

Saubere Luft für München

München, 6. März 2018

Stickstoffdioxid Belastung in München

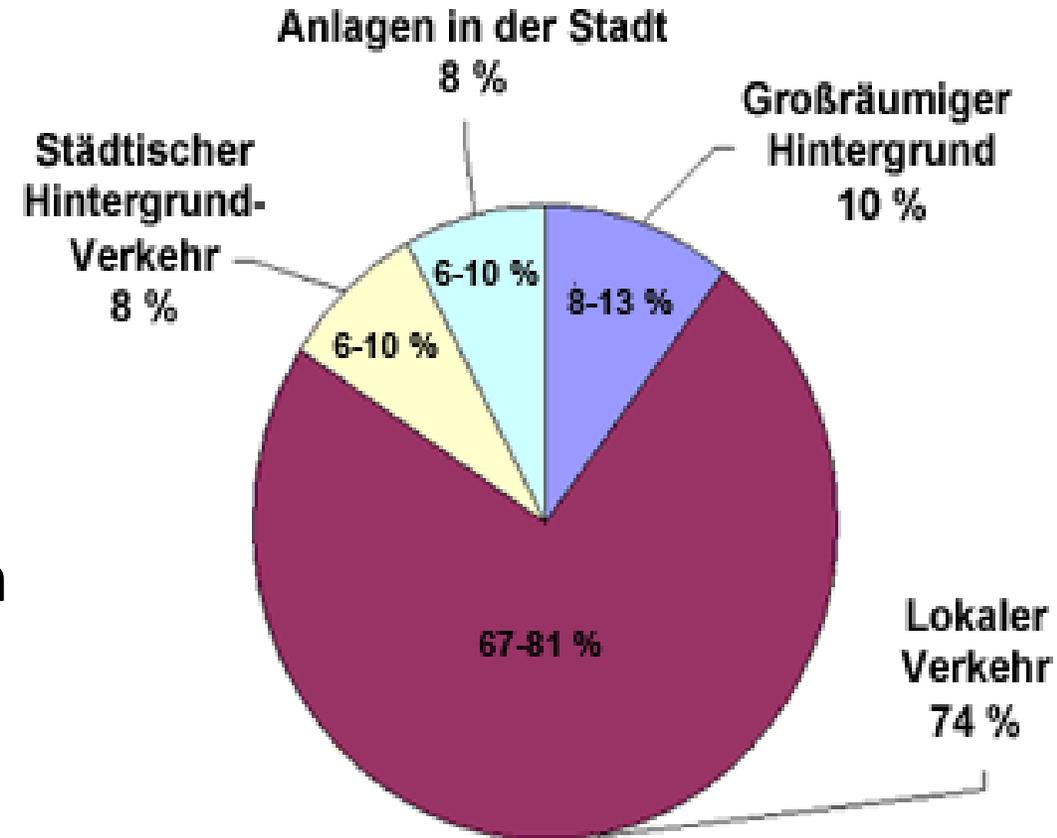




- Ca. 50% der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland zeigen Überschreitungen des NO₂-Jahresmittel-Grenzwertes
- Die 247 verkehrsnahen Stationen verteilen sich auf nur 146 Städte und Gemeinden
- **Das heißt: In 99 Prozent der 11.092 Städte und Gemeinden wird die NO₂-Belastung überhaupt nicht ermittelt**
- Der NO₂-Grenzwerte gilt in der EU seit 2010 auf Druck der Autokonzerne bei 40 µg/m³ Luft, in der Schweiz liegt er seit 1986 bei 30 µg/m³
- Über 80% der NO₂-Belastung in Städten stammt vom Verkehr
- Verursacher Nummer "1" (96%) sind bei den Verkehrsemissionen die Dieselmotoren



- Mehr als 50% der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland zeigen Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes
- Diese Grenzwerte gelten seit 2010
- Ursache Nummer "1" sind Dieselmotoren
- In München stammt die NO₂-Belastung zu 82% vom Verkehr

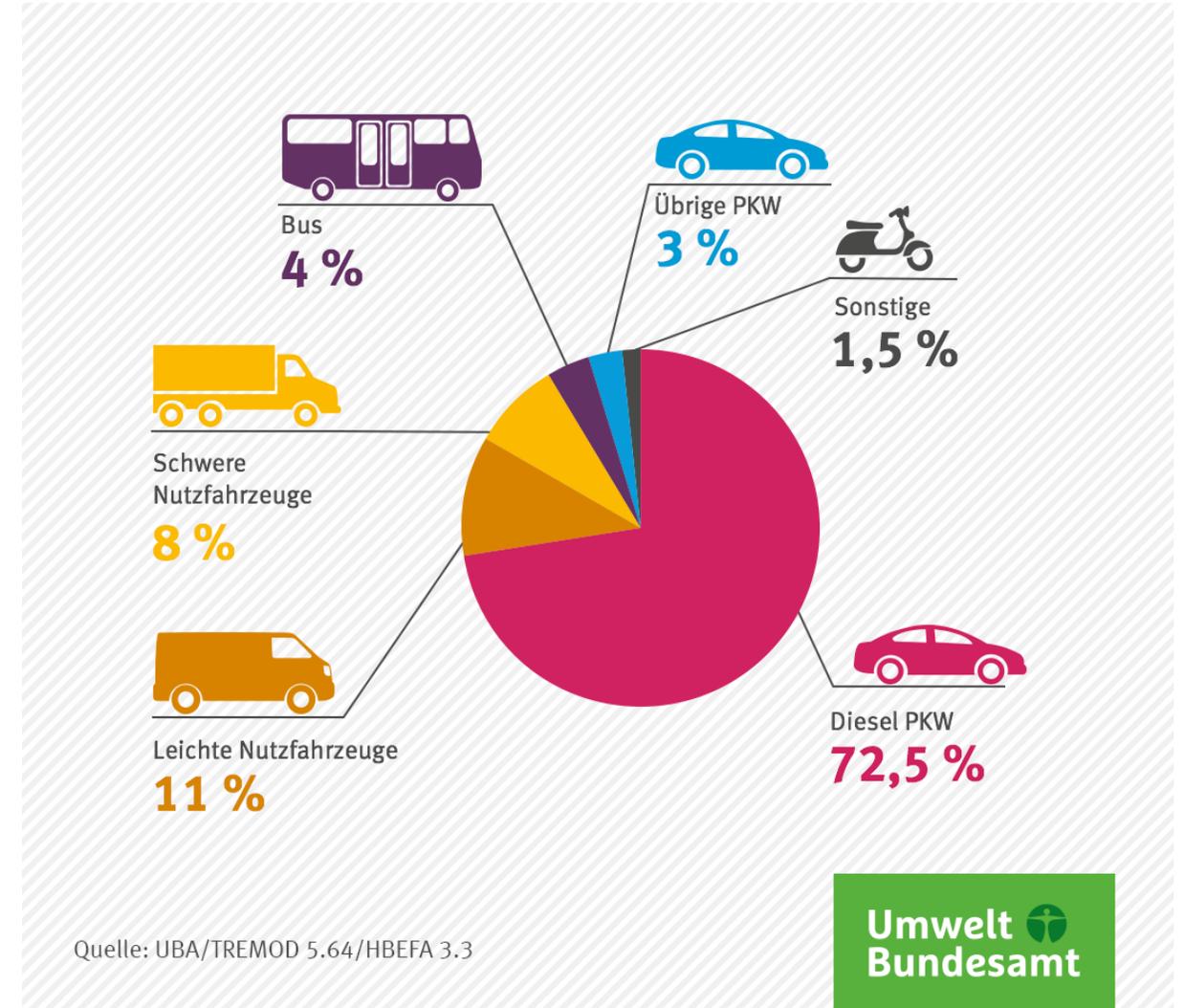


*) Stickstoffdioxid-Anteile an der Einwirkungsstelle am Beispiel von 3 Verkehrsmessstationen in München: Landshuter Allee, Luise-Kiesselbachplatz und Stachus; Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2004

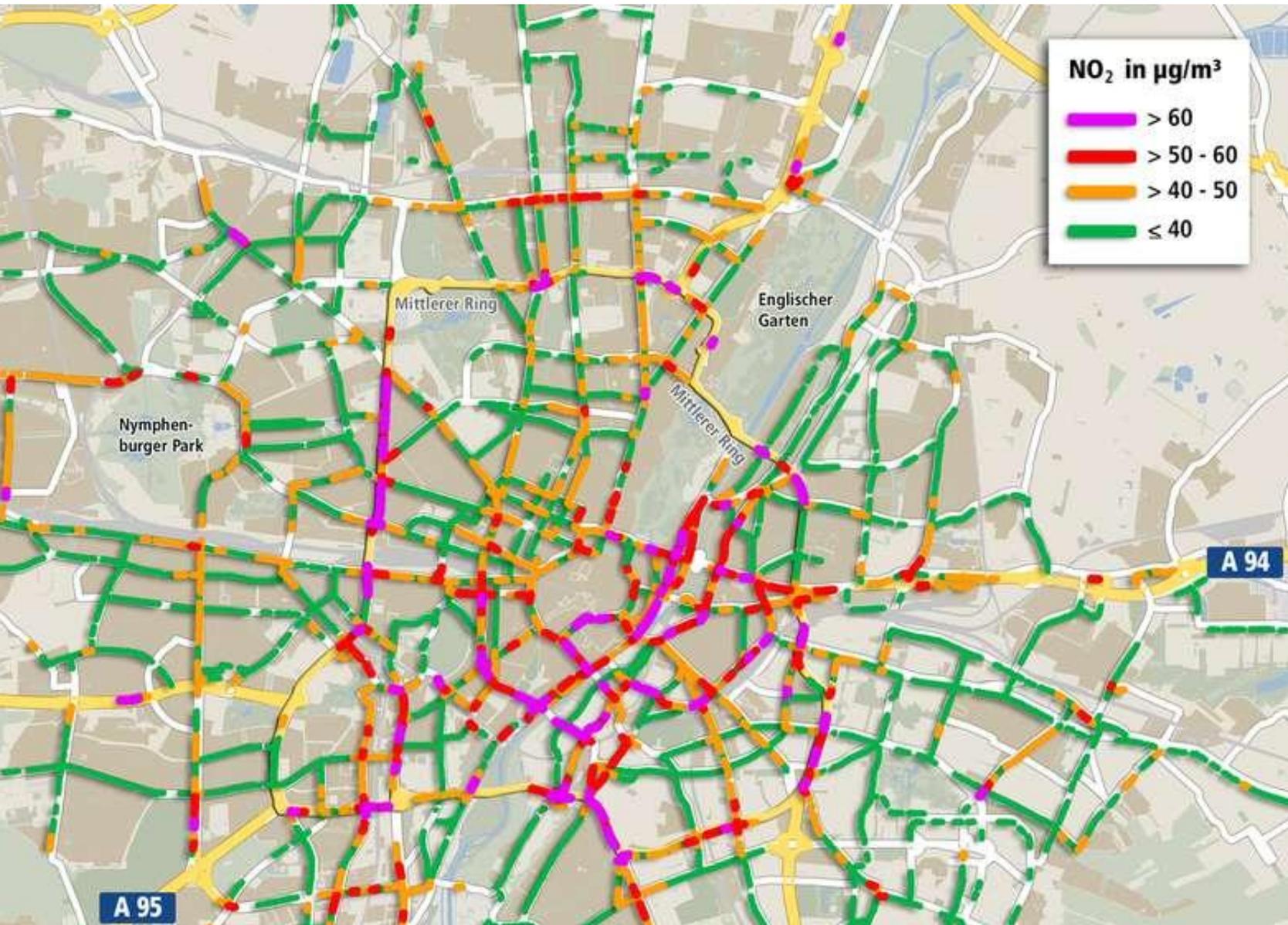
Woher kommt das NO₂?

