



Deutsche Umwelthilfe

Gemeinsame Pressemitteilung

Klimaanlagen in Pkw und Klimaschutz: Fachtagung fordert effiziente Technik und einheitliches Mess- verfahren des Mehrverbrauchs von Autoklimaanlagen

Klimaeffekt von hochwirksamen Kältemitteln der globalen Pkw-Flotte übertrifft schon in wenigen Jahren die Belastung des gesamten deutschen Straßenverkehrs bei weitem – Fachtagung fordert Ausweisung des Kraftstoffmehrverbrauchs für Autokäufer – Neue Kältemittel sollen effizient arbeiten, eine geringe Klimawirksamkeit aufweisen und weder brennbar oder gesundheitsgefährdend sein – Von den Autoherstellern favorisiertes Kältemittel 1234yf wird wegen seiner Gefährlichkeit im Brandfall abgelehnt

Berlin, 14. Dezember 2011: Die Klimawirksamkeit von Autoklimaanlagen muss angesichts des weltweit rasant wachsenden Pkw-Bestands und der inzwischen standardmäßigen Ausstattung von Pkw mit solchen Anlagen dringend begrenzt werden. Dazu sollen die Autohersteller die jeweils wirksamste Klimatechnik sowie klimaschonende und auch im Brandfall ungiftige Kältemittel einsetzen. Ein EU-weit einheitliches Messverfahren soll darüber hinaus den Kraftstoffmehrverbrauch für Autokäufer transparent machen. Das sind die Kernforderungen der Fachtagung „Prima Klima im Auto: Wie wird die Klimaanlage zukunftsfähig?“, die am Dienstag in den Räumen der Vertretung der EU-Kommission in Berlin stattfand. Veranstalter des Treffens mit rund 70 Experten aus dem In- und Ausland waren die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) und der ökologische Verkehrsclub VCD im Rahmen der gemeinsamen und von der EU geförderten Kampagne PRO KLIMA.

Die Tagungsteilnehmer waren sich einig, dass nach dem Ersatz von Kältemitteln auf Basis von Fluorchlorkohlenwasserstoffen (FCKW) in den 1990er Jahren durch den Fluorkohlenwasserstoff Tetrafluorethan (R134a) nun die Beschleunigung der Klimaerwärmung durch Kältemittel aus Autoklimaanlagen im Vordergrund der zukünftigen Technologieentwicklung stehen muss. R134a heizt die Atmosphäre 1.430mal stärker auf als Kohlendioxid (CO₂). Ohne Gegenmaßnahmen erwartet das UN-Umweltprogramm UNEP, dass die Atmosphärenbelastung aus Pkw-Klimaanlagen das Weltklima wegen des rasanten Anstiegs der globalen Pkw-Flotte schon in wenigen Jahren wesentlich stärker belasten wird als der gesamte deutsche Straßenverkehr. Nikolaus Steininger, der Vertreter der EU-Kommission (Generaldirektion Unternehmen und Industrie) erläuterte die Strategie der EU zur Eindämmung des Problems. Nach dem seit dem Jahresbeginn 2011 EU-weit geltenden Verbot von hoch klimawirksamen Kältemitteln, will die EU in einem nächsten Schritt effiziente Klimaanlagen forcieren, die den Kraftstoffmehrverbrauch eindämmen. Im Zuge der im kommenden Jahr beginnenden Revision der Pkw-CO₂-Regulierung sollen ineffiziente Klimaanlagen mit einem CO₂-Zuschlag belegt und effiziente mit einem CO₂-Abschlag gefördert werden. Bereits 2013 soll die Kraftstoffeffizienz von Autoklimaanlagen Eingang in die Euro 6-Abgasnormen finden.

Gefordert wurde von mehreren Referenten auch ein EU-weit geltendes einheitliches Messverfahren über den Kraftstoffmehrverbrauch durch Autoklimaanlagen. Der bleibt beim derzeitigen offiziellen europäischen Prüfzyklus (NEFZ) und den von den Autoherstellern angegebenen Normverbräuchen völlig unberücksichtigt, kann aber im Extremfall bis zu

einem Fünftel des Verbrauchs ausmachen. In Zukunft sollen Autokäufer die Möglichkeit erhalten, bei ihrer Kaufentscheidung auch den Kraftstoffmehrverbrauch der Klimaanlage zu berücksichtigen. Werner Stadlhofer von der Technischen Universität Graz erläuterte ein entsprechendes EU-weit standardisierbares Messverfahren, das derzeit in Österreich entwickelt und getestet wird.

Einen großen Stellenwert während der Tagung nahm die Strategie der Autohersteller ein, R134a durch die Chemikalie 2,3,3,3-Tetrafluorpropen (HFO-1234yf) zu ersetzen. Aus der Chemikalie entsteht bei Unfällen mit Bränden Fluorwasserstoff, der in Kontakt mit Wasser zu ätzender und hochgiftiger Flusssäure (HF) reagiert. Der Chemiker Professor Andreas Kornath von der Ludwig-Maximilians-Universität in München erläuterte die ausgehenden Gefahren von HF: es kann nach dem Einatmen nicht wie andere Atemgifte schnell im Körper wieder abgebaut werden, deshalb ruft es bleibende Schäden hervor und wirkt in hoher Konzentration tödlich. Außerdem entstünden im vielstufigen Synthetisierungsprozess der Chemikalie hoch klimawirksame Zwischenprodukte, die nach dem Montrealer Protokoll nicht in die Atmosphäre gelangen dürften. Auch wegen der energieintensiven Synthese des Stoffs sei die Herstellerangabe eines Klimafaktors von nur 4 eine „Milchmädchenrechnung“, erläuterte Kornath.

Als Mittel der Wahl favorisierten mehrere Referenten das natürliche Kältemittel Kohlendioxid (CO₂) mit einem Klimafaktor 1. Die Technik stehe bereit. Die deutschen Autohersteller hatten sich vor wenigen Jahren bereits für CO₂ als natürliches Kältemittel entschieden, waren dann aber doch auf das von den Chemiekonzernen Dupont und Honeywell angebotene 1234yf umgeschwenkt. CO₂-Klimaanlagen können auch zum Heizen genutzt werden – besonders interessant für Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Allerdings kann CO₂ nicht in die bestehenden Klimaanlage-Systeme gefüllt werden, weshalb eine Umkonstruktion erforderlich ist, die in der Produktion gewisse Mehrkosten verursacht.

Die Vorträge der Tagung finden Sie auf der Kampagnenhomepage unter:
<http://www.autoklimaanlage.info/de/aktivitaeten/veranstaltungen.html>

Für Rückfragen:

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

Eva Lauer, Projektleiterin PRO KLIMA
Hackescher Markt 4, 10178 Berlin
Tel.: 030 2400867 -76, E-Mail: lauer@duh.de

Dr. Gerd Rosenkranz, Leiter Politik und Presse DUH
Hackescher Markt 4, 10178 Berlin;
Tel.: 030 2400867-0, Mobil: 0171 5660577, E-Mail: rosenkranz@duh.de

Anja Smetanin, Pressesprecherin Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
Rudi-Dutschke-Str. 9, 10969 Berlin
Tel.: 030 280351-12, E-Mail: anja.smetanin@vcd.org