



Josef Schmid
2. Bürgermeister
Leiter des Referats für Arbeit
und Wirtschaft

I. An
Frau StRin Brigitte Wolf,
Herrn StR Cetin Oraner,
DIE LINKE, Rathaus

An Frau StRin Sonja Haider
ÖDP, Rathaus

Datum
16.12.2015

Wie sauber sind die Busse von MVG und MVV wirklich?
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO vom 26.10.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ihrer Anfrage vom 26.10.2015 führen Sie als Begründung aus:

„Seit vielen Jahren achten die Stadtwerke München darauf, bei der Neuanschaffung von Bussen möglichst emissionsarme Fahrzeuge zu erwerben. Es handelt sich hierbei sehr häufig um Dieselfahrzeuge, die jeweils die höchste Euronorm in Bezug auf Luftreinhaltung und CO₂-Ausstoß einhalten. Auch im MVV wird bei den Regionalbussen diese Euronorm verlangt. Diese Fahrzeugbeschaffungen sind ein wichtiger Baustein für die Luftreinhaltung im Stadtgebiet. Dieselfahrzeuge sind eine der Hauptquellen für die immer noch zu hohe NO_x-Belastung. Durch die betrügerischen Aktivitäten des VW-Konzerns stellt sich jedoch die Frage nach der (realen) Wirksamkeit der Euronormen auch in Bezug auf Busfahrzeuge. Wir bitten deshalb um Beantwortung der folgenden Fragen:“

Wir haben hierzu die Stellungnahmen der Stadtwerke München GmbH/MVG, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und des Kreisverwaltungsreferats eingeholt und dürfen Ihre Fragen wie folgt beantworten:

Frage 1:

Wie groß ist die Busflotte der Stadtwerke bzw. der von der MVG beauftragten Busunternehmen?

Antwort der MVG:

„Insgesamt setzt die MVG morgens zu Spitzenzeiten 445 Busse ein.“

Frage 2:

Wie teilt sich die Busflotte auf die verschiedenen Antriebs- und Treibstoffarten (u. a. Diesel, Gas, Hybrid) auf?

Antwort der MVG:

„Alle Fahrzeuge fahren mit Diesel. Drei dieser Fahrzeuge haben einen Hybridantrieb.“

Frage 3:

Welche Abgasnormen für CO₂ und NO_x erfüllen die Busse je Antriebsart?

Antwort der MVG:

„Die Busse halten selbstverständlich die jeweils zur Inbetriebnahme gültige Abgasnorm ein. Darüber hinaus sind alle Busse der SWM und der Kooperationspartner mit Rußfiltern ausgestattet.

Die **SWM**-Busse erfüllen die Euro-Norm IV, die Euro-Norm V/EEV, oder Euro-VI-Norm. In diesen Normen sind diverse Schadstoffgrenzwerte in g/kWh und die Testverfahren definiert. Nicht festgeschrieben ist der CO₂-Grenzwert.

Nachfolgend ist der jeweilige Anteil an Fahrzeugen bezogen auf die gesamte **Kooperationsgemeinschaft** (MVG/SWM und private Kooperationspartner) dargestellt:

Abgasstandard:	Anteil (Anzahl Fahrzeuge)
Euro VI	16 %
Euro V / EEV	49 %
Euro IV oder schlechter	35 %

Euro II Fahrzeuge werden nur noch durch Kooperationspartner für Schienenersatzverkehre vorgehalten, die Ausmusterung ist im Laufe des Jahres 2016 geplant. Seitens SWM werden derzeit insgesamt noch vierzehn Euro III Fahrzeuge für Schienenersatzverkehre vorgehalten. Ausmusterung ist ebenfalls im Laufe des Jahres 2016 geplant. Bei den Kooperationspartnern und den SWM werden Neufahrzeuge aktuell ausschließlich mit Euro VI-Standard beschafft.“

Frage 4:

Gibt es solche Zahlen auch für die Regionalbuslinien im MVV?

