

Diese Meldung kann unter <http://www.presseportal.de/pm/22521/1287387/trotz-gegenteiliger-entscheidung-des-vda-mindestens-zwei-deutsche-autohersteller-arbeiten-weiter-an> abgerufen werden.

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Trotz gegenteiliger Entscheidung des VDA: Mindestens zwei deutsche Autohersteller arbeiten weiter an gefährlichem chemischen Kältemittel

23.10.2008 - 10:38 Uhr, Deutsche Umwelthilfe e.V.

Berlin (ots) -

- Querverweis: Bildmaterial wird über obs versandt und ist abrufbar unter <http://www.presseportal.de/galerie.htx?type=obs> -

Deutsche Umwelthilfe warnt vor einem erneuten Wortbruch der deutschen Automobilindustrie: Alle Autohersteller handelten der VDA-Ankündigung ihres Präsidenten Matthias Wissmann zuwider, der im Herbst 2007 ankündigte, dass "chemisches Kältemittel ... nicht weiter als eine Alternative verfolgt" und in Zukunft "nur noch natürliche Kältemittel eingesetzt" werden - Gestrige Bekräftigung dieser Position durch den VDA wird offensichtlich von zwei deutschen Herstellern weiterhin nicht mitgetragen - Die von der Autoindustrie bislang favorisierte Chemikalie 1234yf für Autoklimaanlagen ist entzündbar und bildet im Brandfall extrem giftige Gase - Im Film festgehaltene DUH-Testreihe zeigt akute Gefahr für Fahrzeuginsassen und Helfer nach einem Unfall - VDA soll Unternehmen nennen, die den Verbandsbeschluss nicht mittragen - DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch fordert von Autoherstellern selbst ein klares Bekenntnis, dass sie Neuwagen ab 2011 nur noch mit dem natürlichen Kältemittel CO₂ ausliefern

Berlin, 23. Oktober 2008: Einen so intensiven Kontakt mit der Automobilindustrie wie in den vergangenen Wochen hatte die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) noch nie: Nachdem die DUH den Verband der Automobilindustrie (VDA) über die alarmierenden Ergebnisse eigener Untersuchungen über die Brennbarkeit und Toxizität der bei der Verbrennung des chemischen Kältemittels 1234yf entstehenden Kontaktgifte vorab informierte, standen die Telefone nicht mehr still. Während anfangs seitens der Autokonzerne die Ergebnisse bezweifelt und auf die von den Herstellern der Chemikalie vorgelegten Unbedenklichkeitsbescheinigungen verwiesen wurde, präsentierte die DUH mehreren Autoherstellern Anfang Oktober die Ergebnisse in einem Fachgespräch und kündigte an, einen Film über die Tests zu veröffentlichen. Plötzlich änderte sich die Position - zumindest von BMW, VW und Daimler: Offensichtlich kurzfristig durchgeführte eigene Tests bestätigten die von der DUH aufgedeckten Gefahren, man erklärte über Pressemitteilungen des VDA an diesem Montag und Mittwoch eiligst, die offiziell seit einem Jahr bereits gestoppte Arbeit an chemischen Kältemitteln nun tatsächlich einzustellen. Diese Zusage gilt nach Recherchen der DUH allerdings nicht für die beiden VDA-Mitglieder Opel und Ford. Und eine weitere Reaktion erreichte die DUH unmittelbar vor der öffentlichen Präsentation der Testergebnisse durch ein gestern Abend um 19.54 Uhr eingegangenes Schreiben des amerikanischen Chemiekonzerns Honeywell. Dieser droht der DUH Schadensersatzforderungen sowie weitere rechtliche Schritte an und besteht auf der Feststellung, das neue chemische Kältemittel sei weder toxisch noch gebe es Probleme mit der Entflammbarkeit.

Die Untersuchungsergebnisse der DUH ergeben hingegen ein anderes Bild: Das chemische Kältemittel 1234yf ist brennbar und setzt im Brandfall hochgiftige Flusssäure frei. Dies haben Versuche der (DUH) ergeben, die heute in Berlin vorgestellt wurden. DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch fordert die deutsche Automobilindustrie daher auf, "endlich Wort zu halten und den nunmehr ein Jahr alten Versprechungen Taten folgen zu lassen." Glaubwürdig seien jedoch nicht die bislang aus dem Verband der Automobilindustrie (VDA) vernommenen Beschwörungen, sondern einzig belastbare Fakten der Automobilhersteller über den Einsatz des natürlichen Kältemittels CO₂ für die Fahrzeugkühlung. "Die Autohersteller drücken sich davor, konkrete Angaben zu den Fahrzeugmodellen zu machen, die von ihnen ab 2011 mit CO₂-Kältetechnik ausgestattet werden. Wir haben die deutschen und internationalen Autohersteller in der vergangenen Woche kontaktiert und alle Hersteller haben sich geweigert, konkrete

Angaben zu machen. Die DUH akzeptiert nicht, dass sich die Autokonzerne hinter Erklärungen des VDA verschanzen. Wir möchten konkret wissen, bis wann das bisher verwandte klimaschädliche Kältemittel R134a durch CO2 ersetzt wird", sagte Resch "Die windelweichen Erklärungen aus dem VDA sollen Politik und Öffentlichkeit einwickeln und den Blick darauf verschleiern, dass zumindest Teile der Autoindustrie aus Kostengründen weiterhin auf eine umwelt- und gesundheitsschädigende Chemikalie setzt."

