

Naturwissenschaften kompetenzorientiert unterrichten

Aufgabenbeispiele zu Biologie, Chemie und Physik in der Sekundarstufe I

Naturwissenschaften



Auszug aus:

PZ-Information 3/2008

Naturwissenschaften kompetenzorientiert unterrichten

Teil 2 – Chemie (Seiten 61-106)

Ein Erdgasauto fahren? Kohlenwasserstoffe fächerübergreifend und aktuell unterrichten

1 Warum kontextorientierter Chemieunterricht – warum Erdgas?

Internationale Studien belegen die Stärken und Schwächen des derzeitigen naturwissenschaftlichen Unterrichts in Deutschland. Unser Unterricht ist stark in der Vermittlung der systematischen Wissensstruktur des Faches und der Vermittlung der naturwissenschaftlichen Arbeitsweisen sowie dem Lehren der Handhabung begrifflicher und formaler Techniken.

Unter naturwissenschaftlicher Grundbildung wird die Fähigkeit verstanden, naturwissenschaftliches Wissen anzuwenden, naturwissenschaftliche Fragen zu erkennen und Entscheidungen zu verstehen und zu treffen, die die natürliche Welt und die Veränderungen durch den Menschen betreffen. (Scientific Literacy ,...)

In Bezug auf die in den Bildungsstandards geforderten Kompetenzen ist der gegenwärtige Unterricht stark in der Vermittlung der Kompetenzen Fachwissen und Erkenntnismethoden, aber noch schwach in der Vermittlung der Kompetenzen Kommunikation und Bewerten (Vgl. [1]).

Zu kurz kommen eindeutig das argumentative Bewerten und Begründen, das adressatengerechte Verbalisieren, das selbständige Erschließen naturwissenschaftlicher Erkenntnisse und der Verwertungsaspekt des naturwissenschaftlichen Wissens (Vgl. [1]).

Eine Stärkung des Unterrichts in dieser Aufgabe kann durch die Einbettung der Fachthemen in Kontexte erfolgen.

Schülerinnen und Schüler verfügen über ganzheitliche Erfahrungen aus dem Alltag. Die daraus erwachsenden naturwissenschaftlichen Fragestellungen können für den Wissenserwerb und die Entwicklung von Kompetenzen genutzt werden.

Dem Lernenden wird der Bezug zwischen der Fachsystematik auf der einen Seite und dem Nutzen des erworbenen Wissens auf der anderen Seite aufgezeigt.

Am Beispiel „Erdgas“ soll hier ein Themenbereich angesprochen werden, der seit einigen Jahren verstärkt in der aktuellen Diskussion eine immer größere Rolle spielt: Die Energieversorgung mit Hilfe von fossilen Brennstoffen.

Ein Teilaspekt dabei ist die Nutzung des Erdgases und anderer alternativer Brennstoffe als Autokraftstoff.

Die Schülerinnen und Schüler haben am Ende ihrer Schulzeit der Sekundarstufe I, wo derzeit der Einstieg in die organische Chemie erfolgt, eine Menge Alltagserfahrungen zum Thema „Energieversorgung“, aber keinen Bezug zur Fachsystematik der Kohlenstoffchemie.

Bei der Fokussierung auf den Aspekt der Kraftstoffe beim Auto ist eine Verknüpfung zum täglichen Leben (kognitive Dimension) gegeben.

Dabei entwickeln die Lernenden bei der konkreten Auseinandersetzung ihre Kompetenzen in den Bereichen Erkenntnisgewinnung, Kommunikation und Bewertung, indem sie Fragestellungen erkennen und Lösungsstrategien erarbeiten, die sie zum Verständnis der Alltagserfahrung benötigen.

Bei der Lösung der gemeinsamen Fragen erweitern sie ihr Fachwissen. So können die Behandlung „schülerferner“ Begrifflichkeiten wie homologe Reihe, chemische Bindung oder Strukturformeln der Kohlenwasserstoffe in eine alltagsrelevante Bedeutung gestellt werden.

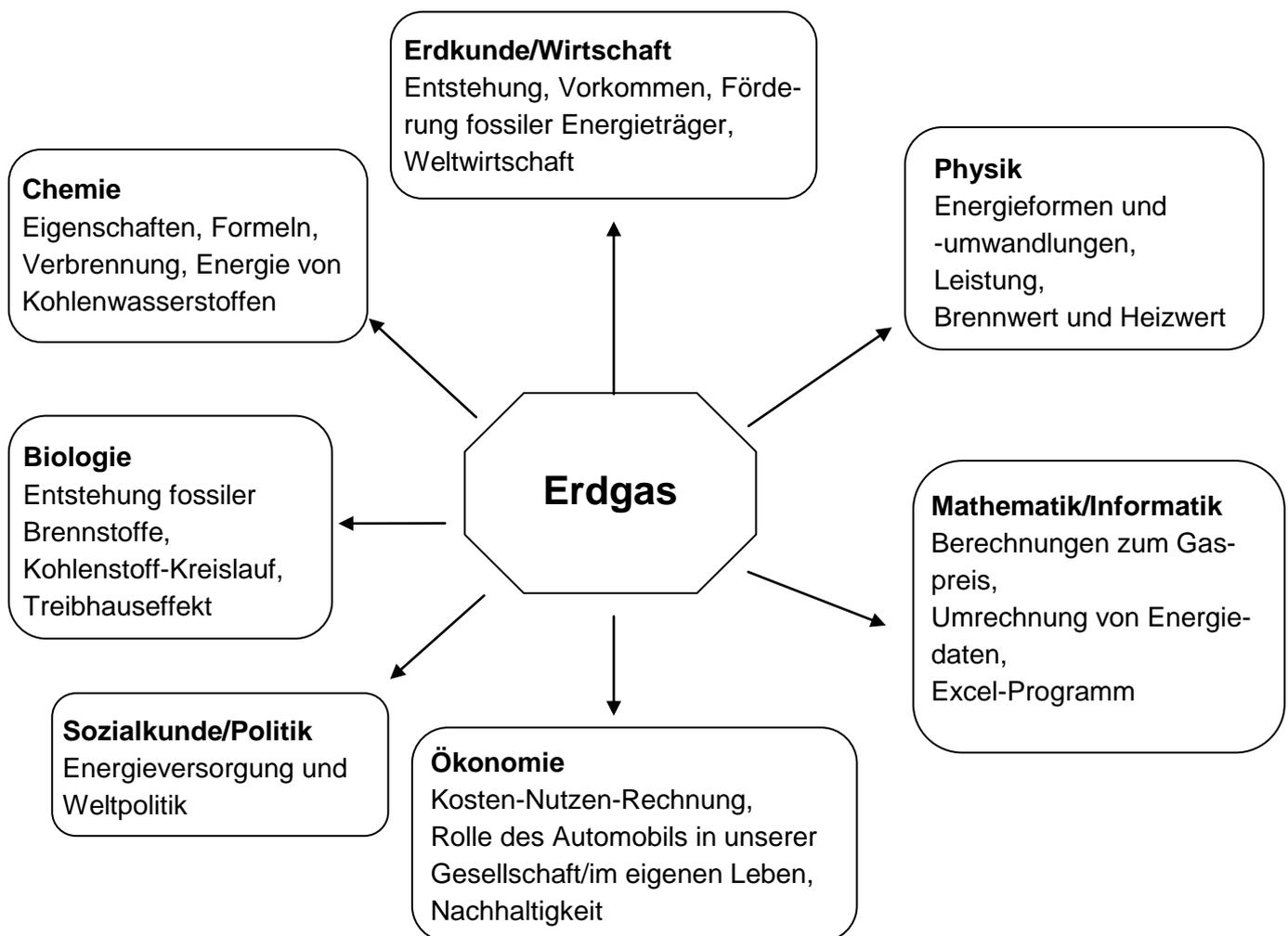
Die Lernenden erarbeiten selbsttätig verschiedene Möglichkeiten der Kraftstoffversorgung eines Autos. Dazu recherchieren sie, welche verschiedenen Möglichkeiten eines gasbetriebenen Autos bestehen und vergleichen sie.

Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten erschließen sich hierbei den Schülerinnen und Schülern die Aspekte der chemischen Reaktion bei der Verbrennung von Kraftstoff, der Energieumwandlungsprozesse und des Aufbaus einfacher Kohlenwasserstoffe.

Der ökologische Aspekt wird auch unter dem Fokus des Einsatzes von alternativen, nachwachsenden Energieträgern diskutiert.

Das Material ist so konzipiert, dass es fachspezifisch im Chemieunterricht bei der Behandlung der homologen Reihe der Alkane eingesetzt werden kann. Hierbei entstehen zahlreiche Anknüpfungspunkte an den weiterführenden Unterricht, z. B. der Erdölgewinnung und -verarbeitung, der Behandlung von herkömmlichen Flüssigkraftstoffen u. a.

Es soll an dieser Unterrichtsreihe aber auch aufgezeigt werden, dass sich im Rahmen dieses Themas vielfache Kooperationen mit anderen Fächern geradezu anbieten.



2 Der Einsatz des Kontextes im Unterricht

In den Bildungsstandards (KMK, Bildungsstandards im Fach Chemie, S. 7, 2005) werden die Kompetenzbereiche für das Fach Chemie angegeben:

Kompetenzbereiche im Fach Chemie	
Fachwissen	chemische Phänomene, Begriffe, Gesetzmäßigkeiten kennen und Basiskonzepten zuordnen
Erkenntnisgewinnung	experimentelle und andere Untersuchungsmethoden sowie Modelle nutzen
Kommunikation	Informationen sach- und fachbezogen erschließen und austauschen
Bewertung	chemische Sachverhalte in verschiedenen Kontexten erkennen und bewerten

In dem vorliegenden Material werden die einzelnen Unterrichtsvorschläge hinsichtlich der angesprochenen Kompetenzen kommentiert.

Sie konzentrieren sich neben den Fachinhalten auf die Handlungsdimensionen in den Bereichen Erkenntnisgewinnung (experimentelles und theoretisches Arbeiten), Kommunikation (gemeinsames Erschließen und Verarbeiten von Informationen) und Bewertung (Anwendung im gesellschaftlichen Zusammenhang).

Vorschlag für die Unterrichtsgestaltung

Zu Beginn des Themengebietes „Organische Chemie“ werden in allen Schularten meist die kettenförmigen Kohlenwasserstoffe stehen. Das hier angebotene Material soll den fachsystematischen Teil nicht ersetzen, sondern ergänzen. Dabei können einzelne Teile herausgenommen werden oder das Thema „gasbetriebene Autos“ kann den Unterricht systematisch begleiten.

2.1 Ein gasbetriebenes Auto – Alternative zu Benzin und Diesel?

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Stoff-Teilchen-Beziehungen/Struktur-Eigenschafts-Beziehungen
F 1.1	... nennen und beschreiben Erdgas und Autogas als bedeutsame Stoffe mit ihren typischen Eigenschaften
F 2.3	... schließen über Eigenschaften von Erdgas und Autogas auf ihre Verwendungsmöglichkeiten sowie Vor- und Nachteile
Erkenntnisgewinnung	
E 1	... erkennen und entwickeln Fragestellungen zum Thema gasbetriebene Kraftfahrzeuge, die mit chemischen Kenntnissen und Untersuchungen gelöst werden können
E 6	... erheben bei ihrer Recherche relevante Daten, verarbeiten diese und ziehen geeignete Schlussfolgerungen

Kommunikation	
K1	... recherchieren im Internet oder in Textmaterial zu dem Sachverhalt
K2	... wählen themenbezogene Aussagen aus und leiten fachliche Fragen ab

Am Ende dieses Einstiegs sollen die Argumente, die für die Anschaffung eines gasbetriebenen Autos herangezogen werden sowie die von den Herstellern verwendeten Argumente, die für oder gegen die jeweils eigene Kraftstoffart (Erdgas bzw. Flüssiggas) sprechen, bekannt sein.

2.2 Verbrennungsprodukte bei fossilen Brennstoffen

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Chemische Reaktion/Energetische Betrachtungen bei Stoffumwandlungen
F 3.1	... beschreiben die Stoffumwandlung von Erdgas bei seiner Verbrennung (Oxidation)
F 4.1	... geben an, dass sich der Energiegehalt des Reaktionssystems durch Austausch mit der Umgebung ändert (Abgabe von Wärmeenergie)
F 4.2	... führen die energetische Erscheinung (Wärme) auf die Umwandlung eines Teils der in dem Stoff Erdgas gespeicherten Energie zurück
Erkenntnisgewinnung	
E 2	... stellen Hypothesen auf und planen Experimente zur Überprüfung dieser Hypothesen
E 3	... führen qualitative Experimente und Untersuchungen durch, protokollieren sie und werten diese aus
Kommunikation	
K 6	... protokollieren den Verlauf und die Ergebnisse des Experiments in angemessener Form
K 4	... beschreiben und erklären chemische Sachverhalte unter Verwendung der Fachsprache
K 10	... planen, strukturieren und präsentieren ihre Arbeit als Team

Der Nachweis von Kohlenstoffdioxid und Wasser als Verbrennungsprodukte kann als geschlossene oder offene Aufgabenstellung erfolgen.

Die Zusatzaufgabe zum Kohlenstoffdioxidausstoß verschiedener Fahrzeugtypen schafft einen Bezug zur aktuellen Diskussion.

