

DAS ERDGASFAHRZEUG

Ausgabe 3/2006

Ein Informationsdienst des Trägerkreises Erdgasfahrzeuge

Foto: Volkswagen AG

IAA Nutzfahrzeuge:

Mit Erdgas aus der Kostenfalle

Außerdem in dieser Ausgabe:

- Kraftstoff Erdgas bleibt dauerhaft günstig Seite 5
- Taxigewerbe unter Druck
Erdgasfahrzeuge als Ausweg Seite 6
- Erste Biogastankstelle
Deutschlands eröffnet Seite 9

**DAS
ERDGASFAHRZEUG**

Sparsam. Sicher. Sauberer.

Erdgas-Transporter auf der IAA Nutzfahrzeuge: Mit Erdgas aus der Kostenfalle



Erdgasfahrzeuge für jeden Einsatz: Einen Überblick über die aktuelle Fahrzeugpalette bietet die diesjährige IAA Nutzfahrzeuge, die im September in Hannover stattfindet.

Die steigenden Kraftstoffpreise treiben die Betriebskosten in die Höhe. Gleichzeitig drohen angesichts schärferer Grenzwerte für Feinstaub Fahrverbote. Immer mehr Flottenbetreiber entscheiden sich für eine clevere Alternative zu Benzin und Diesel: Erdgas.

Die Fahrt zur Tankstelle ist mittlerweile zu einem kostspieligen Unterfangen geworden. Im Juli mussten Deutschlands Autofahrer nach ADAC-Angaben an den Zapfsäulen im Schnitt so viel zahlen wie nie zuvor im Vergleichszeitraum der vergangenen Jahre. Kein Wunder, dass immer mehr Autofahrer nach Auswegen aus der Kostenfalle suchen. An Kraftstoffen mangelt es nicht: Von Biodiesel über

Salatöl bis hin zum Frittenfett kann alles in den Tank – Umrüstsysteme für Benzin- und Dieselfahrzeuge machen es möglich. Was zunächst als praktische Lösung gedacht ist, kann sich bei näherer Betrachtung als problematisch erweisen. Ob Handwerker, Kurierfahrer, Pizzaservice oder Pflegedienst – sie alle sind auf Fahrzeuge angewiesen, die kostengünstig und sicher fahren, und die auch dann ein-

setzbar sind, wenn aufgrund hoher Feinstaubbelastung in den Innenstädten Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb stehen bleiben müssen. Mit welchem Antrieb fährt man also auf lange Sicht am besten?

Für Rüdiger Geserick, Vorsitzender der Geschäftsführung der SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH, Lutherstadt Wittenberg, steht die Antwort fest. Das ostdeutsche Unternehmen kaufte im Juli 30 VW Golf Variant bifuel mit Erdgasantrieb und ersetzt damit einen großen Teil seines Pkw-Fuhrparks. „Umweltschutz gehört wie Qualität und Sicherheit zu unseren Standards. Erdgasfahrzeuge sind für uns deshalb ein weiterer logischer Schritt.“ Zudem fahre die neue Flotte deutlich sparsamer als ihre Benzin-Konkurrenz.

(Erd)gas geben und sparen

Lieferfahrzeuge mit Erdgasantrieb sind bereits im ersten Jahr der Nutzung günstiger als vergleichbare Fahrzeuge mit Dieselantrieb. Das ist das Ergebnis betriebswirtschaftlicher Untersuchungen der Technischen Fachhochschule Wildau im Rahmen des Pilotprojekts „Für die letzte Meile auf die sichere Seite“, das im Auftrag des Bundesumweltministeriums durchgeführt wurde. Auch eine im vergangenen Jahr erstellte Studie der Technischen Universität Wien bestätigt, dass Erdgastransporter gegenüber herkömmlichen Lieferfahrzeugen enorme Kostenvorteile bieten. So spart der Studie zufolge eine Flotte mit zehn Lieferfahrzeugen über eine Nutzungs-

dauer von vier Jahren insgesamt rund 30.000 Euro.

Axel Fassbach ist Geschäftsmann durch und durch. Genau deshalb sind für sein Unternehmen „Hallo Pizza!“ 20 Fiat Punto mit Erdgasantrieb auf Tour, weitere 80 sollen folgen. Fassbachs Vorliebe für die Stadtflietzer aus Turin hat nichts damit zu tun, dass seine Köche italienische Speisen zubereiten: „Für mich sind die niedrigen Kosten maßgebend“, so der Inhaber des bundesweit agierenden Fast-Food-Lieferservice. Die Kostenvorteile des Erdgasantriebs schätzt auch die Diakonie Radevormwald, deren Pflegedienst bereits seit 2004 auf Erdgasfahrzeuge setzt. Geschäftsführer Uwe Kremers: „Durch den Einsatz von Erdgasfahrzeugen konnten wir unsere Kraftstoffkosten um rund 40 Prozent reduzieren.“

Aufgrund der positiven Erfahrungen planen wir die Anschaffung weiterer Fahrzeuge.“

