

12.10.2010

Studie: Politiker haben Erdgas als Kraftstoff ausgebremst

Zu geringe Klimaauflagen haben Erdgas als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen am Dienstag. Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien./hqs/DP/stb

Saarbrücker Zeitung

Studie: Politiker haben Erdgas als Kraftstoff ausgebremst

Zu geringe Klimaauflagen haben Erdgas als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen am Dienstag.

Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien.

Beitrag vom: 12.10.2010,

12.10.2010

Studie: Mit Erdgas könnten CO2-Ziele schon 2015 erreicht werden

Wenn Diesel- und Benzinkraftstoffe stärker als bisher durch Erdgas (CNG) ersetzt würden, könnten einer Studie zufolge die CO2-Ziele für das Jahr 2020 bereits 2015 erreicht werden - und zwar sogar zu geringeren Kosten. Zu diesem Ergebnis kommt zumindest Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Institut der Uni Duisburg-Essen in einer am Dienstag veröffentlichten Studie.

Duisburg/Essen. Mit Hilfe des kostengünstigen Erdgases könnten die anspruchsvollen CO2-Ziele der EU-Kommission rascher und sogar kostengünstiger erreicht werden als durch weitere Optimierungen an den bestehenden Benzin- und Dieselmotoren. Zu diesem Ergebnis kommt eine am Dienstag

vorgestellte Studie von Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Institut der Uni Duisburg-Essen.

"Es gibt keine andere Technologie, die uns "über Nacht" mit so geringen

Kosten die klimaschädlichen CO2-Emissionen in unseren Fahrzeugen reduzieren lässt. Es lohnt sich daher, intensiver über den Kraftstoff CNG und Bio-Gas nachzudenken," fasst Dudenhöffer seine Ergebnisse zusammen. Der Trend zu kleineren und mit Turbo oder Kompressor aufgeladenen Motorkonzepten erlaube mit Erdgas die Senkung des CO2-Ausstoßes um bis zu 24 Prozent gegenüber Flüssigkraftstoffen.

Das CO2-Ziel für das Jahr 2012, dass Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO2 pro Kilometer verbrauchen, könne dadurch bereits im laufenden Jahr 2010 erreicht werden, so Dudenhöffer. Dies gelte auch für die für das Jahr 2020 vorgesehenen CO2-Ziele von 95 Gramm pro Kilometer, die bereits kurz nach dem Jahr 2015 erreicht werden könne.

Möglich werden solche verlockenden CO2-Werte bei einem breiteren Erdgas-Einsatz aber nur, wenn dem Erdgas auch Biogas beigemischt wird. Dudenhöffer

Beispiel VW-Passat	1.8 TSI	2.0 TDI /Blue Motion	1.4 TSI EcoFuel/ Blue Motion	1.4 TSI EcoFuel Blue Motion
Kraftstoff	Super-Benzin	Diesel	CNG	CNG-Mix: 75% Erdgas; 25% Bio-Methan
cm ³	1.798	1.968	1.390	1.390
PS	160	140	150	150
0-100 Km/h in s	8,6	9,8	9,8	9,8
Netto-CO2 Emissionen g/km	172	146/124	123/116	93
Kraftstoff pro 100 m	7,4	5,6/4,7	4,5/4,1	4,1

• Bei Nutzung der Blue Motion Technologie reduziert sich die CO₂-Emission beim Passat 1.4 TSI EcoFuel auf 116 g CO₂/km

unterstellt eine Beimischung von etwa 25 Prozent Bio- oder Methangas zum restlichen CNG (Compressed Natural Gas).

Überraschende These

Am Beispiel des Mittelklassewagens VW Passat rechnet Dudenhöffer vor, wie eine erhebliche CO₂-Senkung allein durch verstärkten CNG-Einsatz erreicht werden kann.

