

19. August 2014, Nr. 45/2014, AZ

„Wir brauchen dringend alternative Kraftstoffe“

DBU fördert umweltschonende Antriebstechnologien für bessere Luftqualität – Alarmierende Werte

Osnabrück. Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) begrüßt die Forderung des Umweltbundesamtes (UBA) nach mehr Engagement für eine bessere Luftqualität. 47.000 vorzeitige Todesfälle führt das UBA jährlich auf die schlechte Luft zurück. 35 Prozent aller Menschen würden in städtischen Ballungsräumen leben, wo sie besonders stark durch den Ausstoß von Schadstoffen im Straßenverkehr, in der Industrie und durch Baumaschinen betroffen seien. Gerade einkommensschwächere Bevölkerungsschichten hätten oft keine andere Möglichkeit, als in der Nähe von Industrie- und Verkehrszentren zu wohnen. Die Folge: entzündete Atemwege, Asthma, Lungenkrebs und Herzinfarkte. „Doch mit der Forderung nach strengeren Grenzwerten für Feinstaub und Stickstoffdioxid oder Schadstoffnormen für Kraftfahrzeuge ist es nicht getan. Wir brauchen alternative Kraftstoffe und umweltfreundliche Antriebstechnologien wie Erdgasmotoren, solange die Elektromobilität noch nicht flächendeckend zur Verfügung steht“, fordert DBU-Generalsekretär Dr. Heinrich Bottermann. Die DBU ist hier seit Jahren tätig und legt auch weiterhin ihren Fokus auf das Verbessern der Luftqualität durch alternative Antriebsformen.

Bottermann: „Im Hinblick darauf, dass an rund zwei Drittel aller verkehrsnahen Messstationen die mittlere jährliche Belastung mit Stickstoffdioxid den EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter deutlich überschritten wird, besteht akuter Handlungsbedarf, Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Emissionen zu verringern.“ Die Vorteile von Erdgas als Antriebsmittel für Autos lägen auf der Hand: Es produziere drastisch weniger klimabelastendes Kohlendioxid und weniger Feinstaub, es sei in einem fast flächendeckenden Netz aus Erdgasleitungen verfügbar, lasse sich gut speichern und ermögliche ein sauberes Betanken der Autos. Gleichzeitig könnten die verkehrsbedingten Emissionen durch den Transport von Erdöl, Diesel und Benzin zu den Tankstellen gesenkt werden. Trotz der vorhandenen 480.000 Kilometer Erdgasleitungen, die in Deutschland bereits unter der Erde liegen würden, fehlten jedoch ausreichend Tankstellen.

Ansprechpartner

Franz-Georg Elpers
- Pressesprecher -
Marina Stalljohann-Schemme
Anneliese Grabara

Kontakt DBU

An der Bornau 2
49090 Osnabrück
Telefon: 0541|9633-521
Telefax: 0541|9633-198
presse@dbu.de
www.dbu.de

„Mit dem Umstieg auf Erdgasantrieb können wir für das Wohlergehen und die Gesundheit der Menschen sehr viel erreichen, weil der Ausstoß von Feinstaub und Stickoxiden drastisch reduziert wird“, so Bottermann. Umso alarmierender sei es, dass der Marktanteil von Erdgasautos in Deutschland gerade mal bei 0,3 Prozent liege. Das sind knapp 100.000 Autos. Ganz zu schweigen davon, dass ein Erdgasauto mit Blick auf die Kraftstoffkosten um rund die Hälfte günstiger sei als ein Benziner. Die gute räumliche Verfügbarkeit von Erdgasnetzen habe außerdem den ökologischen Vorteil, dass durch die „Power to Gas“-Technologie – also durch das Umwandeln von Strom in Erdgas oder Wasserstoff – aus erneuerbaren Energien erzeugter Überschussstrom in Form von Gas in die bestehenden Netze eingespeichert werden könne.

Aber auch die Automobilindustrie sei gefragt. „Es hat sich zwar schon einiges getan, doch die Bemühungen müssen noch deutlich verstärkt werden, um mehr Modelle mit auf Erdgas ausgerichteten Motoren auf den Markt zu bringen“, sagt Bottermann. „Zunächst hat man die Benziner auf Erdgas umgerüstet. Da blieb aber sehr viel Potenzial ungenutzt. Viel effektiver ist es, die Motoren speziell auf den Kraftstoff Erdgas abzustimmen“, so DBU-Experte Dirk Schötz, Leiter des Referats Energietechnik. Erfolgreich gelungen ist dies in einem DBU-geförderten Projekt der Firma Meta Motoren- und Energietechnik aus dem nordrhein-westfälischen Herzogenrath. „Mit einem innovativen Erdgasmotor wurde gezeigt, dass bis zu 40 Prozent weniger Kohlendioxid in die Atmosphäre gepustet wird als mit einem vergleichbaren Benzin-Motor, ohne dass der Motor an Leistung verliert“, sagt Schötz. „Damit kann der Erdgasmotor gegenüber dem Diesel nicht nur durch vergleichbar geringe Kohlendioxid-Emissionen, sondern auch durch seinen geringeren Stickoxid- und Rußpartikel-Ausstoß die Umweltbilanz deutlich verbessern“, so Schötz.

Dass Gasmotoren auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet sind, hat die Universität Rostock jüngst in einem Forschungsvorhaben gezeigt. Sowohl Anforderungen bezüglich Schadstoffausstoß als auch Leistungscharakteristik werden erfüllt. „Damit bietet der Gasmotor schon jetzt das Potential, auch schärfere Abgasgrenzwerte einhalten zu können und einen signifikanten Beitrag zur Umweltentlastung zu leisten“, sagt Bottermann.

Lead 1.177 Zeichen mit Leerzeichen
Resttext 3.243 Zeichen mit Leerzeichen

Fotos nach IPTC-Standard zur kostenfreien Veröffentlichung unter www.dbu.de