- Entlang der innerstädtischen Verkehrsachsen zu **75 - 85% aus Dieselmotoren**
- **Euro 6 Diesel** emittieren im Durchschnitt **30x mehr NO_x als Benziner**
- **NO_x ist Vorläufer** von Ozon und Feinstaub PM 2,5

Stadtverkehr: Diesel-Autos stoßen das meiste NO₂ aus

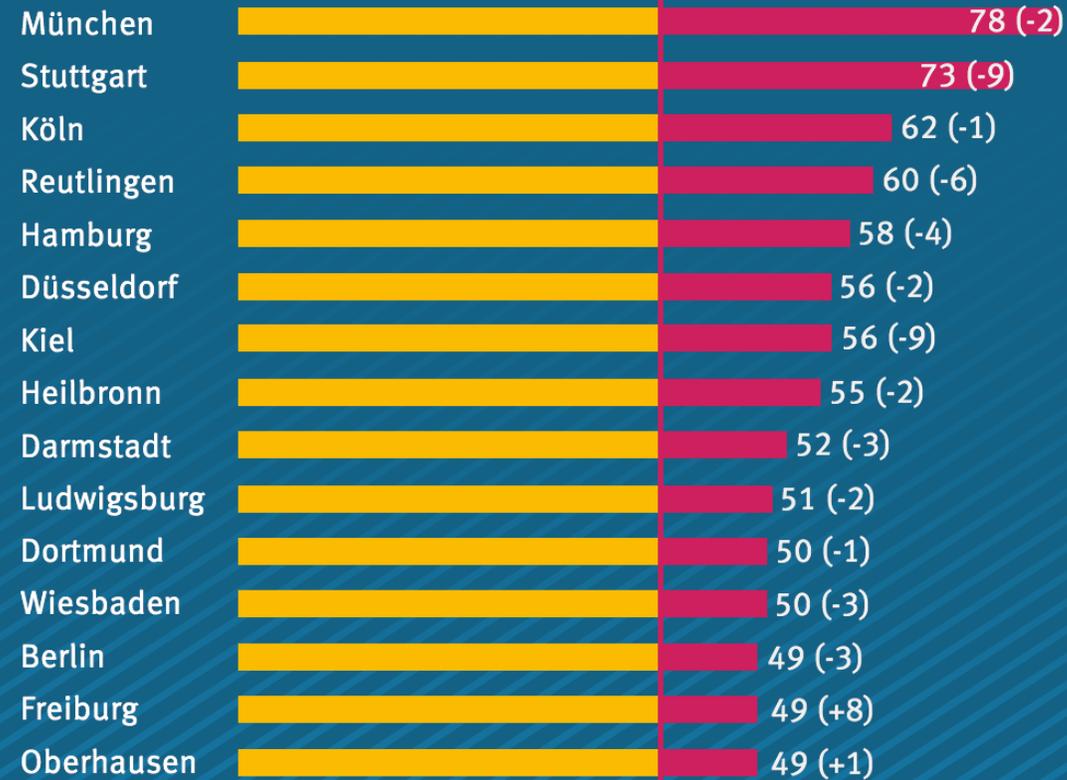


NO₂-Belastung in München



- Ermittlung der Straßenabschnitte in München mit NO₂-Grenzwertüberschreitung in 2015
- 24 % des 511 km langen Hauptverkehrsstraßennetzes liegen über Grenzwert
- 37 % des 330 km langen Hauptverkehrsstraßennetzes mit Bebauung

Die 15 Städte mit den höchsten NO₂-Grenzwertüberschreitungen 2017



Grenzwert 40 µg/m³

*NO₂-Jahresmittelwerte 2017 in µg pro Kubikmeter Luft (Veränderung zu 2016).
Vorläufige Daten. Daten aus ca. 130 Messstationen fehlen noch.

Gesundheitliche Folgen



- **Hunderttausende Neuerkrankungen** jedes Jahr, Atemwegs- und Kreislauf-Erkrankungen, außerdem Krebs auslösend
- **Besondere Gefahren** für Kleinkinder, Lungenvorgeschädigte, Allergiker, Asthmatiker, Kranke und ältere Menschen
- **Unmittelbare Korrelation** zwischen hoher **NO₂** Konzentration, Anstieg Krankenhauseinweisungen und erhöhter allgemeiner **Mortalität**
- **NO₂ Anstieg um 15µg/m³**: Anstieg des relativen Risikos, an einer Herzkreislauferkrankung zu sterben, steigt um 50%
- **12.860 vorzeitige Todesfälle** in Deutschland (EEA, Oktober 2017), 4-mal so viele wie durch Verkehrsunfälle



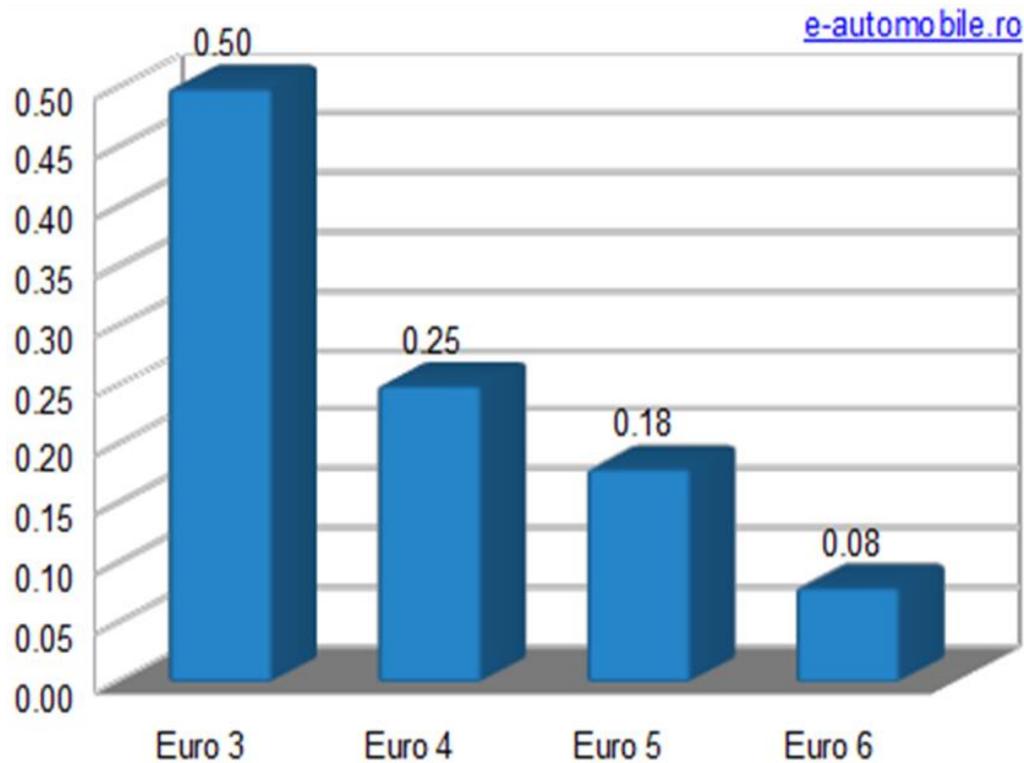
- Eine **Geburtskohorten-Studie** aus dem Jahr 2012 aus **Schweden** zeigt einen Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung durch KfZ-Verkehr im Kleinkindalter und verringertes Lungenfunktion im Alter von 8 Jahren. Dieser Effekt ist stärker bei Kindern mit Allergien. → **Frühkindliche Exposition gegenüber Verkehrsabgasen hat langfristige Konsequenzen.**
- Aktuelle Studien belegen beispielsweise für **Schwangere** eine gesundheits-schädliche Wirkung bereits bei 25 µg/m³ Luft, andere Studien belegen die Schädlichkeit gerade des kurzzeitigen starken Anstiegs.
- Die DUH hat zwei Tage vor der Verhandlung in Leipzig eine seit 9 Monaten beim UBA vorliegende aber bisher nicht veröffentlichte Metastudie über die Folgen niedriger NO₂-Belastungen (bis hinunter zu 20 µg/m³ Luft) in den ARD Tagesthemen kritisiert. An diesem Freitag wird diese Studie nun vom UBA offiziell vorgestellt.