Derzeit kostet das Kilogramm Erdgas durchschnittlich 0,83 Euro. Berücksichtigt man die unterschiedlichen Energiewerte, kann der Kraftstoff für weniger als die Hälfte des Benzinpreises und um rund 30 Prozent preiswerter als Diesel getankt werden. Damit dies auch langfristig so bleibt, hat die Bundesregierung einen günstigen Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kraftstoff bis Ende 2018 festgesetzt. Selbst bei niedriger Jahreskilometerleistung ergeben sich mit Erdgasfahrzeugen Einsparpotenziale. Das bestätigt Harald Noske von den Stadtwerken Hannover, die noch in diesem Jahr ihre Erdgasflotte um zehn VW Caddy EcoFuel aufstocken wollen: „Auch bei nur 7.000 bis



Bitte einsteigen: Über 1.300 Busse mit Erdgasantrieb sind bereits auf Deutschlands Straßen unterwegs.

10.000 Kilometern pro Jahr fahren wir nun günstiger als mit Benzin oder Diesel.“

Kosten senken – der Natur zuliebe

Wo es auf jeden Cent ankommt, bleibt scheinbar kein Platz für ökologisches Denken. Doch beim Umstieg auf den Erdgasantrieb lassen sich Kosten und Schadstoff-Emissionen gleichermaßen senken. Serienfahrzeuge mit Erdgasantrieb weisen bereits heute im Schnitt einen CO₂-Vorteil von 20 Prozent gegenüber den entsprechenden Benzinern und von sechs Prozent gegenüber den Dieselmotoren auf. „Sauberer“ fahren und dabei sparen – das können



Freie Bahn: Erdgasfahrzeuge bleiben auch künftig von Fahrverboten aufgrund überschrittener Feinstaub-Grenzwerte verschont.

immer mehr Flottenbetreiber sagen. Im August 2006 waren bereits rund 45.000 mit erdgasbetriebene Fahrzeuge, da-

runter etwa 1.300 Busse und über 6.700 Lastkraftwagen, in Deutschland unterwegs.

Erdgasfahrzeuge auf der IAA Nutzfahrzeuge



Weltpremiere des neuen Ford Transit CNG auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover

Mit inzwischen über 30 erdgasbetriebenen Fahrzeugmodellen – vom Pkw bis zum schweren Nutzfahrzeug – haben die führenden Automobilhersteller auf die steigende Nachfrage nach Erd-

gasfahrzeugen reagiert. Ihre Produktpalette im Bereich Nutzfahrzeuge präsentieren sie anlässlich der 61. IAA Nutzfahrzeuge, die vom 21. bis zum 28. September 2006 in Hannover stattfindet. Erstmals stellen Ford und die CNG-Technik GmbH (Halle 27, Stand C 30) den neuen Ford Transit mit Erdgasan-

trieb vor, der im September auf den Markt kommen soll. An den Ständen der Hersteller finden Besucher außerdem Erdgasfahrzeuge, die auf die besonderen Bedürfnisse zum Beispiel von

Handwerksbetrieben ausgerichtet sind. So zeigt Volkswagen (Halle 27, Stand F 60) beispielsweise das neue Modell des VW Caddy Kastenwagen EcoFuel in unterschiedlichen Ausstattungsvarianten, unter anderem auch mit einem speziellen Werkstattausbau. In Halle 12, Stand C 12, ist ein Opel Combo 1.6 CNG als Kastenwagen mit einem Spezialeinbau für die Heizungs- und Sanitärbranche zu sehen. Im gleichen Fahrzeugsegment präsentiert Fiat sein Erdgasmodell Doblò Cargo Natural Power (Halle 16, Stand A 20). Dort sind auch an einem separaten Info-Stand ein Überblick über das Angebot von Nutzfahrzeugen mit Erdgasantrieb, ein Wegweiser und Informationsmaterial erhältlich.

Steuerermäßigung für Erdgas bis 2018

Erdgas als Kraftstoff bleibt dauerhaft günstig

Die Entscheidung des Bundestags, die Dauer der Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff bis 2018 festzusetzen, stößt auf verhaltene Zustimmung der Gaswirtschaft und der Automobilindustrie.

„Damit hat der Gesetzgeber ein entscheidendes Signal für die Fortsetzung des Ausbaus des Erdgastankstellennetzes in Deutschland gegeben. Ein kürzerer Zeitraum wäre das Aus für die zukunftsweisende Technik gewesen“, kommentierte Dr. Ulrich Müller, verkehrspolitischer Sprecher des Bundesverbandes der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e.V. (BGW), den Beschluss des Bundestags. „Der Horizont 2018 bietet der deutschen Gaswirtschaft, die rund 250 Millionen Euro für den Ausbau in die Hand nimmt, die notwendige Investitionssicherheit, um das gesetzte Ziel von 1.000 Erdgastankstellen zu realisieren.“ Derzeit können Autofahrer an über 680 Erdgaszapfsäulen im gesamten Bundesgebiet tanken.