In der Motorisierung mit 1,8 Liter TSI-Motor leiste der Passat 160 PS und emittiere bei einem Kraftstoffverbrauch von 7,4 Liter Superbenzin 172 g CO₂/km. In der etwa vergleichbaren Dieselausführung könne der Kraftstoffverbrauch auf 5,6 Liter oder 146 g CO₂/km reduziert werden. Nutzte man den 1,4 Liter TSI-EcoFuel Motor, so würden 4,5 kg CNG verbraucht und damit 123 g CO₂/km emittiert. Bei der Blue Motion Version des 1,4 TSI EcoFuel Motors könne bei CNG-Nutzung die CO₂-Emission gar auf 116 g CO₂/km

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Benzin + CNG (Erdgas)	0	0	3	4	515	2.213
Benzin + LPG (Flüssiggas)	0	56	43	6.157	7	14
Total	3.314.061	3.496.320	3.528.179	3.735.987	3.802.176	3.379.066

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Benzin + CNG	2.495	2.916	3.316	6.453	8.050	11.552
Benzin + LPG	32	87	128	256	1.370	4.203
Total	3.341.718	3.252.898	3.236.938	3.266.826	3.342.122	3.467.961

	2007	2008	2009	Jan.-Aug. 2010	1995-2010
Benzin + CNG	11.207	11.896	10.069	3.572	74.261
Benzin + LPG	5.413	14.171	11.051	5.844	48.832
Total	3.148.163	3.090.040	3.807.175	1.907.104	53.116.734

Neuwagen-Zulassungen in Deutschland nach Kraftstoff-Art (Foto: CAR-Institut)

reduziert werden. Gehe man noch weiter und mixe zu 75 Prozent Erdgas noch 25 Prozent Bio-Methan, würden nur noch 93 g CO₂/km netto emittiert. "Damit könnten unsere Fahrzeuge auf die CO₂-Norm des Jahres 2020 gebracht werden," erklärt der Professor.

Zudem habe Erdgas noch weitere Vorteile. Denn auch bei den Emissionen von Kohlen-Monoxid (CO), Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen (NMHC), Treibhausgasen (THG), Ozon und Stickoxiden (NO_x) könnten so ohne zusätzliche Abgasreinigungen und -kosten spürbare Reduzierungen erzielt werden.

Die Studie des CAR-Instituts kommt deshalb zu einer überraschenden Schluss-These: Wären die gesetzlichen Auflagen strenger, hätte sich Erdgas deutlich stärker durchgesetzt und wären somit die CO₂-Ziele schneller erreicht worden - zu niedrigeren Kosten. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst," so Dudenhöffer. Die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas seien dagegen nahezu vernachlässigbar. "Was es braucht sind damit

keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache strengere Auflagen. Je strenger die Auflagen, umso wettbewerbsfähiger wird Erdgas." Letztlich sei Erdgas damit auch eine ideale Brückentechnologie ins Zeitalter der Elektromobilität.



Dudenhöffer fordert strengere Abgasnormen für Neuwagen / 'Ideale Brücke ins Elektrozeitalter'

12.10.2010

Mit Erdgasautos Klimaziele schneller erreichen

Von Petra Sigge

Bremen. Das Ziel, den CO₂-Ausstoß von Neuwagen bis zum Jahr 2020 deutlich zu senken, ließe sich schon viel früher erreichen. Wenn Diesel- und Benzinkraftstoff stärker durch Erdgas ersetzt würden, 'wäre es möglich, die Emissionsziele der Zukunft bereits heute zu realisieren', heißt es in einer Studie des CAR-Forschungsinstituts an der Universität Duisburg-Essen. Die Technologien seien vorhanden und die Zusatzkosten überschaubar.

