

Dynamisch unterwegs Kaum zu glauben:

Der Volkswagen-Konzern setzt verstärkt auf Erdgas-Fahrzeuge
Interview mit Dr. Jens Andersen



ES SCHEINT NUR NOCH EIN THEMA ZU GEBEN: ELEKTROMOBILITÄT. DOCH FÜR DIE FACHLEUTE IST ES KLAR, DASS ES AUCH IN ZUKUNFT MEHR GEBEN WIRD. DER VOLKSWAGEN-KONZERN SETZT ALS ZWEITE TRAGENDE SÄULE AUF ERDGAS-ANTRIEBE. DIE KONZERNMARKEN WERDEN IHR ENGAGEMENT AUSWEITEN. ATTRAKTIVE CNG-FAHRZEUGE SIND DABEI EIN FAKTOR. DR. JENS ANDERSEN, KONZERNBEAUFTRAGTER ERDGASMÖBILITÄT, ERKLÄRT IM INTERVIEW MIT ERDGUENSTIG, WIESO VOLKSWAGEN FÜR DIESEN ANTRIEB EINE GROSSE ZUKUNFT SIEHT.



DER VOLKSWAGEN-KONZERN HAT EINE ELEKTROMOBILITÄTS-OFFENSIVE AUSGERUFEN. WIESO BIETEN DIE KONZERN-MARKEN DA ÜBERHAUPT NOCH ERDGASAUTOS AN?

Dr. Andersen: Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bewusst, seinen Beitrag zur Dekarbonisierung auf dem Verkehrssektor und zur Luftreinhaltung in Städten zu leisten. Dazu dient auch der massive Ausbau der Elektromobilität. Es genügt aber aus unserer Sicht nicht, alles allein auf die

Karte E-Mobilität zu setzen.

Wir brauchen in Deutschland eine zweite, ökologisch gleichwertige Alternative für diejenigen Menschen, für die ein Elektro-Fahrzeug nicht in Betracht kommt, die aber ihren Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung leisten wollen, ohne dafür mehr zahlen zu müssen. Diese Alternative stellt die CNG-Mobilität dar-da sind sich alle Fachexperten einig.

WO SEHEN SIE DIE STÄRKEN VON ERDGASFAHRZEUGEN GEGENÜBER BENZIN UND DIESEL AUF DER EINEN UND DER ELEKTROMOBILITÄT AUF DER ANDEREN SEITE?

Die Stärke von Fahrzeugen, die mit Erdgas, also Methan-übrigens dem einfachsten Kohlenwasserstoff mit dem günstigsten Verhältnis von Kohlenstoff zu Wasserstoff, nämlich 1 zu 4-betrieben werden, ist die Zukunftsfähigkeit. Der Anteil an nachhaltiger hergestelltem Methan, also Biomethan oder Methan aus Power-to-Gas-Anlagen, kann bis auf 100% erhöht werden, ohne dass dies einen Einfluss auf den Motor hat.

Vergleichen Sie das mit den Ethanol-Beimischungen beim Benzin: Für eine Erhöhung der Ethanolbeimischung - zum Beispiel von E10 auf E20 - wären technische Maßnahmen an den Motoren erforderlich, der Betrieb

mit reinem Ethanol, wie in Brasilien, erfordert noch tiefgreifendere Eingriffe.

Dies gilt auch für biogene Beimischungen beim Diesel. Man ist nicht rückwärtskompatibel, wenn man die Bioquote erhöht. Das ist bei einem Erdgasmotor nicht der Fall. Dieser kann sowohl mit rein fossilem als auch mit reinem Biomethan, respektive E-Gas, und jedem Mischungsverhältnis dazwischen betrieben werden. So wie es dem Elektrofahrzeug egal ist, ob der Strom fossilen oder regenerativen Ursprungs ist.

WAS SAGEN SIE JEMANDEM, DER IHNEN ERZÄHLT, DASS ER LIEBER NOCH AUF BEZAHLBARE ELEKTROAUTOS MIT VIEL REICHWEITE WARTET, STATT SICH EIN ERDGAS-FAHRZEUG ZU KAUFEN?

