

DAS ERDGASFAHRZEUG

Ausgabe 1/2005

Ein Informationsdienst des Trägerkreises Erdgasfahrzeuge

Fahrverbote in Innenstädten?

Vorbeugen mit Erdgasfahrzeugen

Außerdem in dieser Ausgabe:

- **Fiats neue Initiative für Erdgasfahrzeuge** Seite 6
- **ADAC-Crashtest: Keine Explosionsgefahr für Erdgasfahrzeuge** Seite 7
- **Stadtmöblierer JCDecaux setzt auf Erdgasfahrzeuge im Fuhrpark** Seite 8


**DAS
ERDGASFAHRZEUG**
Sparsam. Sicher. Sauberer.

Es drohen Fahrverbote in den Innenstädten! Vorbeugen mit Erdgasfahrzeugen



Die Luftverschmutzung durch Abgasemissionen in Städten und Ballungsräumen steigt stetig. Als Folge einer EU-Richtlinie zur Luftreinhaltung können Fahrverbote in Innenstädten drohen.

Mit Jahresbeginn 2005 sind EU-weit strenge Luftqualitätsziele in Kraft getreten. Sie legen Grenzwerte für den Ausstoß von Feinstaub und künftig auch von Stickoxiden fest, an denen die Abgase von Dieselfahrzeugen einen erheblichen Anteil haben. Dies stellt zahlreiche Städte und die Ballungsgebiete in Deutschland vor Probleme, da sie meist die neuen Grenzwerte nicht einhalten können. Verkehrsbeschränkungen werden nach Expertenmeinung die Folge sein. Erdgasfahrzeuge wären wegen ihres deutlich geringeren Schadstoffausstoßes davon nicht betroffen.

Als zu Jahresbeginn der Start der Lkw-Maut in Deutschland im Mittelpunkt der Berichterstattung stand, trat weitgehend unbeachtet von der Öffentlichkeit mit den neuen, strengen EU-Luftqualitätszielen eine bedeutsame Änderung in Kraft, deren gravierende Auswirkungen deutsche Autofahrer erst nach und nach zu spüren bekommen werden. Die Grenzwerte für die Fein-

staubkonzentration (PM10) von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter dürfen nun maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden. In einer zweiten Stufe treten ab 2010 zusätzlich strenge Stunden- und Jahresmittelwerte für Stickoxide (NOx) in Kraft. Die Lage ist prekär, denn die Grenzwerte für diese Luftschadstoffe werden bis heute nicht überall eingehalten. In der Bundeshauptstadt Berlin, die Modellcharakter für verkehrsintensive Ballungsgebiete besitzt, wurden im Jahr 2002 in mehreren Stadtteilen Überschreitungen der Grenzwerte an 91 Tagen festgestellt. Auch der Jahresgrenzwert für NOx, eine so genannte Vorläufersubstanz des Reizgases Ozon, wurde in den vergangenen Jahren vielerorts überschritten. So werden auch andere Städte wie zum Beispiel Düsseldorf, Frankfurt am Main, Hamburg, München oder Stuttgart, aber auch Paris und Madrid die Grenzwerte nicht

einhalten können. „Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Eindämmung der Feinstaub-Belastung aus Dieselmotoren. Die Zulassungszahlen von Diesel-Pkw sind in den vergangenen Jahren rasant gestiegen. Das ist einerseits gut, denn sie verbrauchen vergleichsweise wenig Sprit und tragen so zur Eindämmung des globalen Treibhauseffekts bei. Andererseits muss sich ihre Abgasreinigung an den neuesten technischen Möglichkeiten orientieren“, umreißt Bundesumweltminister Jürgen Trittin das Problem.

Problem Dieselruß

Doch die technischen Möglichkeiten werden derzeit nicht genutzt. Serienmäßige Partikelfilter in neuen Dieselfahrzeugen deutscher Hersteller sind frühestens 2006 zu erwarten. So lange stehen den Kommunen statt technologischer Fortschritte nur drastische Maßnahmen zur Verfügung:

Dieselaautos ohne Rußpartikelfilter müssen durch Verkehrsverbote zeitweise aus besonders belasteten Straßen oder gar aus den Innenstädten ferngehalten werden. Möglich wäre zum Beispiel die Einführung einer City-Maut nach Londoner Vorbild.