Dieselgate und seine Auswirkungen

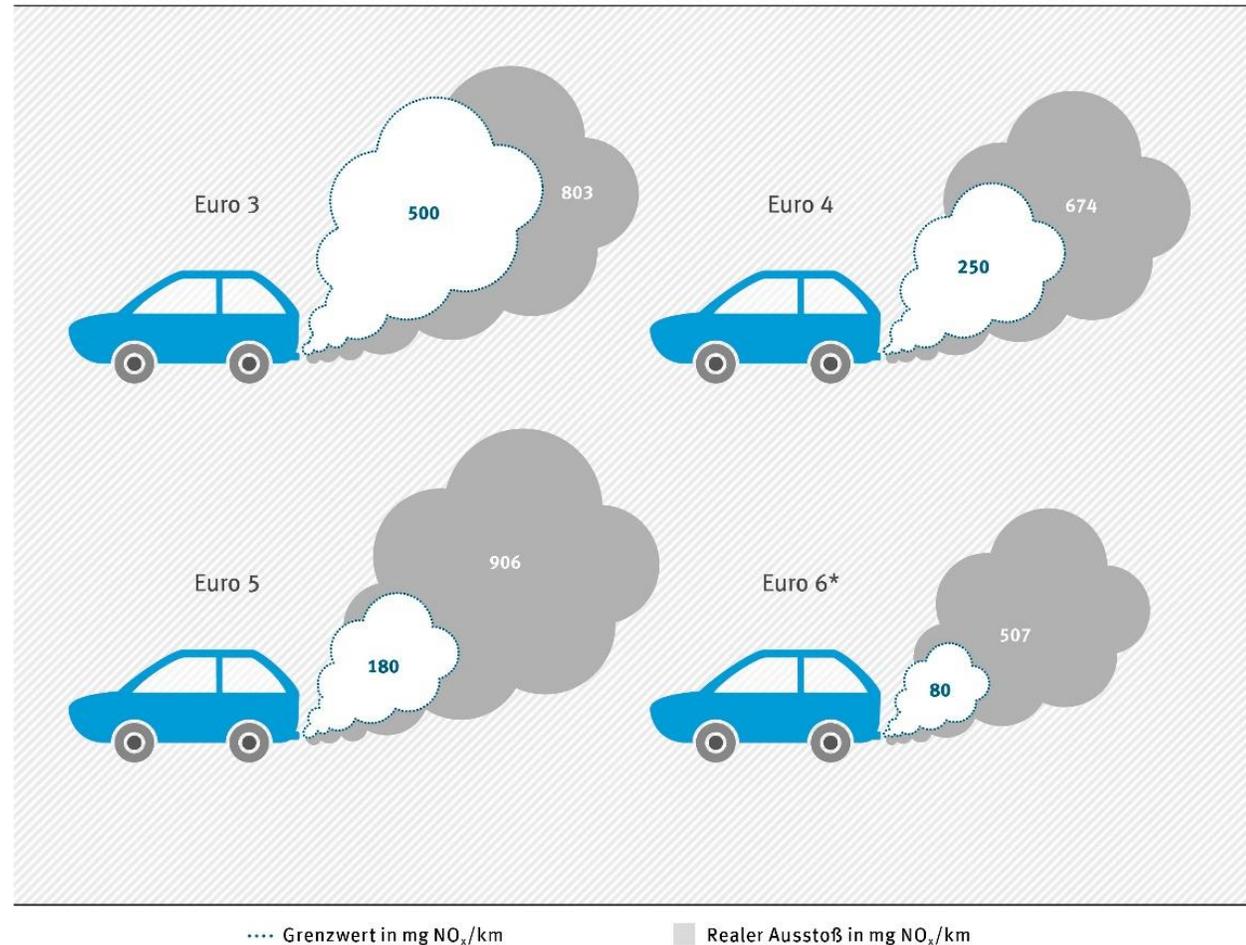


Was uns versprochen wurde...

Spätestens mit Erreichen der **aktuell geltenden Abgasstufe Euro 6** sollte es keine Probleme mehr mit der Luftbelastung durch Pkw, Lkw und Busse geben. Die Partikelanzahl sollte seit Euro 1 (1993) um >99% und NOx um 93% reduziert werden.



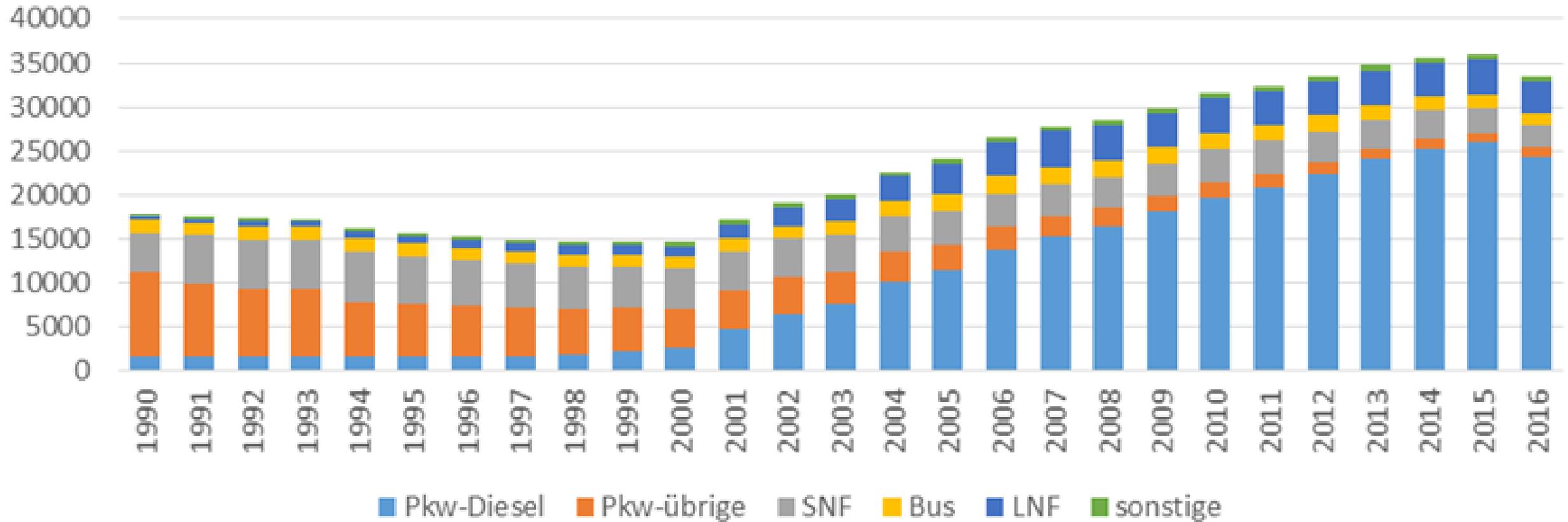
Durchschnittliche reale Abgasemissionen von Diesel-Pkw verschiedener Schadstoffklassen im Vergleich zu deren Grenzwerten Gemittelt über alle Straßenkategorien und Temperaturen



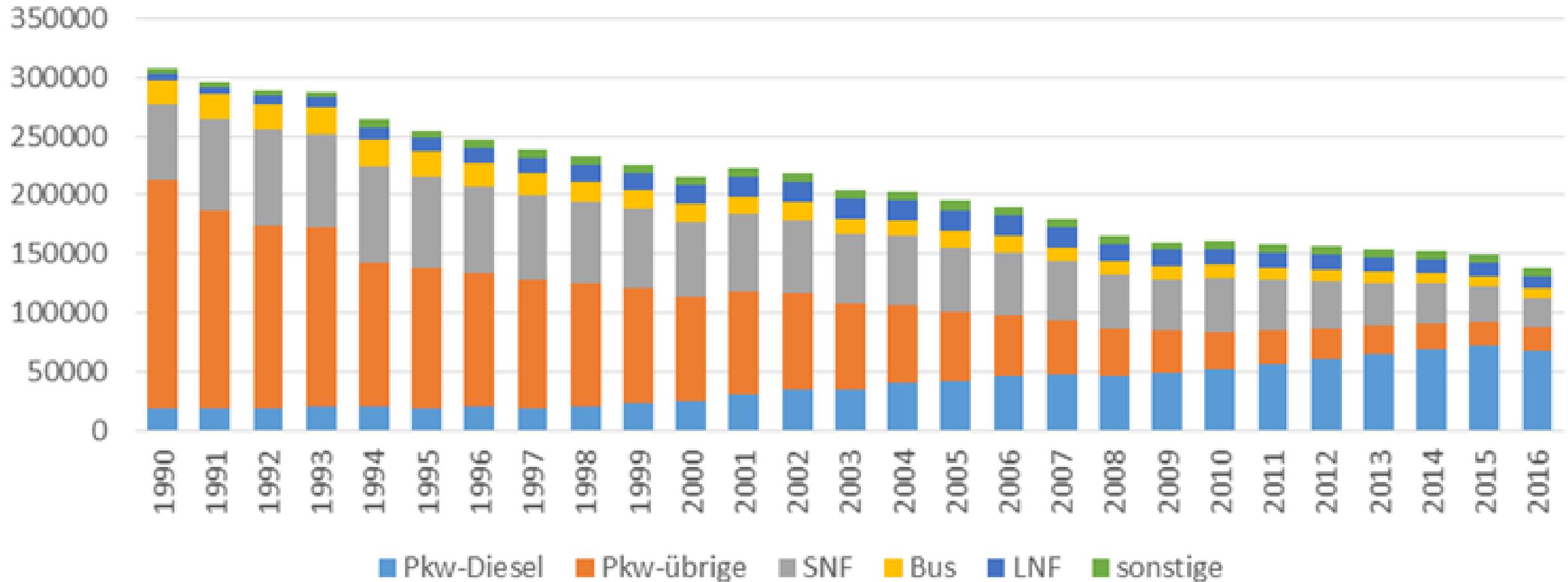
* vor Einführung von Real Driving Emissions, RDE

Quelle: HBEFA 3.3 (24.04.2017)

