

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Wirtschaft

Glücksgefühle beim Tanken

Flüssiggas findet als günstige Alternative zum Benzin viele Kunden Jan-Martin Wiarda

Christian Materla ist gern Pendler. Jeden Morgen steigt er in seinen in die Jahre gekommenen Mercedes und fährt 130 Kilometer weit. Der 53-Jährige arbeitet in Berlin, wohnt aber in Mecklenburg-Vorpommern, kurz vor der polnischen Grenze. Macht anderthalb Stunden Fahrzeit pro Richtung. » Dafür haben wir ein wunderschönes Einfamilienhaus auf dem Land«, sagt er, »zu einem Preis, von dem wir in Berlin nur träumen konnten.« Wenn da die hohen Spritpreise nicht wären. Materlas monatliche Ausgaben für Treibstoff sind inzwischen auf über 750 Euro geklettert. » Es war Zeit, mich vom Benzinpreis abzukoppeln«, sagt Materla. Nur wie? Er hat Fachzeitungen durchgeblättert, im Internet recherchiert, sich in Onlineforen mit anderen Pendlern ausgetauscht. Schließlich stand sein Entschluss fest: »Ich steige auf Autogas um.«

Wenige Branchen profitieren so stark von den hohen Benzinpreisen wie die kleine Zunft der Autogas-Umrüster. Für 2000 bis 3000 Euro können sie praktisch jeden Benzinmotor auf Gasversorgung umstellen. Was früher als enorme Investition erschien, kommt vielen Autofahrern mittlerweile vor wie ein Schnäppchen: Je höher der Benzinpreis steigt, desto schneller rechnet sich die Umrüstung. Ein Liter Flüssiggas, kurz LPG (Liquid Petroleum Gas) genannt, kostet um die 70 Cent. » Man tankt quasi zum halben Preis«, sagt der Verkehrswissenschaftler Ferdinand Dudenhöffer, Direktor am Center Automotive Research (CAR) der Fachhochschule Gelsenkirchen.

Das Institut geht davon aus, dass 2015 bereits zwei Millionen Flüssiggasautos auf Deutschlands Straßen fahren werden. 2003 waren es gerade einmal 13000, dieses Jahr sollen es 350000 werden. » Die Entwicklung hat erst begonnen«, sagt auch Claudia Kemfert, Energieexpertin am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin.

Schon jetzt hinkt das Angebot der Nachfrage hinterher: Wer sein Auto für einen Umbau anmeldet, muss vielerorts mit zwei und mehr Monaten Wartezeit rechnen. » Wir arbeiten seit Monaten an der Kapazitätsgrenze«, sagt Sven Hager, der in Berlin eine der größten Umbaufirmen betreibt. 18 Mitarbeiter hat er inzwischen, um die 20 Autos schaffen sie pro Woche. Auch den Mercedes von Christian Materla haben sie umgerüstet. Dass der Benzinpreis in den vergangenen Wochen gesunken ist, habe ihnen keinerlei Atempause verschafft, berichtet Hager: »Das ist jetzt ein Selbstläufer. Die Leute sind durch die hohen Spritkosten sensibel geworden und haben sich informiert. Bis vor Kurzem wusste doch kaum einer, was LPG überhaupt ist.«

Der größte Vorteil von Flüssiggas hat dem Treibstoff seinen Namen gegeben. Im Gegensatz zum Erdgas ist LPG schon bei relativ niedrigen Temperaturen und geringerem Druck flüssig. Das macht die Tanks kleiner. Häufig lassen sie sich in der Mulde des

Ersatzrads verstecken, während für die dickwandigen Erdgastanks meist der ganze Kofferraum draufgeht. Auch der Einbau einer LPG-Anlage ist deutlich günstiger, die Autobesitzer zahlen dafür im Schnitt 1000 Euro weniger als für die Erdgasumrüstung.

Trotzdem haben Erdgasfahrzeuge, vor allem als Taxis, lange die öffentliche Wahrnehmung beherrscht was nicht nur daran lag, dass die Spritkosten pro Kilometer noch niedriger liegen als beim LPG. Ausschlaggebend war, dass die Bundesregierung zunächst vor allem Erdgas steuerlich begünstigen wollte. Erst später gab sie auch der Flüssiggaslobby nach. Jetzt bekommen beide Antriebsarten bis 2018 dieselbe Förderung mit dem Argument, dass sie beide einen um rund ein Fünftel niedrigeren CO-Ausstoß verursachen als Benzin. Zwar ist Erdgas noch ein wenig umweltfreundlicher. Doch Dudenhöffer glaubt, dass das Rennen zwischen den beiden Antriebsformen schon gelaufen sei: »Am Ende entscheidet nicht das Umweltbewusstsein der Autofahrer. Ausschlaggebend sind die Gesamtkosten und der Komfort. Beide Gesichtspunkte sprechen eindeutig für LPG.«