2.3 Fossile Brennstoffe – Kohlenwasserstoffe

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Stoff-Teilchen-Beziehungen
F 1.1	... nennen und beschreiben die Alkane Methan, Propan und Butan und ihre typischen Eigenschaften
F 1.5	... erkennen die Vielfalt der Alkane auf der Basis unterschiedlicher Kombination und Anordnung von Teilchen
F 1.2	... beschreiben modellhaft den Aufbau der Alkane (Strukturformeln)
Erkenntnisgewinnung	
E 6	... erkennen in recherchierten Daten (Anzahl der Kohlenstoffatome, Dichte, Schmelz- und Siedepunkt, Brennwert) Trends und Beziehungen und ziehen geeignete Schlussfolgerungen
E 7	... nutzen Modelle, um chemische Fragestellungen zu bearbeiten (Struktur der Alkane)
Kommunikation	
K1/2	... recherchieren zu den Alkanen in unterschiedlichen Quellen und wählen themenbezogene Informationen aus
K4	... beschreiben und erklären chemische Sachverhalte unter Verwendung der Fachsprache, von Modellen und anderen Darstellungen

Anhand von Arbeitsblättern, Molekülmodellen, Lehrbuch und ggf. Internet werden die ersten Vertreter der homologen Reihe der Alkane mit Bezug zum Thema „gasbetriebene Autos“ eingeführt. Bemerkung: Die Aufgaben 2.2 und 2.3 können auch in der Reihenfolge getauscht werden.

Daraus ergibt sich die Möglichkeit, die Verbrennungsgleichungen in Formelschreibweise zu erarbeiten. Der forschende Aspekt: „Welche chemischen Elemente enthält Erdgas?“ entfällt dann allerdings beim Experiment.

2.4 Ein Auto mit Erdgas oder Autogas?

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Stoff-Teilchen-Beziehungen
F 1.1	... nennen und beschreiben bedeutsame Stoffe (Erdgas, Autogas)
Erkenntnisgewinnung	
E 6	... finden in recherchierten Daten Trends und Beziehungen und ziehen geeignete Schlussfolgerungen
Kommunikation	
K 1/2	... recherchieren zu Vor- und Nachteilen von erdgas- und flüssiggasbetriebenen Autos in verschiedenen Quellen und wählen themenbezogene Informationen aus

K 3	... beschreiben und erklären chemische Sachverhalte unter Verwendung der Fachsprache
K 5	... stellen Zusammenhänge zwischen chemischen Sachverhalten und Alltag her
K 8	... argumentieren fachlich korrekt und folgerichtig
K 10	... planen, strukturieren, dokumentieren und präsentieren ihre Arbeit adressatenbezogen (Podiumsdiskussion, Plakate)
Bewertung	
B 1	... stellen Anwendungsfelder (Autoindustrie) vor, in denen chemische Kenntnisse (Verfügbarkeit und Eigenschaften von Kraftstoffen) bedeutsam sind
B 3	... nutzen fachtypische (Eigenschaften von Alkanen) und vernetzte (Kraftstoffpreise, fossile Rohstoffe) Kenntnisse, um lebenspraktisch bedeutsame Zusammenhänge zu erschließen (Kauf eines Autos)

An dieser Stelle sind die Schülerinnen und Schüler in der Lage, ihr bisher erworbenes Wissen für oder gegen erdgas- oder flüssiggasbetriebene Autos in eine Podiumsdiskussion einzubringen und abzuwägen.

Bemerkung: Die Aufgaben 2.1 und 2.4 können auch aus dem Unterrichtsvorschlag herausgelöst den herkömmlichen Unterricht zur homologen Reihe der Alkane ergänzen.

2.5 Biotreibstoffe

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Stoff-Teilchen-Beziehungen
F 1.1	... nennen und beschreiben bedeutsame Stoffe (Biogas)
Erkenntnisgewinnung	
E 8	... zeigen exemplarisch Verknüpfungen zwischen gesellschaftlichen Entwicklungen (Verkehrsaufkommen) und Erkenntnissen der Chemie (Verbrennungsreaktionen in Autos) auf
Kommunikation	
K 1/2	... recherchieren zu umweltverträglichen Treibstoffen in verschiedenen Quellen und wählen themenbezogene Informationen aus
K 3	... beschreiben und erklären chemische Sachverhalte unter Verwendung der Fachsprache (Kohlenstoffdioxidbilanz bei Biokraftstoffen)
K 8	... argumentieren fachlich korrekt und folgerichtig
K 10	... planen, strukturieren, dokumentieren und präsentieren ihre Arbeit adressatenbezogen (Referate, Plakate)

Bewertung	
B 2	... erkennen Fragestellungen, die enge Bezüge zu anderen Unterrichtsfächern aufweisen (Biologie)
B 3	... nutzen fachtypische (Brennstoffe, Luftschadstoffe) und vernetzte (fossile Brennstoffe, nachwachsende Brennstoffe, CO ₂ -Kreislauf, Treibhauseffekt) Kenntnisse, um lebenspraktisch bedeutsame Zusammenhänge zu erschließen (Schutz der Umwelt)
B 5	... vergleichen und bewerten technische Lösungen unter Berücksichtigung naturwissenschaftlicher, ökonomischer, sozialer und ökologischer Aspekte

In der aktuellen Diskussion werden Treibstoffe immer im Zusammenhang mit Klima- und Umweltschutz genannt. Deshalb werden bei der Behandlung dieses Themas von den Schülerinnen und Schülern Beiträge zu Biotreibstoffen kommen. Dieser Aspekt sollte im Sinne einer nachhaltigen Bildung und Erziehung berücksichtigt werden.

Es empfiehlt sich, bei einer vertiefenden Behandlung dieses Aspekts ausreichend Zeit einzuplanen. Es ist schwierig, die Vielzahl der Biotreibstoffe in kurzer Zeit umfassend und objektiv zu erörtern.

2.6 Historisches

Kompetenzen	Die Schülerinnen und Schüler...
Fachwissen	Stoff-Teilchen-Beziehungen
F 1.1	... nennen und beschreiben bedeutsame Stoffe (Holzgas)
Kommunikation	
K 1/2	... recherchieren zu Holzgas in der angegebenen Quelle und wählen themenbezogene Informationen aus
K 3	... beschreiben und erklären den chemischen Sachverhalt unter Verwendung der Fachsprache
Bewertung	
B 5	... diskutieren und bewerten den Treibstoff Holzgas aus naturwissenschaftlicher, ökologischer, historischer Sicht

Lohnend ist ein Abstecher in die Geschichte gasbetriebener Autos. Hier empfiehlt es sich, die Schülerinnen und Schüler auswertend auf einen Vergleich der Treibstoffe Holzgas und Erdgas zu lenken.

Ergänzungen:

Im Anschluss an die Materialien befinden sich Angebote zur Überprüfung. Schülerinnen und Schüler können hier selbständig ihre erworbenen Kenntnisse anwenden.

Bemerkungen:

In dem vorliegenden Unterrichtsvorschlag wird zugunsten einer Behandlung von Struktur und Eigenschaften der Alkane bewusst auf tiefergehende Betrachtungen zum Energiewert der Treibstoffe verzichtet.

Die Schülerinnen und Schüler verfügen in der Sekundarstufe I in der Regel noch nicht über Kenntnisse zur Bindungsenergie von Stoffen. So können Fragen wie: „Weshalb haben Brennstoffe unterschiedliche Anteile an Energie gespeichert?“ nicht beantwortet werden.

Trotzdem werden sie bei ihren Recherchen auf Begriffe wie Heizwert und Brennwert stoßen.

Für leistungsstarke Lerngruppen sei deshalb hier auf ein Lehrbuch verwiesen, das in knapper Form Antworten dazu anbietet: „Chemie im Kontext“, Cornelsen, 2006, S. 56-57 und S. 412.

In diesem Vorschlag wird auch auf eine fächerverbindende Behandlung des Otto-Motors verzichtet. Im Physikunterricht der Sek. I wird das Funktionsprinzip eines Otto-Motors in der Regel ausführlich behandelt und es empfiehlt sich, den Unterricht parallel zu organisieren. Daraus können Ergänzungen und festigende Wiederholungen, ggf. ein Schülerreferat, resultieren. Der Erdgasmotor: Erdgas verbrennt ottomotorisch und kommt deshalb im gleichen Motor wie Benzin zum Einsatz. Erforderlich ist lediglich eine (andere oder zusätzliche) elektronisch gesteuerte Einblasmöglichkeit des Gas-Luft-Gemischs in die Zylinder.

3 Materialien

M1a

F	E	K	B
---	---	---	---

Auf den Straßen Deutschlands und Mitteleuropas fahren zunehmend Autos mit gasförmigem Treibstoff. Gasbetriebene Autos werden u. a. auch in Deutschland steuerlich begünstigt.

Recherchiert im Internet unter folgenden Links (alternativ: Lest folgende Texte)! Prüft die Quellen auf ihre Absicht, den Leser in seinem Kaufverhalten zu beeinflussen!

Erkundigt euch nach dem Standort einer solchen Tankstelle in der Nähe und sammelt Informationen! Stellt eure Informationen übersichtlich zusammen.

Internetlinks:

<http://www.autogastanken.de>

<http://erdgasfahrzeuge.de>

<http://www.gas-tankstellen.de>

<http://www.wikipedia.erdgasfahrzeuge>

<http://www.tanke-erdgas.de>

Lesetexte:

Luftschadstoffe durch Kraftfahrzeuge mit Gasantrieb

Eine dringende umweltpolitische Herausforderung der Verkehrspolitik ist neben der Einhaltung der EU-Luftqualitätsziele und der Lärminderung die globale Kohlenstoffdioxid-Minderung. Von allen fossilen Energieträgern weist Erdgas bei der Verbrennung die günstigste Kohlenstoffdioxid-Bilanz auf. Dieselfahrzeuge tragen zur Belastung der Luft durch Rußpartikel bei (Feinstaub gilt als gesundheitsbeeinträchtigend). Der Ausstoß von Rußpartikeln wird bei Erdgasfahrzeugen fast vollständig vermieden. Durch ein geschlossenes System entfallen außerdem Emissionen bei der Betankung.

Erdgas besteht hauptsächlich aus Methan, dem kohlenstoffärmsten fossilen Kraftstoff. Der Ausstoß von Kohlenstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Ruß- und anderen Partikelemissionen wird bei Erdgasfahrzeugen fast vollständig vermieden. Im Vergleich zu einem Benzinauto verursacht ein Erdgasfahrzeug bis zu 25 % weniger Kohlenstoffdioxid. Erdgasautos haben kein Feinstaubproblem und weisen einen sehr geringen Ausstoß von Stickoxiden auf. Die Umweltbilanz von Erdgasfahrzeugen kann durch den Einsatz von Biogas weiter verbessert werden. Biogas, das bei der Vergärung von zum Beispiel Gülle oder Stroh entsteht, wird zu Bio-Erdgas aufbereitet und dem Erdgas beigemischt. So kann die Kohlenstoffdioxid-Bilanz nochmals verbessert werden.

Auch der Kraftstoff Autogas ist so gut wie schwefelfrei, und die Verbrennung erfolgt fast ohne Ausstoß von Ruß. Das Kohlenstoffdioxid-Minderungspotential von Erdgas ist allerdings deutlich höher als bei Autogas. Im Durchschnitt haben Autogasfahrzeuge einen Mehrverbrauch (in Litern) von 30 Prozent gegenüber Benzinfahrzeugen und sogar gegenüber Dieselfahrzeugen noch CO₂-Nachteile. Autogas ist ein Nebenprodukt der Erdölaufarbeitung und dient demzufolge nicht dazu, die Verbraucher unabhängiger vom Erdöl zu machen. Bei Motoren mit Autogasantrieb – anders als zum Beispiel bei Erdgasfahrzeugen – ist keine Beimischung von Biokraftstoffen möglich. Damit fehlt dieser Antriebsart die Option auf eine Bio-Komponente.

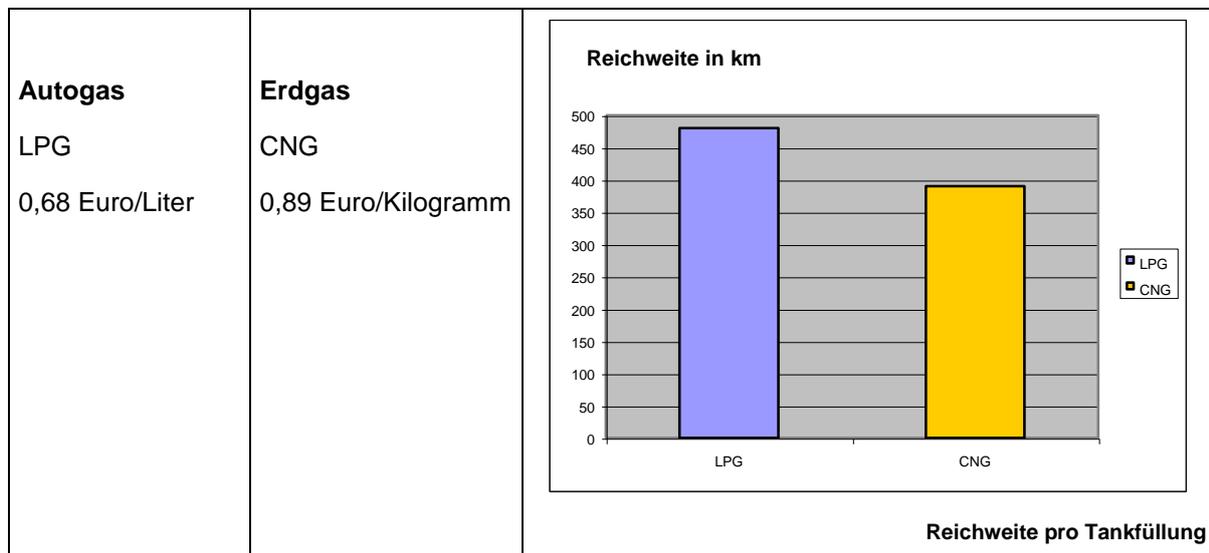
Mit Erdgasautos lässt sich an den Zapfsäulen sparen

Wohin die Reise auch gehen soll: Die hohen Spritpreise machen den Urlaub teurer. Außer, man besitzt ein Erdgasauto, denn damit lässt sich viel Geld sparen. Gegenüber dem Benzin-Preis sparen Erdgasautofahrer derzeit über 50 %, im Vergleich zum Diesel-Preis über 30 %. Beim Blick auf die Preise an den Zapfsäulen wird der Spareffekt des Erdgasautos nicht sofort in voller Höhe erkennbar. Grund: Ein Kilogramm Erdgas (gemeint ist hier das H-Gas, das einen höheren Energiegehalt hat als L-Gas) hat denselben Energiegehalt wie etwa 1,5 Liter Benzin oder 1,3 Liter Diesel. Erst mit diesen Zahlen kann berechnet werden, wie viel billiger das Tanken von Erdgas ist.

