

Wittenberg, Erich; Horn, Manfred

**Article**

## Gas geben beim Klimaschutz: Sieben Fragen an Manfred Horn

DIW Wochenbericht

**Provided in Cooperation with:**

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

*Suggested Citation:* Wittenberg, Erich; Horn, Manfred (2008) : Gas geben beim Klimaschutz: Sieben Fragen an Manfred Horn, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 75, Iss. 50, pp. 789-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151715>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Sieben Fragen an Manfred Horn

### „Gas geben beim Klimaschutz“

**Herr Dr. Horn, wo liegen die Vorteile bei der Nutzung von komprimiertem Erdgas gegenüber Diesel, Benzin und Autogas (LPG)?**

Die Vorteile von Erdgas als Kraftstoff liegen bei den geringeren Schadstoffemissionen, insbesondere bei Feinstaub und Stickoxiden. Das trifft, wenn auch in geringerem Umfang auf LPG zu. Unter dem Klimagesichtspunkt sind auch die geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen relevant. Für den Verbraucher kommt hinzu, dass die Preise für Erdgas geringer sind als bei Diesel und Benzin, sodass sich die erhöhten Kosten für das Fahrzeug innerhalb weniger Jahre amortisieren.

**In welchen Ländern spielt die Nutzung von Erdgas als Kraftstoff eine besondere Rolle?**

Vorreiter ist insbesondere Argentinien. Dort hat man bereits in den 80er Jahren angefangen, eigene Erdgasvorkommen als Kraftstoff zu nutzen. Auch in Pakistan will man durch die Nutzung der eigenen Gasvorkommen die Ölimporte reduzieren, das gleiche gilt für Bangladesch. Hingegen versuchen Länder wie Iran oder Venezuela, ihre Kapazitäten für den Ölexport durch Nutzung der eigenen Erdgasvorkommen zu erhöhen.

**Wie verbreitet ist die Nutzung von Erdgas als Kraftstoff in Europa und vor allem in Deutschland?**

In Europa ist Erdgas als Kraftstoff bisher nur in Italien im Prozentbereich verbreitet, weil man hier eigene Erdgasvorkommen nutzen kann. An zweiter Stelle in Europa folgt bereits Deutschland, obwohl hier der Anteil der mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge bei nur 0,1 Prozent liegt.

**Was spricht für einen vermehrten Einsatz von Erdgasfahrzeugen in Deutschland?**

Mithilfe dieser Fahrzeuge kann man zum einen die Feinstaubbelastung in Großstädten reduzieren. Die Gemeinden könnten durch den Einsatz erdgasbetriebener Bussen oder Müllfahrzeuge einiges bewirken. Zudem gibt es von der EU die Vorgabe, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2015 auf 120 g/km zu reduzieren. Erdgasfahrzeuge kön-

nen mit ihren niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

**Der Umbau eines Autos auf Erdgas-Technologie lohnt sich nur aufgrund der bestehenden Steueranreize. Die sind allerdings nur bis 2018 vorgesehen. Wie sollte der Gesetzgeber nach diesem Datum weiter verfahren?**

Wenn man den Einsatz von Erdgas in Pkw weiter fördern will, muss man diese Steuervergünstigungen aufrechterhalten, um den Preisvorteil zu erhalten. Dazu muss man frühzeitig deutlich machen, dass dieser Steuervorteil auch langfristig bestehen bleibt. Mit dieser Ankündigung sollte man nicht bis 2018 warten. Dafür könnte man zum Beispiel bei LPG, das ja zum Teil ein Mineralölprodukt ist, den Steuervorteil zurücknehmen. Unter Umweltsichtspunkten macht das mehr Sinn.

Erdgas bei Autos macht umwelt- und klimapolitisch Sinn.

**Hat der Staat nicht massive Einbußen bei der Mineralölsteuer zu befürchten, wenn die Autofahrer in großer Zahl auf steuerbegünstigtes Erdgas umstellen?**

Das könnte langfristig zu einem Problem werden. Bei einem momentanen Anteil von 0,1 Prozent spielt das keine Rolle, wenn aber die Fünfprozentgrenze erreicht wird, würde sich das schon im Steueraufkommen bemerkbar machen.

**Die EU ist beim Erdgas ähnlich abhängig wie beim Öl. Könnte die Sicherheit der Energieversorgung durch eine vermehrte Nutzung von Erdgas als Kraftstoff gefährdet werden?**

Die Nutzung von Erdgas als Kraftstoff bringt in Europa keine Verbesserung der Versorgungssituation. Andererseits muss ein erhöhter Einsatz von Erdgas im Verkehrssektor nicht unbedingt zu einer Verschlechterung der Versorgungssicherheit führen, wenn man in anderen Sektoren entsprechend spart. Zum Beispiel könnte man in Kraftwerken verstärkt regenerative Energien einsetzen oder dem Erdgas verstärkt Biogas beimischen.



Dr. Manfred Horn  
Wissenschaftlicher  
Mitarbeiter der  
Abteilung Energie,  
Verkehr, Umwelt  
am DIW Berlin

Das Gespräch führte  
Erich Wittenberg.

Das vollständige  
Interview zum Anhören  
finden Sie auf  
[www.diw.de](http://www.diw.de)

**Impressum**

DIW Berlin  
Mohrenstraße 58  
10117 Berlin  
Tel. +49-30-897 89-0  
Fax +49-30-897 89-200

**Herausgeber**

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann  
(Präsident)  
Prof. Dr. Tilman Brück  
Dr. habil. Christian Dreger  
Prof. Dr. Claudia Kemfert  
Prof. Dr. Viktor Steiner  
Prof. Dr. Gert G. Wagner  
Prof. Dr. Christian Wey

**Chefredation**

Kurt Geppert  
Carel Mohn

**Redaktion**

PD Dr. Elke Holst  
Susanne Marcus  
Dr. Vanessa von Schlippenbach  
Manfred Schmidt

**Pressestelle**

Renate Bogdanovic  
Tel. +49 – 30 – 89789–249  
presse@diw.de

**Vertrieb**

DIW Berlin Leserservice  
Postfach 7477649  
Offenburg  
leserservice@diw.de  
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent/min.  
Reklamationen können nur innerhalb  
von vier Wochen nach Erscheinen des  
Wochenberichts angenommen werden;  
danach wird der Heftpreis berechnet.

**Bezugspreis**

Jahrgang Euro 180,-  
Einzelheft Euro 7,-  
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer  
und Versandkosten)  
Abbestellungen von Abonnements  
spätestens 6 Wochen vor Jahresende  
ISSN 0012-1304  
Bestellung unter leserservice@diw.de

**Satz**

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

**Druck**

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –  
auch auszugsweise – nur mit  
Quellenangabe und unter Zusendung  
eines Belegexemplars an die Stabs-  
abteilung Kommunikation des DIW  
Berlin (Kundenservice@diw.de)  
zulässig.

Gedruckt auf  
100 Prozent Recyclingpapier.