Am Montag dieser Woche (20.10.) hatte der Verband der Automobilindustrie (VDA) verkündet, dass eine Mehrzahl der Unternehmen die Untersuchungen zu den chemischen Kältemittel nunmehr abgeschlossen hätten und dieses "keine Option" mehr sei. Nach Recherchen der DUH arbeiten jedoch die deutschen Autohersteller und VDA-Mitglieder Opel und Ford weiter an der Verwendung von 1234yf. "Mit der Erklärung bestätigt der VDA, dass seine Mitglieder die letztjährige Verabschiedung von chemischen Kältemitteln nicht vollzogen haben. Das neuerliche, nun sogar auf eine "Mehrheit der Unternehmen" eingeschränkte Bekenntnis zu natürlichen Kältemitteln ist aber nicht hinnehmbar, wenn man an die Entscheidungen von VDA-Vorstand und dem VDA-Präsidenten Matthias Wissmann denkt. Es wird Zeit, dass er seine Entscheidung aus dem Jahr 2007 bei allen VDA-Mitgliedern durchsetzt und sicherstellt, dass ab 2011 keine chemischen Kältemittel wie R 134a oder 1234yf zum Einsatz kommen".

Immerhin positive Signale zum natürlichen Kältemittel CO2 kommen von Daimler, BMW und der Volkswagen/Porsche-Gruppe. Bislang fehlen jedoch die Entscheidungen, in welchen Modellen diese Anlagen eingebaut werden. "Offensichtlich wird auf Zeit gespielt, man ist sich wohl sicher, den verbindlichen Einführungsstermin 2011 verschieben und damit viele hundert Millionen Investitionskosten aufschieben zu können", sagte Resch. "Das erste Kältemittel FCKW hat das Ozonloch verursacht, die zweite Chemikalie R134a den Klimawandel vorangetrieben - das reicht als Hypothek der Chemieindustrie", so Resch weiter. Er forderte die Autohersteller auf, ihrer Verantwortung für Klima und Umwelt gerecht zu werden und die im VDA-Vorstand von den Spitzenmanagern der fünf größten deutschen Pkw-Hersteller im vergangenen Jahr persönlich getroffene Entscheidung für den Einsatz des natürlichen Kältemittels CO2 und den Stopp an der Entwicklungsarbeit an chemischen Alternativen nun wirklich umzusetzen.

Rechtzeitig zur sogenannten "Grünen IAA" im Herbst 2007 hatten Autoindustrie und VDA-Präsident Matthias Wissmann verkündet, auf das umweltfreundliche Kältemittel CO2 für Autoklimaanlagen zu setzen. Nach dem Motto "Wir haben verstanden!" beteuerte Wissmann nach einem Beschluss des VDA-Vorstands, nicht länger chemische Kältemittel als Ersatz für das ab 2011 verbotene und zur Zeit eingesetzte extrem klimaschädigende Kältemittel R134a zu suchen. In einer Pressemitteilung des VDA heißt es im September 2007 wörtlich: "Der Einsatz der bisher bekannten neuen chemischen Kältemittel wird nach gründlicher Untersuchung nicht weiter als eine Alternative verfolgt. Deutsche Hersteller und Zulieferer haben vereinbart, in Zukunft bei Klimaanlagen nur noch natürliche Kältemittel einzusetzen, die für die Umwelt die geringste Belastung bedeuten und alle künftigen europäischen Grenzwerte deutlich unterbieten". Damit schiebe sich die deutsche Autoindustrie auf diesem "ökologisch bedeutsamen Feld an die Weltspitze". Er gehe davon aus, sagte Wissmann weiter, "dass zu Beginn des nächsten Jahrzehnts diese Klimaanlagen in der Großserie zum Einsatz kommen". Mit der neuerlichen Erklärung vom Montag rückt der VDA von dieser ein Jahr alten Ankündigung teilweise ab.

Um den Stichtag 1. Januar 2011 einhalten zu können, müssten die Autohersteller die technischen Voraussetzungen für die Serienproduktion von Autos mit CO2-Kühlung längst geschaffen haben. Das ist nach DUH-Recherchen jedoch nicht der Fall. In den verbleibenden zwei Jahren bis zum Verbot des Kältemittels R134a könne die Produktion nur noch mit großen Anstrengungen auf die Serienproduktion umgestellt werden, sagte Resch. Obwohl es fünf vor zwölf sei für den Einsatz von CO2 als Kältemittel, hätten die deutschen Autokonzerne mit Hochdruck am Einsatz des chemischen Kältemittels 1234yf gearbeitet. "Wir trauen den pauschalen Pressemeldungen des VDA solange nicht mehr, bis wir belastbare Bestätigungen durch die deutschen Automobilhersteller haben - auf der Basis konkret genannter Fahrzeuge die ab 2011 mit CO2-Kältetechnik ausgestattet sind".