Der weitere Ausbau des Erdgastankstellennetzes ist auch die notwendige Voraussetzung für die Nutzung von regenerativ erzeugtem BioErdgas als Kraftstoff. BioErdgas kann als Beimischung oder in Reinform in Erdgasfahrzeugen genutzt werden und verringert



Erdgas tanken bleibt günstig: Der Bundestagsbeschluss bietet der Gaswirtschaft Investitionssicherheit für den weiteren Tankstellenausbau.

die gesamten Treibhausgas-Emissionen eines Fahrzeugs um nahezu 70 Prozent – mehr als jeder andere verfügbare Biokraftstoff. Ein mit BioErdgas betriebener, siebensitziger Opel Zafira 1.6 CNG hätte so die Treibhausgas-Emissionen eines Zwei-Liter-Autos. BioErdgas ist durch das aktuelle Energiesteuergesetz als Biokraftstoff der zweiten Generation bis 2015 vollständig von der Energiesteuer befreit. Die deutsche Gaswirtschaft hat sich verpflichtet, bis 2020 in ihrem Leitungsnetz bis zu 20 Prozent des als Kraftstoff verwendeten Erdgases durch BioErdgas zu ersetzen. Auf völli-

ges Unverständnis stieß dagegen die Entscheidung, Flüssiggas als Kraftstoff (Autogas/LPG) bei der Mineralölsteuer bis 2018 zu begünstigen. Flüssiggas entsteht als Abfallprodukt bei der Raffination von Erdöl und unterscheidet sich chemisch vollständig von Erdgas. Die CO₂-Emissionen eines Flüssiggasfahrzeugs entsprechen denen eines Dieselfahrzeugs. Während serienmäßige Erdgasfahrzeuge bereits heute das für 2008 von der Politik geforderte Ziel eines CO₂-Ausstoßes von 140 g/km erreichen, sind Flüssiggasfahrzeuge davon noch deutlich entfernt.

Taxigewerbe unter Druck

„Mit einem Diesel wäre ich längst Pleite!“

Es ist Bewegung in die Taxibranche gekommen. Durch weiter steigende Preise für Benzin und Diesel geraten die Taxiunternehmen unter einen immer stärkeren Kostendruck. Belastungen, die allerdings nicht in vollem Umfang an die Kunden weitergegeben werden können. Als einen Weg aus diesem Teufelskreis sehen Branchen-Kenner den Umstieg auf alternative Kraftstoffe, wie Erdgas.

Der Taxi-Verband Berlin Brandenburg will die gestiegenen Spritkosten nicht an die Kunden weitergeben und fordert seine Mitglieder auf, alternative Kraftstoffe zu nutzen. Nach Bernd Dörendahl, zweiter Vorsitzender des Verbandes, eignet sich Gas dabei besser als Biodiesel. Tatsächlich entscheiden sich immer mehr Taxifahrer aus ökonomischen Gründen für den Einsatz von kostengünstigen Erdgasfahrzeugen. Die Alternative Erdgas entspricht einer Kraftstoff-Kosteneinsparung gegen-






Warten auf bessere Zeiten – oder auf Erdgastaxis umsteigen.

über Super-Benzin von rund 50 Prozent, gegenüber Diesel von rund 30 Prozent.

Der Berliner Taxifahrer Gazi Ilhan ist schon vor rund vier Jahren auf Erdgas umgestie-

gen: „200 Kilometer kosten mich knapp zehn Euro – welcher Selbstzünder schafft das schon. Erdgas ist wirklich eine gute und günstige Sache.“ Denn der Kraftstoff Erdgas

			
Motorkonzept	bivalent	bivalent	monovalent ^{plus}
Hubraum / Leistung (CNG)	1.596 cm ³ / 68 kW	1.596 cm ³ / 68 kW	1.598 cm ³ / 69 kW
Tankinhalt Benzin / Erdgas	38 l / 26,5 kg	30 l / 22 kg	14 l Nottank / 21 kg
Verbrauch Benzin / Erdgas je 100 km	9,1 l / 5,9 kg	9,2 l / 5,9 kg	k. A. / 5,0 kg
Ersparnis / 100 km gegenüber Benzin gegenüber Diesel	7,66 € 2,53 €	7,80 € 1,83 €	5,79 € 2,76 €
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4	Euro 4
CO₂-Emission Erdgas (Benzin)	161 g/km (216 g/km)	161 g/km (218 g/km)	138 g/km
Nettopreis inklusive Basisausstattung für Taxis ab	18.437 €	14.258 €	20.966 €

bleibt bis 2018 steuerermäßig – und damit günstiger als Benzin und Diesel. Zusätzlich zum Kraftstoffpreis lassen sich durch einen Ottomotorantrieb auch erhebliche Kraftfahrzeugsteuern gegenüber einem Dieselfahrzeug sparen. Bei einem Volvo S80 Bi-Fuel, der Anfang 2004 zugelassen wurde, wären dies in fünf Jahren 1.393 Euro.

