

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, den 16.05.2017

## Reale Werte der NO<sub>2</sub>-Belastung für Münchens Bürger\*innen offenlegen

### Anfrage

Die LH München ist zusammen mit dem Freistaat Bayern vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof dazu verpflichtet worden, zeitnah effiziente Maßnahmen zum Schutz der Bürger\*innen vor NO<sub>2</sub>-Emissionen zu ergreifen und für die Einhaltung der Grenzwerte zu sorgen. Kürzlich veröffentlichte Messergebnisse an Münchner Schulen in der Nähe von Hauptstraßen kamen zum Ergebnis, dass die 40 µg/m<sup>3</sup> Grenzwerte für die Stickoxidbelastung meist überschritten wurden.

Das Bayerische Verwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom Februar 2017 einen klaren Fahrplan zur Verbesserung der Situation vorgegeben. So muss die LH München als erste Stufe bis zum 29.6. 2017 alle Straßenabschnitte in München veröffentlichen, an denen der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert überschritten wird.

Das Gericht erwartet hier sicherlich reale Werte. Allerdings erfolgt die Berechnung der Emissionen dieser Straßen bundesweit nach einem einheitlichen Modell, das sowohl den Straßenschluchtcharakter als auch die Emissionen der Fahrzeuge einbezieht. Bei letzterem fließen unseres Wissens nach die Werte der im Testbetrieb der Automobilkonzerne nach dem NEFZ-Fahrzyklus für die Typenzulassung ermittelten Emissionen in die Berechnungssoftware ein. Spätestens nach dem Diesel-Gate ist bekannt, dass die Werte im Realbetrieb um ein Vielfaches über diesen (Fake-)Laborwerten liegen. Ab September 2017 werden für die Typenzulassung die Emissionswerte nach dem RDE-Prüfverfahren (Real Driving Emissions) ermittelt. Bis 2020 dürfen die Grenzwerte jedoch noch um 110% überschritten werden, nach 2020 wird eine Überschreitung von 50% noch toleriert. Für Lastkraftwagen, die eine Zulassung nach Euro VI beantragen, wird bereits seit 2011 der Ausstoß der Stickstoffoxide im realen Fahrbetrieb auf der Straße gemessen. Auch diese Werte liegen jedoch in der Realität deutlich höher, da die AdBlue-Manipulation bei LKWs weit verbreitet ist.

Das führt zu einer Verfälschung der Angaben und es wird

1. nur ein Bruchteil der zu hoch belasteten Straßenabschnitte ermittelt und
2. die Belastung der aufgeführten Straßenabschnitte deutlich zu gering dargestellt.

Dies trifft auch auf die derzeit im Netz verfügbaren Karten und ihre veröffentlichten Werte zu, die ebenfalls nicht mit Emissionswerten aus dem Realbetrieb gespeist sind.

**Deshalb fragen wir:**

1. Auf welcher Basis werden die Emissionswerte, die den Berechnungen zugrunde liegen, ermittelt (RDE-Prüfverfahren, NEFZ-Fahrzyklus, Messwerte, vom Umweltbundesamt neu (Mai 2017) ermittelte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen)?
2. Werden bei der Berechnung die Toleranzwerte mit berücksichtigt?
3. Werden die berechneten Werte durch Testmessungen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen? Falls nein: weshalb nicht?
4. Wenn keine realistischen Werte verwendet werden: Welchen Multiplikationsfaktor müsste man ansetzen, um zu realistischen Werten zu kommen?

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Beantwortung unserer Anfrage.

Initiative:

Dr. Florian Roth  
Sabine Krieger  
Herbert Danner  
Dominik Krause  
Mitglieder des Stadtrates