Neue Statistiken geben Dudenhöffer recht. Die Zahl der Flüssiggasautos wächst doppelt so schnell wie die der Erdgasfahrzeuge. Und auch in absoluten Zahlen liegt LPG inzwischen vor dem langjährigen Marktführer. Das Tankstellennetz für Autogas ist mit 4000 Stationen in Deutschland bereits fünfmal so groß

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

wie das für Erdgas. Anfangs hatte die Angst vor Garantiefällen viele Autofahrer von einer Nachrüstung abgeschreckt (siehe Kasten). Doch inzwischen haben immer mehr Hersteller auch Neuwagen mit LPG-Antrieb im Programm.

Der zunehmend harte Wettbewerb zwischen LPG und Erdgas spiegelt sich auch in den PR-Kampagnen der konkurrierenden Verbände wider, die gern vor den Nachteilen der jeweils anderen Technik warnen und sich anschließend mit Klagen wegen Geschäftsschädigung bedrohen. Doch das größte Problem der Branche besteht darin, ihren eigenen Boom zu bewältigen. Sie hat eine Menge schlagkräftiger Argumente auf ihrer Seite, die immer mehr Kunden überzeugen. Neben der enormen Kostenersparnis gerade für Vielfahrer kann sie auf eine europaweit gesicherte Versorgung verweisen. Und entgegen mancher Schauergeschichte ist inzwischen erwiesen, dass es kein erhöhtes Explosionsrisiko gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen gibt. Nur ein Risiko ist laut DIW-Forscherin Kiefert nicht von der Hand zu weisen: dass sich der Staat nicht an seine Zusagen hält. » Schon beim Biodiesel hat die Regierung früher als geplant die Förderung abgeschafft, das könnte sie auch beim Gas tun«, sagt Kiefert. » Eine letzte Sicherheit für

die Umsteiger gibt es nicht.«

Für den Staat hingegen ist die Motivation zum Wortbruch groß. Ferdinand Dudenhöffers Institut hat ausgerechnet, dass die steuerliche Förderung 2015 bereits rund 1,1 Milliarden Euro pro Jahr kosten könnte. Bei gleicher Besteuerung wie Benzin allerdings wäre ein Liter Autogas rund 56 Cent teurer und der Preisvorteil dahin, die umgerüsteten Fahrzeuge wären nur noch Investitionsruinen. Doch Dudenhöffer hält es für kaum denkbar, dass die Steuervorteile in absehbarer Zeit gestrichen werden: »Ich glaube nicht, dass die Regierung das riskiert. Sie könnte in Musterprozessen erfolgreich auf Schadensersatz verklagt werden.«

Als Christian Materla mit seinem frisch umgebauten Mercedes bei Sven Hager vom Hof fuhr, dachte er zunächst: Das kann ja heiter werden. » Kaum ließ ich den Wagen an, fing er an zu stottern.« Und das bei Umbaukosten von 2390 Euro. Doch schon nach 20 Metern kam die Erleichterung, die Maschine lief wieder rund. Seitdem schnurrt der Motor wie eh und je, auch Leistungsverluste hat Materla bislang nicht festgestellt. Dafür aber ungekannte Glücksgefühle an der Tanksäule.

Weitere Informationen im Internet:
www.zeit.de/energie

+
+

Für den Liter Flüssiggas zahlt man nur etwa halb so viel wie für Benzin, weil der Staat darauf wesentlich niedrigere Steuern erhebt. Allerdings liegt der Treibstoffverbrauch pro hundert Kilometer um bis zu 20 Prozent höher. Noch günstiger wird das Fahren mit Flüssiggasautos, wenn die Kfz-Steuer künftig an den CO-Ausstoß gekoppelt wird. Ein Problem: Der Gasbetrieb erhöht die Motortemperatur. Gerade bei Fahrern mit Bleifuß kann das zu erhöhtem Verschleiß oder gar zum Motorschaden führen. Das kommt zwar extrem selten vor, dient aber Autokonzernen als Argument, wenn es bei nachgerüsteten Fahrzeugen zu Motorproblemen kommt. Zur Sicherheit sollte man daher bei der Umrüstung eine Garantiefallversicherung abschließen, die in einem solchen Fall einspringt. Sie kostet für zwei Jahre um die 200 Euro.

Die Umrüstung kostet zwischen 2000 und 3000 Euro

+
+