Neben der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), die allen gewerblichen Käufern von Erdgasautos günstige Kredite gewährt, gibt es mittlerweile eine Vielzahl von großen und kleinen Förderprojekten. So wird zum Beispiel in Leipzig der Kauf eines Erdgasfahrzeugs mit 3.000 Euro unterstützt, während in Frankfurt am Main das Versorgungsunternehmen Mainova jedem Käufer eines neuen Erdgasfahrzeugs den Gegenwert von 800 Kilogramm Erdgas schenkt. Bei einem momentanen Preis von 0,89 Euro pro Kilogramm Erdgas in Frankfurt sind das 712 Euro. Bei einem Durchschnittsverbrauch von etwa sechs Kilogramm Erdgas auf 100 Kilometer kann der Fahrer eines Erdgasautos mehr als 13.000 Kilometer kostenlos fahren. Auch der

Frankfurter Taxifahrer Bruno Paul machte von dieser Förderung Gebrauch: „Mit meinem Mercedes E200 NGT spare ich gegenüber der vergleichbaren Diesel-Variante pro 100 Kilometer mehr als vier Euro“.

Das bundesweit größte Förderprojekt dieser Art läuft erfolgreich in Berlin: „TUT – Tausend Umwelt-Taxis für Berlin“. Gefördert wird der Erwerb fabrikneuer erdgasbetriebener Taxi- und Fahrschulfahrzeuge mit Zuschüssen aus dem Programm des Bundesumweltministeriums sowie mit einer Kraftstoff-Förderung des Berliner Gasversorgers GASAG. 800 Erdgastaxis sind bereits in der Taxi-Hauptstadt unterwegs, und noch bis Ende 2006 können Förderungen beantragt werden.

Zahlreiche Taximodelle auch mit Erdgasantrieb

Die Automobilhersteller haben auf die wachsende Nachfrage der Taxiunternehmen reagiert und bieten fast alle Erdgasmodelle auch in einer Taxiversion an. Darunter der Opel Zafira 1.6 CNG, der VW Touran EcoFuel und der Fiat Multipla Natural Power.

Auch das Problem des Tankstellennetzes – einst Argument gegen Erdgasautos – ist gelöst: Gegenwärtig stehen in Deutschland fast 700 Erdgastankstellen zur Verfügung – 80 Prozent davon bereits als öffentliche Marken-Tankstellen. Bis 2008 sollen es 1.000 sein.

Neben den günstigen Betriebskosten sprechen die verschärften EU-Luftqualitäts-Grenzwerte für die Anschaffung von Erdgasfahrzeugen. Da sie keine Feinstaub-Partikel und durchschnittlich 70 Prozent weniger Stickoxide ausstoßen, wären sie von möglichen Fahrverboten in Innenstädten nicht betroffen. Derzeit plant die EU von 2010 an strengere Jahresgrenzwerte für größere Feinstaub-Partikel und anspruchsvolle Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxiden. Erdgasautos sind, unabhängig von Smog, Feinstaub- oder Ozongrenzwerten, bei jeder Wetterlage rund um die Uhr einsetzbar, 365 Tage im Jahr.

Viele gute Gründe für Taxiunternehmer, jetzt auf Erdgas umzusteigen. Oder es mit den Worten von Gazi Ilhan zu sagen: „Mit einem Diesel wäre ich längst Pleite!“



Opel Combo 1.6 CNG
monovalent^{plus}
1.598 cm³ / 69 kW
14 l Nottank / 19 kg
k. A. / 4,9 kg
4,90 €
2,14 €
Euro 4
133 g/km

15.665 €



VW Caddy EcoFuel
quasi-monovalent
1.984 cm³ / 80 kW
13 l Nottank / 26 kg
k. A. / 5,9 kg
50 %
30 %
Euro 4
157 g/km

17.835 €



VW Touran EcoFuel
quasi-monovalent
1.984 cm³ / 80 kW
13 l Nottank / 18 kg
k. A. / 5,8 kg
5,40 €
1,83 €
Euro 4
155 g/km

21.263 €



Citroën Berlingo 1.4 GNV
bivalent
1.360 cm³ / 55 kW
55 l / 12 kg
7,4 l / 6,0 kg
6,40 €
2,40 €
Euro 4
146 g/km (175 g/km)

18.664 €



Citroën C3 1.4 Style GNV
bivalent
1.360 cm³ / 49 kW
45 l / 9 kg
6,5 l / 4,95 kg
4,60 €
1,30 €
Euro 4
119 g/km (154 g/km)

15.130 €



Mercedes E200 NGT
bivalent
1.796 cm³ / 120 kW
65 l / 18,5 kg
9,0 l / 6,1 kg
6,33 €
2,12 €
Euro 4
168 g/km (215 g/km)

k. A.

„Erdgastaxen erleben einen Boom“



Jochen Mayer ist Taxiunternehmer und freier Umweltberater mit Schwerpunkt Mobilitätsmanagement in Berlin. Inzwischen ist sein Unternehmen mit drei Erdgasfahrzeugen auf den Straßen der Hauptstadt unterwegs. Warum sich Erdgastaxen lohnen, erklärt er im Gespräch.

