



Claus Sauter, BioEnergie-Experte und Vorstandsvorsitzender der VERBIO AG kommentiert regelmäßig aktuelle Themen rund um Energiepolitik und Mobilität.

Kontakt:

Vereinbarung von Interviews
und Hintergrundgesprächen:
+49 351 212800-27

Weitere Presseinformationen,
Hintergrundmaterialien und
Bilder unter:

www.verbio.de/strohklug

Kolumne

CNG statt Diesel: Die Lösung ist längst serienreif!

Hat der gute alte Diesel ausgedient? Noch nicht ganz. Aber der gute alte Diesel ist in Verruf geraten! Aktuell kommt er in den Schlagzeilen der Medien und in den Köpfen der Autofahrer nicht gut weg. Aufgrund der höchsten Feinstaub- und Stickoxid-Belastung unter den derzeit verfügbaren Antriebsarten ist er eine Gefahr für unsere Gesundheit und belastet die Umwelt enorm.

Die modernen Abgasnachbehandlungssysteme im Euro6-Diesel erreichen zwar unter Prüfbedingungen akzeptable Werte, aber im Realbetrieb gibt es beim Thema Stickoxid auch damit häufig noch eine Überschreitung der Grenzwerte. Gerade im letzten Monat belegte ein Test des Umweltbundesamtes, dass auch Dieselfahrzeuge, die der aktuell gültigen Abgasnorm Euro6 entsprechen, die EU-Grenzwerte für gesundheitsschädliche Stickoxide um mehr als das Sechsfache überschreiten. In der Praxis sind also auch moderne Dieselfahrzeuge wahre Dreckschleudern. Deshalb werden sie zukünftig auch immer häufiger durch zeitlich begrenzte oder dauerhafte Fahrverbote aus den Innenstädten verbannt.

Der Diesel hat also nicht nur ein Imageproblem. Im Grunde steht es viel schlimmer um ihn: Er hat ein generelles Betriebsproblem. Der Diesel gefährdet unsere Gesundheit und unsere Umwelt und die aktuelle Technik bietet auch keine echte Abhilfe. Dieseldgate ist das Fukushima der deutschen Automobilindustrie. Die Hersteller können nur durch eine noch teurere Technologie die Probleme unter Kontrolle bekommen.

Hier beginnt sowohl für die Automobilkonzerne als auch für die Dieselfahrer die Suche nach Alternativen. Aber was ist denn eine brauchbare Alternative für einen Vielfahrer, der Reichweite braucht und der einen Kraftstoffkostenvorteil gegenüber dem Benziner erzielen möchte? Sicherlich kein Elektroauto, auch wenn uns die Politik das glauben machen möchte. Die Fahrzeuge sind preislich noch lange nicht für einen breiten Nutzerkreis erschwinglich. Hinter Reichweite, Ladeinfrastruktur und Ladedauer stehen noch große Fragezeichen und eine Menge ungelöster Herausforderungen. Selbst die Bundeskanzlerin rudert nun zurück und räumte kürzlich ein, dass das gesteckte Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 nicht zu halten sei.

Aber keine Sorge, es ist nicht alles so grau, wie es uns durch Dieselgate momentan vielleicht scheint. Denn es gibt sie, die brauchbare, bezahlbare und verfügbare Alternative für eine umweltfreundliche Mobilität, die unsere Gesundheit schützt und den Geldbeutel der Vielfahrer schont: Erdgasfahrzeuge, angetrieben mit CNG oder reinem Biomethan aus Reststoffen.

CNG (Compressed Natural Gas) – an deutschen Tankstellen häufig noch als Erdgas ausgezeichnet – ist ein Hochleistungskraftstoff mit 130 Oktan, der Fahrspaß und Vernunft ideal kombiniert. Die Anschaffungskosten für ein Erdgasfahrzeug sind mit denen für ein Dieselfahrzeug vergleichbar. Wohingegen die Kraftstoffkosten im regelmäßigen Betrieb sogar circa 30 Prozent günstiger sind. Auch Kfz-Steuer und Kfz-Versicherungsbeiträge liegen deutlich unter den Kosten für ein Dieselfahrzeug.

Nicht nur für den eigenen Geldbeutel, sondern auch für Umwelt und Gesundheit ist der CNG-Antrieb die beste Alternative: Erdgasfahrzeuge stoßen keinen Feinstaub und 90 Prozent weniger Stickoxide als Dieselfahrzeuge aus – und das ohne zusätzliche Abgasnachbehandlung. Zudem kann CNG in Form von Biomethan aus Reststoffen, wie Stroh, zu 100 Prozent erneuerbar hergestellt werden. Das reduziert zusätzlich die CO₂-Emissionen um bis zu 90 Prozent gegenüber Diesel und Benzin. Diese Spitzenwerte erreicht nicht mal ein Elektroauto, welches mit dem aktuellen deutschen Strom-Mix betrieben wird. Derzeit besteht dieser nur zu circa 30 Prozent aus erneuerbaren Quellen. Übrigens: Vier Ballen Stroh reichen aus, um den Jahreskraftstoffbedarf an Biomethan für einen Mittelklasse-PKW mit CNG-Antrieb zu produzieren.

Jetzt höre ich trotzdem noch ein „Aber“ der Dieselfahrer: Aber wie sieht es denn mit der Reichweite aus? Es gibt eine breite Palette an Erdgas-Serienfahrzeugen verschiedener Hersteller. Je nach Modell liegt die Reichweite bei bis zu 600 Kilometer. Ohne Nachzutanken. Das ist etwas weniger als es die meisten Dieselfahrzeuge heute zu bieten haben. Bis zur nächsten Puller- oder Kaffeepause, die bequem mit einem Tankstopp verbunden werden kann, reicht es aber allemal sehr komfortabel. In Deutschland sichert ein Netz von 900 CNG-Tankstellen eine ausreichende Versorgung. Die meisten europäischen Nachbarländer haben sogar schon ein dichteres Tankstellennetz zu bieten (Italien z. B.) oder rüsten gerade mächtig auf (Frankreich z. B.).

Und endlich zieht auch Deutschlands größter Automobilkonzern und Hersteller der umfangreichsten Erdgasfahrzeugpalette mit: VW-Chef Müller hat sich dazu bekannt, gemeinsam mit Partnern aus Energiewirtschaft und Automobilindustrie bis zum Jahr 2025 die Anzahl der CNG-Tankstellen in Deutschland zu verdoppeln und eine Million zugelassene CNG-Fahrzeuge in Deutschland auf die Straße zu bringen. Das ist eine Verzehnfachung zum aktuellen Bestand.

Chapeau, Herr Müller! Unsere volle Unterstützung und unser Beitrag in Form von ausreichend reststoffbasiertem Biomethan sind Ihnen gewiss!

Claus Sauter

Gründer & Vorstandsvorsitzender

VERBIO Vereinigte BioEnergie AG und BioEnergie-Experte

Pressekontakt

VERBIO Vereinigte BioEnergie AG

Ulrike Kurze

Marketing/PR

Ritterstraße 23 (Oelßner's Hof)

04109 Leipzig

Tel.: +49 176 13085404

Fax: +49 341 308530-999

E-Mail: ulrike.kurze@verbio.de

Katja Springer

c/o zebra|public relations GmbH

Werner-Hartmann-Straße 5

01099 Dresden

Tel.: +49 351 212800-27

Fax: +49 351 212800-39

E-Mail: patricia.ritter@zebra.de