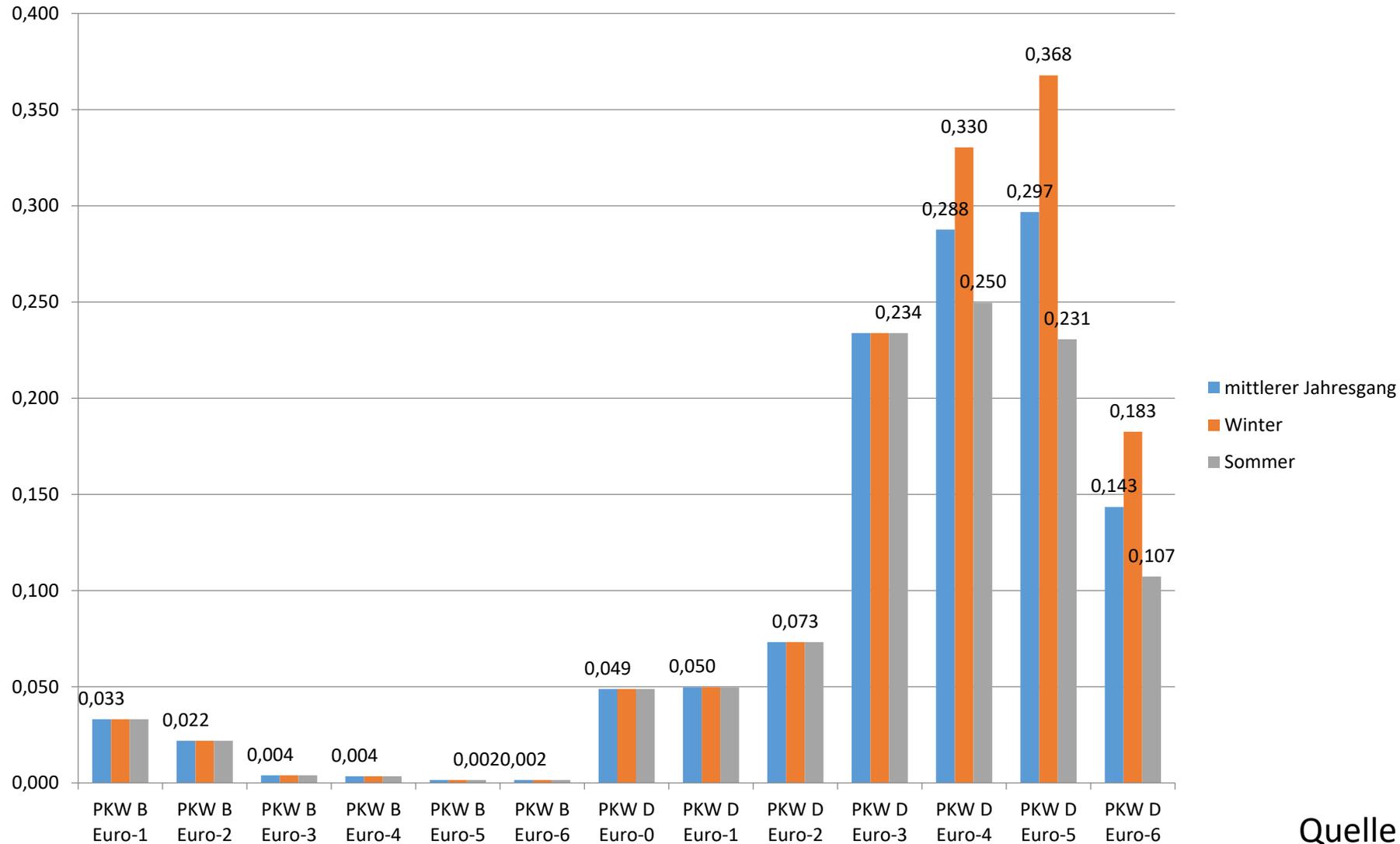
NO₂-Emissionen Verkehr (innerorts; in t)



NO_x-Emissionen Verkehr (innerorts; in t)



NO2-Emissionsfaktoren Pkw



Quelle: HBEFA 3.3

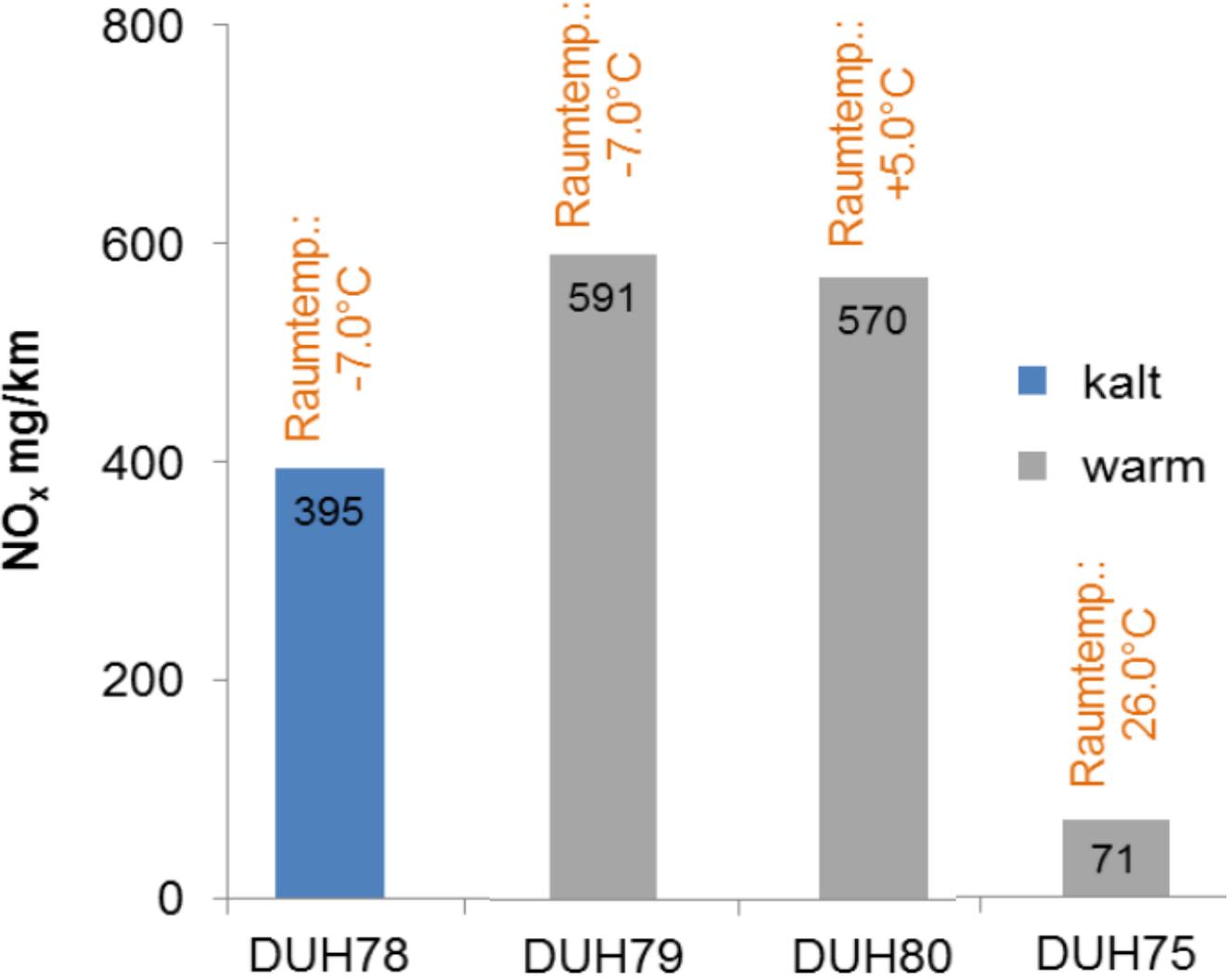
Mercedes-Benz C 220 BlueTEC

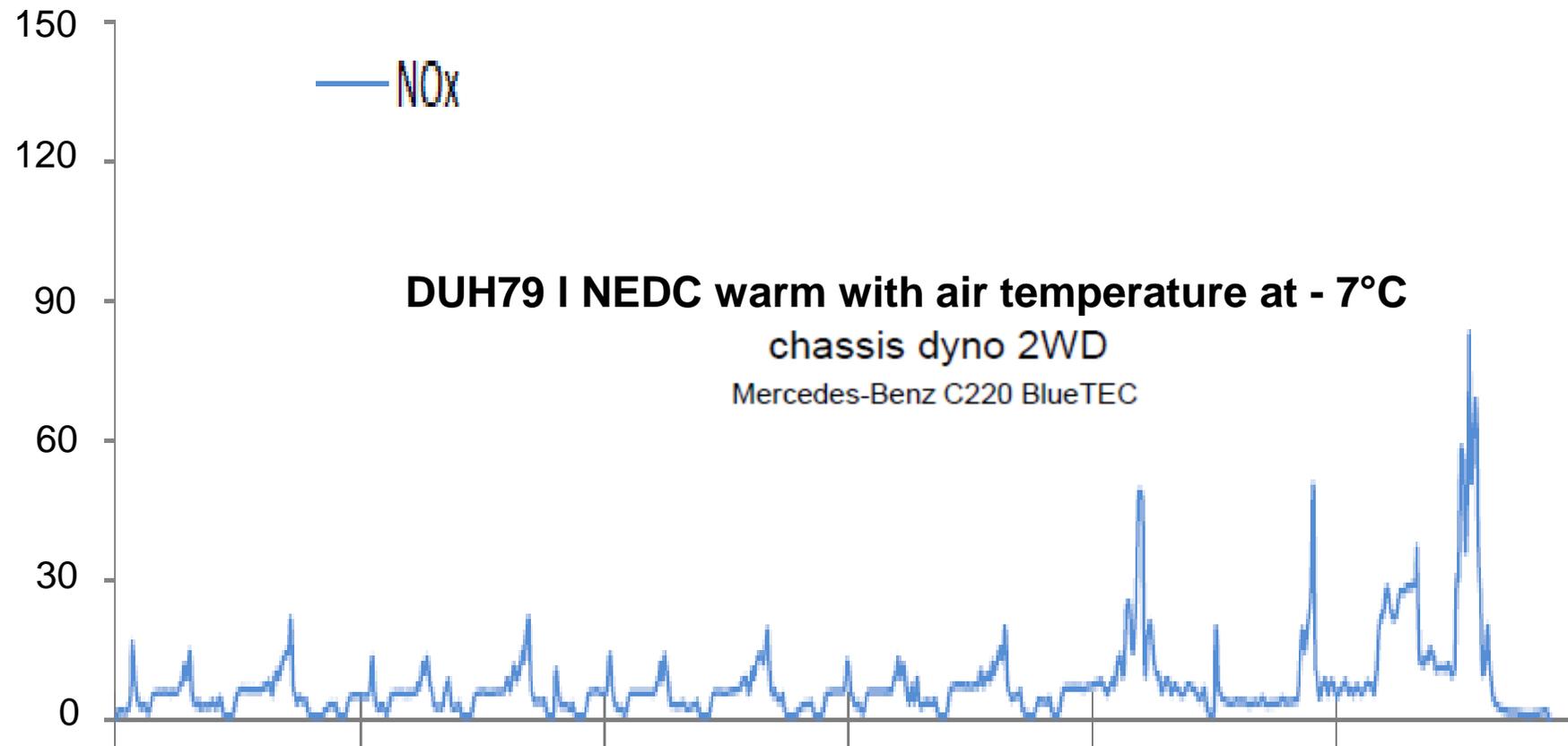
Hubraum	2.143 cm ³
Leistung	125 kW
Treibstoff	Diesel
Abgasnorm	EURO 6b
Abgasnachbehandlung	SCR, AGR
Kilometerstand	27.624
Erstzulassung	03.2015