Weshalb fahren Sie nicht, wie die meisten Ihrer Kollegen, ein Dieseltaxi?

Es hat mich schon lange gestört, dass ausgerechnet Taxen, die 30.000 und mehr Kilometer im Jahr zurücklegen, oft die reinsten Dreckschleudern sind, um es direkt zu sagen. Außerdem hat es mich gestört, dass Erdgas damals nur 68 Cent pro Kilo kostete, ich aber für den Liter Diesel 86 Cent zahlen musste. Das wollte ich nicht mehr so hinnehmen und habe mich auf die Suche nach Alternativen zum Dieselantrieb gemacht.

Warum haben Sie sich gerade für den Erdgasantrieb entschieden?

Natürlich habe ich mich vor meiner Entscheidung gründlich informiert, auch über Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten. Zum Beispiel über Hybrid-

Autos. Aber nicht alle Fahrzeugmodelle taugen als Taxi. So darf der Kofferraum nicht zu klein sein, und auch größere Personen müssen bequem ins Taxi steigen können. Wirklich überzeugt war ich in dieser Hinsicht nur von den verschiedenen Pkw mit Erdgasantrieb.

Wie kam es zum Umstieg?

Die eigentliche Initialzündung für meinen Umstieg auf Erdgas war das Förderprogramm Tausend Umwelt-Taxis für Berlin, das es schon seit den neunziger Jahren gibt. Dort bekam ich vor fünf Jahren 9.000 Mark Fördergeld – mit der Finanzspritze konnte ich mir mein erstes Erdgastaxi anschaffen, einen Opel Zafira 1.6 CNG.

Hat sich der Wechsel ausgezahlt?

Taxiunternehmer müssen scharf kalkulieren. Jedes meiner Autos legt im Jahr etwa 25.000 bis 30.000 Kilometer zurück. Im Vergleich zum Dieselfahrzeug spare ich allein an Spritkosten insgesamt rund 4.500 Euro. Und von dem Geld, das ich früher für die Kfz-Steuer ausgeben musste, kann ich in den Urlaub fahren. Hinzu kommt, dass die Autoversicherung für Erdgasfahrzeuge Rabatte einräumt. Aber Sparen ist nicht alles. Mir ist einfach wichtig, dass ich sauberer durch Berlin fahre und die Umwelt schone.

Wie reagieren die Fahrgäste auf Ihr Erdgastaxi?

Die meisten meiner Kunden wollen einfach nur von A nach

B und bemerken gar nicht, dass sie in einem Erdgastaxi unterwegs sind. Aber Fahrgäste, denen der Erdgas-Aufkleber auf meinem Wagen auffällt, sind oft positiv überrascht.

Als überzeugter Erdgasfahrer beraten Sie auch Taxiunternehmer. Was sagen Ihre Kollegen, wenn Sie den Erdgasantrieb empfehlen?

Den Diesel oder Benziner gegen ein Erdgastaxi einzutauschen, ist in erster Linie eine Sache des Kopfes. Vorbehalte und auch Vorurteile sind bei der im Taxigewerbe noch wenig vertrauten Technik völlig normal. Da heißt es dann, Taxen mit Erdgasantrieb seien zu teuer, zu langsam, müssten zu oft an die Tankstelle und in die Werkstatt. Reparaturen werden nach meiner Erfahrung beim Erdgastaxi nicht häufiger als beim Diesel oder Benziner fällig, die Geschwindigkeit ist im Stadtverkehr sowieso kein Thema. Und wenn ich an meinen Geldbeutel denke, fahre ich gerne öfter an die Tankstelle. Unterm Strich rechnet sich die Investition.

Wie viele Ihrer Berliner Kollegen sind mit Erdgas mobil?

Immerhin sind schon 800 Erdgastaxen in Berlin unterwegs. Zurzeit kann man sogar von einem Boom sprechen. In diesem Jahr haben die hiesigen Autohäuser mehr Erdgastaxen verkauft als in allen Jahren zuvor. Es scheint sich allmählich herumzusprechen, dass Erdgasfahrzeuge eine echte Alternative sind.

Erste Biogastankstelle Deutschlands eröffnet

Lüchow-Dannenberg gibt BioErdgas

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg/Wendland ist Trendsetter: In der Gemeinde Jameln steht Deutschlands erste Biogastankstelle, und die Zahl der Erdgasautos hat sich im Landkreis verdreifacht.

Wenn Traktorengespanne mit Mais beladen durch Jameln rollen, steuern sie möglicherweise die neue Biogasanlage an der Bundesstraße zwischen Lüchow und Dannenberg an. Über 40 Landwirte aus der Region beliefern die Anlage mit Mais, Getreide und Klee gras für die Herstellung von Biogas – dem Rohstoff für die erste Biogastankstelle Deutschlands, die im Juni eröffnet wurde. Die von der Raiffeisen-Waren genossenschaft Jameln (RWG) betriebene Tankstelle und die dazugehörige Biogasaufbereitungsanlage sind das Ergebnis eines Projektes des Vereins Region Aktiv Wendland/Elbetal e.V.