Erdgas verbrennt deutlich emissionsärmer als Benzin- und Dieselmotorkraftstoff. Bei einem Fahrzeug, das sieben Liter Benzin auf 100 Kilometer verbraucht, ließen sich durch den Wechsel zu Erdgaskraftstoff 24 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen, rechnet das Institut vor. Statt 164 Gramm pro Kilometer werden im Beispiel lediglich 124 Gramm CO₂ erzeugt. Mixe man dem Erdgas jetzt noch 20 Prozent Biogas bei, reduziere sich der CO₂-Ausstoß um 39 Prozent auf 100 Gramm pro Kilometer. Werde komplett auf reinen Biogasbetrieb umgestellt, blieben gerade mal fünf Gramm schädliches CO₂ übrig. Für den Direktor des CAR-Instituts, Ferdinand Dudenhöffer, steht fest: 'Es gibt keine andere Technologie, die uns über Nacht mit so geringen Kosten die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bei unseren Fahrzeugen reduzieren lässt.'

In den vergangenen Jahren, so kritisiert der Experte, seien die Potenziale des Erdgasautos nicht genügend genutzt worden. Dass sich dieser Kraftstoff am Markt bisher kaum durchsetzen konnte, liege unter anderem an den zu laxen gesetzlichen CO₂-Auflagen für Neuwagen. Dudenhöffer: 'Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst.' Um schneller einen besseren Klimaschutz zu erreichen, müsse sich das ändern. 'Was es braucht, sind keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfach strengere Auflagen. Je strenger die Auflagen, umso wettbewerbsfähiger wird Erdgas.'

Das Ziel, wonach Neuwagen ab 2012 nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen sollen, könnte laut Dudenhöffer auf diese Weise schon in

diesem Jahr erreicht werden. Und die von der EU-Kommission für 2020 geplante weitere Absenkung der Abgasnorm auf 95 Gramm ließe sich schon 2015 realisieren. Technisch sei das alles kein Problem, sagt der Experte. So seien die Autobauer dabei, neue Tanksysteme zu entwickeln, die je nach Bedarf für Benzin, Batterien oder Gas genutzt werden können und einen teuren Umbau überflüssig machen. Gasantriebe sind nach Ansicht des Automobilexperten zudem 'eine ideale Brückentechnologie ins Zeitalter der Elektromobilität. Kostengünstiger kann man eine Brücke nicht bauen.' Würden Hybridfahrzeuge mit einem Erdgasantrieb kombiniert, könnten bereits heute die Klimaschutzvorgaben des Jahres 2020 erfüllt werden. Dudenhöffer ist überzeugt: 'Erdgas und Elektromobilität schließen sich nicht aus, sondern ergänzen sich.'

Und über sperrige Tanks, die sich im Kofferraum breit machen und wertvollen Stauraum wegnehmen, müssten sich Nutzer von Erdgasautos künftig auch nicht mehr ärgern, versichert Dudenhöffer. Inzwischen hätten Autohersteller wie VW ihre neuen Fahrzeugplattformen so angelegt, dass zusätzliche Erdgastanks oder Batteriesets in der Bodenstruktur des Wagens untergebracht werden können. Auf Komfort müsse man bei modernen Erdgas-Autos somit nicht mehr verzichten. Die Reichweite werde allerdings auch in Zukunft 400 bis 500 Kilometer pro Tankfüllung nicht überschreiten.

Trotz aller guten Argumente - bislang hat der Erdgasantrieb den großen Durchbruch noch nicht geschafft. Anfang des Jahres waren nach Angaben des CAR-Instituts weltweit gerade mal 10,9 Millionen Erdgasautos unterwegs. Das entspricht 1,1 Prozent aller Fahrzeuge. Vorreiter in Europa ist Italien mit knapp 600000 Erdgasautos. In Deutschland wurden bisher etwa 75000 Neuwagen mit CNG (Compressed Natural Gas = unter Druck komprimiertes Methan) zugelassen. Insgesamt 900 Erdgastankstellen versorgen sie mit Nachschub.