Kommunen, die nicht handeln, drohen Klagen, denn mit der EU-Rahmenrichtlinie ist das Recht auf saubere Luft für die Anwohner viel befahrener Straßen auch einklagbar geworden. Umweltverbände haben bereits angekündigt, mit Hilfe von Musterklagen kommunale Luftreinhaltepläne dort zu erzwingen, wo dringend notwendige Maßnahmenpläne noch nicht ausgearbeitet wurden. „Wir werden die Anwohner unterstützen und bereiten selbst Klagen vor“, kündigt Werner Reh an, der Verkehrsexperte des BUND in Nordrhein-Westfalen. Er rechnet damit, dass die ersten Klagen im Mai eingereicht werden. Der Deutsche Städte tag rechnet gar mit einer Klageflut.

Die meisten Kommunen werden den Klagen völlig hilflos gegenüber stehen. Ihnen fehlen schlicht die Konzepte, wie der Verkehr reduziert werden kann. Aber einige wenige Kommunen handeln bereits, wie das Beispiel Düsseldorf zeigt. Die Verwaltungskonferenz der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt hat beschlossen, dass alle Dienstfahrzeuge, die neu angeschafft werden, Erdgasautos sein müssen. Gleichzeitig hat der Regierungspräsident in seinem für die Brüsseler EU-Kommission bestimmten

Erfolgreiche City Maut in London

Dass Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität greifen und auch erfreuliche Nebenwirkungen haben können, beweist das Beispiel London. In der britischen Hauptstadt wurde im Februar 2003 eine City Maut eingeführt. Zahlen belegen, dass sowohl der Verkehrsfluss, als auch die Luftqualität erheblich gesteigert werden konnten und die Stadt umgerechnet 100 Millionen Euro im Jahr dazu verdient. Das Rezept ist denkbar einfach: Jeder, der an einem Werktag zwischen 7.00 und 18.30 Uhr mit dem Auto in die Londoner Innenstadt fährt, muss umgerechnet acht Euro entrichten. An den Einfahrtsstrassen erfassen vollautomatische Kameras die Nummernschilder der Fahrzeuge und gleichen sie mit einem Zentralrechner ab. Wer nicht bezahlt hat, erhält einen Strafzettel in Höhe von 50 Pfund. Von der Gebühr ausgenommen sind neben Bussen, Taxen, Feuerwehr-, Polizei- und Krankenwagen auch Hybrid- und Erdgasfahrzeuge.

Fakten zum Feinstaub



Die Rußpartikel sind derzeit das mit Abstand größte Problem der Luftreinhaltung. Langzeituntersuchungen in den USA oder den Niederlanden belegen inzwischen zweifelsfrei einen direkten Zusammenhang zwischen vorzeitigem Tod und Feinstaubbelastung. Wo immer die Feinstaubbelastung steigt, wurden mehr Menschen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen in Kliniken

eingeliefert. Bundesumweltminister Jürgen Trittin forderte die Länder und Kommunen auf, ihre Anstrengungen zu verstärken, um die Luftbelastung zu reduzieren. „Feinstaub“, ein Magazin des Bundesumweltministeriums, erläutert Fakten, Hintergründe und Lösungsansätze. Mehr Infos: www.bmu.de

„Luftreinhalteplan“ unter anderem festgelegt, dass ab 2005 die Corneliusstraße, eine der Hauptzufahrtsstraßen in die südliche Düsseldorfer Innenstadt, für den Lkw-Durchgangsverkehr (über 3,5 Tonnen) gesperrt wird.

Fahrverboten vorbeugen mit Erdgasfahrzeugen

Diesen einschneidenden Maßnahmen können Autofahrer nur entgehen, indem sie massive technische Verbesserungen bei den Dieselfahrzeugen durchführen lassen oder auf sauberere Antriebsalternativen setzen, so das Kalkül der Umweltpolitik. Bundesumweltminister Jürgen Trittin: „Natürlich bin ich als Umweltminister daran interessiert,

Fahrzeuge auf die Straße zu bringen, die heute schon die Abgasgrenzwerte von morgen und übermorgen einhalten. Dabei spielen Kraftstoff und Antriebsart zunächst keine Rolle, wohl aber die Wirtschaftlichkeit. Erdgas ist hier sowohl unter Kosten-Aspekten als auch in puncto Umweltfreundlichkeit die einzige ernst zu nehmende Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen.“ Denn Erdgasfahrzeuge emittieren keine Rußpartikel. Auch der Ausstoß von Kohlenmonoxid, Kohlendioxid und Schwefeldioxid wird deutlich reduziert. Und wer heute auf Erdgasfahrzeuge setzt, ist auch bereits für die nächste Stufe der Luftqualitätsziele gewappnet, denn sie halten bereits die ab 2010 gültigen strengen

Grenzwerte für Stickoxide ein. Erdgas ist aber nicht nur eine umweltschonendere, sondern zudem eine wirtschaftliche Kraftstoffalternative. Im Rahmen der ökologischen Steuerreform ist Erdgas als Kraftstoff bis 2020 mineralölsteuerbegünstigt.

