt keinen Sinn.“* Der DUH-Geschäftsführer ließ auch das Argument möglicherweise geringerer Kosten für Klimaanlage auf Basis fluorierter Kohlenwasserstoff nicht gelten. Die Kostenersparnis sei, wenn sie überhaupt eintrete, allenfalls gering. Vor allem aber sei derzeit *„gar nicht absehbar, ob die Technologie zum Jahresbeginn 2011 überhaupt schon zur Verfügung steht.“* Die DUH werde in den kommenden Monaten den Entscheidungsprozess in der deutschen und europäischen Automobilindustrie genau beobachten und entsprechend begleiten. Die Hersteller seien in der derzeitigen Klimadebatte nicht in einer Situation, in der sie auf nahe liegende Klimaschutzmaßnahmen ohne weiteren Imageschaden verzichten könnten.

Für Rückfragen:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin
Mobil.: 0171 3649170, Fax.: 030 258986-19, E-Mail: resch@duh.de

Eva Lauer, Projektleiterin Kühltechnik im Verkehr, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin,
Tel.: 030 258986-13, E-Mail lauer@duh.de

Dr. Gerd Rosenkranz, Leiter Politik, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin;
Tel.: 030 258986-0, Fax: 030 258986-19, Tel. Mobil: 0171 5660577, E-Mail:
rosenkranz@duh.de