In der Anschaffung sind die Erdgasautos im Schnitt etwa 2000 Euro teurer als ein Benziner, heißt es bei der Bremer Offensive, einer Initiative des Versorgers swb zur Förderung dieser Antriebsform. Je nach Fahrleistung haben sich die Mehrkosten allerdings schnell wieder amortisiert. Den Angaben zufolge lassen sich mit einem Erdgasauto im Vergleich zum Benziner bis zu 50 Prozent der Tankkosten sparen, im Vergleich zum Diesel sind es bis zu 30 Prozent.

Mehr Infos: www.bremer-erdgasfahrzeug.info



Bestellt und nicht bezahlt
Von Katia Irle

Politik **Wirtschaft** Panorama Sport Kultur Wissenschaft Auto Digital Reise Ratgeber Rhein-Main Frankfurt

Übersicht | Debatte | Interaktiv | Krise | Arbeit & Soziales | Energie | Mobilität* | Grafiken | Finanzen | Lesetipps | Spezials

13.10.2010

Erdgas als Alternative

Die EU-Kommission gibt vor, dass von 2020 an neu zugelassene Personenwagen nicht mehr als 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer aus dem Auspuff blasen

dürfen. Nach Ansicht des Center Automotive Research (Car) der Uni Duisburg-Essen kann dieser Wert schon fünf Jahre früher erreicht werden. Die Technologie dafür sei schon vorhanden, die Zusatzkosten seien überschaubar.

Die Forscher setzen auf den verstärkten Einsatz von Erdgas (Methan) als Treibstoff. Bislang spielen Erd- und Biogas kaum eine Rolle bei Fahrzeugen. In Europa und Russland werden derzeit gerade mal 1,1 Millionen Fahrzeuge mit dem flüchtigen Stoff betrieben. Das entspricht 0,3 Prozent des gesamten Fahrzeugbestandes. Es gibt etwa 3500 Erdgastankstellen.

Methan hat den Vorteil, dass es bei der Verbrennung erheblich weniger Emissionen erzeugt als Diesel oder Benzin. Nach den Berechnungen des Car-Instituts können bei einem Auto, das im Schnitt sieben Liter Benzin pro 100 Kilometer verbraucht, durch den Umstieg auf Erdgas die CO₂-Emissionen um fast ein Viertel reduziert werden. Auch der Ausstoß anderer schädlicher Gase von Kohlenmonoxid, Stickoxid, Kohlenwasserstoff oder Ozon wird dabei deutlich reduziert.

Die Verringerung der Emissionen fällt noch stärker aus, wenn modernste Motorentechnik in Kombination mit Bio-Methan eingesetzt wird, das zum Beispiel aus GÄlle erzeugt wird. Das Car-Institut hat am Beispiel eines VW Passat mit 160 PS und 1800 Kubikzentimeter Hubraum errechnet, dass CO₂-Emissionen von 172 Gramm auf 93 Gramm pro Kilometer gedrückt werden können.

Der Preis dafür: Unterstellt man, dass Bio-Methan heute zehn Prozent teurer ist als fossiles Erdgas, könnten bei einer Laufleistung von 200000 Kilometern mit insgesamt etwa 800 Euro zusätzlichen Treibstoffkosten die CO₂-Ziele des Jahres 2020 heute erreicht werden, so das Car-Institut. Mit geringeren Kosten sei das nicht möglich.

Gastanks in Autos hatten bislang den Nachteil, dass dadurch das freie Kofferraumvolumen zum Teil erheblich verkleinert wurde. Inzwischen entwickeln fast alle Autobauer aber neue Fahrzeugarchitekturen, bei denen Platz für Gastanks oder für Batterien gleich mit bedacht werden: Die Fahrzeuge werden mit doppelten Böden ausgestattet. Aufwendige Nachrüstungen sind dann nicht mehr nötig. Die Voraussetzungen für den schnellen Einstieg in den klimaverträglichen Verkehr sind vorhanden, heißt es in der Car-Studie. fw()



13.10.2010

Deutsche haben wenig Interesse an Autogas

Duisburg (dpa/tmn) - Die Autofahrer in Deutschland haben das Klimaschutzpotenzial von Erdgas als Alternative zu Benzin und Diesel noch nicht erkannt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen.