800% Überschreitung bei +5 Grad C

Mercedes-Benz C 220 BlueTEC

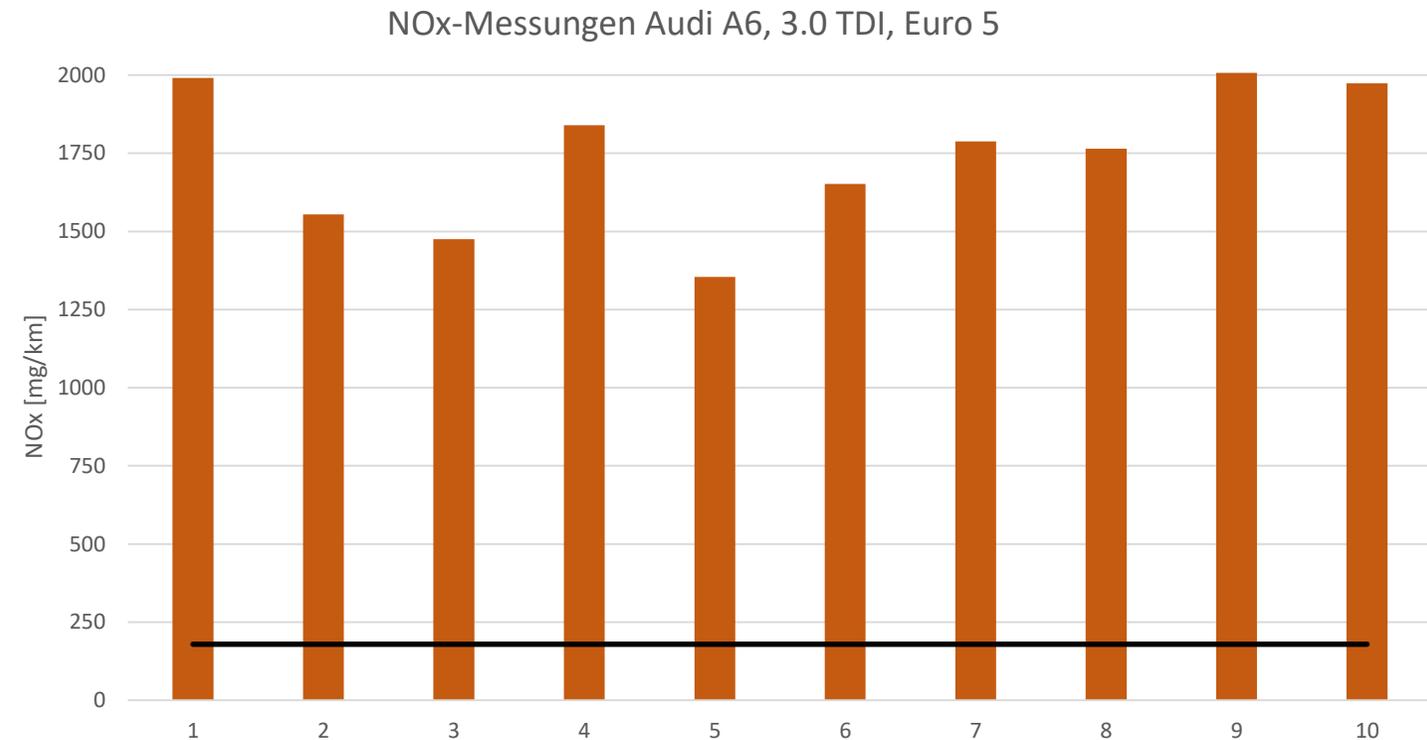






Audi A6, 3.0 TDI, Euro 5

Die durchschnittlichen NO_x-Emissionen lagen bei dem Audi A6, 3.0 TDI, Euro 5 im **Februar 2018 bei 1740 mg/km**. Das ist eine Grenzwertüberschreitung mit dem Faktor 9,7.

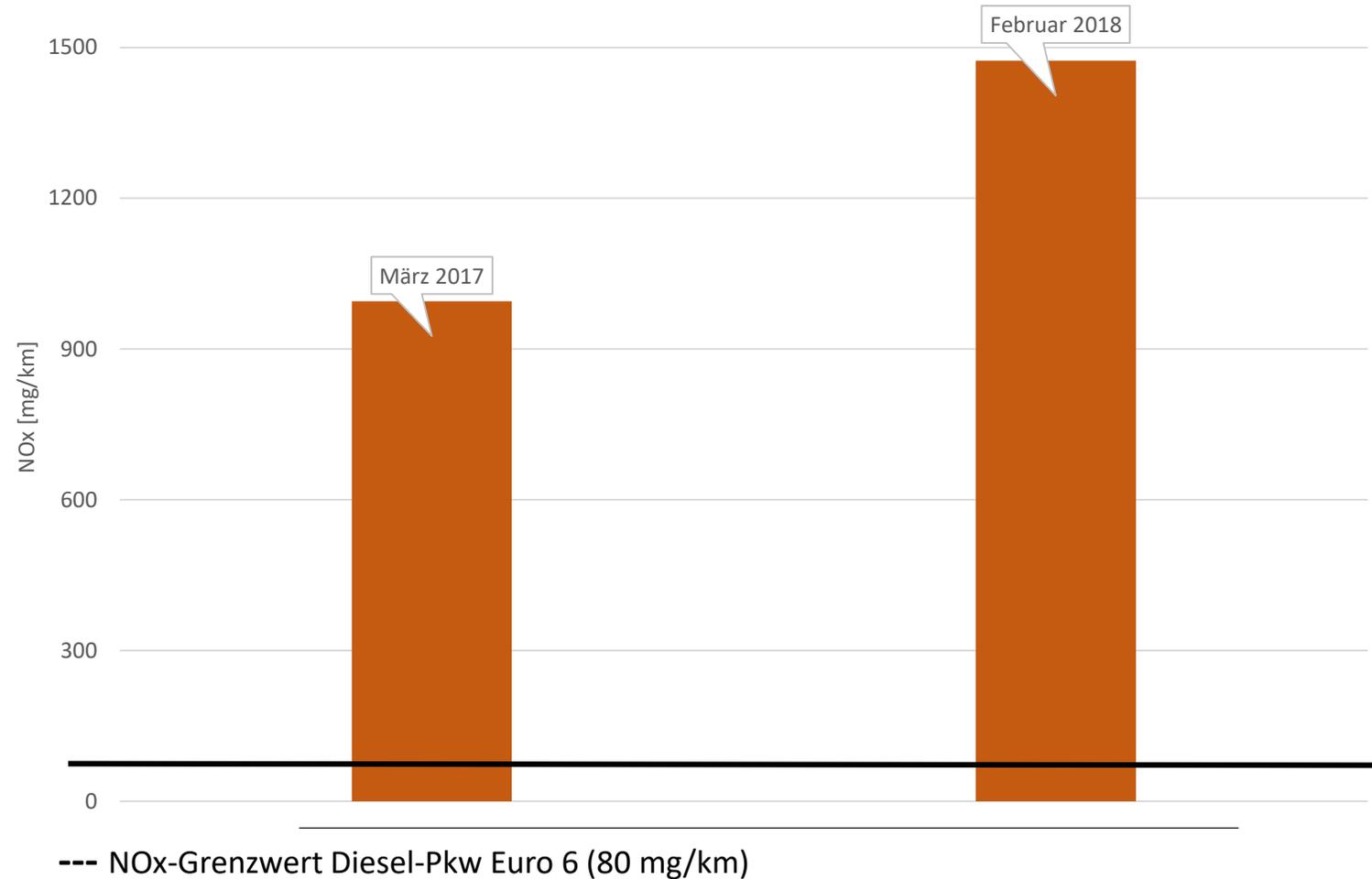




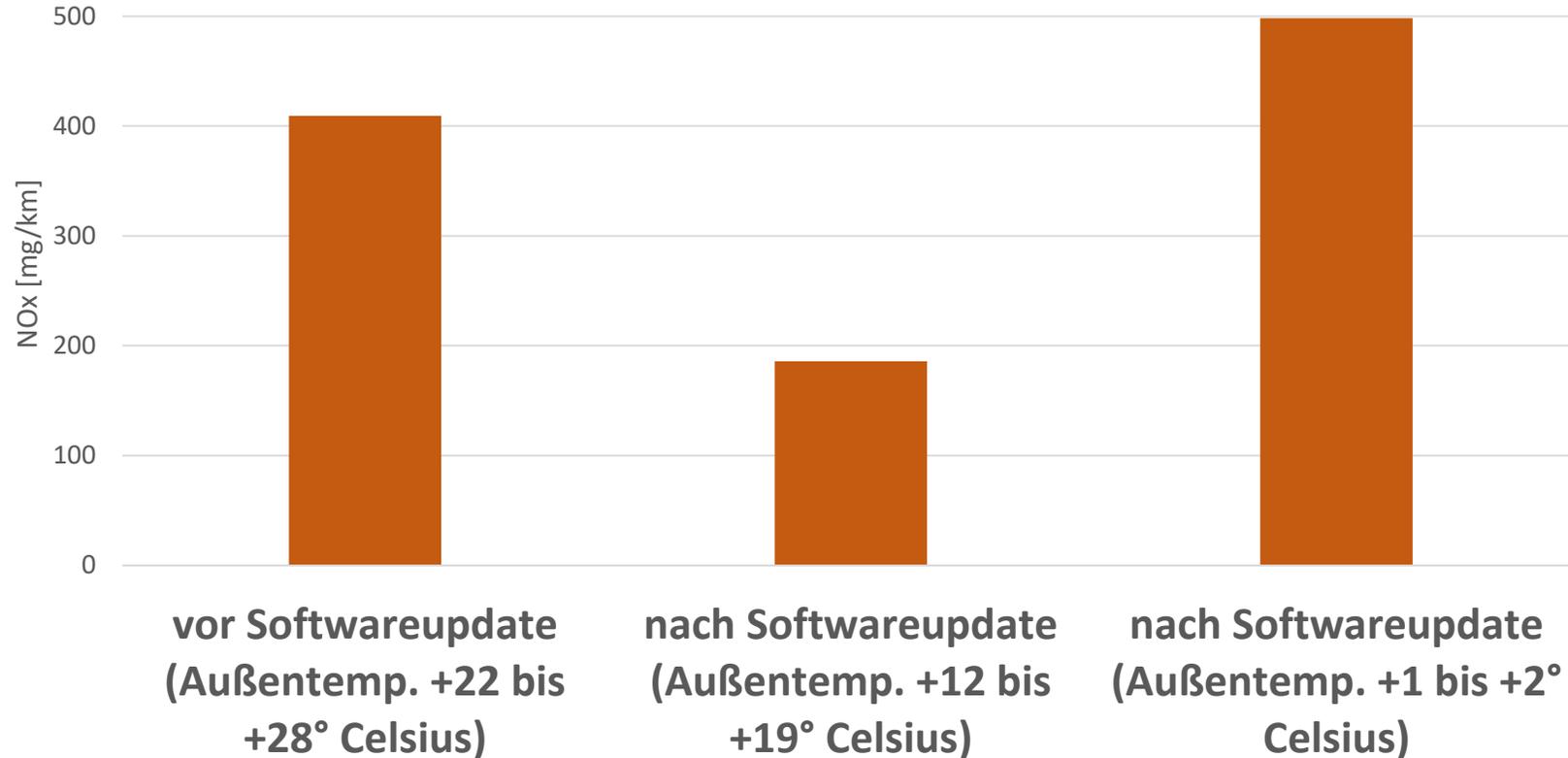
Opel Zafira Tourer 1.6 CDTI ecoFlex, Euro 6

