

---

## Erdgas-Lobby sieht Elektro-Strategie in der Sackgasse

Von Axel F. Busse

Warum fährt jemand mit einem erdgasgetriebenen Auto von Shanghai nach St. Petersburg? Weil es geht. Doch haben Aktionen wie diese bisher nicht das Aufsehen erregt, das zu einer massenhaften Nachfrage von Erdgas-Pkw hätte führen können. Die Initiative „Blue Corridor Tour“, die jetzt in Berlin Station machte, will das zügig ändern.

Bereits vor mehr als zehn Jahren wurde die Initiative ins Leben gerufen, als Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Vermeidung noch nicht die Aufmerksamkeit genossen wie heute. Der russische Gazprom-Konzern, der ein leicht nachvollziehbares Interesse an vermehrtem Einsatz von Erdgas als Kraftstoff im Straßenverkehr hat, gehört zu den Unterstützern der Aktion. Jedes Jahr fahren außer Pkw auch Busse und Lastwagen mit Erdgasmotoren auf wechselnden Routen quer durch Europa, um für die umweltschonende Antriebs-Alternative zu werben. Im Rahmen der Stopps wie diesmal in Berlin finden Vorträge, Expertengespräche und Diskussionen über die nationalen Anforderungen, Regularien und Entwicklungspotenziale des Erdgaseinsatzes statt.

Mangelnde Unterstützung durch die Politik beklagte bei dieser Gelegenheit Dimitry Khandoga. Er ist bei Gazprom für die Abteilung Außenwirtschaft verantwortlich. Das ökonomische und ökologische Potenzial des Erdgas-Einsatzes im Verkehr werde nicht annähernd ausgenutzt. Damit meint der Manager längst nicht nur die Verwendung des überwiegend aus Methan bestehenden Kraftstoffs im Individualverkehr per Pkw, sondern auch beim Gütertransport und auf Schiffen. Bei Letzteren gibt es durchaus vielversprechende Ansätze: Volkswagen-Vertreter Stephen Neumann, der sich als „Gasman des Konzerns“ vorstellte, berichtete von dem Vorhaben, zum Transport von für den Export nach Nordamerika bestimmten VW in naher Zukunft Frachtschiffe mit Gasturbinen einzusetzen.

Wie in Deutschland die Politik helfen kann, im Güterverkehr zu einem verstärkten Einsatz von Erdgas-Lkw zu kommen, wird am Beispiel der Mautbefreiung deutlich. Sie habe dazu geführt, dass Spediteure in zunehmenden Maße von der Alternative Gebrauch machten und bei den Herstellern Iveco, Scania und Volvo entsprechende Fahrzeuge orderten. Allerdings droht diese Form der staatlichen Förderung wieder zu versiegen, denn derzeit gilt die Befreiung nur bis Ende 2020. Einig war man sich unter den Teilnehmern der Diskussion, dass eine Verlängerung erreicht werden müsse. Wer es mit dem Klimaschutz ernst meine, komme um Erdgas nicht herum, hieß es.

Stephan Kohler, Aufsichtsratsvorsitzender des Vereins „Zukunft Erdgas“, hält es für „allgemein anerkannt, dass die All-Electric-Strategie eine Sackgasse ist“. Auch der scheidende Präsident des Verbandes der Automobil-Industrie (VDA), Bernhard Mattes, gab kürzlich zu Protokoll, dass er keinen Sinn darin erkennen könne, die Nutzlast eines Lkw durch ein mehrere Tonnen schweres Batteriepaket zu mindern. Rund 15 000 Erdgas-Lkw und andere Nutzfahrzeuge mit Erdgasmotor hat MAN nach eigenen Angaben bereits auf die Straße gebracht – allerdings kaum in Deutschland. Frankreich, Spanien, Italien und die Benelux-Länder seien der Alternative gegenüber viel ausgeschlossener.