Der Preis für Erdgas betrug im Jahr 2007 bundesweit durchschnittlich rund 90 Cent pro Kilogramm. Das bedeutet: Wer mit Erdgas fährt, kann im Vergleich zum Benzin-Preis jeden zweiten Euro und im Vergleich zum Diesel-Preis fast jeden dritten Euro im Portemonnaie lassen!

Überzeugend fällt auch der Vergleich mit Flüssiggas (Autogas) aus. Ein Kilogramm Erdgas hat etwa denselben Energiegehalt wie 1,9 Liter Flüssiggas. Für den oben genannten Erdgaspreis von rund 90 Cent pro Kilogramm beträgt damit die Einsparung gegenüber den aktuellen Flüssiggaspreisen in Deutschland über 20 %.

In der Anschaffung ist ein mit Erdgas angetriebenes Fahrzeug teurer als vergleichbare Benzin- oder Dieselmotoren. Über 50 % billiger tanken bewegt aber immer mehr Autofahrer zum Umstieg auf ein Erdgasfahrzeug. Sie haben außerdem langfristige Planungssicherheit, denn der reduzierte Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kraftstoff wurde bis 2018 festgeschrieben. Damit bleiben die Preisvorteile gegenüber Benzin und Diesel länger als die übliche Halbdauer eines Autos bestehen.

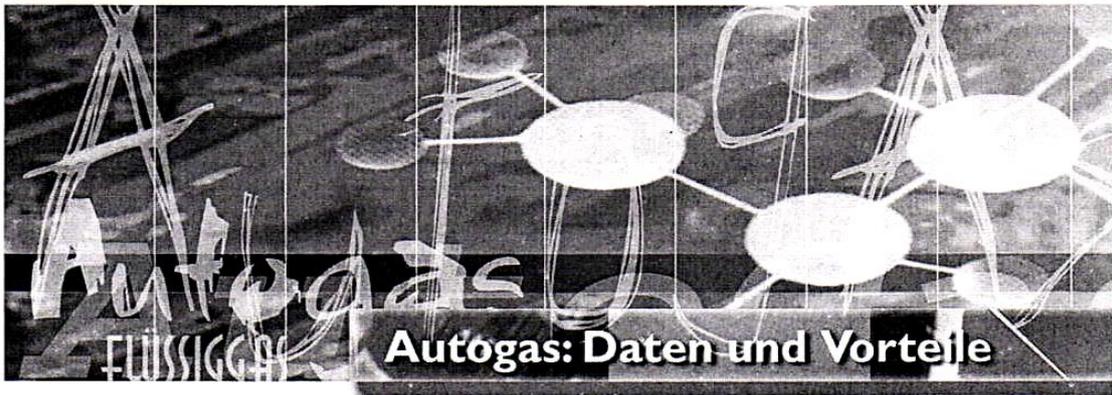


Stand: Januar 2008

<p>Umwelt</p> <p>Der individuelle Autoverkehr und die Erfordernisse einer fortwährenden Verfügbarkeit von Waren haben zu einem beträchtlichen, immer noch ansteigenden Verkehrsaufkommen geführt.</p> <p>Nach Prognosen des Umweltbundesamtes wird der motorisierte Personenverkehr und in noch stärkerem Maße der Straßengüterverkehr weiter ansteigen. So soll laut Expertenmeinung allein der Güterverkehr auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2010 um rund 30 % zunehmen. Ein Anstieg der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen ergibt sich daraus zwangsläufig.</p> <p>Die dadurch entstandenen Umweltbelastungen müssen soweit wie möglich minimiert werden. Gefragt sind deshalb moderne und zukunftsweisende Konzepte.</p> <p>Vor dem Hintergrund des zunehmenden Treibhauseffektes muss der Ausstoß klimaschädigender Stoffe wie CO₂ und Methan durch den Straßenverkehr deutlich reduziert werden. Dies gilt gleichermaßen für die stetig zunehmenden Lärmbelastungen.</p> <p>Autogas-Fahrzeuge erfüllen diese Anforderungen. Im Vergleich zu anderen Kraftstoffen entstehen beim Einsatz von Autogas deutlich weniger Abgasemissionen. Dies gilt auch für das klimaverändernde CO₂. Insgesamt zählen die von Autogas-Fahrzeugen verursachten Abgase zu den niedrigsten, die zur Zeit in Verbrennungsmotoren realisiert werden können. Der Kraftstoff Autogas ist nahezu schwefelfrei und die Verbrennung erfolgt fast ohne Ausstoß von Ruß.</p>	<p>Was ist Autogas?</p> <p>Flüssiggas (Propan, Butan und deren Gemische) ist ein Kohlenwasserstoff, der unter relativ geringem Druck verflüssigt und dann nur etwa 1/260 seines gasförmigen Volumens einnimmt. Dieses Gas zeichnet sich durch einen hohen Energiegehalt aus. Gleichzeitig verbrennt es schadstoffarm und lässt sich gut lagern. Flüssiggas ist transportabel und deshalb an jedem Ort einsetzbar. Eine der vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten von Flüssiggas ist der Antrieb von Motoren.</p> <p>Autogas ist Flüssiggas, das zum Antrieb von Verbrennungsmotoren verwendet wird. Es eignet sich als Kraftstoff ebenso gut wie Benzin, Diesel oder Erdgas. Die Qualitätsanforderungen an Autogas sind europaweit einheitlich in der DIN EN 589 geregelt und ermöglichen somit einen problemlosen grenzüberschreitenden Einsatz. Eine der prägnantesten Eigenschaften von Autogas ist seine hohe Klopffestigkeit, die den Zusatz von Additiven unnötig macht.</p> <p>Die Autogastechnik steht für die nachträgliche Umstellung von Benzinfahrzeugen ebenso zur Verfügung wie für Neuwagen. Hinsichtlich ihrer Kraftstoffversorgung lassen sich Autogasfahrzeuge in zwei Gruppen einteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monovalente Fahrzeuge, die ausschließlich mit Flüssiggas fahren. - bivalente Fahrzeuge, die neben dem Gastank weiterhin über den ursprünglichen Benzintank verfügen und somit beide Kraftstoffarten nutzen können.
--	---

<p>Schadstoffe wie CO, HC, NO_x und weitere gesundheits- und naturschädigende Abgas-komponenten treten wesentlich vermindert auf. Zudem verursachen Autogas-Nutzfahrzeuge bis zu 50 % weniger Lärm als Dieselfahrzeuge.</p>	<p>Autogas bietet den Vorteil, dass es in herkömmlichen Otto-Motoren auf einfache Weise eingesetzt werden kann. Dies ermöglicht den Antrieb wahlweise mit Autogas oder Benzin (sog. bivalenter Antrieb). Der Einsatz von Flüssiggas für motorische Zwecke hat sich in der Praxis seit Jahrzehnten bewährt. Unter anderem wird es besonders als wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Kraftstoff für Gabelstapler geschätzt, da seine saubere Verbrennung den Einsatz von Staplern auch innerhalb von Gebäuden erlaubt.</p>
---	--

<http://www.autogastanken.de/>



Autogas und Erdgas im wissenschaftlichen Vergleich

Wer in seinem Auto „Gas geben“ möchte, hat in Deutschland dazu zwei Möglichkeiten: Sowohl Flüssiggas als auch Erdgas werden angeboten – jeweils mit dem Anspruch, als schadstoffarme Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen und Antriebstechniken für mehr Sauberkeit im Straßenverkehr zu sorgen. Erdgas in verdichteter Form, wie es für den Kraftstoffeinsatz gebraucht wird, ist auch unter dem Kürzel CNG (Compressed Natural Gas) bekannt. Für das leitungsunabhängige Flüssiggas ist die Bezeichnung „Autogas“ gebräuchlich, im Ausland die Abkürzung LPG (Liquefied Petroleum Gas).

„Evaluierung alternativer Pkw-Antriebssysteme. CNG-, LPG- und Benzin betriebene Pkw im Vergleich“ lautet der Titel einer Studie der Forschungsstelle für Energiewirtschaft e. V. (FE) in München vom Dezember 2004. Autogas und Erdgas wurden „auf ihre Vor- und Nachteile bezüglich des Einsatzes in Kraftfahrzeugen hin untersucht und mit konventioneller Technik verglichen“.

Unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr.-Ing. Ulrich Wagner (Technische Universität München) wurden die physikalischen Eigenschaften, Herkunft und Verfügbarkeit der Kraftstoffe, ihre Alltagstauglichkeit hinsichtlich Reichweite und Betriebssicherheit, der jeweilige Energieaufwand für die Betankung sowie die Gesamtauswirkungen auf die Umwelt verglichen. Dabei wurden Transport, Speicherung und Verteilung der Kraftstoffe ebenso berücksichtigt wie die Höhe der Emissionen und deren Auswirkungen auf das Klima. Eine zentrale Rolle spielte die Wirtschaftlichkeit von Gasantrieben unter Berücksichtigung der Investitionskosten für das Fahrzeug sowie der Wartungs- und der Betankungskosten. „LPG und CNG sind derzeit wesentlich kostengünstiger als Biodiesel, Biomethanol, Biogase, Flüssigerdgas oder Wasserstoff bereitzustellen.“

Zusammenfassung des Vergleiches CNG zu LPG

- Der Endenergieverbrauch von Erdgas- und Autogasfahrzeugen hat etwa das gleiche Niveau. Der Primärenergieaufwand inkl. Bereitstellungsaufwand ist für CNG aufgrund der erforderlichen Kompression an der Tankstelle höher als bei Autogas.

- Die CO₂-Emissionen (direkte und energiebedingte indirekte CO₂-Emissionen) für den Betrieb von CNG-Fahrzeugen liegen rund 7 % unterhalb der von Autogasfahrzeugen. Unter Berücksichtigung des Treibhauspotenzials durch Leckage während des Transports von Erdgas sind die Treibhausgas-Emissionen nahezu identisch.

- Autogas-Tanks werden mit niedrigeren Drücken betrieben (ca. 8 bar gegenüber ca. 200 - 250 bar Erdgas-Befülldruck), was in der Regel eine freiere Formgebung der Kraftstofftanks und somit weniger Einschränkungen der Ladevolumina in Fahrzeugen ermöglicht.

- Die höhere spezifische Energiedichte bei Flüssiggasspeicherung erlaubt höhere Reichweiten mit einer Tankfüllung Autogas im Vergleich zu CNG (bei gleichem Tankvolumen), ohne die Nutzlast oder den Stauraum des Fahrzeuges erheblich einzuschränken.

- Für LPG existiert eine einheitliche europäische Norm hinsichtlich der Kraftstoffqualität – Erdgas wird in wechselnden Gasbeschaffenheiten angeboten; dies kann gegebenenfalls Rückwirkungen auf das Emissionsverhalten und die Reichweite mit einer Tankfüllung haben.

- LPG kommt wie Benzin in Tankwagen zur Tankstelle und gewährleistet damit eine flexiblere Tankstellen-Standortwahl; Erdgas-Tankstellen benötigen einen Anschluss an ein Gas-Versorgungsnetz.

- Der durchschnittliche Endverbraucherpreis in Deutschland bezogen auf die Kilowattstunde Kraftstoff für CNG frei Tankstelle liegt rund ein Drittel unter dem mittleren LPG-Preis.

- Während die spezifischen Treibstoffkosten für CNG geringer sind, ist die CNG-Nachrüstung deutlich teurer als für Autogas, wodurch sich LPG-betriebene Fahrzeuge etwas früher amortisieren.

- Für beide Gaskraftstoffe gibt es in Deutschland eine Steuerbegünstigung bis 2018.

<http://www.autogastanken.de/>

M1b

F	E	K	B
---	---	---	---

Tanken an der Erdgas-Tankstelle

Die nächste Tankstelle für Erdgas befindet sich in

Der Preis für Erdgas beträgt im
 2008: €/kg

Der Preis für Super-Benzin beträgt im
 2008: €/l

Die Abkürzung „CNG“ bedeutet im Englischen:

und übersetzt:

Autos, die nur einen Erdgas-tank haben, nennt man

Zum Glück haben Lipferts außer dem Erdgastank noch einen Benzintank.