65 bis 70 Kubikmeter Wendländer Biogas (WeGas) können in der Biogasanlage stündlich produziert werden. Das reicht für etwa 70 Fahrzeuge am Tag. Bevor das Biogas in die Fahrzeugtanks gelangt, wird es in einem speziellen Waschverfahren aufbereitet. So erreicht das Biogas einen Methangehalt von 96 Volumenprozent und hat damit Erdgasqualität. In der Energiebranche wird es daher auch



Einmal volltanken bitte: Horst Seide, Vorsitzender des Vereins Region Aktiv Wendland/Elbetal e.V., Tankwart Michael Rußmann und Hans-Volker Marklewitz, Geschäftsführer RWG Jameln, (v.l.n.r.) nehmen Deutschlands erste Biogastankstelle in Betrieb.

als Biomethan oder als BioErdgas bezeichnet. BioErdgas ist uneingeschränkt als Kraftstoff für Erdgasfahrzeuge geeignet. Sein Einsatz im Verkehrssektor kann, laut einer Studie des Wuppertal-Instituts, die gesamten Treibhausgas-Emissionen eines Fahrzeugs um 55 bis 65 Prozent verringern. BioErdgas läuft auch anderen Biokraftstoffen den Rang ab: Aus einem Hektar Mais lässt sich mehr als viermal soviel gasförmiger Kraftstoff herstellen wie beispielsweise mit der gleichen Menge Raps für Biodiesel. Die deutsche Gaswirtschaft will die Nutzung von Biogas aktiv fördern und hat sich verpflichtet, bis 2020 in ihrem Leitungsnetz bis zu 20 Prozent des als Kraftstoff verwendeten Erdgases durch BioErdgas zu

ersetzen. Die Wendländer Biogastankstelle jedenfalls ist ein echter Sparfaktor: BioErdgas bleibt bis 2015 vollständig von der Energiesteuer befreit. So sparen die Autofahrer allein an Spritkosten mit BioErdgas im Vergleich zum Benziner rund 50 Prozent an Tankkosten. Kein Wunder, dass der Verkauf von Erdgasfahrzeugen boomt: Im Januar waren gerade acht Fahrzeuge mit Erdgasantrieb im Landkreis Lüchow-Dannenberg zugelassen, inzwischen sind es 24. Horst Seide, Geschäftsführer von Region Aktiv Wendland/Elbetal e.V.: „Die hohe Nachfrage hat ihren Grund: Durchschnittlich fahren die Familien rund 25.000 Kilometer im Jahr, da rechnet sich die Anschaffung eines Erdgasfahrzeugs schnell.“

Airport Hamburg setzt als Erster auf Erdgas

Seit Juli 2006 sind sie im Einsatz: Die ersten Erdgas-Schlepper Deutschlands transportieren die Gepäckstücke der Reisenden zu den Flugzeugen beziehungsweise zu den Gepäckbändern.

Damit ist Hamburg Airport der erste deutsche Flughafen, der auf Erdgas als Kraftstoff setzt. Zurzeit sind bereits 25 Schleppfahrzeuge im Einsatz. Jedes von ihnen kann eine Last von bis zu 11,5 Tonnen

ziehen, das entspricht 575 Koffern mit jeweils 20 Kilogramm Gewicht. Die Vorteile der Erdgas-Schlepper: Die Anschaffungskosten liegen um 20 Prozent unter dem Preis der bisher eingesetzten Hybridfahrzeuge, die mit Diesel und Strom betrieben wurden. Der Kraftstoff Erdgas ist aufgrund der Steuerbegünstigung langfristig deutlich preiswerter als Diesel und entlastet die Umwelt durch geringeren Ausstoß von Stickoxiden und CO₂ sowie Nullemissionen beim Feinstaub. Die neuen Fahrzeuge verursachen zudem weniger Lärm und geringere Wartungskosten als ihre Vorgänger. Unterstützt vom Energieversorger E.ON Hanse, haben Experten des Hamburger Flughafens die Fahrzeuge entwickelt. Für 2007 ist geplant, auch Shuttle-Busse und Follow-Me-Fahrzeuge mit Erdgasantrieb einzusetzen. Außerdem soll eine zweite Erdgastankstelle auf dem Vorfeld des Flughafens gebaut werden.



Kofferschleppen auf umweltschonende Art: Airport Hamburg setzt auf den Erdgasantrieb.

