

Maximale Verunsicherung durch minimale Beimischung

Anhebung der Biodieselbeimischung auf 7 Prozent gefahrlos möglich

Berlin, Mai 2008 – Die geplante Anhebung der obligatorischen Beimischung von Biodiesel zu konventionellem Diesel von derzeit fünf auf zukünftig sieben Volumenprozent (B7) hat in der jüngsten Zeit durch vereinzelte kritische Berichte zu Irritationen geführt. Vermeintliche technische Probleme mit den seit 2004 in Deutschland eingeführten Partikelfiltersystemen haben nicht nur Autofahrer, sondern kurzzeitig auch die Politik verunsichert. Kein Wunder, hat doch Bundesumweltminister Gabriel erst vor wenigen Wochen Medienschelte für die geplante Erhöhung der Ethanolanteils im Benzin einstecken müssen. Die Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP), die seit 15 Jahren die Markteinführung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff begleitet, gibt Entwarnung beim Thema B7. Die Erhöhung des Biodieselanteils auf sieben Prozent birgt keinerlei Gefahr hinsichtlich der Lebensdauer der Partikelfilter.

Die Partikelfiltersysteme unterliegen umfangreichen Prüfungen bezüglich ihrer Lebensdauer und eines möglichst wartungsfreien Einsatzes. Diese Systeme sind von den Herstellern für B7 freigegeben. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit Nachrüstfiltern. So hat die UFOP mit den marktführenden Filterherstellern HJS und Twin Tec ein Projektvorhaben durchgeführt, bei dem festgestellt werden konnte, dass sogar Altfahrzeuge mit Partikelfiltern nachgerüstet werden können, die ausschließlich mit Biodiesel betrieben werden, sofern diese für den Einsatz des reinen Biodiesels freigegeben sind.

Auch importierte Pkw sind für B7 freigegeben. Die europäische Fahrzeugindustrie treibt zur Zeit selbst die Änderung der europäischen Dieselnorm voran, um, statt wie bisher erlaubt fünf Volumenprozent, ab spätestens 2009 EU-weit sieben Volumenprozent Biodiesel beimischen zu können. Deutschland und Frankreich führen dazu als Übergangslösung eine nationale Änderungsnorm ein, die hierzulande im Wege der novellierten 10. BImSchV (Kraftstoffqualitäts- und Kennzeichnungsverordnung) geregelt werden soll.

Entscheidend für einen problemlosen Betrieb der Partikelfilter ist die Gesamtkraftstoffqualität. Auch Biodiesel muss mit diesen motortechnischen Anforderungen Schritt halten. Die international herausragende Erfahrung in Produktion und Technologie, die Deutschland inzwischen bei der



Union zur Förderung
von Oel- und Proteinpflanzen e. V.

Herausgeber:

UFOP e. V.
Claire-Waldoff-Straße 7
10117 Berlin
Telefon 030/31 90 4-2 02
Telefax 030/31 90 4-4 85
E-Mail info@ufop.de
www.ufop.de

INFORMATION
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.

Biodieselherstellung gewonnen hat, spiegelt sich in hohem Maße in der Endproduktqualität wider und wird von der Mineralölindustrie streng kontrolliert.

Pkw- und Nutzfahrzeughersteller fordern mit Blick auf einen möglichst wartungs- und störungsfreien Einsatz von Partikelfiltersystemen, dass die eingesetzten Kraftstoffe weitgehend frei von sogenannten Aschebildnern sind, die u.a. auch im Motorenöl enthalten sein können. Neben Phosphor betrifft dies hauptsächlich Zink sowie die Alkali- (Na und K) und Erdalkalimetalle (Ca und Mg).

Die Biodieselhersteller haben sich auf stetig steigende Qualitätsanforderungen eingestellt und u.a. auch den Anteil der Aschebildner durch eine verbesserte Verfahrenstechnik reduziert. Die heute geforderten Höchstwerte orientieren sich an der analytischen Nachweisgrenze. Im Fokus steht das Katalysatorgift Phosphor. So wurde der Phosphorgehalt in der Novelle der Norm für Biodiesel (EN 14214) erheblich von maximal zehn mg/kg auf vier mg/kg und damit auf die Nachweisgrenze gesenkt. Diese Höchstwerte werden zudem in der Praxis sogar noch unterschritten. Hierdurch wird ein zusätzlicher Qualitätspuffer bei der Biodieselproduktion geschaffen.