Große Unternehmen werden angesichts dieser Szenarien bereits aktiv und packen Erdgas in den Tank. Der Paketzusteller UPS setzt zum Beispiel in der Stuttgarter Innenstadt seit Oktober 2004 drei Auslieferungsfahrzeuge mit modernen Erdgasmotoren ein. Bis zum Frühjahr 2005, so der UPS-Sprecher Franz Ginal, würden fast alle Altfahrzeuge ersetzt. Dann erfüllen 50 Prozent der UPS-Wagen im Raum Stuttgart Euro 4. Auch die Deutsche Telekom hat sich für den Ausbau ihrer Erdgas-Fahrzeugflotte entschieden. Die Flottengesellschaft des Unternehmens, DeTeFleetServices, hat 2004 bei der Adam Opel AG mehr als 300 Astra Caravan- und Zafira-Modelle mit Erdgasantrieb gekauft, die bundesweit im Kundendienst eingesetzt werden. Dass Erdgasfahrzeuge Umweltvorteile ohne Kostennachteile auch für Flottenbetreiber bringen, soll ein Pilotprojekt des Bundesumweltministeriums für den sauberen Lieferverkehr in Innenstädten zeigen, das Anfang Februar 2005 gestartet wurde. Bislang erfüllen lediglich Erdgasfahrzeuge die anspruchsvollen Standards und haben damit im Wettbewerb mit dem Diesel die Nase vorn.



Foto: VCD

„Die Kommunen haben das Problem verdrängt.“

**Interview mit Gerd Lottsiepen,
Verkehrspolitischer Sprecher
des Verkehrsclub
Deutschland e.V., Berlin**

Die europäische Richtlinie zur Luftreinhaltung ist in Kraft getreten. Ist die Politik damit auf dem richtigen Weg?

Natürlich, die Regelung war überfällig. Saubere Luft ist damit erstmals einklagbares Recht für die Bürgerinnen und Bürger. Die Kommunen haben das Problem lange verdrängt und müssen nun handeln, sonst verstoßen sie gegen geltendes Recht. Je länger die Verantwortlichen zögern, desto häufiger wird es zu Verkehrsbeschränkungen kommen müssen. Doch wir brauchen unbedingt auch weitere Maßnahmen sowie noch schärfere Grenzwerte für Luftschadstoffe. Alle Verkehrsmittel, nicht nur Pkw, vor allem Lkw, aber auch Schiffe und Bahnen müssen dabei berücksichtigt werden.

Serienmäßige Partikelfilter für Dieselfahrzeuge deutscher Hersteller lassen noch auf sich warten.

Ich bin optimistisch, dass die Partikelfilter bald kommen

werden, denn der Druck der Verkehrs- und Umweltverbände hat schon einiges bei den Autoherstellern bewirkt. Einige Fahrzeuge mit Partikelfiltern gibt es ja bereits auf dem Markt. Bund und Länder müssen die steuerliche Förderung nicht nur ankündigen, sondern auch umsetzen.

Was können umweltbewusste Autofahrer bereits heute tun?

Bei Neuanschaffungen empfehle ich, ein sauberes Auto zu kaufen. Das kann ein Benziner sein, der die Abgasnorm Euro 4 einhält, ein Erdgasfahrzeug oder aber ein Dieselfahrzeug, das zwingend mit Partikelfilter ausgerüstet sein sollte. Der VCD veröffentlicht aktuell auf seiner Homepage www.vcd.org eine Liste von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern. Wer jetzt schon ein Dieselfahrzeug besitzt: Der VCD setzt sich dafür ein, dass auch Fahrzeugbesitzer, die bereits heute einen Partikelfilter einbauen lassen, in den

Genuss der später in Kraft tretenden steuerlichen Förderung für Partikelfilter kommen.

Welche Ansatzpunkte sehen Sie noch, eine Verbesserung der Luftqualität zu erreichen?