Mit Gasantrieb seien seit 1995 nur rund 123 000 von mehr als 53,1 Millionen Neuwagen zugelassen worden, heißt es in der Untersuchung. Dabei stießen die Autos mit modernen, aufgeladenen Ottomotoren bei der Verbrennung von Gas im Vergleich zu konventionellem Sprit bis zu 24 Prozent weniger CO₂ aus, stellte Institutsleiter Prof. Ferdinand Dudenhöffer fest.

Ein Wagen, der im Schnitt 7,0 Liter Benzin verbraucht, komme auf einen CO₂-Ausstoß von 164 g/km, so Dudenhöffer. Im Gasbetrieb sinke der CO₂-Ausstoß auf 124 g/km. «Eine Simulation hat gezeigt, dass bei einem Anteil von nur acht Prozent Erdgasautos an den Neuzulassungen der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neufahrzeuge um bis zu neun Prozent reduziert werden könnte», sagte der Forscher.

Hemmend wirkten sich aber zu wenig strenge CO₂-Vorgaben aus: Ziel sei es, dass Neuwagen ab dem Jahr 2012 nicht mehr Kohlendioxid als 130 g/km und ab 2020 nicht mehr CO₂ als 95 g/km produzieren. Nach Ansicht von Dudenhöffer müssten diese Werte niedriger sein, um einen größeren Kaufanreiz für Fahrzeuge mit Gasantrieb zu bieten.



Studie: Politiker haben Erdgas als Kraftstoff ausgebremst

Zu geringe Klimaauflagen haben Erdgas als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen am Dienstag. Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien./hqs/DP/stb

AXC0148 2010-10-12/16:29

wallstreet:online

Politiker haben Erdgas als Kraftstoff ausgebremst

Autor: [dpa-AFX](#)

12.10.2010,

FRANKFURT/DUISBURG - Zu geringe Klimaauflagen haben Erdgas als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen am Dienstag. Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien./hqs/DP/stb

finanzen.net

Dax	6.404	1,6%	Dow	11.020	0,1%	Euro	1,3966	0,3%
Est50	2.820	1,6%	Nas	2.418	0,7%	Öl	84,91	1,8%
TDax	799,0	2,3%	Nikkei	9.404	0,2%	Gold	1.359	0,6%

Börse | News & Analysen | Private Finanzen | myfinanzen | Favoriten |

Europas erstes Finanzportal **boerse.de**® seit 1994

DAX (L&S)	6.414,25	1,74%	Dow Jones	11.020,40	0,09%	EUR-USD	1,3960	0,28%
MDAX	9.125,80	1,42%	Nasdaq	2.041,55	0,71%	Rohöl (WTI)	83,63	1,50%
TECDAX	799,43	2,34%	EuroStoxx	2.822,10	1,67%	Gold	1.358,00	0,58%

AD HOC NEWS

Berlin: Mittwoch, den 13. Oktober 2010 - 14:01:23 Uhr

Flat Fee **9,95 €**

volksfreund.de

13.10.10 | 8:49
Prozess gegen NPD-Stadtrat geht heute weiter

Studie: Politiker haben Erdgas als Kraftstoff ausgebremst

FRANKFURT/DUISBURG (DPA-AFX) Zu geringe Klimaauflagen haben Erdgas als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center

Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen am Dienstag. Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien.

Mitteldeutsche Zeitung



Deutsche haben wenig Interesse an Autogas

erstellt 13.10.10, 13:59h

DUISBURG/DPA. Die Autofahrer in Deutschland haben das Klimaschutzpotenzial von Erdgas als Alternative zu Benzin und Diesel noch nicht erkannt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen.