Neues CNG Verkehrszeichen verabschiedet

Das neue Verkehrszeichen für Erdgastankstellen ist verabschiedet. Es soll vorrangig auf Autobahnen zum Einsatz kommen im Rahmen der Beschilderung von Raststätten und Autohöfen. Außerhalb von Autobahnen soll das Schild nur unmittelbar an den Erdgastankstellen eingesetzt werden dürfen. Die Richtlinien hierfür sind im Verkehrsblatt 14/2006 aufgeführt, das unter

www.verkehrsblatt.de von der Homepage des Verkehrsblattverlages zu beziehen ist. Auf der Homepage des Industrieverbandes Straßenausstattung e.V. (www.ivst-vz.de) kann unter „Mitglieder“ eine Liste zertifizierter Betriebe eingesehen werden, die das Schild mit zugelassenen Materialien herstellen dürfen und es mit dem notwendigen Gütezeichen kennzeichnen.



Prüfung von Gasanlagen nun eindeutig geregelt

Der nachträgliche Einbau von Gasanlagen in Kraftfahrzeuge und die regelmäßige Prüfung der Gasanlagen ist



Unterflurig eingebaute Erdgastanks.

nun eindeutig geregelt. Demnach ist eine so genannte Gas-system-Einbauprüfung (GSP) nach dem Einbau von Nach-

rüstanlagen in Kraftfahrzeugen erforderlich. Ist die Gesamtanlage nach der Prüfnorm ECE-R 115 genehmigt, reicht die GSP aus. Sind die einzelnen verbauten Teile

nach ECE-R 110 genehmigt, ist seit April 2006 zudem eine Einbauabnahme erforderlich.

Die Gasanlagen von Kraftfahrzeugen werden außerdem bei der Hauptuntersuchung (HU) regelmäßig gecheckt. Bei der Gasanlagenprüfung (GAP) achten die Prüfer vor allem auf Funktion und Dichtigkeit der Anlage. Die GAP wird separat fällig, wenn die Anlage repariert wurde, das Auto an einem Unfall beteiligt war oder der Wagen in Brand geriet.

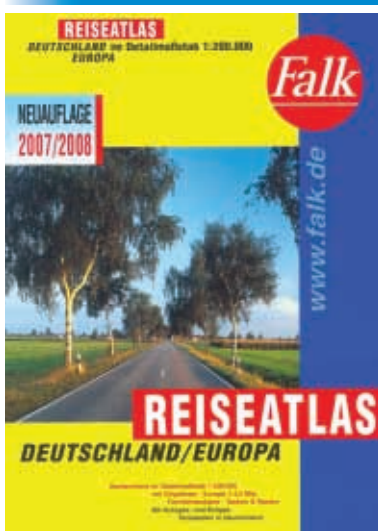
Erdgastankstellen-Suche leicht gemacht



Der Wegweiser Erdgastankstellen 2006 (Deutschland, Luxemburg, Österreich, Schweiz) wurde mit der neuen Auflage aktualisiert und erweitert. Mit Kartenmaterial auf Basis von ViaMichelin-Straßenkarten hilft der Wegweiser, die Stationen leicht zu finden. Zudem gibt er Informationen über die Öffnungszeiten, die Gasbeschaffenheit und die Zahlungsmodalitäten. Sonderkarten für Nord- und Süddeutschland sowie für die Ballungszentren erleichtern die Orientierung. Ebenso enthalten ist eine Übersichtskarte mit den Erdgastankstellen in Autobahnnähe. Jetzt neu aufgenommen wurden die Erdgastankstellen in Luxemburg. Einzelexemplare gibt es zum Preis von 6,50 Euro inkl. MwSt. und Versandkosten bei der Info-Hotline Erdgasfahrzeuge, Tel.: 01802/234 500 (0,06 Euro pro Anruf).

Ein weiteres Werk, das die Tankstellensuche für Fahrer von Erdgasfahrzeugen

leicht macht, ist der Falk Reiseatlas Deutschland. In den Karten der Ausgabe 2007/2008 im Maßstab 1:200.000 sind alle Erdgas-Zapfsäulen mit einem roten Tankstellensymbol markiert. Der Atlas hat die ISBN-Nummer 3-8279-0418-8 und kostet in Deutschland 8,95 €. Weitere Produkte der Verlagsgruppe mit Hinweisen auf Erdgastankstellen sollen folgen.



the GVR

Die Monatszeitschrift für Erdgasfahrzeuge in neun Sprachen. Wir versenden 7000 Exemplare an Regierungsstellen, die sich mit Erdgasfahrzeugen beschäftigen, an Hersteller und Ölkonzerne, an die Erdgasfahrzeugbranche, Tankstellen, Werkstätten und Anbieter in 70 verschiedenen Ländern. Neu sind wir auch im Internet zu finden: www.ngvgroup.com

**Wollen Sie exportieren?
Inserieren Sie im The GVR**

Kruisweg 813 A - 2132NG Hoofddorp - Holland Tel: +3123 584 3069 Fax: +3120 773 8209	Vicolo Gonzaga 13, - 48045 Marmirolo (Mn) - Italien Tel/fax: +39 0376 294055 E-Mail: info@thegvr.com
--	--