Da ist die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, der Ausbau des Fahrradwegenetzes und dass es wieder attraktiver wird, zu Fuß zu gehen. Dies sind auch Ansatzpunkte, die im unmittelbaren Einflussbereich der Kommunen liegen und die Nutzung des Autos entbehrlich machen können. Auch in der öffentlichen Busflotte lassen sich durch den Einbau von Partikelfiltern, wie die Berliner Verkehrsbetriebe dies gerade gemacht haben, und den Einsatz von erdgasbetriebenen Bussen, wie in Augsburg und Frankfurt/Oder, noch erhebliche Potenziale zur Verbesserung der Luftqualität erschließen. Last but not least: Die Politik sollte nicht auch noch den NO_x -Grenzwert, der ab 2010 gilt, verschlafen.

Navigationssystem inklusive

Fiat – Initiative für Erdgasfahrzeuge



Der Fiat Punto Natural Power mit Erdgasantrieb.

Der Initiativkreis „Erdgas als Kraftstoff“ und Fiat starteten eine gemeinsame Aktion: Kostenlose Zusatzangebote sollen den Umstieg auf Erdgasfahrzeuge fördern.

Der italienische Automobilhersteller startete zum 1. Februar 2005 mit dem Initiativkreis „Erdgas als Kraftstoff“ (IEK) eine gemeinsame Aktion, die den Einsatz des alternativen Kraftstoffs im Sinne einer Umwelt und Ressourcen schonenden Mobilität aktiv fördert und den Umstieg auf ein Erdgasfahrzeug mit attraktiven Zusatzangeboten verbindet. Kunden, die bis zum 31. Juli

2005 einen Fiat Punto Natural Power kaufen, erhalten zusätzlich ohne Aufpreis ein hochwertiges Navigationsradio sowie eine Anschlussgarantie für das dritte Jahr nach Erstzulassung. Dieses begrenzt verfügbare Angebot gilt auch für gewerbliche Kunden.

Fiat bietet auf dem deutschen Markt aktuell fünf

Modelle mit Erdgasantrieb (Natural Power-Versionen) in unterschiedlichen Fahrzeugsegmenten an: Fiat Punto, Fiat Doblò, Fiat Multipla, Fiat Doblò Cargo und Fiat Ducato. Alle Natural Power-Versionen sind bivalent ausgelegt und können mit Erdgas und Benzin betrieben werden. Ihr Antrieb ist nicht nur umweltschonend, sondern senkt auch angesichts anhaltend hoher Preise für Benzin- und Dieselmotoren nachhaltig die Betriebskosten

(Erdgas kostet umgerechnet ca. 50 Cent pro Liter). Zusammen mit dem bundesweit verfügbaren Tankstellennetz (rund 550 Stationen bundesweit im Januar 2005) kann der Erdgasantrieb seine Vorteile ohne Wenn und Aber ausspielen – zum Vorteil für die Umwelt und die Autofahrer. Ein Ziel, dem sich Fiat als Erdgas-Pionier einmal mehr mit der gemeinsamen Aktion verschrieben hat.



Bis 31. Juli 2005 zusätzlich ohne Aufpreis beim Kauf eines Fiat Punto Natural Power: Ein Navigationssystem.

ADAC-Crashtest mit einem Opel Zafira CNG

Keine Explosionsgefahr bei Erdgasautos

Erdgasfahrzeuge sind sicher. Bei einem Crashtest und anschließendem Brandversuch des ADAC mit einem Opel Zafira 1.6 CNG zeigte die Gastechnik keine Schwächen.

Ein Frontalcrash mit einem erdgasbetriebenen Opel Zafira ist nicht gefährlicher als mit einem Diesel oder Benziner des gleichen Typs. Das ergab ein Crashtest des ADAC, bei dem der Testkandidat keine Schwächen zeigte. Das gesamte Gassystem wurde durch den Aufprall mit 64 Stundenkilometern nicht beschädigt. Eine etwas stärkere Belastung für die Insassen im Vergleich zu einem

benzinbetriebenen Zafira ergab sich allerdings aus dem höheren Gewicht des Erdgasfahrzeugs.

Die vier am Fahrzeugboden beiderseitig der Hinterachse angebrachten Gasflaschen sind durch einen robusten Metallkäfig optimal geschützt. Auch das Leitungssystem im direkten Crashbereich blieb völlig unbeschädigt. Alle Leitungen sind so flexibel konstruiert, dass sie bei einer Kollision zerstörungsfrei verbogen werden.