Die Chemikalie 1234yf ist ein Produkt der US-Chemiekonzerne Honeywell und DuPont. Sie soll - geht es nach Chemie- und Autoindustrie - ab 2011 das Kältemittel R134a ersetzen. In der

gesamten EU ist R134a ab dann für den Einsatz in Neufahrzeugen verboten, da es ein Treibhauspotenzial (GWP-Wert) von 1.300 hat: Das heißt, ein Gramm der Chemikalie schädigt das Klima 1.300-mal stärker als ein Gramm Kohlendioxid. Die einzig geprüfte serienreife umwelt- und klimafreundliche Alternative ist das natürliche Kältemittel Kohlendioxid - in diesem Zusammenhang auch R744 genannt. CO2 hat lediglich ein Treibhauspotenzial von Eins.

Die DUH hat eigene Untersuchungen mit dem chemischen Kältemittel 1234yf durchgeführt und getestet: bei ca. 600 Grad Celsius Motorkrümmertemperatur und einem simulierten Unfall, bei dem der Kältemittelschlauch abreißt, entzündet sich 1234yf und brennt kontinuierlich mit großer Flamme. Überraschend für die Tester war, dass zusätzlich zu der Brennbarkeit des Kältemittels auch Flusssäure in lebensbedrohender Konzentration nachgewiesen wurde.

"Dies bedeutet nicht nur ein Rückschlag für Umwelt und Klimaschutz. Mit dem Einsatz von 1234yf kann sich die Autoindustrie billig aus der Verantwortung stehlen.", sagte Resch. "Der Chemiecocktail kann ohne größeren Umbau der Produktionsanlagen in die auch jetzt verwendeten Klimaanlage gefüllt werden. Die Autohersteller sparen kurzfristig hohe Summen, die Chemieindustrie verdient Milliarden an dieser Lösung."

Der Patentschutz des Kältemittels R134a läuft gerade aus und wird künftig in Asien für einen Bruchteil der Kosten des patentrechtlich geschützten neuen Chemikaliencocktails hergestellt werden. Damit sei zu befürchten, dass der Klimakiller R134 a auch zukünftig als kostengünstiges Nachfüll-Kältemittel weltweit zum Einsatz kommt, selbst wenn später die Erstbefüllung mit 1234yf erfolge. Die klimaschädlichen Gase würden weiter in die Atmosphäre gelangen, die Ziele der EU-Verordnung damit von der Autoindustrie ausgehebelt. Die Einführung des natürlichen Kältemittels CO2 hingegen erfordert eine neue Kältetechnik, die auch nur mit CO2 funktioniert. Sie vermeidet unnötige Emissionen und trage so zum Erreichen der Klimaschutzziele bei.

Ein Video über die durchgeführten Tests über die Brennbarkeit chemischer Kältemittel ist unter www.duh.de/klimaanlage_film.html einsehbar.

Wikipedia über Flusssäure:

Flusssäure ist ein starkes Kontaktgift. Die Gefährlichkeit wird dadurch noch erhöht, dass sie sofort von der Haut resorbiert wird. Dadurch ist eine Verätzung tieferer Gewebeschichten und sogar der Knochen möglich, ohne dass die Haut äußerlich sichtbar verletzt ist. Eine handtellergroße Verätzung wirkt bei 40 % Flusssäure bereits in aller Regel durch resorptive Giftwirkung tödlich. Besonders gefährlich hierbei ist, dass eine Schmerzwirkung (die warnend wirken würde) oft erst mit einer Verzögerung von mehreren Stunden auftritt. Flusssäure schädigt das Nervensystem. Schmerzstillende Mittel, selbst Betäubungsmittel wie Morphin und Fentanyl, sind hierbei fast wirkungslos.

@@infblk@@

Pressekontakt:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer, Hackescher Markt 4, 10178 Berlin
Mobil.: 0171 3649170, Fax: 030 2400 867 -19, E-Mail: resch@duh.de

Eva Lauer, Projektleiterin "Klimafreundliche Kühlung", Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030 2400 867 -76, E-Mail: lauer@duh.de

Ulrike Fokken, Sprecherin Politik & Presse, Deutsche Umwelthilfe e. V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030 2400867-22, Mobil: 0151 55 01 70 09, E-Mail: fokken@duh.de

Originaltext:

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Pressemappe:

<http://www.presseportal.de/pm/22521/deutsche-umwelthilfe-e-v>

Pressemappe als RSS:

http://presseportal.de/rss/pm_22521.rss2