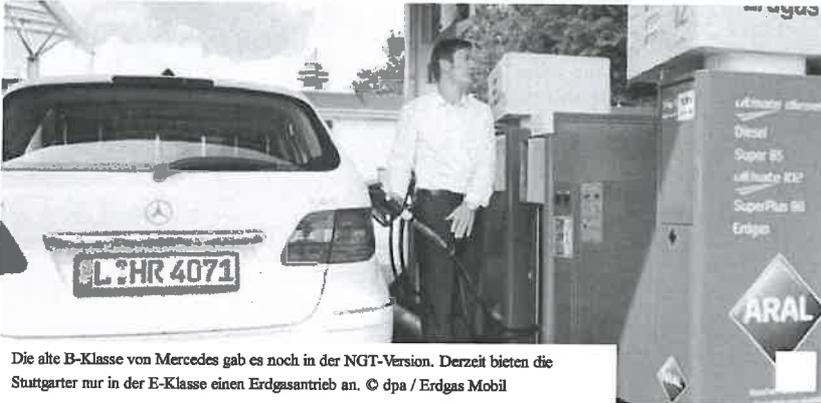


14.02.2012, 09:21 Uhr

Erdgasautos schonen Portemonnaie und Umwelt

Bergisch Gladbach (dpa/tmm) - Erdgasautos stoßen weniger CO2 aus, und ihr Treibstoff kostet nur rund halb so viel wie Benzin. Doch Kunden schreckt der hohe Kaufpreis, obwohl er sich teils schnell amortisiert. Warum ist nur der alternative CNG-Antrieb so unpopulär?



Die alte B-Klasse von Mercedes gab es noch in der NGT-Version. Derzeit bieten die Stuttgarter nur in der E-Klasse einen Erdgasantrieb an. © dpa / Erdgas Mobil

Autos mit Erdgasantrieb sind unpopulär: Nur rund 75.000 Autos mit dem Alternativantrieb waren zum Stichtag 1. Januar 2012 laut Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen - bei einem gesamten Pkw-Bestand von 42,9 Millionen. Dabei lohnt der Betrieb der sogenannten CNG-Fahrzeuge (Compressed Natural Gas) nach Meinung von Experten gegenüber Benzinern und selbst Dieselaautos fast immer.

"Trotz der massiven steuerlich bedingten Preisvorteile an der Tankstelle werden sie vom Kunden bislang nicht angenommen", sagt Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management (CAM) an der Fachhochschule für Wirtschaft in Bergisch Gladbach. Bis Ende 2018 sind die Kraftstoffpreise für Erdgas und das Autogas LPG laut Energiesteuergesetz begünstigt. Der Sprecher des Verkehrsclubs von Deutschland (VCD), Gerd Lottsiepen, nennt eine Faustregel: "Man spart gegenüber einem vergleichbaren Benziner beim Tanken rund 50 Prozent."

Doch nach Angaben des Trägerkreises Erdgas Mobil gibt es bundesweit nur rund 900 Tankstellen mit Erdgas im Angebot. Weil die Reichweite von CNG-Autos gegenüber effizienten Benzinern und Dieselantrieben meist bei weit weniger als der Hälfte liegt, herrscht eine ähnliche Angst wie beim Elektroauto vor: nämlich mitten auf der Autobahn stehen zu bleiben. Doch selbst mit einem sogenannten monovalenten Fahrzeug, das meist nur einen kleinen Nottank mit Benzin hat, kommt man noch gut 100 Kilometer weiter, wenn das Gas ausgeht. Bei bivalentem Antrieb ist für Benzin ein größerer Tank an Bord.