Anhand einer mit Stickstoff durchgeführten Dichtheitsprüfung konnten die ADAC-Tester nach dem Frontalcrash nachweisen, dass sämtliche Leitungen und Verbindungsstücke durch Aktivierung elektromagnetischer Absperrventile dichthielten. Auch bei einem



Kontrollierter Brandversuch – das Fahrzeug explodierte nicht und hat ihn damit bestanden.

anschließenden Brandversuch des ADAC funktionierten die Sicherheitsvorkehrungen am Erdgassystem vorschriftsmäßig. Nach wenigen Minuten wurden die Schmelzsicherungen aktiviert und das Gas konnte kontrolliert entweichen und abbrennen. Es bestand zu keiner Zeit ein Explosionsrisiko.

Stabiler Gastank

Die stabilste Komponente des Erdgasfahrzeugs ist der Kraftstofftank, der für einen Betriebsdruck von 200 bar ausgerichtet ist. Dies ist der natürliche Druck, unter dem das Erdgas auch im Erdinneren steht. Taucher verwenden den gleichen Druck in ihren Atemgeräten. Die Sicherheitsprüfung durch den TÜV schreibt für die Fahrzeugtanks je nach Konstruktionsart einen Berstdruck vom bis zu 3,65-fachen des üblichen Betriebsdrucks vor, dem die Behälter standhalten müssen.



Nach dem Crashtest des Opel Zafira 1.6 CNG: Die Gasanlage ist absolut dicht geblieben.

JCDecaux Deutschland GmbH setzt auf Erdgasautos

Für saubere Luft in der Stadt



Pierre Joly, der technische Direktor der JCDecaux Gruppe in Deutschland.

JCDecaux ist das weltweit führende Unternehmen im Bereich der Außenwerbung, Flughafenwerbung und Stadtmöblierung. Auf Grund seiner Größe und seiner Umweltorientierung setzt das Unternehmen, dort wo es möglich ist, Erdgasfahrzeuge ein. „Das Erdgasfahrzeug“ erhielt von Pierre Joly, dem Technischen Direktor der JCDecaux Gruppe in Deutschland, Informationen über die Hintergründe.

Wie kommt es, dass Sie Erdgasfahrzeuge in Ihrem Fuhrpark haben?

JCDecaux betreibt die Wartung, Reinigung und Instandhaltung seiner Stadtmöbel durch eigene Mitarbeiter und hat deshalb auch zahlreiche Fahrzeuge im Einsatz. Erdgasbetriebene Fahrzeuge gehören selbstverständlich dazu. Wir haben die ersten Erdgasfahrzeuge vor acht Jahren eingeführt. Seitdem haben wir die Zahl unserer Erdgasfahrzeuge regelmäßig erhöht. Wir gehen davon aus, dass dieses auch in Zukunft der Fall sein wird.

Haben sie noch Fahrzeuge mit anderen Antriebsalternativen im Fuhrpark?

Nein. Sollten andere Technologien jedoch eine Reife für den gewerblichen Einsatz

erreichen, werden wir über einen Einsatz dieser Technologien ebenso schnell entscheiden, wie wir es damals bei der Erdgastechnik getan haben. Zur Zeit ist allerdings für uns nicht absehbar, welche Technologie das sein wird.

Wie sind die Reaktionen auf die Erdgasfahrzeuge?

Grundsätzlich positiv. Unsere Mitarbeiter freuen sich, wenn wir technische Innovationen aufgreifen und als einer der ersten dabei sind. Sie sind daher zum Beispiel gerne bereit, ihre Touren in Abhängigkeit von den Erdgastankstellen zu planen.

Unsere Fahrzeuge sind ein fester Bestandteil des Straßenbildes. Jede Wartung eines Stadtmöbel zieht das Interesse von Passanten auf sich. Selbstverständlich fällt es dann auf, wenn ein zusätzlicher Hinweis „Wir fahren mit Erdgas“ auf dem Auto angebracht ist.

Sind Erdgasfahrzeuge für Ihr Unternehmen auch ein Imagefaktor?

Es ist für uns selbstverständlich, diese Fahrzeuge im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit einzusetzen. Zusammen mit meinen Mitarbeitern bin ich froh, dass JCDecaux uns die Möglichkeit gibt, mit dieser innovativen Technik zu arbeiten.

Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamts: Trend zu Erdgasfahrzeugen ungebrochen

Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes ist die Zahl der mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge im Jahr 2004 um gut 42 Prozent (Vorjahr 33 Prozent) auf 27.175 Fahrzeuge gestiegen. Der Bestand an monovalent betriebenen Pkw, die für den Erdgasbetrieb optimiert sind und lediglich über einen Benzinnottank verfügen, hat sich dabei verdoppelt.

