

Die übersehene Alternative

Mit Bio-CNG betriebene Fahrzeuge haben Umweltbilanz wie Elektroautos

Von unserem Redaktionsmitglied **DANIEL KRENZER**

FULDA

Erdgasautos gibt es bereits seit Jahrzehnten. Da Erdgas aber ein fossiler Brennstoff ist, kommt es für eine umweltfreundliche Verkehrswende kaum infrage. Doch inzwischen gibt es in Deutschland vielerorts Bio-CNG zu tanken – so auch in Fulda.

Die Verkehrswende hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität ist in Deutschland

in vollem Gange. Nachvollziehbarerweise spielen dabei Elektrofahrzeuge eine zentrale Rolle. Da allerdings vor allem die Herstellung und Entsorgung der Akkus ebenfalls problembehaftet sind, sind E-Autos nicht so grün, wie sie vielleicht auf den ersten Blick erscheinen mögen. Es wird noch einige Jahre dauern, bis dieser Makel ausgebügelt ist. Aus diesem, aber aus vielen anderen Gründen greifen viele Verbraucher daher nach wie vor zu Diesel- oder Benzinfahrzeugen – und übersehen, dass es bereits jetzt eine Alternative mit klassischem Verbrennermotor gibt, die zumindest derzeit ähnlich umweltfreundlich unterwegs ist

wie ein mit Ökostrom betriebenes Elektrofahrzeug. Das rechnete zuletzt eine Studie des Fraunhofer-Instituts vor.

Dennoch laufen die mit Methan – nichts anderes ist CNG an der Tankstelle – betriebenen Fahrzeuge in Deutschland nach wie vor weitgehend unter dem Radar der öffentlichen Aufmerksamkeit. Nur wenige Tausend davon werden jährlich hierzulande zugelassen, im Gesamtbestand nehmen sie laut Kraftfahrtbundesamt einen verschwindend geringen Anteil von 0,17 Prozent ein. Von 1000 Autos sind also nicht mal zwei mit einem CNG-Antrieb ausgestattet.

Das hat offenbar mehrere

Gründe. Zum einen gibt es nur eine begrenzte Anzahl an Autoherstellern, die überhaupt CNG-Fahrzeuge bauen. Dies sind aktuell vor allem die Volkswagengruppe und Fiat – in Italien spielt CNG eine deutlich größere Rolle. Zudem hat sich die Politik offensichtlich festgelegt, sich auf den Ausbau der Elektromobilität zu konzentrieren. Und nicht zuletzt gibt es Bedenken bei den Verbrauchern – wenn auch in vielen Fällen unbegründet (siehe unten).

Während anfangs vor allem Erdgas ins Tankstellennetz gespeist wurde, stieg zuletzt zunehmend der Anteil an Bio-CNG. Dieses wird weitestgehend aus Stroh, Abfällen wie aus Schlachtungen oder anderen organischen Stoffen gewonnen. Es gelangt also kein zusätzliches CO₂ in die Umwelt, wie es bei fossilem Erdgas der Fall wäre – daher die gute Umweltbilanz. Dem Internetportal „Gibgas“ ist in Deutschland kein Fall bekannt, in dem an öffentlich zugänglichen Tankstellen CNG aus nachwachsenden Rohstoffen eingespeist werde. Beispielsweise das Nutzen von Mais aus Monokulturen ist ein häufiger Kritikpunkt an diesen Treibstoff – zumindest hierzulande ist dies aber laut Gibgas kein Problem. Anders als Elektrofahrzeuge stoßen Gasfahrzeuge allerdings vor Ort Emissionen aus – jedoch deutlich weniger als Benzin- oder Diesel.

Laut CNG-Club, einem Verein, der sich dem alternativen Kraftstoff verschrieben hat, bieten in diesem Jahr erstmals mehr als die Hälfte aller CNG-Tankstellen zumindest einen Bio-Gas-Anteil an. Und bei einem zunehmenden Teil davon beträgt der Bio-Anteil bereits 100 Prozent. Laut Tankstellen-App von Zukunft Erdgas gilt dies auch für die drei Tankstellen in Fulda, an denen der Treibstoff erhältlich ist. Die eher geringe Tankstellendichte ist sicherlich einer der maßgeblichen Gründe, weshalb viele ein CNG-Auto (nicht Autogas!) für sich nicht

”

In meinen Augen ist die Batterie-Euphorie etwas zu groß. Wir müssen alles tun, um Biomethan-Antriebe mehr ins Spiel zu bringen und nicht so tun, als wären die Gasautos die großen Dreckschleudern und die Batterie ist der Weltenretter.

Hubert Aiwanger
Wirtschaftsminister in Bayern
(Freie Wähler)

in Betracht ziehen. Denn außerhalb Fuldas befinden sich die nächsten Tankstellen in Lauterbach, Bad Hersfeld, Gelnhausen, Birstein oder Bad Kissingen. Allerdings haben alle CNG-Autos einen zusätzlichen Benzintank – neuere nur wenige Liter als Reserve, ältere Modelle aber teils in gewohnter Größe.