Antwort der MVV GmbH:

„Im MVV-Regionalbusverkehr in den acht Verbundlandkreisen sind ca. 650 Fahrzeuge im Einsatz. Die Verteilung auf die einzelnen Schadstoffklassen beträgt in etwa:

Abgasstandard:	Anteil (Anzahl Fahrzeuge)
Euro VI	26 %
Euro V / EEV	36 %
Euro V	13 %
Euro IV oder schlechter	25 %

Die Hauptlast der Verkehre wird dabei durch die neuesten Busse mit den besten Schadstoffklassen erbracht. Fahrzeuge mit Euro 4 oder schlechter werden nur noch für

niederrangige Dienste (Verstärkerleistungen in der HVZ o.ä.) eingesetzt. Zahlenmäßig schlagen sie damit zwar noch zu Buche, erbringen aber anteilig eine sehr geringe Laufleistung.

Ab 13.12.2015 läuft nurmehr eines der einstmals drei Hybrid-Bus-Projekte im Landkreis München. Die beiden anderen Projekte werden dann planmäßig beendet sein. Im Landkreis Fürstenfeldbruck werden aber ab Dezember 2015 drei Hybridbusse im Regelbetrieb im Einsatz sein. Diese Fahrzeuge erfüllen ebenfalls den Abgasstandard Euro 6.“

Frage 5:

Gibt es Schätzungen über den Anteil der MVG und MVV Busse am gesamten innerstädtischen Verkehrsaufkommen an Dieselfahrzeugen?

Antwort der MVG:

„Die Dieselfahrzeuge der MVG sind nach Schätzungen an **0,5% des Verkehrsaufkommens** der Dieselfahrzeuge beteiligt.“ (Anmerkung des Referats für Arbeit und Wirtschaft: Der Anteil der o.g. Busse an den **zugelassenen Dieselfahrzeugen** in München beträgt nach den vom KVR übermittelten Zahlen ca. **0,14 %**).

Frage 6:

Wurde der reale Ausstoß an Schadstoffen im Echtbetrieb bereits von der MVG getestet? Welche Ergebnisse brachten diese Tests?

Antwort der MVG:

„Nein, das ist auch nicht notwendig, da mit Einführung der Euro-VI-Abgasnorm zum Januar 2014 alle Bushersteller in Europa eine zweistufige EU-Verordnung einzuhalten haben, mit

- a) Nachweis der Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte auf dem Prüfstand und im Fahrbetrieb zur Typgenehmigung
- b) Nachweis der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Fahrbetrieb befindlicher Fahrzeuge:
Stichprobe an Kundenfahrzeugen (Festlegung durch das KBA). Beginn der Nachweise 18 Monate nach Typgenehmigung, danach alle 2 bis 5 Jahre nach Produktionseinstellung.

Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Bundes und der EU, geeignete Prüfverfahren zur Ermittlung der Emissionen bei Fahrzeugen festzuschreiben und die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben liegt beim Fahrzeughersteller und beim KBA.“

Frage 7:

Falls noch keine Tests durchgeführt wurden, sollten diese jetzt nicht umgehend erfolgen, damit der Luftreinhalteplan der Stadt mit realen Werten arbeiten kann? Möglicherweise stünden ja auch Schadenersatzforderungen im Raum, falls die Euronormen nicht eingehalten werden.

Antwort der MVG:

„Nein, denn die Situation ist anders als im PKW-Bereich. Es stehen derzeit keine Betrugsvorwürfe im Raum. Darüber hinaus werden im Bus völlig andere Motoren als beim PKW verbaut und es besteht Platz für eine aktive Abgasreinigung. Darüber hinaus haben die wichtigsten in Deutschland vertretenen Bushersteller mit dem in Summe höchsten Marktanteil zwischenzeitlich bestätigt, dass bei ihnen keine Software eingesetzt wird, die unzutreffende Angaben zum Schadstoffausstoß generiert.“

Frage 8:

Ist es technisch überhaupt möglich, Schadstoffmessungen im Linienbetrieb im Stadtverkehr durchzuführen? Welcher Aufwand ist hierfür erforderlich?

Antwort der MVG:

„Im Linienbetrieb mit Fahrgästen ist es nicht sinnvoll möglich, Messungen durchzuführen. Selbst ohne Fahrgäste wäre der Aufwand enorm hoch und ist nicht Aufgabe eines Betreibers.“
Ich hoffe, dass Ihre Fragen hiermit beantwortet werden konnten.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an das Direktorium-HA II/V 1
an RS/BW

Per Hauspost

An die Stadtwerke München GmbH – VB/MVG

Per Hauspost

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Thierschstr. 2
80538 München

mit der Bitte um Kenntnisnahme

III. Wv. FB V Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/3 Anfragen/429Antwort.odt

Josef Schmid