Insgesamt ist das Land Berlin bei den Neuzulassungen Spitzenreiter. Dort wurde im abgelaufenen Jahr bereits jeder 250ste neue Pkw mit Erdgasantrieb zugelassen. „Ein deutliches Signal, dass die Anstrengungen der deutschen Gaswirtschaft beim Ausbau des Erdgastankstellennetzes bereits jetzt einen praxistauglichen Betrieb von mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen ermöglichen“, so Albert Kobbe, Projektleiter Erdgasfahrzeuge beim Bundesverband der deutschen Gas- und Wasserwirtschaft e.V. (BGW), Berlin. „Besonders das engmaschige Netz in Berlin, Thüringen und Nordrhein-Westfalen zeigt, wohin die Fahrt geht. Denn die Neuzulassungsrate von mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen ist dort bereits doppelt so hoch wie in Bayern oder Baden-Württemberg.“

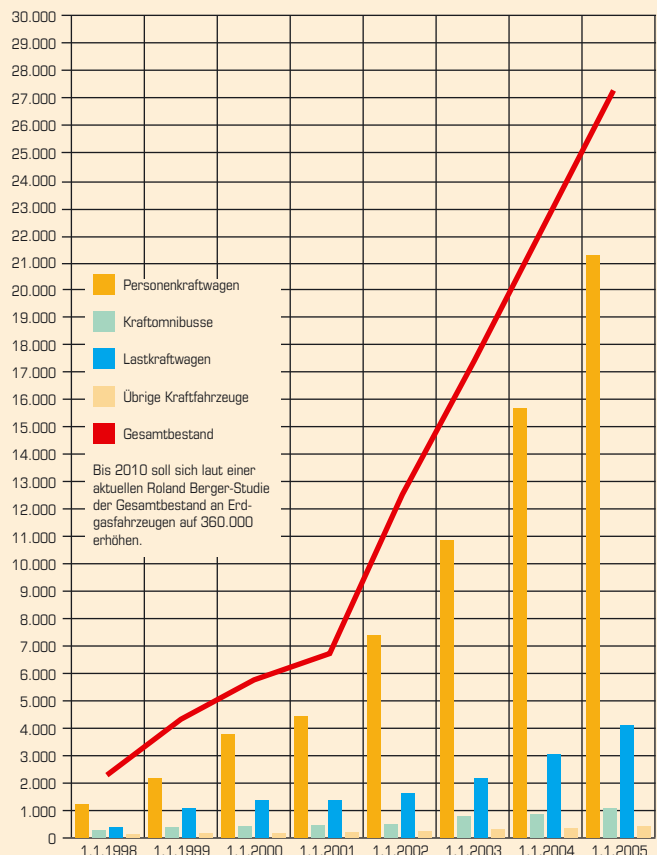
Die Bundesregierung fördert im Rahmen ihrer nachhaltigen Kraftstoffstrategie Erdgas durch einen ermäßigten Mineralölsteuersatz, der bis 2020 gesetzlich festgeschrieben ist. Denn auch nach 2010, wenn der Ausstoß loka-

ler Schadstoffe für Neufahrzeuge gesetzlich auf ein Minimum reduziert sein wird, werden Erdgasfahrzeuge vor allem bei der Emission des klimaschädlichen Gases Kohlendioxid einen deutlichen Vorteil aufweisen. Die vom Kraftfahrtbundesamt ebenfalls veröffentlichten Emissionskennwerte der gasbetriebenen Serienfahrzeuge zeigen, dass bereits heute bei Erdgas im Durchschnitt ein klarer CO₂-Vorteil gegenüber vergleichbaren Benzin- und Dieselmotoren besteht. Auch die Bereitstellung von Erdgas an der Tankstelle verursacht nach einer Studie der EU-Kommission wesentlich weniger CO₂ als die Förderung, Raffination und der Transport von Diesel und Benzin. Kobbe: „Bei einer vollständigen Betrachtung sparen unsere heutigen Erd-

gas-Pkw im Schnitt neun Prozent des Klimakillers CO₂ gegenüber den entsprechenden Dieselmotoren und 21 Prozent gegenüber den Benzinmodellen ein. Autogas, mit einem Bestand von 14.344 Fahrzeugen zum 1. Januar 2005, senkt zwar auch den Ausstoß einiger Schadstoffe, aber beim CO₂ bietet es zum Beispiel keinen Vorteil gegenüber Diesel.“

Bestand an erdgasgetriebenen Kraftfahrzeugen (ohne Krafträder) in Deutschland

(einschließlich der vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg



Erdgas-Fahrschul-Agentur gegründet

Fahrschulen als Multiplikatoren für Erdgasantrieb



Die Geschäftsführer der EFA-Erdgas-Fahrschul-Agentur GmbH: Lothar Taubert (links) und sein Kollege K. Michael Walk.