Die Spekulationen, wie es mit (Bio-)CNG als Kraftstoff weitergeht, erstrecken sich vom Verschwinden binnen weniger Jahre bis hin zur weitverbreiteten Ergänzung zur Elektromobilität. Viel wird davon abhängen, welchen Stellenwert die Politik umweltfreundlichen Verbrennern gibt – zumindest wurden die Steuerbegünstigungen bis 2026 verlängert. Zudem gibt es bei Volkswagen intern offenbar rege Diskussionen, wie stark CNG weiterverfolgt werden sollte. Allerdings haben VW, Skoda, Seat und Audi zuletzt mehrere neue Modelle auch mit CNG-Antrieb auf den Markt gebracht. Und nicht zuletzt hängt es an der Entwicklung des Tankstellennetzes und der Akzeptanz der Kunden. Wir sind gespannt.

Gastkommentar S. 6



Foto: bluedesign - stock.adobe.com

82 200 CNG-Fahrzeuge gibt es – Stand 1. Januar 2020 – in Deutschland – von 47,7 Millionen Fahrzeugen insgesamt.

VORURTEILE, NACHTEILE UND KRITIK

Erdgas ist nicht umweltfreundlich

Zwar entsteht durch die Verbrennung weniger Treibhausgas als bei der von Benzin oder Diesel, wirklich umweltfreundlich ist Erdgas aber nicht – vor allem, wenn man Fracking in diese Betrachtung miteinbezieht. In Deutschland stieg aber zuletzt der Anteil von Biomethan deutlich. Dieser wird aus Stroh und organischen Abfällen gewonnen und macht moderne CNG-Fahrzeuge in vielerlei Hinsicht zu einer Alternative bei der Entscheidung zwischen herkömmlichen Verbrennern und Elektroautos.

Bio-CNG stammt aus Lebensmitteln

Das mag in manch anderen Ländern stimmen, allerdings ist der Anteil von Bio-CNG aus Silomais in Deutschland verschwindend gering. Laut Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung waren es 2018 lediglich 5,7 Prozent (laut CNG-Club wohl aus einzelnen Betriebshöfen), der Rest des Biomethans stammte aus verwerteten Abfällen. Zudem wird oft kritisch angeführt, dass Methan entweichen kann und sehr klimaschädlich ist. Allerdings sind die Mengen sehr gering.

Gasautos können explodieren

Immer wieder einmal ist von explodierenden Gasautos zu lesen, was potentielle Käufer natürlich abschreckt. In den allermeisten Fällen handelte es sich dabei um nachträglich umgerüstete sowie nicht ausreichend gewartete Fahrzeuge. Ab Werk mit CNG ausgelieferte Fahrzeuge stellen laut Hersteller kein Risiko dar. Ein voriges Jahr explodiertes neues Modell wurde offenbar in einer Werkstatt nicht korrekt repariert. Die Nutzung einer mit CNG vertrauten Werkstatt ist also angeraten.

CNG-Autos kosten deutlich mehr

Grundsätzlich kosten CNG-Fahrzeuge etwas mehr als die entsprechenden Benzin- oder Dieselmotoren. Allerdings lassen sie sich für weniger als fünf Euro pro 100 Kilometer bewegen, sodass sie sich zumindest für Vielfahrer recht schnell finanziell rechnen. Außerdem bieten derzeit viele Hersteller die CNG-Autos zum Preis der Verbrenner an – vermutlich, weil sie mit ihnen ihren CO₂-Wert im Flottenverbrauch zumindest ein wenig senken können. Dazu sind sie gesetzlich verpflichtet.

Es gibt kaum CNG-Tankstellen

Die Tankstellendichte ist in der Tat ein Problem. Etwas mehr als 800 CNG-Tankstellen gibt es aktuell in Deutschland. Wer über den Kauf eines CNG-Fahrzeuges nachdenkt, der sollte überprüfen, ob auf seinen regelmäßigen Wegen Tankmöglichkeiten vorhanden sind. Dabei helfen Apps wie die von Zukunft Erdgas oder Gibgas. Ein Liegenbleiben droht aber dank des zusätzlichen Benzintanks nicht – allerdings trägt der bei neueren Fahrzeugen zumeist nur wenige Liter.

Die Reichweite der Autos ist niedrig

Wer nur mit CNG fahren möchte, ohne auf das Reservebenzin zurückzugreifen, der muss rechtzeitig ans Tanken denken. Die aktuellen Fahrzeuge schaffen je nach Modell etwa 300 bis 500 Kilometer mit einer Tankfüllung – also deutlich weniger als mit Dieselfahrzeugen möglich ist. Dafür bereitet das Tanken – das übrigens nicht komplizierter oder langwieriger ist als bei Benzin oder Diesel – Freude: Für 15 bis 20 Euro sind die Gastanks wieder aufgefüllt.

Parken ist nicht überall erlaubt

In manchen Tiefgaragen ist Gasfahrzeugen die Einfahrt nicht gestattet. Dies bezieht sich aber laut CNG-Club eigentlich ausschließlich auf Autogas-Fahrzeuge, also LPG. Bei CNG verflüchtigt sich entweichendes Gas über die Luft, sodass keine Explosionsgefahr besteht. LPG hingegen muss von der Feuerwehr gebunden werden. Sollte doch einmal auch CNG-Fahrzeuge die Zufahrt verwehrt sein, könnte ein aufklärendes Gespräch mit dem Betreiber helfen. / dk