Mit Gasantrieb seien seit 1995 nur rund 123 000 von mehr als 53,1 Millionen Neuwagen zugelassen worden, heißt es in der Untersuchung. Dabei stießen die Autos mit modernen, aufgeladenen Ottomotoren bei der Verbrennung von Gas im Vergleich zu konventionellem Sprit bis zu 24 Prozent weniger CO₂ aus, stellte Institutsleiter Prof. Ferdinand Dudenhöffer fest.

Ein Wagen, der im Schnitt 7,0 Liter Benzin verbraucht, komme auf einen CO₂-Ausstoß von 164 g/km, so Dudenhöffer. Im Gasbetrieb sinke der CO₂-Ausstoß auf 124 g/km. «Eine Simulation hat gezeigt, dass bei einem Anteil von nur acht Prozent Erdgasautos an den Neuzulassungen der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neufahrzeuge um bis zu neun Prozent reduziert werden könnte», sagte der Forscher.

Hemmend wirkten sich aber zu wenig strenge CO₂-Vorgaben aus: Ziel sei es, dass Neuwagen ab dem Jahr 2012 nicht mehr Kohlendioxid als 130 g/km und ab 2020 nicht mehr CO₂ als 95 g/km produzieren. Nach Ansicht von Dudenhöffer müssten diese Werte niedriger sein, um einen größeren Kaufanreiz für Fahrzeuge mit Gasantrieb zu bieten.

13. Oktober 2010 - Erdgas als Kraftstoff durch zu geringe Klimaauflagen ausgebremst

Zu geringe Klimaauflagen haben [Erdgas](#) als alternativen Autokraftstoff nach einer Studie ausgebremst. Trotz der geringen Zusatzkosten habe die Politik in Deutschland es versäumt, die Emissionsziele schon frühzeitig zu erreichen, berichtete das Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen Anfang der Woche. Nach einer CAR-Analyse könnte der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neuwagen um bis zu neun Prozent reduziert werden, wenn der Anteil der Erdgas-Autos an den Neuzulassungen bei nur acht Prozent liegen würde.

Das CO₂-Ziel für 2012, wonach Neuwagen nicht mehr als 130 Gramm CO₂ pro Kilometer verbrauchen dürfen, hätte bereits im laufenden Jahr erreicht werden können, betonte CAR-Direktor Ferdinand Dudenhöffer: "Die Technologie ist vorhanden. Moderne Benzinmotoren verbrennen Erdgas sauber und sparsam."

In den vergangenen Jahren seien die Potenziale des Erdgas-Autos aber nicht genutzt worden. Ein Grund für den geringen Erfolg des Kraftstoffs Erdgas seien die zu niedrigen gesetzlichen Vorgaben: "Eine strengere Gangart bei den CO₂-Auflagen für Neuwagen hätte Erdgas deutlich schneller als Kraftstoff in die Verbreitung gebracht. Wenn man so will, wurde Erdgas als Kraftstoff damit von den Politikern gebremst."

Zudem seien die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas nahezu vernachlässigbar, erklärte Dudenhöffer: "Besser und schneller kann man Klimaschutz bei den Neuwagen nicht umsetzen. Was es braucht, sind damit keine zusätzlichen Subventionen für Erdgas, sondern einfache, strengere Auflagen." Erdgas biete die ideale Plattform, um den Übergang zu elektrischen und teil-elektrischen Fahrzeugen umzusetzen.

Nach den Angaben sind weltweit 10,9 Millionen oder 1,1 Prozent aller Fahrzeuge als CNG-Wagen ("Compressed Natural Gas") unterwegs, die an 16.300 Erdgastankstellen betankt werden können. In Deutschland wurden bisher knapp 75.000 Neuwagen mit CNG zugelassen, für die etwa 900 Erdgastankstellen vorhanden seien. (dpa/mb)



Duisburg (dpa/tmn)

Deutsche haben wenig Interesse an Autogas

Die Autofahrer in Deutschland haben das Klimaschutzpotenzial von Erdgas als Alternative zu Benzin und Diesel noch nicht erkannt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg-Essen.