Erdgasfahrzeuge als umweltschonende Antriebsalternative für Fahrschulen: Das ist auf den ersten Blick das Anliegen der Ende November 2004 in Berlin gegründeten Erdgas-Fahrschul-Agentur, kurz EFA genannt. Doch es geht um mehr: Fast eine Million junge Fahranfänger jährlich könnten mit dem in den Fahrschulen erworbenen Wissen und einer entsprechenden Einstellung dem Trend zu umweltschonenderer Mobilität zum Durchbruch verhelfen.

„Fahrlehrer müssen den an sie gestellten Ansprüchen einer umweltschonenden und energiesparenden praktischen Ausbildung gerecht werden“, sagt Lothar Taubert. Er weiß wovon er redet, denn er ist selbst Fahrlehrer und hat nun gemeinsam mit Kollegen die Erdgas-Fahrschul-Agentur gegründet. „In diesem Punkt gibt es Nachholbedarf, denn 90 Prozent aller Fahrschulen setzen in der praktischen Ausbildung Dieselfahrzeuge ein.“ Dabei geht es nicht allein darum, die rund 20.000 Fahrschulwagen nach und nach durch Erdgasfahrzeuge zu ersetzen. Fahrschulen haben für Taubert auch eine wichtige Multiplikatorenfunktion. Jähr-

lich machen nahezu eine Million junger Leute in den rund 13.700 deutschen Fahrschulen ihren Führerschein. Dies sei ein gewaltiges Potenzial von Verkehrsteilnehmern, die umweltverträgliches und energiesparendes Verhalten praktizieren könnten.

Auf dem Weg zu diesem Ziel setzt EFA zunächst bei den Fahrschulen selbst an: mit Informationsvermittlung bei Verbandstagungen der Fahrschullehrer, den Pflichtfortbildungen und Seminaren. Der Umstieg auf Erdgasfahrzeuge könnte für die Fahrschulen aber auch ein Marketingargument sein. Darum schlägt Taubert den Aufbau von Modell-Erdgasfahrschulen in Zusammenarbeit mit Gasversorgungsunternehmen vor, ausgerüstet mit den notwendigen Mitteln und einem entsprechenden werblichen Auftritt agierend. Wie etwa der Aktion „Sauberlehrling“: Mit Unterstützung des Berliner Gasversorgers GASAG und der SHK-Innung Berlin erhalten Auszubildende aus den Unternehmen der Branche eine finanzielle Unterstützung für ihre Fahrschulausbildung, wenn sie sich bei einer Erdgasfahrschule anmelden. „Dies hat auch unter den Fahrschulen eine Pilotwirkung und zeigt, wie man in einem heiß umkämpften Markt Fahrschüler gewinnen kann“, so Taubert.

Weltpremiere auf der AMI 2005: Volkswagen präsentiert die Studien des Caddy und Touran



Foto: Volkswagen (2)

Die Studie des Volkswagen Caddy mit Erdgasantrieb.

Erstmalig präsentiert Volkswagen auf der Automobil International 2005 (AMI) die neuen, seriennahen Studien des Volkswagen Caddy und Touran. Zu sehen sind die mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge auf dem Gemeinschaftsstand Erdgasfahrzeuge in Halle 3, Stand E32. Der quasi-monova-



Die Studie des Volkswagen Touran mit Erdgasantrieb.

lente Caddy und der Touran zeichnen sich neben ihrem Erdgasantrieb vor allem durch ihre hohe Funktionalität aus. Die Besucher der AMI 2005 können sich vom 2. bis 10. April in Leipzig ein umfassendes Bild von der kostengünstigen und umweltschonenden Antriebsalternative Erdgas machen. Hier informieren die im Trägerkreis Erdgasfahrzeuge engagierten Autohersteller gemeinsam mit dem ADAC, dem Bundesumweltministerium und den Initiativkreisen „Erdgasfahrzeuge“ aller ostdeutschen Bundesländer und Berlins unter dem Motto „Clever sparen – Erdgas fahren“. Auf dem Gemeinschaftsstand präsentieren sie eine Auswahl der verfügbaren Serienmodelle und aktuelle Förderangebote beim Umstieg auf ein Erdgasauto.