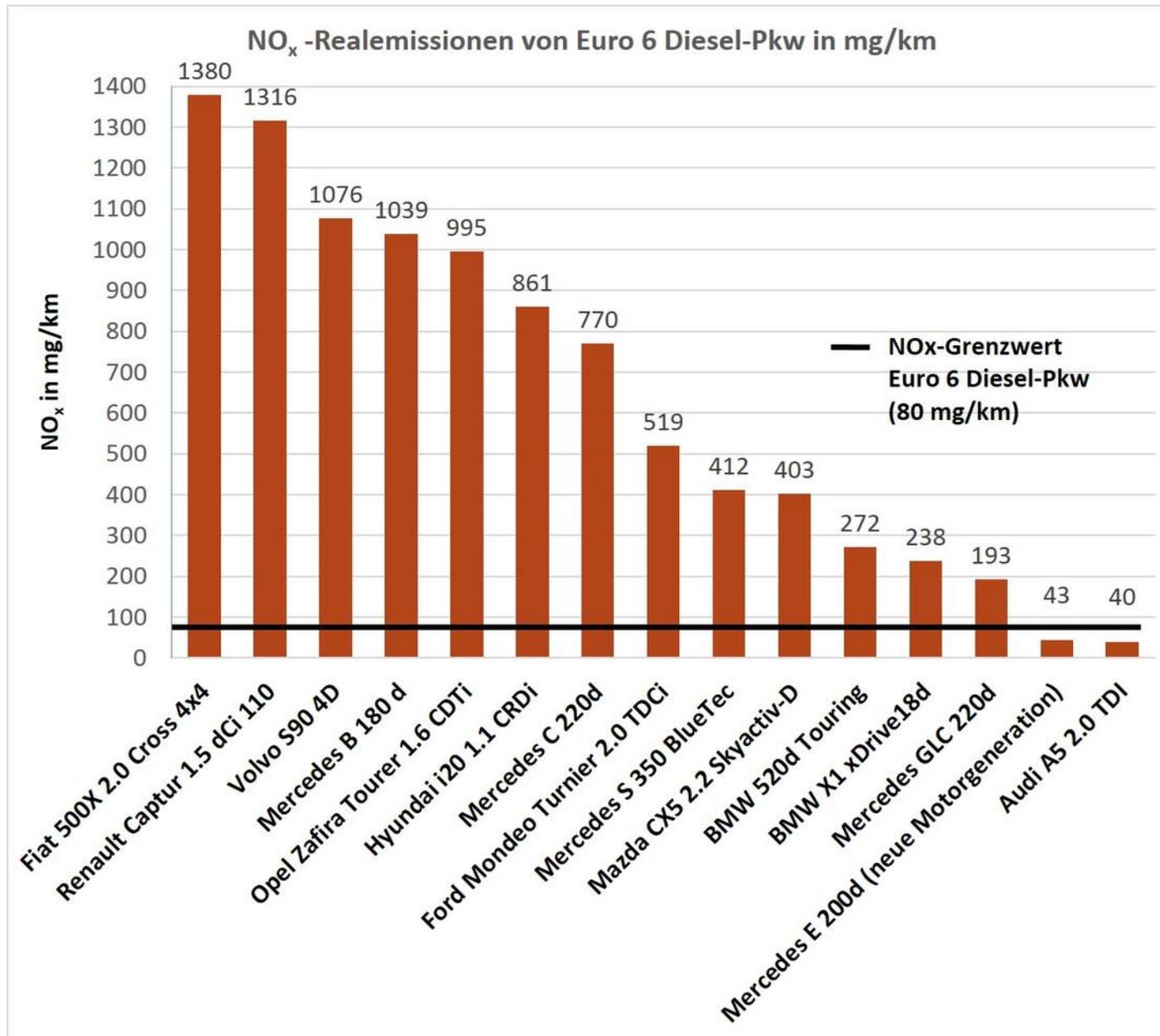
Die durchschnittlichen NOx-Emissionen lagen bei dem Opel Zafira 1.6 CDTI ecoFlex im **März 2017** bei **995 mg/km**. Im **Februar 2018** lagen sie bei **1.474 mg/km**. **Die Grenzwertüberschreitung ist von 12,4 auf Faktor 18,4 gestiegen.**

NOx-Emissionen Opel Zafira, leicht abweichende Außentemperatur



VW Sharan 2.0 TDI, Euro 5, vor und nach Softwareupdate





Enthüllungsarbeit der DUH



Start der Aktion „Diesel-Abgase töten“ am 17.9.2015



Deutsche Umwelthilfe



- **Zur IAA 2007:** Pressekonferenz der DUH zu Abgasbetrug, Abschalteinrichtungen und wie falsche Spritverbrauchsangaben bei vielen Herstellern zustande kommen
 - **2010:** DUH veröffentlicht 34-fache (1er-BMW) Überschreitungen des NOx-Grenzwertes = klarer Hinweis auf Abschalteinrichtungen
 - **10.2.2011:** DUH informiert BMVI und KBA über Abgasbetrug beim VW Passat Euro 6 (EA 189er Motor) = klare Hinweise auf Abschalt-einrichtungen → **Um wieviel wäre VW Skandal kleiner, wenn...**
 - **2013:** DUH enthüllt, dass serienmäßig verbaute NOx-Abgas-reinigung von Stadtbussen bis Euro V/EEV im Realbetrieb nicht funktioniert. Ministerin Hendricks weigerte sich 2014, Daimler (Evobus) auch nur um eine Nachbesserung zu bitten. Argument: Bedauerlich aber legal, unwirksamen Systeme zu verbauen.
 - **2014:** ICCT Studie zeigt, dass Euro 6 Diesel Pkw die NOx-Grenz-werte um über 700% überschreiten. Auf Druck der Autokonzerne dürfen Marken und Modelle nicht genannt werden.
 - **2014:** DUH enthüllt: Über 8 % der Diesel-Steuer haben ihren Rußfilter ausgebaut bzw. defekt. Die DUH hat die betroffenen Städte und Länder informiert – auch Baden-Württemberg. Diese wollten und wollen aber nicht tätig werden.
- **Um wie viel kleiner wäre der Abgasskandal ausgefallen, hätte das BMVI unsere 2011 vorgestellten Messergebnisse eines Whistleblowers ernst genommen und analog zu den US-Behörden eigenständige Untersuchungen gestartet?**

- DUH wird seit September 2015 in ihrer Enthüllungsarbeit massiv bedroht. Bereits Ende September 2015 die ersten Klageandrohungen durch **Daimler**, **BMW** und im Oktober 2015 durch **Opel**.
- Einen Tag vor Pressekonferenz zu Abschalteneinrichtungen versuchte **Daimler** im Dezember 2015 durch die Androhung juristischer Schritte **Veröffentlichung Messwerte** zu verhindern. DUH wies in der Folge erstmals eine temperaturgesteuerte Abschalteneinrichtung bei einem Mercedes Diesel-Pkw nach. Weil die DUH den Daimler-Drohbrief veröffentlichte, erwirkte der Konzern-Anwalt Schertz eine (3 Monate später wieder aufgehobene) Einstweilige Verfügung. Erst Januar 2017 **endgültiges Urteil** durch LG Hamburg – **Alle DUH-Veröffentlichungen waren rechtens**
- Frühjahr 2016: DUH-Internetseite wird zur Ankündigung der Veröffentlichung von 600 Seiten VW-Akten gehackt und Download der VW-Akte durch Beschädigung verhindert
- Herbst 2016: Zur Ankündigung der **1-Jahres-Bilanz** und Enthüllung neuer Abschalteneinrichtungen erlebt die DUH einen massiven Internet-Angriff
- März 2017: **Volkswagen-AG** erwirkt Einstweilige Verfügung und erschwert widerrechtlich über sieben Monate die Arbeit der DUH: zehn zentrale Bewertungen konnten bis 20.10.2017 nicht mehr getroffen werden = massive Behinderung unserer Aufklärungsarbeit. **Vollständige Aufhebung der EV** durch das OLG Düsseldorf 20. Oktober 2017
- Autokonzernen setzen unsere **Förderer** unter Druck, uns nicht weiter zu unterstützen, Forderung der Beendigung der DUH-Finanzierung aus EU-Mittel, Bundes- und Landesförderung sowie durch internationale Umweltstiftungen

#abgasalarm



- **In rund 99 Prozent der 11.092 Städte und Gemeinden wird die NO₂-Belastung überhaupt nicht ermittelt!**
- Münchner Bürger haben es (Green City) vorgemacht, wie man die Belastung mit NO₂ selbst messen kann
- DUH hat im Januar 2018 die bundesweit größte Messaktion „**Decke auf, wo Atmen krank macht**“ ins Leben gerufen
- Über 1.700 Menschen gemeldete mögliche Hotspots der Luftbelastung in Deutschland
- In einer im Februar durchgeführten Testmessung über zwei Wochen, haben wir schon 5 Orte mit Überschreitungen identifiziert: Bad Oeynhausen (47 µg/m³), Dielheim (44 µg/m³), München (57,9 µg/m³), Neuburg (46,3 µg/m³) sowie Wiesbaden (58,1 µg/m³)
- Den gesamten Februar über werden wir mittels Passivsammlern an ca. 580 in Deutschland die NO₂-Belastung messen und im einem Labor anschließend auswerten lassen
- Mit den Ergebnissen rechnen wir in der zweiten Märzhälfte
- **Nicht nur die Menschen, die in Städten mit amtlich festgestellter schlechter Luft leben, haben Anspruch auf Hilfe!**