Mit Gasantrieb seien seit 1995 nur rund 123 000 von mehr als 53,1 Millionen Neuwagen zugelassen worden, heißt es in der Untersuchung. Dabei stießen die Autos mit modernen, aufgeladenen Ottomotoren bei der Verbrennung von Gas im Vergleich zu konventionellem Sprit bis zu 24 Prozent weniger CO₂ aus, stellte Institutsleiter Prof. Ferdinand Dudenhöffer fest.

Ein Wagen, der im Schnitt 7,0 Liter Benzin verbraucht, komme auf einen CO₂-Ausstoß von 164 g/km, so Dudenhöffer. Im Gasbetrieb sinke der CO₂-Ausstoß auf 124 g/km. «Eine Simulation hat gezeigt, dass bei einem Anteil von nur acht Prozent Erdgasautos an den Neuzulassungen der gesamte CO₂-Ausstoß aller in Deutschland verkauften Neufahrzeuge um bis zu neun Prozent reduziert werden könnte», sagte der Forscher.

Hemmend wirkten sich aber zu wenig strenge CO₂-Vorgaben aus: Ziel sei es, dass Neuwagen ab dem Jahr 2012 nicht mehr Kohlendioxid als 130 g/km und ab 2020 nicht mehr CO₂ als 95 g/km produzieren. Nach Ansicht von Dudenhöffer müssten diese Werte niedriger sein, um einen größeren Kaufanreiz für Fahrzeuge mit Gasantrieb zu bieten.



Erdgas kein attraktiver Kraftstoff in Deutschland

Nachricht vom 13.10.2010

Nach Angaben des Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen habe die Bundesregierung den alternativen Kraftstoff Erdgas für Fahrzeuge ausgebremst. Aufgrund zu lockerer Klimaauflagen seien die Klimaziele nicht, wie möglich, frühzeitig erreicht worden. Würden lediglich acht Prozent der in Deutschland verkauften Neuwagen mit einem Erdgasantrieb ausgestattet, könnte der gesamte CO₂-Ausstoß der Neuwagen um bis zu neun Prozent gesenkt werden.

Technologie zur Erreichung der Emissionsziele ist vorhanden

Nach Aussagen des CAR-Direktors Ferdinand Dudenhöffer, hätten die vorgegebenen Klimaschutzziele bereits im Verlauf dieses Jahres erreicht werden können. Neben der modernen Technologie seien Benzinmotoren, die Erdgas verbrennen, sauber und sparsam. Laut der CO₂-Ziele darf ein Neuwagen im Jahr 2012 nicht mehr als 130 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen. Allerdings habe die Regierung in den vergangenen Jahren versäumt, den Erdgasantrieb attraktiver zu machen. Schuld daran seien zum einen die zu lockeren gesetzlichen Vorgaben. Zum anderen seien die hohen Potenziale des alternativen Kraftstoffs nicht genutzt worden.

Keine zusätzlichen Subventionen, sondern strengere Auflagen

Dudenhöffer verweist zudem darauf, dass Erdgas den idealen Übergang zu teil- und vollelektrischen Autos darstelle. Er fordert strengere gesetzliche Vorgaben, anstatt weitere Subventionen für Erdgas auf den Weg zu bringen. Denn die Kosten der CO₂-Einsparungen mit Erdgas könnten laut Dudenhöffer vernachlässigt werden. In Deutschland wurden bisher 75.000 erdgasbetriebene Fahrzeuge als Neuwagen zugelassen. Zum Tanken stehen rund 900 Erdgastankstellen zur Verfügung. Weltweit wurden bislang 10,9 Millionen CNG-Fahrzeuge (Compressed Natural Gas) verkauft.