

Kommentar: Schutzanzug und Atemschutz am Steuer?

Von Hans-Robert Richarz

Gegen Ende des ersten Quartals 2014 ist das Ultimatum abgelaufen: Bis Mittwoch, dem 27. März, hatte die EU-Kommission der Bundesregierung Zeit gelassen, entweder Mercedes zu zwingen, das umstrittene Kältemittel R1234yf statt der alten Substanz R134a in die Klimaanlage seiner Modelle zu füllen oder Stellung dazu zu nehmen, warum sie das nicht getan hat. Obwohl Brüssel inzwischen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Berlin eingeleitet hat, an dessen Ende ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof stehen könnte, bei dem Deutschland möglicherweise eine Millionenstrafe droht, stellt sich das Kabinett Merkel hinter die Stuttgarter Autobauer, die bei Tests ein drastisches Gefahrenpotenzial von R12324yf herausfanden.

Laut „Spiegel online“ erklärte Deutschland einen Tag vor Ablauf des Ultimatums gegenüber der EU in einem Brief seine Haltung zu den Vorwürfen. Die EU, so heißt es darin, habe den Autoproduzenten selbst eine Übergangsfrist für das alte klimaschädliche Kältemittel genehmigt und somit zugegeben, dass der schädliche Einfluss des alten Mittels auf das Klima "nur begrenzt sei".

In der Tat gilt die EU-Verordnung nur für komplett neu konstruierte Fahrzeuge. Weiterentwicklungen vorhandener Modelle genießen eine Übergangsfrist bis Ende 2016. Das gilt nach übereinstimmender Meinung von Bundesregierung und dem schwäbischen Konzern auch für die 2013 neu vorgestellten Mercedes-Modelle, worauf sich das Schreiben aus Berlin ebenfalls beruft. Außerdem: Nach wie vor stehe "im Raum, dass von dem Kältemittel R1234yf eine erhöhte Gefährdung ausgeht", heißt es in dem Schreiben. Die EU-Kommission bestreitet das allerdings vehement. "Wir haben für dieses Vorgehen wenig Verständnis", sagt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und verteidigt die Sicherheitsbedenken von Mercedes.

Der inzwischen mehr als zwei Jahre dauernde Zwist zwischen EU und Deutschland entpuppt sich nun als etwas, was nur äußerst schwer zu schlichten ist: ein Streit

zwischen Natur- und Rechtswissenschaft.

Geht es nach der Physik, dann ist R1234yf extrem gefährlich. Sogar einer der Hersteller von R1234yf, der US-Konzern Honeywell, schreibt in seinem Sicherheitsblatt über die Substanz, dass "bereits bei unbeabsichtigter Freisetzung von R1234yf - beispielsweise in einer Werkstatt - ein vollständiger Schutzanzug und ein Atemschutzgerät" zu tragen sind. Das müsste eigentlich auch für die Insassen eines Autos gelten, das mit R1234yf kühlt, denn entweichen kann das Gas spätestens bei einem Unfall immer.

Geht es aber nach den Juristen, ist von EU-Industriekommissar Antonjio Tajani zu vernehmen: "R1234yf ist sicher. Wir werden unsere Position nicht ändern. Deutschland und Daimler brechen die europäischen Gesetze, und die Kommission muss darauf achten, dass alle nach denselben Regeln spielen." Offensichtlich will die EU-Obrigkeit ein Exempel statuieren. Vielleicht auch deshalb, weil sie über längere Zeit von den Honeywell- und Dupont-Lobbyisten, den Vertretern der beiden Hersteller, bearbeitet wurden. Schließlich müssen sich auch deutsche Journalisten - auch der Verfasser dieser Zeilen - jedes Mal mit entsprechenden Telefonanrufen von Vertretern beider Unternehmen abfinden, wenn sie kritisch über R1234yf berichtet haben.

Was mussten da erst die EU-Kommissare über sich ergehen lassen?

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.