Nicht nur für Lkw, sondern auch für Linien- und Reisebusse komme der Erdgasantrieb in Frage, denn Zufahrtsbeschränkungen für Innenstädte, wie sie für Dieselantriebe im Raum stehen, müssten für sie nicht befürchtet werden. Bekanntlich ist der gasförmige Kraftstoff nicht nur energiereicher als Diesel, sondern steht bei den Faktoren Kohlendioxid, Feinstaub und Rußpartikeln weitaus besser da als herkömmlicher Sprit. Obendrein ist CNG („Compressed Natural Gas“) wegen einer Steuervergünstigung in Deutschland

---

billiger als Benzin oder Diesel. Bei Reichweiten von 1000 und mehr Kilometern bei den Nutzfahrzeugen ist auch die geringe Zahl von Tankstellen eine zu vernachlässigende Größe. Unlängst veröffentlichte der ADAC eine Studie, wonach auf der Basis eines Pkw der Kompaktklasse, einer Lebensdauer von 15 Jahren und einer Laufleistung von 15 000 Kilometern pro Jahr das Erdgas der Kraftstoff mit der besten Klimabilanz sei – bei heutigem Stand der Technik. Auf dem zweiten Platz landete der Elektroantrieb.

Für Stephan Kohler ist außerdem die bestehende Gas-Infrastruktur aus Transport- und Verteilnetzen ein gutes Argument für die verstärkte Nutzung im Verkehr. Während geplante Windräder und Stromtrassen regelmäßig Proteste von Bürgern auf den Plan riefen, sei dies bei neuen Gaspipelines nicht zu beobachten. Für ihn ist klar: Sowohl der Ausbau der Stromnetze, als auch die angebotenen Elektrofahrzeuge „treffen nicht auf Akzeptanz in der Bevölkerung“. Die „große Zurückhaltung der Hersteller“ bei der Entwicklung von Erdgas-Fahrzeugen sei nicht nachvollziehbar.

Dem widersprach Stephen Neumann. Er sieht den VW-Konzern, der mit seinen Marken Audi, Seat, Skoda und Volkswagen mehr als ein Dutzend verschiedene Erdgas-Autos im Angebot hat, als Marktführer auf diesem Sektor. Mehr als zwei Drittel der CNG-Neuzulassungen gingen auf das Konto dieser Produkte. Er betonte die globale Perspektive der Wolfsburger, denn wo in Asien, Südamerika oder Afrika die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befriedigt, aber Umweltprobleme bekämpft oder vermieden werden sollen, habe Erdgasantrieb eine vielversprechende Zukunft. Das sei der Grund, „warum wir auf dem Sektor weiter machen“. Dass die Auswahl an Gasfahrzeugen größer sein könnte, bestreitet Neumann nicht, deshalb möchte er „andere Hersteller einladen, da mit uns in Wettbewerb zu treten.“

Gute Absichten und offenkundige Umweltvorteile können aber ein grundsätzliches „Henne-Ei-Problem“ nicht aus der Welt schaffen. Private Pkw-Besitzer sind daran gewöhnt, alle paar Kilometer eine Möglichkeit zum Nachtanken zu finden. Bei nicht einmal 1000 Zapfstellen in Deutschland ist das für CNG-Fahrer nicht zu gewährleisten. Gleichzeitig üben aber Gasversorger und Mineralöl-Unternehmen Zurückhaltung bei der Investition in Gas-Anlagen, da die geringe Zahl der Nachfrager einen wirtschaftlichen Betrieb der Methan-Tanksäulen fraglich erscheinen lässt (ampnet/afb).

---

## Bilder zum Artikel



MAN-Erdgasbus in Kairo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



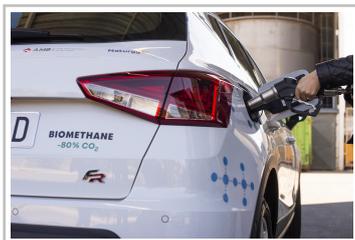
MAN-Erdgasbus in Kairo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Erdgastankstelle.

Foto: Auto-Medienportal.Net/SWM/interPress



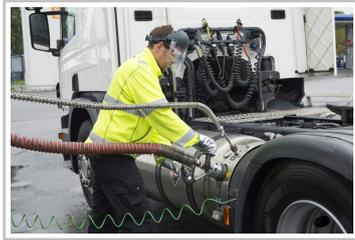
Seat testet den Einsatz von aus Müll gewonnenem Biomethan in Erdgasfahrzeugen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



MAN liefert 131 Erdgas-Busse nach Norwegen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MAN



Betankung eines Scania mit Flüssigerdgas (LNG).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Scania



Iveco Stralis LNG (Liquefied Natural Gas = verflüssigtes Erdgas).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Iveco



Mercedes-Benz Econic mit Erdgasantrieb an Aldi übergeben.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mercedes-Benz



Freightliner Business Class M2 112 mit Erdgasantrieb.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Tanker für flüssiges Erdgas (LPG) an Verladestation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Exxonmobil

---