Solche Fahrzeuge nennt man



Erdgas wird in

Form in den Tank gepresst. Im Tank herrscht dann ein Druck von etwa bar.

Dann kosten 100 km mit Erdgas gefahren €.

Wenn Lipferts mit Benzin fahren, brauchen sie etwa 8 Liter für 100 km.

Sie sparen also pro 100 km€.

Familie Lipfert tankte 17 kg Erdgas. Auf dem Tageszähler steht: 285 km.

Frau Lipfert rechnet: Unser Verbrauch betrug etwakg für 100 km.

M1c

F	E	K	B
---	---	---	---

Tanken an der Autogas-Tankstelle

Die nächste Tankstelle für Autogas befindet sich in

Der Preis für Autogas beträgt im 2008 : €/l

Der Preis für Super-Benzin beträgt im 2008 : €/l

Die Abkürzung „LPG“ bedeutet im Englischen:
.....
und übersetzt:
.....
.....

Autos, die nur einen Autogastank haben, nennt man

Zum Glück haben Lipferts außer dem Autogastank noch einen Benzintank.
Solche Fahrzeuge nennt man



Autogas wird in Form in den Tank gepresst. Im Tank herrscht dann ein Druck von etwa bar.

Dann kosten 100 km mit Autogas gefahren €

Wenn Lipferts mit Benzin fahren, brauchen sie etwa 8 Liter für 100 km.
Sie sparen also pro 100 km €.

Familie Lipfert tankte 30 l Autogas.
Auf dem Tageszähler steht: 285 km.
Frau Lipfert rechnet:
Unser Verbrauch betrug etwa l für 100 km.

M2a

F	E	K	B
---	---	---	---

Aus dem Alltag wisst ihr bereits, wo gasförmige Brennstoffe verwendet werden.

Sammelt euer Wissen und ordnet es nach geeigneten Kriterien!

Erdgas ist ein mögliches Gas, das beim Bunsenbrenner verwendet wird.

Entwerft einen Untersuchungsplan mit dem Ziel, die Reaktionsprodukte des brennenden Gases aufzufangen und nachzuweisen!

Material:

Gasbrenner, Becherglas, U-Rohr, Gaswaschflasche, Trichter, Stativ mit Klammern und Muffen, Wasserstrahlpumpe, Gummischläuche,

Kalkwasser (ätzend, C), weißes Kupfersulfat (Xn), kaltes Wasser, Eiswürfel, Schutzbrille

M2b

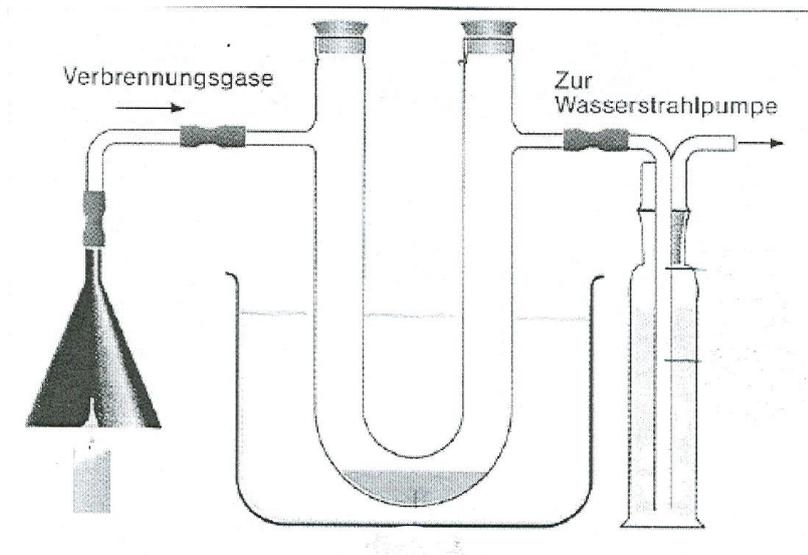
F	E	K	B
---	---	---	---

Was passiert beim Verbrennen von Erdgas?

Führt den unten abgebildeten Versuch durch und erklärt daran den qualitativen Nachweis der Verbrennungsprodukte des Gases!

Fertigt ein Versuchsprotokoll an!

Formuliert eine allgemeine Wortgleichung für die Verbrennung von Erdgas!



M2c

F	E	K	B
---	---	---	---

Wie viel Kohlenstoffdioxid produziert ein Auto?

Unsere Autos stoßen riesige Mengen Kohlenstoffdioxid aus. Viele Autohersteller wären von der geplanten 130-Gramm-Grenze beim CO₂ schwer getroffen. Hier könnt ihr berechnen, wie viel Kohlenstoffdioxid ein Auto ausstößt.

Als „sauber“ gilt ein Auto, das auf 1 km weniger als 130 g Kohlenstoffdioxid produziert.

Man kann mit einer speziellen Formel berechnen, wie viel Kohlenstoffdioxid ein Auto ausstößt.

Und so berechnet ihr den CO₂-Wert für ein Auto:

Benziner: $24 \cdot \text{Verbrauchswert (in l)} \cdot \text{Kilometer}$. Diese Multiplikation ergibt den Wert in Gramm. Teilt ihr das Ergebnis durch 1000, erhaltet ihr das Ergebnis in Kilogramm.

Diesel: $27 \cdot \text{Verbrauchswert (in l)} \cdot \text{Kilometer}$. Die höhere CO₂-Zahl (Multiplikator) rührt daher, dass in einem Liter Diesel etwa 1,12 Mal so viel Energie enthalten ist wie in einem Liter Benzin.

Erdgas: $27,5 \cdot \text{Verbrauchswert (in kg)} \cdot \text{Kilometer}$.

Berechnet die Kohlenstoffdioxidemission verschiedener Fahrzeuge! 1 kg Erdgas entspricht etwa einem Verbrauch von 1,5 l Benzin. Bewertet die Ergebnisse!

M3a

F	E	K	B
----------	----------	----------	----------

In dem vorangegangenen Versuch habt ihr herausgefunden, welche chemischen Elemente der gasförmige Brennstoff Erdgas enthält.

Erdgas ist ein Stoffgemisch, dessen meiste Moleküle nur aus Kohlenstoff- und Wasserstoffatomen aufgebaut sind. Solche Stoffe nennt man Kohlenwasserstoffe.

Erdgas besteht fast ausschließlich aus Kohlenwasserstoffen.

Auch Autogas enthält hauptsächlich Kohlenwasserstoffe.

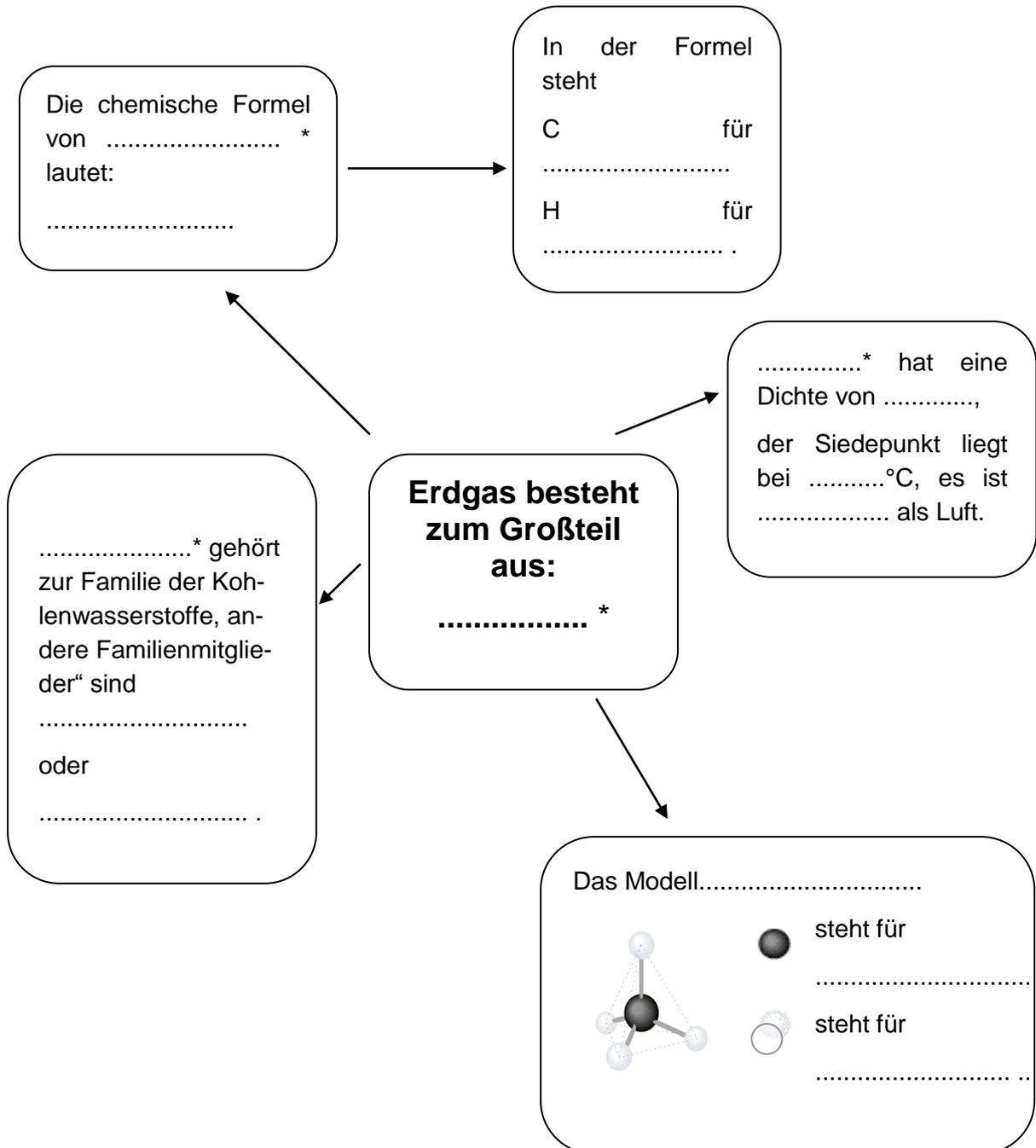
Recherchiert im Lehrbuch (oder Internet Link: <http://de.wikipedia.org>) zu dem Molekülaufbau der häufigsten Kohlenwasserstoffe im Erdgas und Autogas!

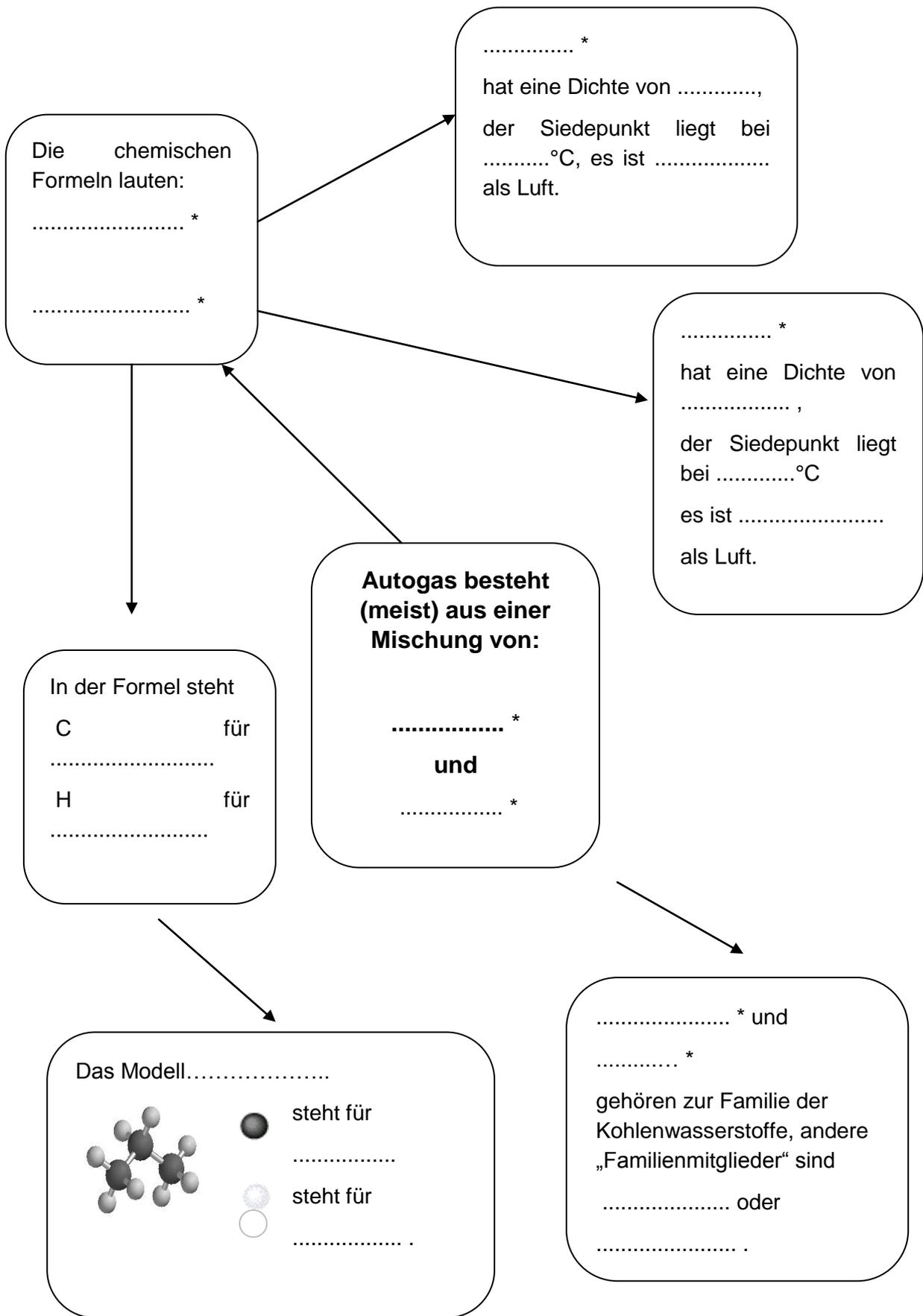
Baut die Molekülmodelle!

