

Neue Kälterekorde

Wie effizient gekühlt wird, hängt vom Aggregat und der Fahrzeugisolierung ab

Energie-Label Eine neue Kennzeichnung soll den Käufern von Kältemaschinen Auskunft darüber geben, wie verbrauchsarm die Geräte sind. Ziel sind geringere Treibstoffverbräuche.

VON DIRK DIETZ

Wer sich im Handel einen neuen Kühlschrank kauft, kann mit einem Blick auf das Energie-Label erkennen, ob er es mit einem energiesparenden Gerät zu tun hat oder mit einem altmodischen Stromfresser. Was für Haushaltsgeräte und Lampen schon seit acht Jahren gilt, soll es bald auch für Kältemaschinen im Transportbereich geben.

Auf 50 Prozent schätzt Axel Friedrich das mögliche Einsparpotenzial beim Spritverbrauch für die Kühlung von Lebensmitteln in Aufliegern und LKW. Der Abteilungsleiter Umwelt und Verkehr im Umweltbundesamt (UBA) in Dessau steht mit seiner Einschätzung nicht alleine da: „Mit einfachen Mitteln können wir 30 bis 40 Prozent einsparen“, glaubt auch Eva Lauer, Projektleiterin für Energieeffizienz in der Transportkühlung bei der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in Berlin. Andere, wie Peter Großkopf, geschäftsführender Gesellschafter der Frigoblock Grosskopf GmbH in Essen und Mitglied im Beirat von Transfri-

goroute in Frankfurt, sind mit Schätzungen vorsichtiger: „20 Prozent halte ich sicher für möglich.“ Hinter einem Label steht folgende Idee: Die Vergleichbarkeit von Produkten schafft mehr Anreiz für technische Innovation bei den Herstel-

lern. Davon profitiert der Anwender und die Umwelt.

Zustimmung löst das Label vor allem bei Speditionen und Einzelhandelskonzernen aus, die eigene Kühlfahrzeuge auf die Straße schicken. Sie erhoffen sich von dem Zertifikat „weitere Einsparungen beim Verbrauch sowie bessere Vergleichsmöglichkeiten“, sagt Jan Peilnsteiner, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen (VDKL) in Bonn. Laut einer Befragung des Verbands wünschen sich 95 Prozent aller befragten Speditionen mehr Transparenz bei Transportkälteanlagen und den Verbrauchsmessungen. Deshalb unterstützt der VDKL das Energie-Label.

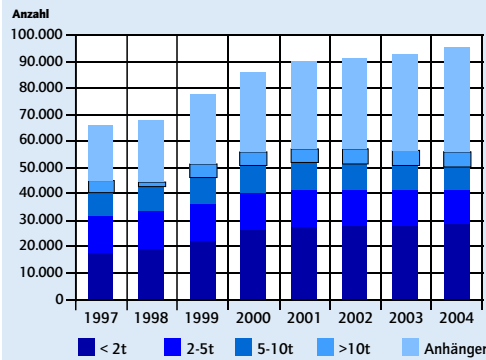
Reservierter reagieren die Kühlgerätehersteller. Rüdiger Jehle, Projektleiter Kryogen-Technik bei Thermo King, betont, dass bei allem Sparwillen „die Qualitätsansprüche nicht vernachlässigt werden dürfen“. Jehle: „Die Kühlleistung muss stimmen.“

Ziel: Mehr Transparenz für den Käufer von Kühlgeräten

Konkurrent Frigoblock Grosskopf begrüßt das Label. Der Essener Hersteller sieht sich laut Geschäftsführer Peter Großkopf „technisch vorn“. Nach eigenen Angaben ist Großkopf europäischer

Hintergrund

Anzahl temperaturgeführter LKW und Anhänger mit maschineller Kühlung in Deutschland



Quelle: VDKL, Kraftfahrt-Bundesamt, Erhebungstichtag ist jeweils der 1. Januar des Folgejahres

Marktführer bei der Generator-technik, die vor allem im Verteilerverkehr eingesetzt wird. Drei Viertel aller mobilen Kälteanlagen sind dagegen dieselgetrieben. Derzeit hat die Grosskopf GmbH auch einen so genannten Hybridantrieb im Feldtest. Noch in diesem Jahr soll er in Serie gehen. Das neue Aggregat könnte den Verbrauch bei Sattelaufliegern von derzeit 4 bis 5 Liter Diesel pro Stunde Kühlleistung auf 1,5 bis 2,5 Liter senken, glaubt Peter Großkopf. Bei 3000 Betriebsstunden im Jahr beliefte sich die Einsparung auf 4500 bis 7500 Liter Diesel.