Rückspiegel

Mehr als nur heiße Luft

Das Beste am Gastanken ist die Quittung. 15,66 Euro für eine Füllung. Brennstoff zu Preisen wie im Sommerschlussverkauf. Das ganze Jahr lang, mit einem Dauervorteil von 50 Prozent gegenüber Benzin, 30 Prozent Ersparnis im Vergleich zu Diesel. Das ist keine Werbung, das ist Realität. Erdgasautos boomen, nicht nur als Taxifahrers Liebling. Über 43.000 Fahrzeuge erfasste das Kraftfahrt-Bundesamt Anfang Juni, Tendenz steigend. Zwischen 70 und 87 Cent kostet ein Kilo Erdgas aktuell. Aufgrund der höheren Dichte entspricht das einem Literpreis von 47 bis 58 Cent für Superbenzin. *Autobild, 27/2006*

Vollgas voraus

Erdgasfahrzeuge explodieren bei einem Unfall ebenso wenig wie andere Autos. Tank und Leitungen sind auch nach einem Crash absolut dicht. Auch in der ADAC-Pannenstatistik tauchen sie nicht mit speziellen Problemen auf, sondern machen die gleichen Sorgen wie Diesel- oder Benzinfahrzeuge. Der Kauf eines gebrauchten Gasautos ist also durchaus zu empfehlen. *Das neue Automobil, 6/2006*

Doppelt fährt besser

Mit dem Volvo V70 BiFuel lässt sich bei den heutigen Spritpreisen trotz eines Zuschlags beim Autokauf von 3.150 Euro gegenüber einem vergleichbaren V70 2.4 mit 140 PS beim Tanken richtig sparen – eindeutig belegt durch den Vergleich der Kraftstoffkosten pro 100 Kilometer anhand der AUTO-Verbrauchsmessungen: 13,23 Euro mit

Superbenzin (1,38 Euro/Liter) zu 6,08 Euro mit Erdgas (0,92 Euro/Kilo). Je nach Gaspreis und Förderung durch die Gasversorger fährt der V70 BiFuel den Mehrpreis gegenüber dem Benziner nach maximal 40.000 Kilometern wieder rein. *Auto, 17/18 2006*

Saubere Autos rechnen sich

Beispiel: Erdgasautos. Deren Betriebskosten liegen meist schon bei 10.000 Kilometern pro Jahr unter denen vergleichbarer Benziner und Diesel. Je nach Laufleistung kann sich der erhöhte Aufpreis schnell amortisieren. Erdgasautos eignen sich vor allem für Unternehmen, die mit einem Fuhrpark lokal und regional gebunden sind, etwa Sozial- und Kurierdienste, Fahrschulen, Taxiunternehmen, Behörden. *Firmenauto, Juli 2006*

Entsorgungsfahrzeuge mit Erdgasantrieb

So erfüllen Nutzfahrzeuge mit modernem Erdgasantrieb bereits heute den anspruchsvollen EEV-Standard, dessen Anforderungen sogar über die ab 2008 geltende europäische Abgasnorm Euro 5 hinaus gehen. *Kommunal Direkt, 7/8 2006*

Impressum

Herausgeber: Trägerkreis der Kampagne Erdgasfahrzeuge
Die Kampagne ist eine Gemeinschaftsaktion von Gaswirtschaft, Automobilherstellern, Mineralölindustrie, Bundesumweltministerium und ADAC.

Anlaufstelle: Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e.V. (BGW), Reinhardtstraße 14, 10117 Berlin

Verlag: wwgw Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft Gas und Wasser mbH
Josef-Wirmer-Straße 3
53123 Bonn
Tel.: 0228/91 91 427
Fax: 0228/91 91 498
Internet: www.wwgw.de
E-Mail: bruestlin@wwgw.de

Redaktion und Gestaltung:
Scheben Scheurer & Partner
Agentur für Kommunikation GmbH
Kalscheurener Straße 6
50354 Hürth bei Köln
Tel.: 02233/9 63 41 0
Fax: 02233/9 63 41 67
Internet: www.ssp-kk.de
E-Mail: info@ssp-kk.de

Anzeigenverkauf:
Energy Medienservice
Anzeigenverwaltung
Seestraße 7
82211 Herrsching
Tel.: 08152/96 97 70
Fax: 08152/96 97 72
Internet: www.energy-medien-service.de
E-Mail: info@energy-medien-service.de

Druck: Siebel Druck & Grafik, Lindlar

Erscheinungsweise: 4 x jährlich
Jahresbezugspreis: 25 € zzgl. USt.
Auflage: 40.000

Die Herausgeber und die Redaktion übernehmen keine Verantwortung für den Inhalt angegebener Internetseiten.

Ein Gemeinschaftsprojekt des
Trägerkreises Erdgasfahrzeuge

 **DAS ERDGASFAHRZEUG**
Spezial: Sicher, Sauber

 Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

 **ADAC**

 **BGW**

 **ARAL**

 **FIAT**

 **OPEL**

 **VOLVO**



Für alle Fragen rund um das Erdgasfahrzeug:

Infoline: 01802 – 234 500
(0,06 € pro Anruf)

Internet: www.erdgasfahrzeuge.de