M3b

F	E	K	B
---	---	---	---

Erdgas oder Autogas – was ist das?





M3c

F	E	K	B
----------	----------	----------	----------

Steckbrief von

Recherchiert im Lehrbuch (oder Internet: <http://de.wikipedia.org>)!

Erklärt, was die Angaben bedeuten!

Angabe zu		Erklärung
Summenformel		
Anzahl der Kohlenstoffatome		
CAS-Nummer		
Gefahrenkennzeichnung		
Molmasse*		
Dichte		
Schmelzpunkt		
Siedepunkt		
Aggregatzustand		
Heizwert H_i**		

* Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

** Zum direkten Vergleich eignen sich am besten die Angaben bezogen auf kg.

M4a

F	E	K	B
---	---	---	---

Erdgas oder Autogas?



Ein Erdgas-Auto kauft man nicht einfach so! Bevor die Entscheidung fällt, werden sich die Käufer gut informieren! Es muss ja auch entschieden werden, welche Art von Gas verwendet werden soll.

Im Internet findet ihr mit Hilfe einer Suchmaschine viele Informationen. Vorsicht: Achtet auf die Verfasser der Internetseiten.

Wichtig: Gebt alle Quellen an, aus denen ihr Informationen entnommen habt!

Internetlinks:

<http://www.autogastanken.de>; <http://www.gas-tankstellen.de>

<http://www.autogasumbau.com>; <http://erdgasfahrzeuge.de>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erdgas>; <http://de.wikipedia.org/wiki/Autogas>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erdgasfahrzeug>; <http://www.tanke-erdgas.de>

Stell dir vor, du wärst ein Händler, der Erdgas-Autos vertreibt. Sammle mögliche Argumente für die Wahl eines solchen Autos und erstelle ein Werbeplakat!

Stell dir vor, du wärst ein Händler, der Flüssiggas-Autos vertreibt. Sammle mögliche Argumente für die Wahl eines solchen Autos und erstelle ein Werbeplakat!

Stell dir vor, du wärst ein Händler, der keine gasbetriebenen Autos vertreibt. Sammle Argumente gegen den Kauf eines solchen Autos und erstelle ein Werbeplakat, z. B. für Diesel-Autos!

Bereitet eine Podiumsdiskussion zwischen verschiedenen Autohändlern und einem Vertreter eines Umweltverbandes vor!

M4b

F	E	K	B
---	---	---	---

Erdgas oder Autogas?

Vor dem Kauf eines Autos, das mit Gas betrieben ist, sollte man sich über Vor- und Nachteile der verschiedenen Möglichkeiten informieren.

Im Internet findet ihr mit Hilfe einer Suchmaschine viele Informationen. Doch Vorsicht! Vergleicht die Informationen verschiedener Internet-Seiten!

Wichtig: Gebt alle Quellen an, aus denen ihr Informationen entnommen habt.

Ergänzt die folgende Tabelle! Findet weitere Punkte, die sich sinnvoll vergleichen lassen.

	Erdgas		Autogas

Zusammensetzung			
Aggregatzustand im Tank			
Fülldruck			
Kraftstoffpreis (mit Datumsangabe und Ort)			
Umrüstungspreis (Beispiel angeben)			
Kraftstoffverbrauch (je 100 km)			
Anzahl von Tankstellen in D (mit Datumsangabe)			
Reichweite pro Tank (Beispiel angeben)			
Reichweite (pro 10 Euro Treibstoff)			
Rohstoffe (Herkunft und Lieferung)			
Schadstoffe in den Abgasen (im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen)			
Heizwert			

M5a

F	E	K	B
---	---	---	---

Biogas – die perfekte CO₂-Bilanz?

Seit Sommer 2006 gibt es in Deutschland eine Biogas-Tankstelle. Im Internet findet ihr dazu viele Informationen. (Link: <http://www.wendland-elbetal.de>)

Stellt Biogas als einen alternativen Energielieferanten in einem Plakat umfassend vor.



(Foto: Angelika Straub, Regionalbüro
Region Aktiv Wendland-Elbetal)

Der RWG-Mitarbeiter Michael Rußmann tankt als erster WEGAS - Wendländer BioGas. Mit dabei: Geschäftsführer der RWG Jameln Hans-Volker Marklewitz (rechts) und Horst Seide, Vorsitzender Region Aktiv Wendland-Elbetal.

Wendländer

BioGas Tankstelle

Der neue Kraftstoff vom Lande

Die erste Biogastankstelle Deutschlands für erdgasbetriebene PKW ist 24 h für Sie geöffnet.

Direkt an der B248. Zwischen Lüchow und Dannenberg.

<http://www.wendland-elbetal.de/>

www.biogastankstelle.de



M5b

F	E	K	B
---	---	---	---

Welchen Treibstoff wird man wohl in 40 Jahren tanken? Klimawandel und Knappheit der Ressourcen erzwingen, Treibstoffe auf ihre Umweltbelastung und ihren Rohstoffverbrauch zu untersuchen. Dabei müssen ökologische Verträglichkeit und der energetische Nutzen berücksichtigt werden. Wenn die Herstellung eines Treibstoffs mit hohem energetischen Aufwand verbunden ist, wirkt sich das gleichzeitig auf den Preis und die Umweltbelastung aus. Das wird in seiner Gesamtheit in der Ökobilanz ausgedrückt.

Recherchiert und bereitet eine Pro- und Contra-Diskussion zum Thema: „Energieträger aus nachwachsenden Rohstoffen“ vor!



Fotos: privat

Biosprit in der Klimafalle

Lachgas aus Rapsdiesel: Nobelpreisträger Crutzen klagt an

Biosprit, sei es als Diesel oder als Treibstoffzusatz für Ottomotoren, gilt vielen mittlerweile als eine der Säulen im Kampf gegen den Klimawandel. Weil aus schnell nachwachsenden Rohstoffen gebräut, ist der Biosprit im Vergleich zu fossilen Energieträgern weitgehend kohlendioxidneutral. Außerdem verringert er, weil aus heimischen Pflanzen destilliert, die Abhängigkeit von Ölimporten aus politisch ruchbaren Staaten. Dennoch sind Biodiesel und Ethanol ins Zwielicht geraten. Weil Landwirte nämlich schnell erkannten, dass mit dem Verkauf entsprechender Ernten an die Sprithersteller mehr Geld zu verdienen ist als beim Handel mit den Lebensmitteln, sind Preissteigerungen und Verknappungen die Folge. Jetzt hat der Mainzer Atmosphärenchemiker und Nobelpreisträger Paul Crutzen einen weiteren, schwerwiegenden Nachteil in der bislang als positiv geltenden Umweltbilanz von Biosprit entdeckt. Statt der globalen Erwärmung entgegenzuwirken, erhöhe das Destillat die Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre, hat Crutzen ausgerechnet. Schuld daran ist ein bisher weitgehend unverdächtigter Stoff: das Lachgas.

Die Rechnung bisher war denkbar einfach. Weil die Rohstoffe für den Biosprit, nämlich Raps für den Diesel und vor allem Mais und Zuckerrohr für Ethanol, bei ihrem Wachstum mehr Kohlendioxid aus der Luft aufnehmen, als bei der Verbrennung von Biosprit entsteht, gelten diese Kraftstoffe als klimaneutral. Selbst wenn man berücksichtigt, dass bei der Bestellung der Felder, bei der Mahd oder beim Destillieren, Kraftstoffe aus fossilen Quellen benötigt werden, trägt Biosprit immer noch erheblich zur Verringerung der Kohlendioxidbelastung bei. Diese positive Bilanz zweifeln Crutzen und seine drei Mitautoren in ihrer jetzt in der Online-Ausgabe der Zeitschrift „Atmospheric Chemistry and Physics“ (Bd. 7, S. 11191) veröffentlichten Untersuchung auch keineswegs an. Die Forscher haben aber diesmal auch nun den Einfluss von Lachgas – Distickstoffoxid – unter die Lupe genommen.

Obwohl Lachgas in der Atmosphäre in noch geringeren Konzentrationen als Kohlendioxid vorkommt, trägt es erheblich zum Klimawandel bei. Ein Gramm Lach-

gas wirkt als Treibhausgas etwa dreihundertmal so stark wie die gleiche Menge an Kohlendioxid. Etwa ein Drittel des jährlich in der Atmosphäre umgesetzten Lachgases stammt aus menschlichen Quellen. Im Gegensatz zu vielen anderen Schadstoffen tragen industrielle Abgase aber nur im geringen Maße zur Lachgasbelastung bei. Die weitaus größte Quelle ist die Stickstoffdüngung in der Landwirtschaft. Bisher hat man angenommen, dass etwa ein Prozent des zur Düngung benutzten Stickstoffs als Lachgas verdampft und in die Atmosphäre gelangt. Crutzen und seine Kollegen rechnen aber nun vor, dass dieser

Anteil weitaus höher ist und mindestens vier, wahrscheinlich sogar fünf Prozent beträgt.

Die Forscher legten diesen erhöhten Anteil auf den für den Anbau der Energiepflanzen jeweils durchschnittlich benötigten Dünger um. Daraus berechneten sie, wie viel Lachgas beispielsweise bei der Produktion von einer Tonne Diesel aus Raps in die Luft gelangt. Dieser Wert wird dann mit jener Menge an Kohlendioxid verglichen, die bei der Verbrennung von einer Tonne „fossilem“ Diesel durchschnittlich in die Atmosphäre geblasen wird. Berücksichtigt man schließlich noch die stärkere Treibhauswirkung von Lachgas, entsteht ein Umweltindex für jene Pflanzensorten, aus denen Biosprit destilliert wird.

Besonders schlecht schneidet dabei der aus Rapsöl hergestellte Biodiesel ab. Der von einem Liter Rapsdiesel verursachte Treibhauseffekt ist nämlich bis zu 1,7 Mal so groß wie der von herkömmlichem Diesel. Auch der aus Mais destillierte Alkohol hat bis zu fünfzig Prozent mehr Treibhauswirkung als eine vergleichbare Menge Normalbenzin. Aus Weizen gewonnenes Ethanol ist ebenfalls ungünstig, denn ein Liter wirkt sich zwischen 30 und 100 Prozent stärker auf die Wärmeabsorption in der Atmosphäre aus als konventionelles Benzin. Lediglich der Sprit aus Zuckerrohr schneidet positiv ab. Grund: Beim Zuckerrohranbau in den tropischen Ländern wird oft wenig gedüngt.

Biosprit ist aber nicht nur schlecht für das Klima. Aus Lachgas entstehen nämlich auch Stickoxide. Sie sind einerseits an der Entstehung von bodennahem Smog beteiligt. Andererseits tragen sie in der Stratosphäre zur Zerstörung der Ozonschicht bei. HORST RADEMACHER

Ob aus Raps, Mais oder Weizen hergestellt – in der Treibhausbilanz schneidet Biosprit wegen des nötigen Düngers schlechter ab als gewöhnlicher Kraftstoff. Das hat der Atmosphärenchemiker und Mitentdecker des Ozonlochs, Paul Crutzen, ermittelt.

M6

F	E	K	B
---	---	---	---

Historisches

Schon lange bevor die ersten Erdgasautos gebaut wurden, gab es Kraftfahrzeuge, die mit Gas betrieben wurden. Bei den abgebildeten Autos aus den Jahren 1936-1941 wurde Holz als Brennstoff verwandt. Man spricht auch von „Holzgas“.

Informiert euch über die Entstehung und die Zusammensetzung von Holzgas.

Bildet Wortgleichungen für die energieliefernden Verbrennungsreaktionen des Holzgases im Motor.

Bewertet den Treibstoff Holzgas!



Opel Kapitän mit Holzvergaser
www.miniatur-modell.de



Adler Diplomat 3 GS mit Holzgasgenerator (1941)
Exponat im Deutschen Museum Verkehrszentrum



Holzvergaser an einem Opel (1940)
Foto: privat

Leistungsüberprüfung

Beantwortet folgende Fragen und gebt eine kurze Begründung!

Aussage	Richtig	Falsch	Begründung
Erdgas im Tank eines Erdgasautos ist flüssig.			
Methan ist bei -170 °C fest.			
Beim Verbrennen von Erdgas entstehen zwei Gase.			
Erdgasautos sind ökologisch besser als Flüssiggasautos.			
Im Erdgastank eines Autos muss es kälter als $-161,7\text{ °C}$ sein.			
Biogas hat eine bessere CO_2 -Bilanz als Erdgas.			
Die CAS-Nummer muss jede(r) Chemiker(in) auswendig wissen.			
Methan ist leichter als Luft.			
* Zwei Mol Methan wiegen mehr als 30 Gramm.			

* Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

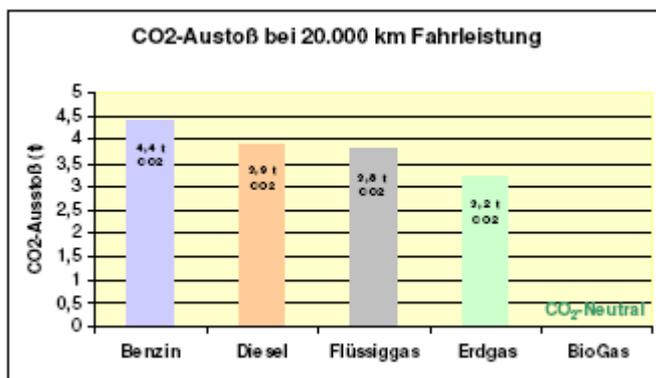
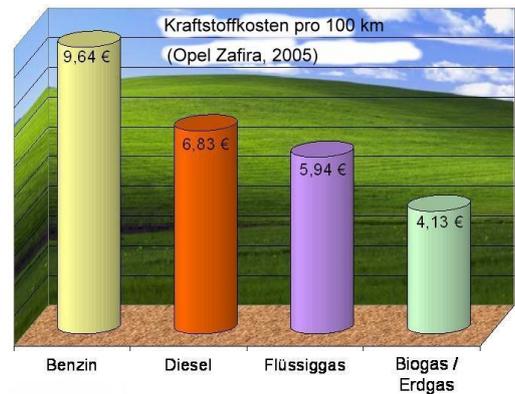
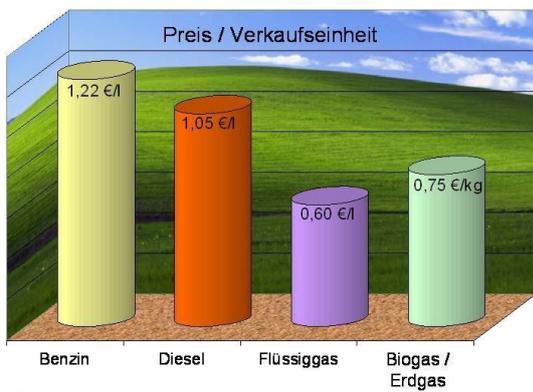
Beantwortet folgende Fragen und gebt eine kurze Begründung!

Aussage	Richtig	Falsch	Begründung
Autogas im Tank ist flüssig.			
Propan ist bei 0 °C flüssig.			
Beim Verbrennen von Autogas entsteht mehr Energie als bei Erdgas.			
Ein Leck im Autogastank ist gefährlicher als bei einem Erdgastank.			
Es gibt weniger Autogastankstellen als Erdgastankstellen in Deutschland.			
Die Gefahrstoffzeichen sind international gleich.			
Butan ist leichter als Luft.			
Autogas macht unabhängig von Erdöl.			
* Ein Mol Propan wiegt 44 Gramm.			

* Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht

Formuliert Aussagen, die diese Diagramme machen!

Fasst begründet zusammen, für welchen Treibstoff sie werben!



<http://www.wendland-elbetal.de>

<http://biogastankstelle.de/images/stories/0quelle-grafiken.pdf>

4 Lösungserwartungen

M1a

Die Schülerinnen und Schüler sammeln Informationen rund um Erdgas und Autogas, etwa: Preise, Umweltverträglichkeit, Erdgassorten, Tankstellen, Reichweite, Gewinnung, Fahrzeuge, Umrüstung. Quelle ist im Wesentlichen das Internet.

Mögliche Ergebnisse können sein:

Pro Gasantrieb allgemein:

- geringere Treibstoffkosten
- geringerer Schadstoffausstoß
- Fahrzeuge können mono- und bivalent ausgerüstet sein

Pro Erdgas:

- Erdgas hat einen höheren Energiegehalt als alle anderen Treibstoffe (z.B. 1 kg Erdgas = 1,9 l Autogas)
- kaum Ausstoß von Kohlenstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Stickoxiden, Ruß- und Feinstaubpartikeln
- Unabhängigkeit von den Erdölressourcen
- Beimischung von Biotreibstoff möglich

Pro Autogas:

- kostengünstigerer Einbau
- Treibstoff ist billiger (auf den ersten Blick)
- weniger Lärm als Dieselfahrzeuge
- verminderter Schadstoffausstoß
- Treibstoff kann mit dem Tanklastwagen beliefert werden, lässt sich gut lagern
- flexible Tankstellen- Standortwahl, gutes Tankstellennetz
- hat eine einheitliche europäische Norm, problemlos außerhalb von Deutschland einsetzbar
- der Kraftstofftank muss hinsichtlich Druck keine besondere Beschaffenheit haben
- höhere Reichweite bei gleichem Tankvolumen

Die Schülerinnen und Schüler erkennen, dass die Verfasser von Artikeln eine Meinung/Position vertreten, die sie durch ausgewählte positive Argumente vorteilhaft darstellen. Negative Argumente werden vernachlässigt oder durch einen Wechsel des Bezugspunktes so dargestellt, dass sie dem Leser wieder positiv erscheinen. Alternativen werden dagegen möglichst nachteilig dargestellt. (Werbestrategie)

M1b

Tanken an der Erdgas-Tankstelle

Die nächste Tankstelle für Erdgas befindet sich in Individuelle Lösung* (Beispiel).

Der Preis für Erdgas beträgt im

Januar 2008 : 0,89 €/kg

Der Preis für Super-Benzin beträgt im

Januar 2008 : 1.33 €/Liter

Die Abkürzung „CNG“ bedeutet im Englischen:

compressed natural gas

und übersetzt:

Komprimiertes Erdgas („Naturgas“).

Autos, die nur einen Erdgastank haben, nennt man monovalent.

Zum Glück haben Lipferts außer dem Erdgastank noch einen Benzintank.

Solche Fahrzeuge nennt man bivalent.



Erdgas wird in gasförmiger Form in den Tank gepresst.

Im Tank herrscht dann ein Druck von etwa 200 bar.

Dann kosten 100 km mit Erdgas gefahren 5,34 €.

Wenn Lipferts mit Benzin fahren, brauchen sie etwa 8 Liter für 100 km.

Sie sparen also pro 100 km 5,30 €.

Familie Lipfert tankte 17 kg Erdgas. Auf dem Tageszähler steht: 285 km.

Frau Lipfert rechnet:
Unser Verbrauch betrug etwa 6 kg für 100 km.

M1c

Tanken an der Autogas-Tankstelle

Die nächste Tankstelle für Autogas befindet sich in Individuelle Lösung* (Beispiel)

Der Preis für Autogas beträgt im
Januar 2008 0,68 €/l

Der Preis für Super-Benzin beträgt im
Januar 2008: 1,33 €/l

Die Abkürzung „LPG“ bedeutet im Englischen:

Liquified Petroleum Gas
oder Liquified Propan Gas

und übersetzt:

flüssiges (Petroleum) Gas oder Propangas.

Autos, die nur einen Autogastank haben, nennt man monovalent.

Zum Glück haben Lipferts außer dem Autogastank noch einen Benzintank.

Solche Fahrzeuge nennt man bivalent.



Autogas wird in flüssiger Form in den Tank gepresst.

Im Tank herrscht dann ein Druck von etwa 10-15 bar.

Dann kosten 100 km mit Autogas gefahren 7,14 €.

Wenn Lipferts mit Benzin fahren, brauchen sie etwa 8 Liter für 100 km.

Sie sparen also pro 100 km 3,50 €.

Familie Lipfert tankt 30 l Autogas. Auf dem Tageszähler steht: 285 km.

Frau Lipfert rechnet: Unser Verbrauch betrug 10,5 l für 100 km.

M2a/b

Was passiert beim Verbrennen von Erdgas?

Auswertung:

Die bei der Verbrennung von Erdgas entstehenden Gase werden im U-Rohr gekühlt. Der Siedepunkt von Wasser wird dabei unterschritten und es kondensiert. Die Flüssigkeit wird mit weißem Kupfersulfat als Wasser identifiziert.

Ein weiteres gasförmiges Produkt erreicht die Gaswaschflasche, wo es das darin befindliche Kalkwasser trübt. Die Trübung weist nach, dass es sich bei dem Verbrennungsprodukt um Kohlenstoffdioxid handelt.

Außerdem entsteht bei dieser Reaktion Wärmeenergie, sie ist also exotherm.

Mit Sauerstoff geht Methan unterschiedliche Reaktionen ein, je nachdem, wie viel Sauerstoff für die Reaktion zur Verfügung steht. Nur bei genügend großem Sauerstoffangebot ist eine vollständige Verbrennung des Methans mit optimaler Energieausbeute möglich.

Erdgas + Sauerstoff \longrightarrow Kohlenstoffdioxid + Wasser + WÄRME-
(energiereich) (energiearm) (energiearm) (energiearm) ENERGIE

Über die Betrachtung der chemischen Reaktion in einer Wortgleichung können die Schülerinnen und Schüler diskutieren, woher die freiwerdende Energie stammt. (Formelgleichungen sind nur bei vorheriger Behandlung der Aufgabe 3 möglich.)



M2c

Benziner: $24 \cdot 9 \text{ l} \cdot 1 \text{ km} = 216 \text{ g pro Kilometer} \quad \cdot 1.5 = 324 \text{ g}$

Diesel: $27 \cdot 7 \text{ l} \cdot 1 \text{ km} = 189 \text{ g pro Kilometer} \quad \cdot 1.5 = 283,5 \text{ g}$

Erdgas: $27,5 \cdot 6 \text{ kg} \cdot 1 \text{ km} = 165 \text{ g pro Kilometer}$

Wenn das Auto 1kg Erdgas verbrennt, entstehen 165 g CO_2 .

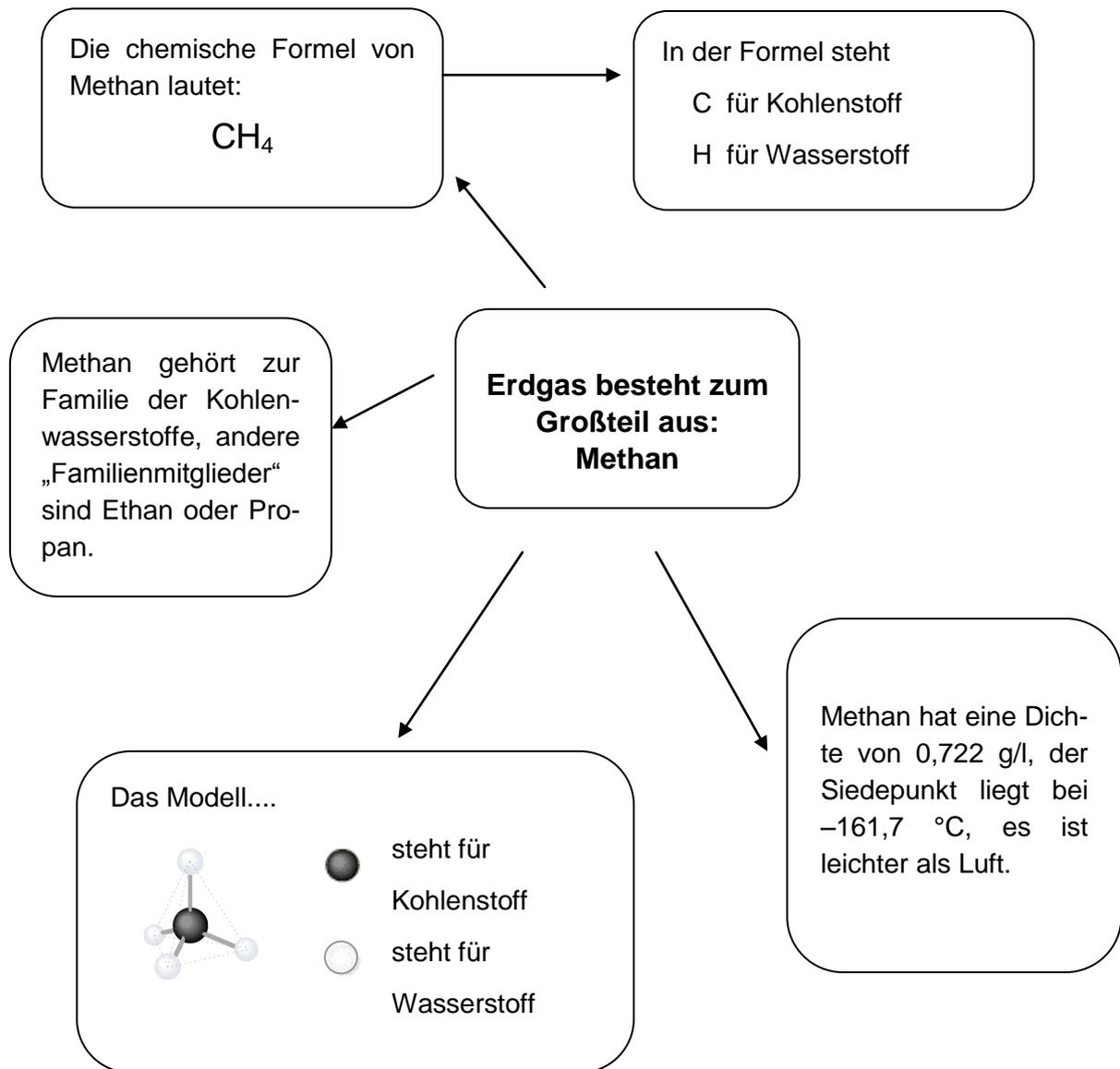
Die gleiche Strecke mit einem Benzinauto gefahren, erzeugt 324 g CO_2 .