#abgasalarm Messungen der DUH



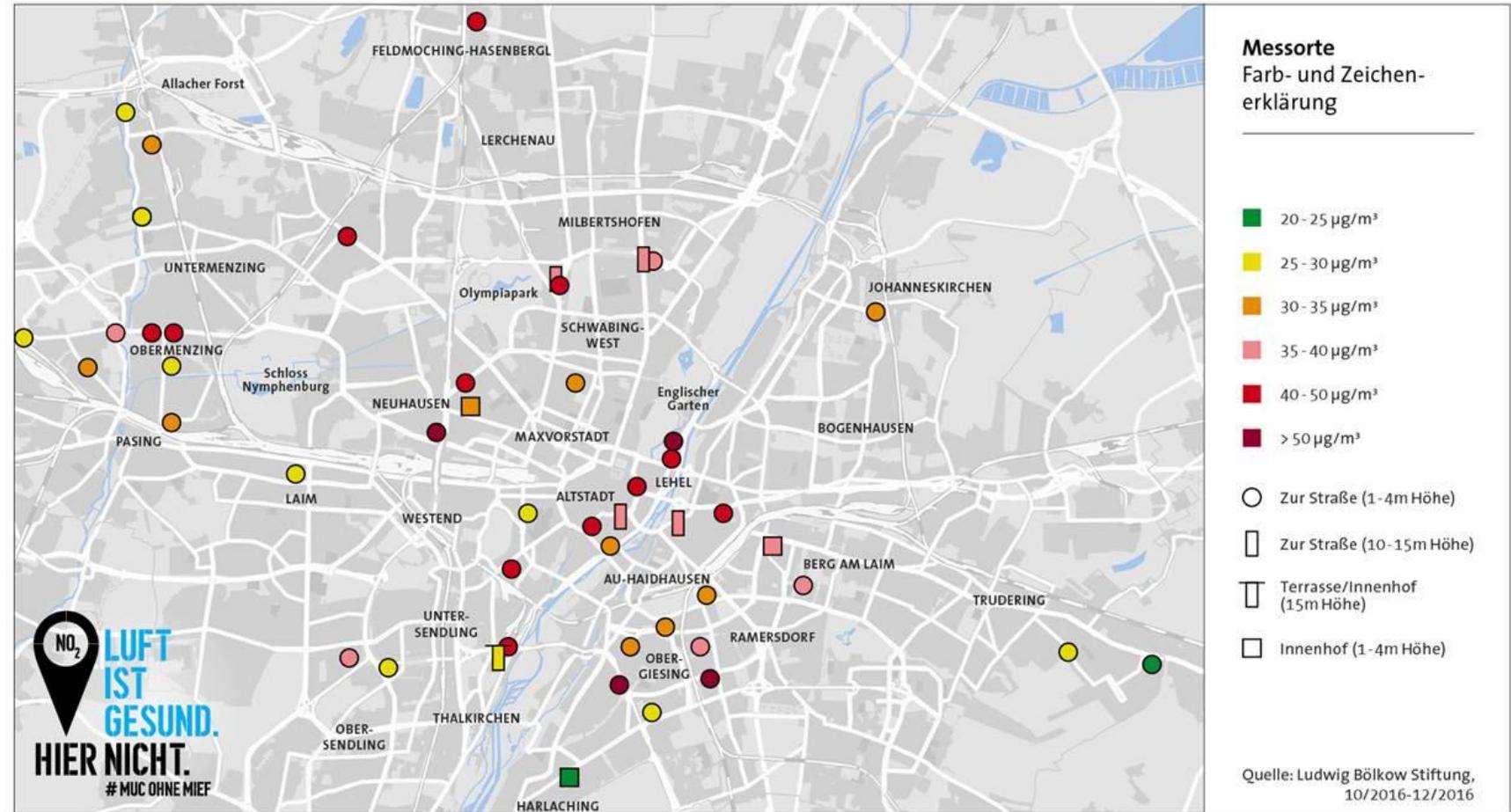
#abgasalarm

Legende: ● ≥ 40 ug Belastung ● ≥ 30 bis < 40 ug ● ≥ 10 bis < 30 ug ● < 10 ug



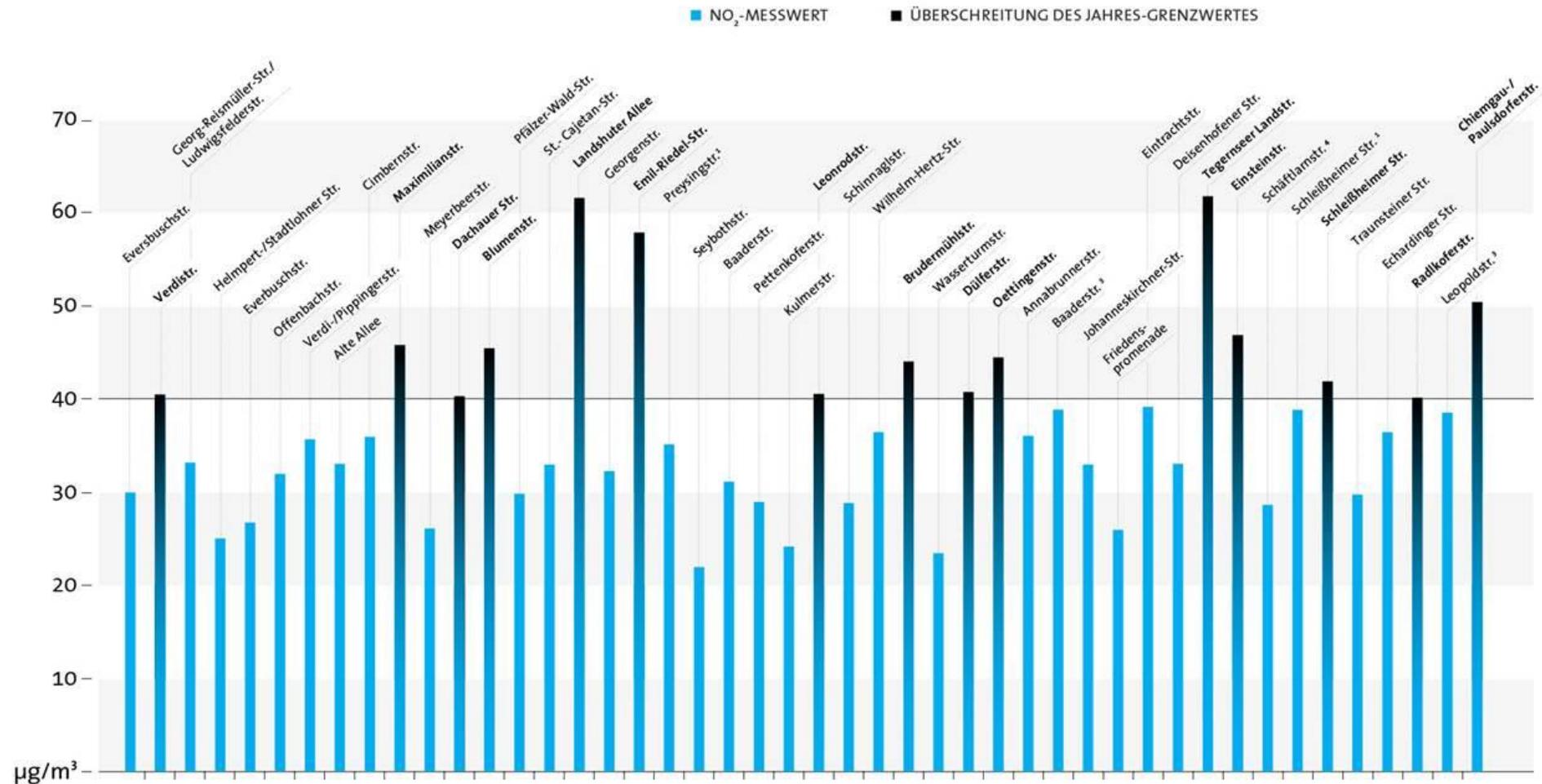
- Gemessen wurde an 50 Orten in München
- Teils sehr deutliche Überschreitungen an 13 Orten
- Fast im gesamten inneren Stadtraum Werte dauerhaft über $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$

NO₂-MESSUNGEN MIT PASSIVSAMMLERN IN MÜNCHEN Immissionsbelastung in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ [Mittelwert über 2 Monate Messzeitraum]



Karte: © mapz.com – Map Data: OpenStreetMap [M]

NO₂-MESSUNGEN MIT PASSIVSAMMLERN IN MÜNCHEN in µg/m³ [Mittelwert über 2 Monate Messzeitraum]



¹ Messhöhe: 10 m, ² Messhöhe: 3 m, ³ Messhöhe: 7 m, ⁴ Messhöhe: 15 m; Quelle: Ludwig Bölkow Stiftung, 10/2016-12/2016

VI. Klagen für saubere Luft





**Die 19 von der DUH
beklagten Städte
in neun Ländern**

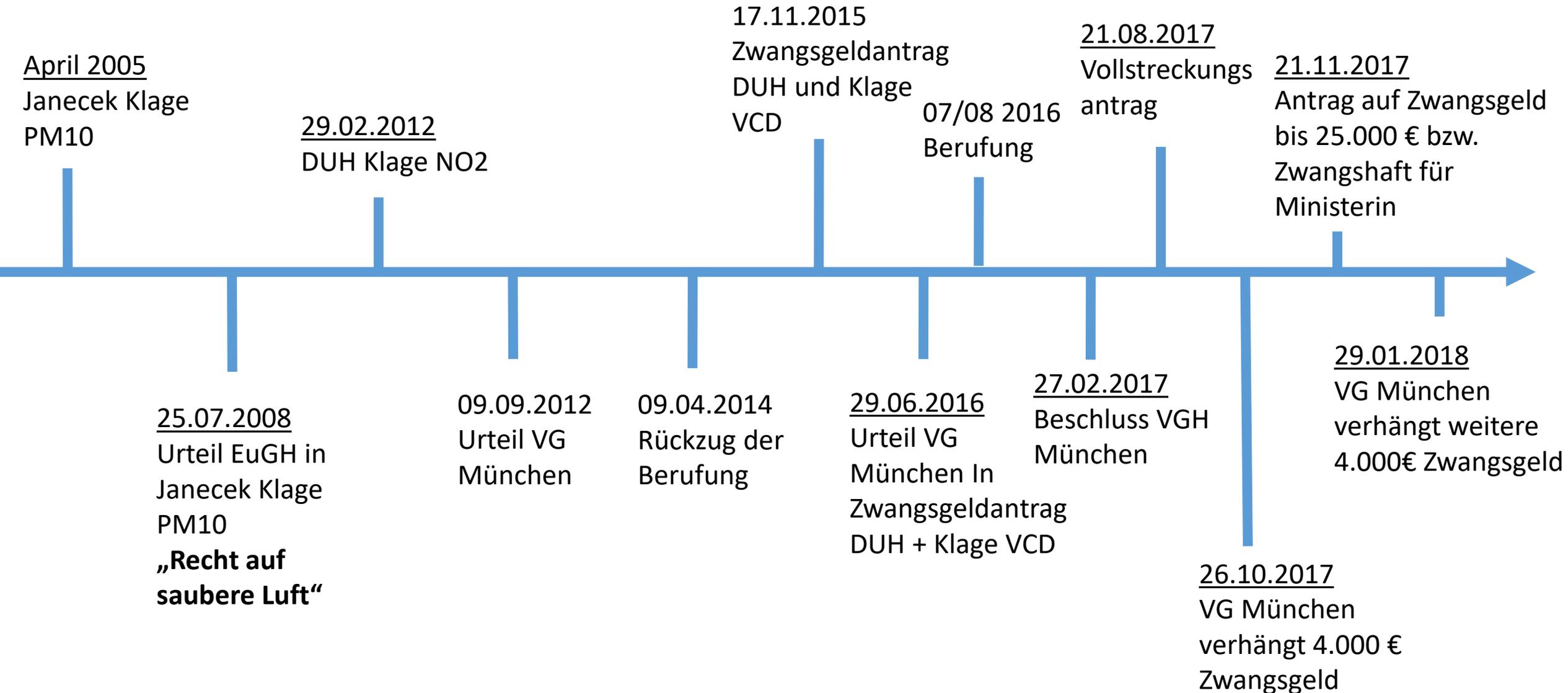
- Aktuell **19 Klageverfahren** zur Luftreinhaltung in **neun Bundesländern**
- Seit 2005 hat DUH **alle Verfahren** in alle Instanzen **gewonnen** (inkl. EuGH)
- Sept. 2016: Urteil **VG Düsseldorf** – Dieselfahrverbot ab 1.1.2018, **Sprungrevision** zum BVerwG Leipzig, Entscheidung am 22.2.2018 – dadurch bundesweite Klärung
- Februar 2017: **Bayerischer Verwaltungsgerichtshof** bestätigt DUH-Fahrverbotsanspruch für **München**, seitdem wurde bereits zwei Mal ein Zwangsgeld verhängt und nun **Antrag auf Zwangshaft** gegen die Staatsregierung gestellt, da der Freistaat (Bewertung durch das VG München: ‚Novum der Rechtsgeschichte‘) Gesetze und rechtskräftige Gerichtsurteile ignoriert
- Juli 2017: **VG Stuttgart** entscheidet in DUH Klage gegen Landesregierung ebenfalls für Fahrverbote ab 1.1.2018 – Sprungrevision vors BVerwG