Neuer Wegweiser Erdgastankstellen

Der aktualisierte und erweiterte „Wegweiser Erdgastankstellen in Deutschland“ ist nun erhältlich (Ausgabe 2 2004/2005, DIN A5, broschüriert, 228 Seiten). Er enthält die Anfahrtsskizzen der Erdgastankstellen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie Informationen über Lage, Öffnungszeiten und Zahlungsmodalitäten der Stationen. Eine Übersichtskarte der Erdgastankstellen in Autobahnnähe erleichtert die Langstreckenplanung.



Interessenten erhalten Einzel Exemplare zum Preis von 6,50 Euro inklusive Mehrwertsteuer und Versandkosten bei der Service-Hotline Erdgasfahrzeuge unter der Rufnummer: 01802/234500. Es besteht auch die Möglichkeit, die halbjährlich aktuell erscheinenden Ausgaben des Wegweisers zu abonnieren.

Rückspiegel

Stiftung Warentest rät zu Erdgasautos

„Benzin- und Dieselpreis steigen unaufhaltsam. Auf ein Erdgasauto umzusteigen, ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern kann auch eine ökonomische Alternative sein. (...) Ein Erdgasauto ist in der Anschaffung teurer als ein Benziner. Dafür sind die Kraftstoffkosten nur halb so hoch. Und es gibt Förderungen durch örtliche Gasversorger in Form von Gasgutscheinen oder günstigen Krediten. Manche Kfz-Versicherer gewähren Rabatt, zum Beispiel der Gerling-Konzern 15 Prozent auf monovalente Erdgasautos. Noch ein Argument für Erdgasautos: Von möglichen Fahrverboten im Rahmen der ab 2005 geltenden EU-Qualitätsstandards für bessere Luft in den Innenstädten sind sie nicht betroffen. Erdgas verbrennt sauberer: bis zu 25 Prozent weniger Kohlendioxid als ein Benziner, bis zu 99 Prozent weniger Rußpartikel als ein Diesel.“
test 2/05

Erdgas: Für kühle Rechner

„Halbieren Sie doch einfach Ihre Spritkosten! (...) Dass man beim Gas geben sparen kann, hat sich, wenn auch leise, bereits herumgesprochen. Wie man den zukunfts-trächtigen Gasantrieb mit einem Siebensitzer ohne Platzeinbußen gut kombiniert, zeigt Opel mit dem Zafira. Dass der Motor dabei einen nur mäßigen Spaß-Faktor bringt, ist nach einem Blick auf die Kosten-Rechnung zu vernachlässigen.“

Auto News, 1-2/2005

Tanken zum halben Preis

„Dienstwagen mit modernen Diesel- und Erdgasantrieben bestechen durch attraktive Steuervorteile, niedrigen Verbrauch und komfortable Laufeigenschaften. Die Aggregate bieten Flottenbetreibern eine kostenschonende Alternative zum klassischen Benzinmotor.“
Beispiele für den Vergleich:
„Der Elegante in der Mittelklasse – Ford Focus Turnier“,
„Der Marktführer unter den Erdgasautos – Opel Astra Caravan“,
„Der Lastesel für jeden Fuhrpark – Citroen Berlingo Multispace“ und
„Der Seriöse für den Außendienst – Volvo S80“ jeweils in der Erdgas- und der Diesel-Variante.

*„Markt und Mittelstand“,
Dezember 2004*

Erdgasfahrzeuge erleben

„Wo ein Sparwille ist, ist ein Weg. Deutlicher lässt es sich auch Flottenbetreibern und Fuhrparkleitern, die den zunehmenden Kostendruck beklagen, nicht mehr ins Stammbuch schreiben.“

Flottenmanagement, 6/2004

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: wvgw, 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.wvgw.de
E-Mail: bruestlin@wvgw.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-medianservice.de
E-Mail: info@energy-medianservice.de

Druck: Siebel Druck & Grafik, Lindlar

Erscheinungsweise: 4 x jährlich
Jahresbezugspreis: 25 € zzgl. USt.
Auflage: 35.000

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

Für alle Fragen rund um das Erdgasfahrzeug:

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

Internet: www.erdgasfahrzeuge.de

Ein Gemeinschaftsprojekt des
Trägerkreises Erdgasfahrzeuge