Die Kohlenstoffdioxidmenge ist bei der gleichen Strecke mit einem Dieselfahrzeug zwar kleiner als bei einem Benzinauto, nämlich 283,5 g, aber es kommen weitere Schadstoffe wie Ruß u. a. hinzu.

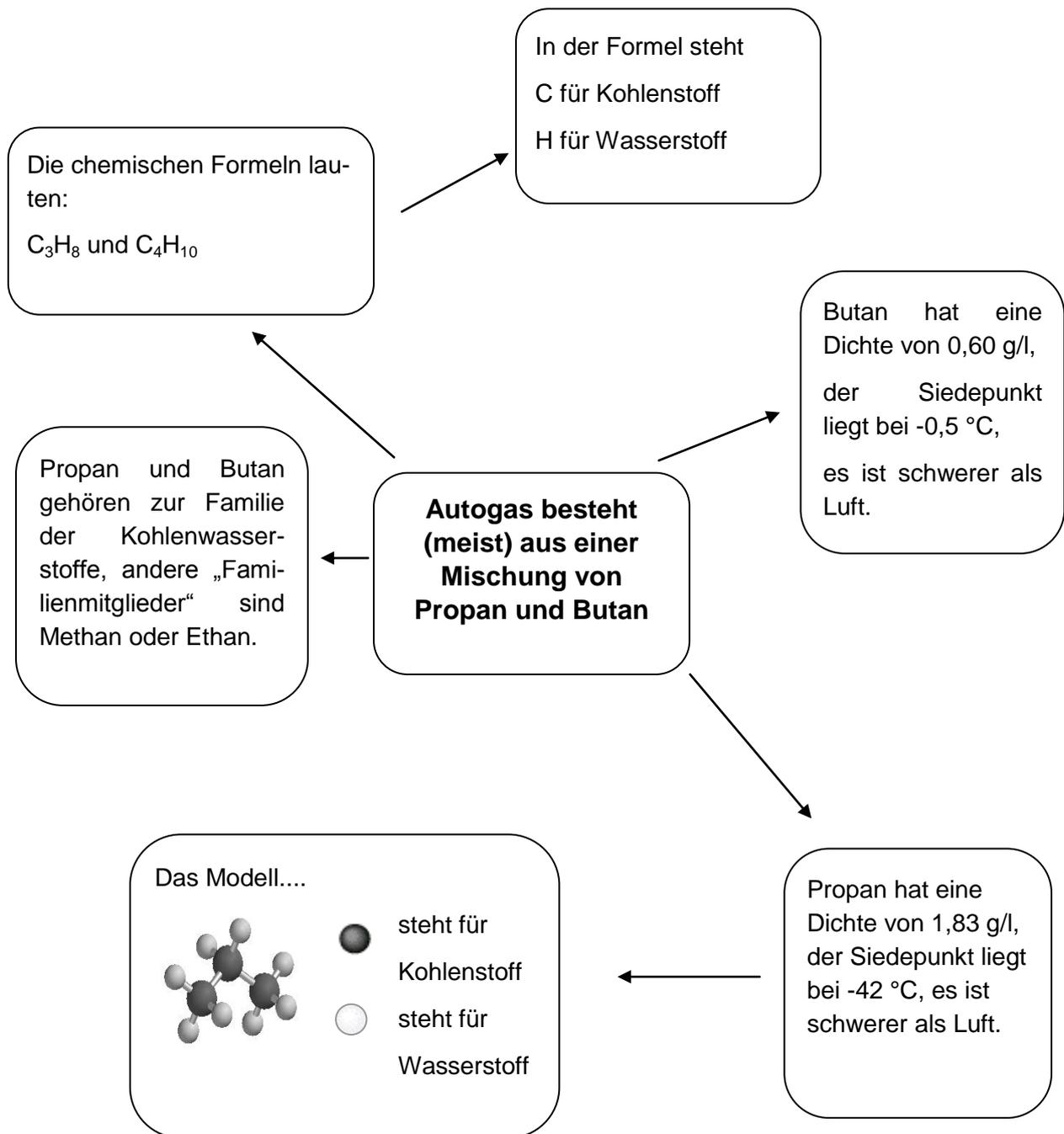
Erdgas ist deutlich der ökologischste Treibstoff.

M3b

Erdgas – was ist das?



Autogas – was ist das?



M3c

Steckbrief von Methan

Summenformel	CH ₄	Gibt an, welche Atome beim Molekülaufbau in welcher Anzahl beteiligt sind.
Anzahl der Kohlenstoffatome	1	
CAS-Nummer	74-82-8	Die CAS-Nummer (engl. CAS Registry Number, CAS = Chemical Abstracts Service) ist ein internationaler Bezeichnungsstandard für chemische Stoffe. Für jeden bekannten chemischen Stoff existiert eine eindeutige CAS-Nummer.
Gefahrenkennzeichnung		F+; hochentzündlich Hochentzündliche Stoffe können schon bei Temperaturen unter 0° C entzündet werden.
Molmasse*	16,04 g/mol	Gibt an, welche Masse ein Mol des Stoffes (ca. 6·10 ²³ Teilchen) einnimmt.
Dichte	0,72 g/l	Gibt an, welche Masse ein bestimmtes Volumen einnimmt (temperatur- und druckabhängig).
Schmelzpunkt	-182,5 °C	Temperatur, bei der ein Stoff den Aggregatzustand von fest nach flüssig verändert.
Siedepunkt	-161,7 °C	Temperatur, bei der ein Stoff den Aggregatzustand von flüssig nach gasförmig verändert.
Aggregatzustand	gasförmig	Eine Substanz wird als „Gas“ im engeren Sinne bezeichnet, wenn ein Körper, der aus dieser Substanz besteht, bei einer Temperatur von 20 °C und einem Druck von 1 atm (sog. Standardbedingungen) im gasförmigen Aggregatzustand vorliegt, d. h., wenn sich seine Teilchen vollkommen frei bewegen und den zur Verfügung stehenden Raum vollständig und gleichmäßig ausfüllen.
Heizwert H_i**	35,9 MJ/m ³ 9,083 kWh/m ³ 50 MJ/kg 13,89 kWh/kg	Der Heizwert eines Gases ist die Wärme, die bei vollständiger Verbrennung eines Kubikmeters Gas – gerechnet im Normzustand – frei wird, wenn die Anfangs- und Endprodukte eine Temperatur von 25 °C haben und das bei der Verbrennung entstandene Wasser dampfförmig vorliegt. Der Heizwert ist also das Maß für die nutzbare spezifische Energie.

* Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

**Zum direkten Vergleich eignen sich am besten die Angaben bezogen auf kg.

Steckbriefe von Propan und Butan

	Propan	Butan
Summenformel	C ₃ H ₈	C ₄ H ₁₀
Anzahl der Kohlenstoffatome	3	4
CAS-Nummer	74-98-6	106-97-8
Gefahrenkennzeichnung		
Molmasse*	44,1 g/mol	58,1 g/mol
Dichte	1,83 g/l	0,6 g/l
Schmelzpunkt	-187,7 °C	-138,3 °C
Siedepunkt	-42 °C	-0,5 °C
Aggregatzustand	gasförmig	gasförmig
Heizwert H_i**	83,2 MJ/m ³ 25 kWh/m ³ 46,35 MJ/kg 12,87 kWh/kg	119 MJ/m ³ 34,32 kWh/m ³ 46 MJ/kg 12,72 kWh/kg

* Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

**Zum direkten Vergleich eignen sich am besten die Angaben bezogen auf kg.

M4b

Erdgas oder Autogas?

	Erdgas	Autogas
	CNG	LPG
Zusammensetzung	Hoher Anteil an Methan H-Gas: 87-99 % L-Gas: 79-87 %	Propan und Butan in unterschiedlichen Zusammensetzungen
Aggregatzustand im Tank	Gasförmig	Flüssig
Fülldruck	über 200 bar	ca. 10 bar
Kraftstoffpreis (mit Datumsangabe und Ort)	Januar 08 0,89 Euro	Januar 08 0,68 Euro
Umrüstungspreis (Beispiel angeben)	Zwischen 1500-3000 Euro	Zwischen 1000-1500 Euro
Kraftstoffverbrauch (je 100 km)	6 kg	10,5 l
Anzahl von Tankstellen in D (mit Datumsangabe)	Oktober 07 760	Oktober 07 2966
Reichweite pro Tank (Beispiel angeben)	zw. 250 und 300 km bei speziellem Tank 400 km	zw. 400-600 km
Reichweite (pro 10 Euro Treibstoff)	ca. 240 km	ca. 170 km
Rohstoffe (Herkunft und Lieferung)	Nach der Förderung fast ohne zusätzliche Verarbeitung als Treibstoff nutzbar (entschwefeln) Lieferung über Erdgasleitung	Muss erst aus Erdöl gewonnen werden (Raffination) Vorräte sind begrenzt Lieferung über Tanklastwagen
Schadstoffe in den Abgasen (im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen)	Erdgasfahrzeug im Vergleich zum Benzinfahrzeug: - bis zu 25 % weniger CO ₂ - bis zu 75 % weniger CO zum Dieselfahrzeug: - bis zu 70 % weniger Stickoxide (NO _x) - bis zu 99 % weniger Rußpartikel und Feinstaubemission	Die Fahrzeuge emittieren gegenüber Benzinfahrzeugen rund 18 % weniger Treibhausgas CO ₂ . Schadstoffe wie Schwefeldioxid, Ruß und andere luftverunreinigende Partikel treten praktisch nicht auf. Der Ausstoß gesundheitsschädlicher Abgasbestandteile wie aromatische Kohlenwasserstoffe wird deutlich herabgesetzt.
Heizwert	10,4 kWh/m ³ (1 m ³ Erdgas entspricht 1,6 l Flüssiggas)	6,57 kWh/l (1 l Flüssiggas entspricht 0,63 m ³ Erdgas)

M5

Schülerinnen und Schüler verfügen durch die öffentliche Präsenz/anderen Fachunterricht über Wissen zum Thema Klima- und Umweltschutz.

Die Schülerinnen und Schüler wiederholen zunächst Zusammenhänge zwischen

- der natürlichen Begrenzung des Vorrats an fossilen Rohstoffen,
- dem Konfliktpotenzial auf dem Erdöl-Weltmarkt,
- dem wachsenden Verkehrsaufkommen durch Globalisierung und Wohlstand,
- dem Kohlenstoffkreislauf,
- dem CO₂-Gehalt der Atmosphäre,
- dem Treibhauseffekt.

Weiterhin werden Schülerinnen und Schüler ihr allgemeines Wissen zu neuen Energiegewinnungstechniken (Solarenergie, Windenergie) und neuen Kraftfahrzeug-Technologien (Wasserstoffauto) einbringen.

Sie setzen sich mit der Thematik zu nachwachsenden Rohstoffen kritisch auseinander. In Gruppenarbeit nach gemeinsam erarbeiteten (oder freien) Kriterien können alternative Treibstoffe auf ihre Eignung geprüft und Kompetenzen in konstruktiver Recherche, sachgebundener Kommunikation und sachlicher Bewertung erworben werden.

Eine Vielzahl von Internetseiten bieten Informationen zu diesem Thema an. Die Lösungserwartungen sollten sich vorwiegend an dem alternativen Treibstoff Biogas orientieren.

Eine sinnvolle Einordnung von Biogas als nachwachsenden Rohstoff ergibt sich allerdings nur im Vergleich und in der Summe mit anderen, derzeit genutzten Bio-Treibstoffen. Deshalb sei auf die Internetseite <http://www.bio-kraftstoffe.info> verwiesen.

Pro Bio-Treibstoffe:

Von den insgesamt rund 12 Millionen Hektar Ackerfläche in Deutschland nutzen die deutschen Landwirte gegenwärtig gut 2 Millionen Hektar oder knapp 17 % für den Anbau von Energie- und Industriepflanzen.

Biomasse leistet wachsende Beiträge zum Ersatz fossiler Rohstoffe und zum Klimaschutz. Im Vorjahr konnte Bioenergie bereits rund 3,4 % zum Primärenergieverbrauch in Deutschland beisteuern.

Rangliste der wichtigsten Energiepflanzen: Nach wie vor ist Raps für Biodiesel und Pflanzenöl-Kraftstoff mit 1,1 Millionen Hektar der bedeutendste Energielieferant, es folgen Mais, Getreide und Zucker für Biogas und Ethanol mit insgesamt 650 000 Hektar.

Flächen, um die Biomasseproduktion auszuweiten, gibt es auch in Zukunft. Studien zeigen, dass durch Bevölkerungsrückgang und Produktivitätssteigerung in der Landwirtschaft weitere Ackerflächen frei werden. Bis 2030 können das weitere 2 Millionen Hektar sein, auf denen dann Energie wächst.

Neben der Schonung fossiler Ressourcen spielt der ökologische Aspekt auch hier eine wichtige Rolle: Biotreibstoffe können einen erheblichen Beitrag dazu leisten, dass die vorgegebenen Ziele der CO₂-Einsparung erreicht werden können. Im Jahr 2006 wurden durch Biokraftstoffe 12,7 Mio. Tonnen CO₂ eingespart. Außerdem werden die nachwachsenden Rohstoffe (Energiepflanzen wie Mais, Gras, Grünroggen) direkt vor Ort produziert. Lange Transportwege zu Verarbeitungsanlagen, Lagerungsstätten und Verbraucher entfallen.