- Reaktion der Bundesregierung auf DUH-Klagen:
 - **1. Dieseltipfel** ohne wirksame Maßnahmen
 - **2. Dieseltipfel** bei Merkel mit Zusage von 1 Mrd. € Regionalmittel für kurzfristig wirksame Maßnahmen wie Bus-/Lieferfahrzeug-Nachrüstungen
 - **3. + 4. Dieseltipfel von Bürgermeisterern und Landespolitikern** erneut ohne wirksame Maßnahmen
- Diverse **Rechtsverfahren gegen Bundesregierung und Zulassungsstellen** zur Stilllegung von Diesel-Pkw mit zu hohen NOx-Emissionen (VW, Audi und Opel) und Strafzahlungen (Porsche): DUH betritt rechtliches Neuland – Klagerecht bei Typzulassung
- Am 26. Februar 2018 Grundsatzentscheidung vor dem **BVerwG in Leipzig** zur Rechtmäßigkeit von Diesel-Fahrverboten in Deutschland

Klagen auf saubere Luft in München



Deutsche Umwelthilfe



Das Urteil des BVerwG Leipzig am 22.2.



- Die Verwaltungsgerichte in Stuttgart und Düsseldorf haben 2016 und 2017 DUH recht gegeben, dass **Diesel-Fahrverbote** schon nach der aktuellen Rechtslage **zulässig** sind
- Das VG Düsseldorf hatte sich dabei auf **streckenbezogene Diesel-Fahrverbote** bezogen, während das VG Stuttgart zusätzlich **zonenbezogene Fahrverbote** für möglich hält
- Sowohl das Land Nordrhein-Westfalen wie auch das Land Baden-Württemberg haben sich gegen die „Saubere Luft“ und für die Sprungrevision entschieden
- Das BVerwG hat am 27.2.2018 die Zulässigkeit von beiden Varianten der Diesel-Fahrverboten vollumfänglich bestätigt



Streckenbezogene
Verbote nach dem
VG Düsseldorf



Zonenbezogene
Verbote nach dem
VG Stuttgart



- Urteil gilt für alle Städte mit Überschreitungen des NO₂-oder PM₁₀ Grenzwerte
- **Diesel-Fahrverbote** müssen in die Luftreinhalteplanung aufgenommen werden, wenn andere Maßnahmen nicht ausreichen, um die NO₂-Belastung schnellstmöglich zu reduzieren
- Wirtschaftliche Interessen und das Eigentumsrecht Einzelner müssen hinter Gesundheitsschutz zurückstehen
- Freistaat Bayern mit seiner Strategie des Aussitzens krachend gescheitert





- Die DUH hatte im August 2017 weitere 42 Städte die jeweils für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörden angeschrieben und entsprechende **Anträge auf Änderung der Luftreinhaltepläne** gestellt
- In all diesen Städten lagen die NO₂-Werte im Jahr 2016 um 10% oder mehr über dem geltenden Grenzwert
- In ihren Schreiben beantragte die DUH, umgehend wirksame Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer baldigen Einhaltung der Grenzwerte führen, einschließlich Fahrverboten
- Diese Schreiben sind formal der erste Schritt eines möglichen Klageverfahrens
- Diese 42 Städte erhielten gestern ein erneutes Anschreiben, mit dem wir die Bedeutung des Urteils für ihre Stadt erläuterten und ein Frist von drei Wochen gesetzt haben, uns die Aufnahme von Diesel-Fahrverboten in einen geänderten Luftreinhalteplan rechtsverbindlich mitzuteilen. Andernfalls drohen weitere Klageverfahren

Was jetzt passieren muss



- **Landes- und Bundesregierung** müssen ihre devote Haltung gegenüber Autokonzernen beenden, die sich seit 20 Jahren in einem kriminellen Kartell abstimmen
- **Verbraucherrechte** müssen durch die Möglichkeit von Gruppen- bzw. Sammelklagen für betroffene Bürger eingeführt werden
- **Eine technische Nachrüstung der zehn Millionen Betrugs-Diesel-Pkw (Euro 5 + 6)** mit Einhaltung der aktuellen Grenzwerte auch im Winter auf Kosten der Hersteller
- Zwischenzeitlich hat sich sogar der **ADAC** **hat sich unseren Nachrüst-Forderungen angeschlossen**, wirft den Autoherstellern "Betrug" vor und spricht von "Fake News", wenn BMW, Daimler, VW & Co behaupten, die Nachrüstung als nicht möglich oder zu teuer
- Laut aktueller Emnid-Studie des BUND fordern **83% der Bundesbürger** eine **technische Nachrüstung der Betrugs-Diesel auf Kosten der Diesel-Konzerne!**

Notwendige Verkehrswende

- **Massiver Ausbau des ÖPNV (Schiene und Busse)** – Trendwende vom Kaputtsparen wie bisher Förderung der kollektiven Verkehre. Finanzierung aus den Strafzahlungen der Autokonzerne wegen Abgasbetrug
- **Fahrverbote für alle Diesel-Fahrzeuge, die nicht die Euro 6d Werte auf der Straße im Sommer wie Winter einhalten**
- **Nachrüstung aller ÖPNV- und DB-Regio Busse** auf Einhaltung der Euro 6 NOx-Grenzwerte im realen Fahrbetrieb (Nachrüstung mit Harnstoff-Katalysatoren)
- Umstellung auf **Umwelttaxis** (Benzin-Hybrid, Erdgas, Elektro), Verbot von Diesel-Taxis
- **Massive Infrastrukturverbesserung für den Radverkehr**
- **Verringerung von Parkplätzen** mit gleichzeitigem Ausbau von Park and Ride
- Durchgehend **Tempo 30**
- **Verbot von Baumaschinen ohne Partikelfilter** in der Innenstadt

Was muss in München passieren?



1. März 2017: Der Vorsitzende des Senats erklärte in der mündlichen Verhandlung: „An der Notwendigkeit von Dieselfahrverboten führt kein Weg vorbei“ und verurteilte die Staatsregierung, bis zum 31.12.2017 ein umsetzbares Konzept für Dieselfahrverbote zu erarbeiten.

Zitat aus dem Urteil: *„Andere Möglichkeiten als eine Verringerung der Zahl der Dieselfahrzeuge, die auf den zu hoch mit Stickstoffdioxid belasteten Straßen, bzw. in ihrem nächsten Umgriff verkehren, stehen nicht zur Verfügung, um das durch das Urteil vom 9. Oktober 2012 vorgegebene Ziel schnellstmöglich zu erreichen.“*

29. Januar 2018: Die Vorsitzende des Bayerischen Verwaltungsgerichts bestätigt die Berechtigung des Antrags der DUH auf Zwangshaft gegen die Bay. Staatsregierung. Wegen der „Einzigartigkeit“ des Falles setzt sie aber ein erneutes Zwangs-geld fest, in der Hoffnung, dass die Regierung diese letzte Warnung versteht. Zum vorgelegten Luftreinhalteplan sagt das Gericht: „...lässt sich nicht einmal im Ansatz ersehen, welche konkreten Auswirkungen die geschilderten Bemühungen für die Einhaltung des Jahresmittelwerts für NO₂ in München haben.“



- **DUH hat gestern umfangreiche Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans München abgegeben, Auszüge:**
- **Spätestens ab dem 1. September 2018 Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge bis Euro 4 und ab 1.9.2019 auch von Euro 5/V**
- **Nachrüstung aller ÖPNV- Busse** auf Einhaltung der Euro 6 NOx-Grenzwerte im realen Fahrbetrieb (Nachrüstung mit Harnstoff-Katalysatoren) nach Bsp. Berlin
- Umstellung auf **Umwelttaxis** (Benzin-Hybrid, Erdgas, Elektro), durch Änderung der Konzessionsregelung Verteuerung bzw. Verbot der Diesel-Taxi Zulassung
- **Massiver Ausbau des ÖPNV (Schiene und Busse) und beschleunigte Infrastrukturverbesserung**
- **Wirksame Förderung des Radverkehr**
- **Verringerung von Parkplätzen** mit gleichzeitigem Ausbau von Park and Ride
- Durchgehend **Tempo 30**
- **Verbot von Baumaschinen ohne Partikelfilter** nach Schweizer Beispiel

Meine herzliche Bitte – Unterstützen Sie unsere Arbeit und werden Sie Fördermitglied der DUH!

Damit wir weiter für Sie kämpfen können!

Bitte unterstützen Sie uns

Wir machen uns seit über 40 Jahren stark für den Klimaschutz und kämpfen für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! www.duh.de/spenden

Ihre Spende kommt an

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutz-organisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI Spendensiegel ausgezeichnet.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Kontakt:
resch@duh.de**