Energie-Label: Viele Detailfragen müssen noch geklärt werden

Umso verwunderlicher, dass die Kunden bislang offenbar wenig Interesse an Verbrauchsangaben hatten. „Im Vordergrund stand die Kühlleistung der Kältemaschine“, sagt Rüdiger Jehle, Projektleiter Kryogen-Technik bei Thermo King. Bernhard Schrepf vom TÜV Süd in München gibt zu bedenken, dass die meisten Unternehmer auf den um ein Vielfaches höheren Verbrauch des LKW-Motors schauen. Außerdem beeinflussten auch der k-Wert des wärmedämmten Aufbaus

Rüdiger Jehle, Thermo King: „Im Vordergrund stand die Kühlleistung der Maschine“

und das Nutzerverhalten im Verteilerverkehr den Energieverbrauch der Transportkältemaschine. Und schließlich entschieden etwa bei Handelsfilialisten die Einkäufer und nicht die Fuhrparkleiter darüber, welche Kühlaggregate gekauft werden.

Wenn Kühlgeräte in die Jahre kommen – im Mittel sind sie zehn bis zwölf Jahre im Einsatz – erhöht sich der Spritverbrauch bei sinkender Kälteleistung. Auch würden die Kälteverluste des gedämmten Aufbaus größer, je älter sie sind, erklärt TÜV-Experte Schrepf. Maß hierfür ist der k-Wert, der den Wärmedurchgangswiderstand oder Kälteverlust angibt.

Hintergrund

Energie-Label soll Innovationsfreude beflügeln

Die Einführung eines Energie-Labels steht nicht erst seit gestern zur Debatte. Bereits Ende der 90er Jahre hatte die EU das niederländische Umweltinstitut TNO in Delft mit einer Erhebung zu den Wirkungen eines Energie-Labels für Transportkältemaschinen beauftragt. Die Sache verlief bald im Sande.

In diese Lücke stießen in Deutschland die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und das Umweltbundesamt (UBA) in Dessau. Beide Institutionen machen nun mächtig Druck. Über die Einsparpotenziale durch die Vergabe eines Energie-Labels lässt

sich trefflich streiten. Auch darüber, ob ausgerechnet Verbrauch und Emissionen von Transportkühlungen von Umweltrelevanz sind.

Klar ist aber, dass ein Energie-Label und damit die unabhängige Bewertung des spezifischen Energieverbrauchs von Transportkältemaschinen die Innovationsfreude der Hersteller stark beflügeln wird. Denn angesichts weiter steigender Sprit- und Energiepreise könnte eine gute Klassifizierung laut Axel Friedrich vom Umweltbundesamt ein wichtiges Marketinginstrument werden. (dd)

Doch die Einführung der LKW-Maut und explodierende Spritpreise haben die Sicht verändert. „Kälte ist jetzt ein Wirtschaftsfaktor“, konstatiert Schrepf. In allen Interessenlagern bestehe daher Einigkeit, „dass das Energie-Label kommen wird“.

Fraglich ist nur wann. Ginge es nach Axel Friedrich vom Umweltbundesamt, soll das Label noch im ersten Halbjahr 2006 zur neuen Richtschnur für mehr Kühleffizienz werden. Um Tempo zu machen, schreckt der UBA-Abteilungsleiter auch vor Drohungen nicht zurück: Wollen sich die Beteiligten nicht freiwillig und kooperativ auf

ein Label einigen, kommt eine Richtlinie aus Brüssel. Die EU-Kommission hatte das Label bereits 1999 angestoßen, dann aber nicht weiter verfolgt. Friedrich warnt: Die Hersteller vergeben durch Widerstand Mitsprachemöglichkeiten und riskieren noch mehr Brüsseler Bürokratie.

Rüdiger Jehle von Thermo King richtet sich eher aufs „Ende des Jahres ein“. Und das sei schon optimistisch. Tatsächlich sind noch viele Details zu klären, unter anderem beim Messverfahren zur Bestimmung aussagekräftiger k-Werte. „Das muss die Fachwelt erst noch festlegen“, sagt Schrepf. ■

Dieselgetriebene Kühlmaschine am Auflieger