Rapsölmethylester (RME) - auch Biodiesel genannt – ist seit Jahren ein marktgängiger Treibstoff. Er wird über die Veresterung aus Rapsöl hergestellt und ist normalem Dieselmotorkraftstoff vergleichbar. An rund 1900 Tankstellen wird er bereits angeboten. Zudem wird Biodiesel seit 2004 herkömmlichem Diesel bis zu 5 % -- so erlaubt es die Diesel-Norm -- beigemischt.

Auch Bioethanol, das über die Vergärung aus stärke- oder zuckerhaltigen Pflanzen gewonnen werden kann, ist als Treibstoff nutzbar. Laut Ottokraftstoffnorm ist die Beimischung von bis zu 5 % zu herkömmlichem Ottokraftstoff möglich.

Bei der Energiebilanzierung betrachtet man den gesamten Lebensweg vom Anbau der pflanzlichen Rohstoffe über die Ernte und Weiterverarbeitung bis zum Einsatz im Motor. Erneuerbare Kraftstoffe tragen zum Nettoenergiegewinn bei, wenn der Energiegehalt des Kraftstoffs (Output) den Energieaufwand zu seiner Herstellung (Input) übertrifft. In der Regel weisen Biokraftstoffe positive Energiebilanzen auf, d. h., im Kraftstoff steht für die motorische Nutzung mehr Energie zur Verfügung als vorher für seine Erzeugung aufgewendet werden muss. Um die Energieeffizienz besser vergleichen zu können, bedient man sich des so genannten Output/Input-Verhältnisses. Je geringer der Energiebedarf bei der Kraftstoffherstellung, desto besser stellt sich der Nettoenergiegewinn dar.

Kontra Bio-Treibstoffe:

Die Technologien zur Nutzung der verschiedenen Biotreibstoffe sind unterschiedlich ausgereift. Auf reines Pflanzenöl beispielsweise müssen Dieselmotoren in der Regel erst angepasst werden, was mit relativ hohen Kosten verbunden ist.

Bei der Herstellung von Biogas fallen neben einem Methan-Gehalt von ca. 55 % auch wesentliche Anteile an Kohlenstoffdioxid an. Hinzu kommen geringe Mengen von Schwefelwasserstoff und anderen Spurengasen. Als Kraftstoff nutzbar ist aber nur das Methan, das chemisch betrachtet mit Erdgas identisch ist. Die Abtrennung des Methans von den restlichen Biogas-Bestandteilen ist deshalb eine entscheidende Voraussetzung. Dafür existieren zurzeit zwei noch im Entwicklungsstadium befindliche Verfahren.

Außer dem im Material M5 angegebenen Zeitungsartikel sei hier auf weiterführende Internetseiten verwiesen:

<http://www.sueddeutsche.de/ra16m4/wissen/artikel/39/134781>

<http://www.sueddeutsche.de/wissen/artikel/340/118208/>

http://www.welt.de/wissenschaft/article1084819/Mit_vereinten_Kraeften_gegen_gefraessige_Maisbohrer.html

Bei der Betrachtung zum Kohlenstoffkreislauf hat Biosprit, besonders aus Mais und Raps, wegen der Energie, die zu seiner Herstellung gebraucht wird (Nutzung fossiler Brennstoffe), eine schlechtere Kohlenstoffdioxidbilanz als dargestellt. Werden für Palmöl- oder Zuckerrohrplantagen Regenwälder abgeholzt, muss der Ausfall an gebundenem Kohlenstoff durch den fehlenden Regenwald gegengerechnet werden. Wird die Ernährung der Weltbevölkerung betrachtet, ergeben sich langfristig Probleme mit der weltweiten Nahrungsmittelversorgung, das führt zur Verteuerung der Grundnahrungsmittel. Hinsichtlich des Naturschutzes fällt die Bilanz negativ aus. Es werden zusätzliche Flächen für den Anbau der Rohstoffe gerodet (Verlust an natürlichen Biotopen), die Monokulturen führen zum Verlust von Biodiversität (Artenvielfalt), der Aufwand an Mineraldünger und Pflanzenschutzmitteln erhöht sich, der Flächenverbrauch pro Energieeinheit ist bei der Treibstoffproduktion höher als beispielsweise bei der Nutzung von Holz in Heizkraftwerken. Bei der Düngung von Ackerfeldern entsteht ein mehrfaches an Distickstoffoxid, es ist ein gefährlicheres Treibhausgas als Kohlenstoffdioxid. Nur ein kleiner Teil der Nutzpflanze kann zur Treibstoffproduktion verwendet werden.

M6

Die Holzvergasung ist eine verfahrenstechnische chemische Reaktion, die es ermöglicht, durch Pyrolyse oder Teilverbrennung unter Luftmangel aus Holz das brennbare Holzgas zu gewinnen.

Dieses Gas wird unter anderem dazu benutzt, Verbrennungsmotoren von Kraftfahrzeugen anzutreiben. Die Generatoren wurden außen an die Karosserie gebaut oder als Anhänger mitgeführt.

Die technische Anlage, der Holzvergaser, wird mit Brennholz befüllt. Durch Erhitzen entweicht aus dem Holz ein brennbares Gasgemisch (Holzgas), dessen brennbare Bestandteile hauptsächlich aus Kohlenstoffmonoxid und Wasserstoff sowie kleineren Anteilen von Methan und anderen Kohlenwasserstoffen bestehen.

Bei der Pyrolyse des Holzes unter Luftabschluss erfolgt das Erhitzen durch eine externe Energiequelle. Die meisten Holzvergaseranlagen erzeugen die Energie jedoch durch eine teilweise Verbrennung des Holzes unter Luftmangel.

Das erzeugte Gas wird nach der Abkühlung, bei der Wasserdampf und Kohlenwasserstoffe zum Holzgaskondensat kondensieren, und Filterung dem Verbrennungsmotor des Fahrzeugs oder sonstiger Verwendung zugeleitet.

Ein spezielles Verfahren, das Gleichstromverfahren, wurde von Georges Imbert zur praktischen Nutzung für den mobilen Verkehrsbereich entwickelt. Er baute seine Anlage 1923 in einen Opel ein. Bis 1930 verbesserte er seine Generatortechnik zu einer zuverlässigen wirtschaftlichen Anlage, die auch von 1939 bis 1948 in Nutzfahrzeugen verwendet wurde. Das Fahren solcher mit Holzgas betriebenen Fahrzeuge erforderte einen eigenen Führerschein.

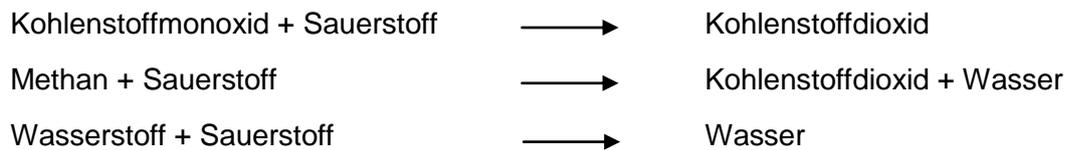
Hauptbestandteile des unter Luftabschluss entstehenden Holzgases sind Kohlenstoffdioxid (ca. 50 %), Kohlenstoffmonoxid (ca. 33 %), Methan (ca. 10%) sowie Ethen, Wasserstoff und Wasserdampf in kleineren Konzentrationen. Das Holz wird unter Sauerstoffausschluss auf etwa 700 bis 800 °C erhitzt, damit Holzgas entsteht. 100 kg Holz ergeben in einer Stunde etwa 34 bis 40 m³ Holzgas und hinterlassen einen Rückstand von 25 bis 30 kg Holzkohle, liefern dabei 4 bis 5 kg Teer und 4 bis 5,5 kg Holzessig.

Verwendung

Insbesondere in Kriegs- und Krisenzeiten mit Treibstoffmangel wurden Fahrzeuge zumeist in Eigeninitiative mit einem improvisierten Holzvergaser ausgestattet. Hierbei konnte ca. 1 Liter Benzin durch die aus 3 kg Holz gewonnene Gasmenge ersetzt werden.

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/holzgasauto>

Wortgleichungen



Bewertung

Neben den energieliefernden Gasen entstehen bei der Holzvergasung große Anteile nicht nutzbarer und umweltschädlicher Gase (z. B. Kohlenstoffdioxid).

Erdgas enthält einen deutlich höheren Anteil an Methan.

Damit fällt die Energie- und Ökobilanz im Vergleich negativ aus. Die Technologie des Holzgasautos kann als „Notlösung“ bewertet werden.

Bei Holzgas wiederholen Schülerinnen und Schüler die Oxidationsreaktionen von Wasserstoff und Kohlenstoffmonoxid.

Beantwortet folgende Fragen und gebt eine kurze Begründung!

Aussage	Richtig	Falsch	Begründung
Erdgas im Tank eines Erdgasautos ist flüssig.		x	Es ist gasförmig.
Methan ist bei -170°C fest.		x	Die angegebene Temperatur liegt zwischen Schmelz- und Siedepunkt, Methan ist also bei dieser Temperatur flüssig.
Beim Verbrennen von Erdgas entstehen zwei Produkte.	x		Es sind Wasser und Kohlenstoffdioxid
Erdgasautos sind ökologisch besser als Flüssiggasautos.	x		Die Energiebilanz ist besser. Erdöl wird nicht benötigt. Es entstehen weniger Schadstoffe.
Im Erdgastank eines Autos muss es kälter als $-161,7^{\circ}\text{C}$ sein.		x	Das Erdgas ist im Tank gasförmig und steht unter Druck.
Biogas hat eine bessere CO_2 -Bilanz als Erdgas.	x		Biogas wird aus pflanzlichen oder tierischen Stoffen gewonnen. Der Atmosphäre wird nur das CO_2 zurückgegeben, das die Lebewesen vorher bei der Fotosynthese aus der Atmosphäre entnommen haben.
Die CAS-Nummer muss jede(r) Chemiker(in) auswendig wissen.		x	Zu viele Stoffe, macht keinen Sinn, da die Nummer in Katalogen steht.
Methan ist leichter als Luft.	x		Luft hat eine Dichte von $1,2\text{ g/l}$ bei 20°C , also ist Methan leichter.
* Zwei Mol Methan wiegen mehr als 30 Gramm.	x		Zwei Mol wiegen etwa 32 g .

*Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

Beantwortet folgende Fragen und gebt eine kurze Begründung!

Aussage	Richtig	Falsch	Begründung
Autogas im Tank ist flüssig.	x		Der geringe Druck reicht aus, das Gasgemisch in flüssige Form zu komprimieren.
Propan ist bei 0 °C flüssig.		x	Propan siedet bei -42 °C, ist also gasförmig.
Ein Leck im Autogastank ist gefährlicher als bei einem Erdgastank.	x		Erdgas (Methan) steigt durch seine kleinere Dichte sofort nach oben. Das Risiko einer Entzündung ist somit kleiner als bei Autogas.
Es gibt weniger Autogastankstellen als Erdgastankstellen in Deutschland.		x	Es gibt deutlich mehr Autogastankstellen, sie können durch Tanklastwagen beliefert werden. Für Erdgas braucht man eine Gasleitung.
Die Gefahrstoffzeichen sind national verschieden.		x	Chemikalien müssen international durch Zeichen (ohne Sprache) in ihrem Gefahrenpotenzial erkennbar sein.
Butan ist leichter als Luft.	x		Luft hat eine Dichte von 1,2 g/l bei 20 ° C, also ist Butan leichter.
* Ein Mol Propan wiegt 44 Gramm.	x		Rechnung
Autogas hat nichts mit Erdöl zu tun.		x	Propan und Butan werden bei der Raffination von Erdöl als gasförmige Fraktion gewonnen.
Autogas ist umweltfreundlicher als Benzin und Diesel.	x		Die Abgase von Benzin und Diesel enthalten mehr Ruß, Staub und Kohlenwasserstoffe.
Autogas ist eine Alternative zu fossilen Brennstoffen.		x	Es wird derzeit aus Erdöl gewonnen. Erdöl ist ein begrenzter fossiler Rohstoff.

*Diese Aufgabe ist für leistungsstarke Lerngruppen gedacht.

5 Quellen

Literatur:

LEISEN, J.; Aufgabenkultur im mathematisch-naturwissenschaftlichen Unterricht, MNU59/5, S. 260-266

KMK, Bildungsstandards im Fach Chemie, S. 7, 2005

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 02.10.07, Nr. 229, S. N1, Artikel: Biosprit in der Klimafalle

Internetadressen:

<http://www.wendland-elbetal.de>

<http://www.autogastanken.de>

<http://www.gas-tankstellen.de>

<http://www.autogasumbau.com>

<http://erdgasfahrzeuge.de>

<http://www.tanke-erdgas.de>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erdgas>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Autogas>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erdgasfahrzeug>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Holzgasauto>

<http://www.bio-kraftstoffe.info>

<http://www.sueddeutsche.de/,ra16m4/wissen/artikel/39/134781>

<http://www.sueddeutsche.de/wissen/artikel/340/118208/>

http://www.welt.de/wissenschaft/article1084819/Mit_vereinten_Kraeften_gegen_gefraessige_Maisbohrer.html