Ich würde ihn zu seiner Entscheidung beglückwünschen und ihn dann nach seiner Motivation befragen. Sofern die Motivation, ein E-Fahrzeug kaufen zu wollen, ökologischer Natur ist, würde ich ihn darauf hinweisen, dass er heute schon viel für die Umwelt tun kann, indem er die Wartezeit mit einem Erdgas-Fahrzeug überbrückt, das mit 100% e-Gas betrieben wird.

Damit würde er bereits heute seinen Beitrag zur Dekarbonisierung und zur Luftreinhaltung in Städten leisten, und das bei niedrigeren Betriebskosten als mit seinem aktuellen Fahrzeug, egal ob mit Benzin- oder Dieselmotor.

2015 IST DIE ZAHL DER IN DEUTSCHLAND ZUGELASSENEN ERDGASFAHRZEUGE ERSTMALS ZURÜCKGEGANGEN. IST DAS DER ANFANG VOM ENDE?

Wenn wir in Deutschland alles auf die Karte E-Mobilität setzten und bei der Erdgasmobilität die Hände in den Schoß legen würden, dann wäre das das Ende der Erdgasmobilität. Dazu wird es aber nicht kommen. Das Beispiel Italien zeigt nur zu deutlich, dass es auch anders und sehr erfolgreich gehen kann. In Italien haben der Staat, die Automobil- und die Gasindustrie mit einem gemeinsamen Aktionsplan den Durchbruch für Erdgas als Kraftstoff erreicht, und Italien beabsichtigt, die Anzahl an Fahrzeugen zu verdreifachen und die Anzahl der Tankstellen zu verdoppeln.

Wir als Volkswagen-Konzern beabsichtigen, daraus zu lernen und es besser zu machen als bisher.

WELCHER ASPEKT WIRD HINSICHTLICH DES ERDGASANTRIEBS BEI PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AUS IHRER SICHT VIEL ZU WENIG IN DER ÖFFENTLICHEN DISKUSSION BERÜCKSICHTIGT?

Der Umweltaspekt kommt für mein Dafürhalten völlig zu kurz, und das gilt nicht nur für den Verkehrssektor, sondern grundsätzlich: Es gibt keinen Kohlenwasserstoff, der so sauber verbrennt wie Methan, und über den Ersatz langkettiger Kohlenwasserstoffe oder Kohle im Falle der Energiegewinnung kann schon fossiles Methan einen erheblichen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz leisten.

Es ist außerdem der breiten Öffentlichkeit nicht bekannt, dass durch eine Zumischung von regenerativ erzeugtem Methan, also Biomethan oder E-Gas, ein Erdgasfahrzeug bereits heute nahezu CO₂-neutral betrieben werden kann.

DIE NACHFRAGE BEI AUTOMOBILEN WIRD AUCH DURCH ENTSPRECHENDE MARKETING - UND VERTRIEBSMASSNAHMEN DER HERSTELLER ERZEUGT - IST SEITENS DER VOLKSWAGEN-KONZERNMARKEN HIER KURZ- UND MITTELFRISTIG MIT MARKTIMPULSEN ZU RECHNEN?

Ja, wir arbeiten sehr intensiv an neuen Vermarktungs- und Mobilitätskonzepten und werden speziell für Flottenbetreiber in deutschen Metropolregionen attraktive Produkte anbieten, die über das bislang übliche hinausgehen. Mehr möchte ich heute dazu noch nicht verraten.

SKODA CITIGO, VOLKSWAGEN CADDY MAXI ODER DER KOMMENDE AUDI A5 G-TRON - WELCHES ERDGAS-AUTO IST IHR PERSÖNLICHER FAVORIT?

Ich sehe das wie der Vater, der nach seiner Lieblingstochter befragt wird: Der liebt alle seine Töchter gleichermaßen. So geht es mir auch mit unserem Angebot an Erdgasfahrzeugen im Konzern. Jedes dieser Fahrzeuge steht für ökologisch verantwortungsvolle Mobilität und hat seine ganz speziellen Eigenschaften und Vorteile.

Source: medium.com