Bei Volkswagen soll es den Up bald mit Erdgasantrieb geben: Die Grafik zeigt den Gas- und Benzin-Nottank. © dpa / Volkswagen

Trotz Sparpotenzial an der Zapfsäule muss der Käufer zunächst in Vorleistung gehen: Erdgasautos sind wegen des technisch aufwendigen Antriebs teurer in der Anschaffung. Der Preisunterschied zu einem vergleichbaren Benziner sei ähnlich groß wie bei einem Diesel, sagen Experten. "Bei mindestens 2500 Euro liegt je nach Modell der Aufpreis", weiß Jürgen Wolz, Technischer Leiter beim TÜV Süd. Nicht selten müssen aber über 5000 Euro draufgelegt werden, wie etwa beim VW Passat. Allerdings gebe es beim Kauf von Gasautos Fördermaßnahmen - meist in Form von Tankgutscheinen. Örtliche Gasversorger spendieren laut Erdgas Mobil je nach Wohnort bis zu 1250 Euro.

Und je öfter Erdgasfahrer am Steuer sitzen, desto schneller ist der Anschaffungspreis wieder reingefahren:

Der TÜV Süd hat am Beispiel des Vans VW Touran Ecofuel für den dpa-Themendienst nachgerechnet: Der Aufpreis von 3.725 Euro amortisiert sich nach 74.500 Kilometern. Zugrunde gelegt wurden dabei Verbräuche von im Schnitt 6,8 Liter Benzin und 5 Kilogramm Erdgas sowie Kosten von 10,85 Euro beziehungsweise 5,50 Euro auf 100 Kilometer.

Auch in Sachen Umwelt sprechen Argumente für ein Erdgasfahrzeug: Um rund 20 Prozent könne der Ausstoß von CO2 durch die Verbrennung von fossilem Erdgas gegenüber einem Benziner gesenkt werden, so Wolz. Bei LPG-Autos liege der entsprechende Wert bei rund 15 Prozent. Und Feinstaub stießen CNG-Autos fast gar nicht aus. Die Emission von Kohlenmonoxid sinke sowohl bei CNG als auch bei LPG um bis zu 70 Prozent. Gegenüber Dieselmotoren könnten Erdgasantriebe vor allem den Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 90 Prozent senken.

In einer zuletzt 2011 aktualisierten Studie vermerkt Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research (CAR) an der Uni Duisburg-Essen einen weiteren Öko-Vorteil: "Weitere erhebliche CO2-Emissionsreduzierungsprozente können aus der Beimischung von Biogas in das bestehende Erdgasnetz resultieren." Anders als LPG kann CNG Biomethan zugefügt werden, das in Biogasanlagen durch Gärprozesse erzeugt wird - aus Biomüll, Gülle oder auch Energiepflanzen.

Allein ein Anteil von 25 Prozent Biogas senke den



CO₂-Ausstoß bei einem Verbrauch von 4,5 Kilo Erdgas auf 100 Kilometer von 123 Gramm je Kilometer auf 93 Gramm, hat Dudenhöffer am Beispiel des Passat Ecofuel nachgerechnet. Allerdings ist das Netz der Tankstellen, die Biomethan-Erdgas-Gemische anbieten, mit etwa 190 Stationen sehr dünn.

Einen Engpass gibt es auch bei CNG-Autos selbst: Angeboten werden zwar gängige Modelle wie Opel Zafira und Combo oder von Fiat Panda, Punto und Doblò in entsprechenden Versionen. Und Mercedes hat die E-Klasse als NGT-Variante (Natural Gas Technology), wobei Audi mit dem A3 TCNG ein erstes Erdgasauto plant, das 2013 kommen könnte. "Doch Volumenmodelle wie der VW Golf, der VW Polo, der Opel Astra oder der Opel Corsa werden derzeit nicht als Erdgas-Variante angeboten", beklagt Dudenhöffer. Immerhin den neuen Stadtwagen Up plant VW auch mit Ecofuel-Antrieb.



Mit dem A3 TCNG plant Audi das erste Auto der Marke mit CNG-Antrieb. 2013 könnte es kommen. © dpa / Audi

Gefällt mir

Registrieren, um sehen zu können, was deinen Freunden gefällt.

Twitter 