



# **NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Messungen an einem Diesel Pkw Porsche Panamera, Euro 5, im realen Fahrbetrieb**

**Projektleiter**  
Dr. A. Friedrich

**Stellvertretender Projektleiter**  
S. Annen

Berlin, 22. Mai 2019

## Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund	3
1.1 Emissions-Kontroll-Institut	3
1.2 Rechtliche Grundlagen	4
1.3 NO <sub>x</sub> - und CO <sub>2</sub> -PEMS-Messungen	4
2. Versuchsfahrzeug	6
3. Messtechnik	7
3.1 Messgerät des EKI für CO- und CO <sub>2</sub> -Messungen	7
3.2 Messgerät des EKI für NO- und NO <sub>2</sub> -Messungen	7
3.3 Messgerät des EKI für Partikelmessungen	8
3.4 Durchflussmesser	9
4. Messmethode	10
5. Ergebnisse	11
5.1 Zusammenfassung der Messungen	11
5.2 Veranschaulichung an Messung 1	12
6. Anhang	14

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Porsche Panamera Diesel	6
Abb. 2 Teststrecke	10
Abb. 3 NO <sub>x</sub> -Emissionen der einzelnen Messungen	11
Abb. 4 Geschwindigkeit der Messungen [km/h]	12
Abb. 5 NO <sub>x</sub> -Emissionen über Zeit [ppm]	12
Abb. 6 Ausschnitt NO <sub>x</sub> vs. Abgasrückführung (EGR)	13
Abb. 7 NO <sub>x</sub> -Emissionen über Zeit kumuliert [g]	13

## 1. Hintergrund

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) kämpft seit vielen Jahren für saubere Luft, die für unsere Gesundheit und unsere Lebensqualität unverzichtbar ist. Die Verringerung von Luftschadstoffen ist außerdem wichtig für den Klimaschutz. Der Straßenverkehr trägt wesentlich zur Luftverschmutzung bei. Der Abgasskandal, der mit VW im September 2015 ins Rollen gekommen ist, hat deutlich gemacht, dass Diesel-Pkw praktisch aller Hersteller die vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte nur im Labor einhalten und im realen Fahrbetrieb die Abgasreinigung rechtswidrig abgeschaltet wird. So stoßen Diesel-Pkw in der Realität ein Vielfaches mehr an giftigen Stickoxiden ( $\text{NO}_x$ ) aus als erlaubt. Auch die Emissionen von klimaschädlichem Kohlendioxid ( $\text{CO}_2$ ) liegen in der Realität häufig deutlich über den von den Herstellern angegebenen Werten. Ein weiteres Problem zeigt sich bei Benzin-Fahrzeugen mit Direkteinspritzung. Diese weisen häufig besonders hohe Emissionen von ultrafeinen, gesundheitsschädlichen Partikeln auf. Bislang sind diese Fahrzeuge, deren Anzahl auf dem Markt wächst, nur in Ausnahmen mit einem wirksamen Partikelfilter ausgestattet.

### 1.1 Emissions-Kontroll-Institut

Um belastbare und transparente Informationen zum tatsächlichen Schadstoff-Ausstoß von Pkw zu ermitteln und bereitzustellen, hat die DUH als erste und bislang einzige Umweltorganisation im März 2016 das 'Emissions-Kontroll-Institut' (EKI) eingerichtet. Mit PEMS-Messgeräten werden die realen  $\text{NO}_x$ -,  $\text{CO}_2$ - und, bei Messungen von Benzinfahrzeugen mit Direkteinspritzung, die Partikelemissionen im Straßenbetrieb ermittelt. Bereits seit September 2015 lässt die DUH zudem Diesel-Pkw in zum Teil aufwändigen Labortests vor allem bei der Schweizer Abgasprüfstelle in Bern/Biel auf ihren Schadstoff-Ausstoß hin untersuchen. Ziel des EKI ist es, aufzuzeigen, welche realen Emissionen Fahrzeuge auf der Straße haben und mit welchen Techniken und bei welchen Temperaturen die Wirksamkeit der Abgasreinigung reduziert wird. Vergleichsmessungen von Fahrzeugen, die mit wirksamen Abgasreinigungssystemen nachgerüstet sind, sollen deren Beitrag zur Minderung der Luftbelastung hervorheben.

Alle gemessenen Ergebnisse veröffentlicht die DUH im Rahmen von Pressekonferenzen, in Form von Pressemitteilungen und auf ihrer Webseite. Die DUH leitet die Messwerte sowie Hinweise auf das Vorhandensein von Abschaltvorrichtungen an die entsprechenden Institutionen und Behörden auf nationaler und internationaler Ebene weiter.

Durch die Messungen will die DUH darauf aufmerksam machen, dass die Behörden durch ihre jahrelange Weigerung, den Ursachen für die längst bekannten Grenzwertüberschreitungen auf den Grund zu gehen und diese zu unterbinden, mitverantwortlich sind für den breiten Betrug der Automobilindustrie. Deren Diesel-Pkw halten häufig die Grenzwerte nur im Prüfzyklus im Prüflabor zwischen 20 und 30 Grad Celsius ein, auf der Straße überschreiten

sie diese aber im Durchschnitt um den Faktor 7,1.<sup>1</sup> Solange die Behörden eine transparente Kontrolle verweigern, wird die DUH Messungen im realen Fahrbetrieb durchführen. Dem dringenden Handlungsbedarf angesichts der schier flächendeckenden Überschreitung der Abgasgrenzwerte in der Bestandsflotte von Pkw soll mit den Messungen Nachdruck verliehen und die zuständigen Behörden zum Handeln aufgefordert werden.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlage für die Abgasgrenzwerte ist die europäische Verordnung (EG) 715/2007 in Verbindung mit 692/2008. Gemäß diesen Verordnungen müssen Euro 5 Pkw mit Dieselmotor einen Grenzwert von 180 mg NO<sub>x</sub>/km und Euro 6 Pkw einen Grenzwert von 80mg NO<sub>x</sub>/km unterschreiten. Bezüglich der Partikelanzahl gilt für Fahrzeuge mit Ottomotor und Direkteinspritzung ab dem 1. September 2017 für die Typzulassung neuer Fahrzeugtypen ein Grenzwert von 6\*10<sup>11</sup>, der bereits seit 2011 für Dieselfahrzeuge vorgeschrieben ist. Für die Typzulassung neuer Fahrzeuge ist dieser Wert ab 1. September 2018 gültig.

Die europäische Luftreinhalterichtlinie legt verbindliche Grenzwerte für die Umgebungsluft fest. So darf im Jahresmittel der Wert von 40 µg/m<sup>3</sup> nicht überschritten werden. Dieser Wert ist seit 2010 verbindlich einzuhalten.

An etwa der Hälfte (2017) aller verkehrsnahen Messstellen in Deutschland wird er jedoch anhaltend überschritten. Hauptverursacher dieser hohen Werte sind Dieselfahrzeuge. Besonders hohe Belastungen treten seit Jahren in den Wintermonaten auf.

Aufgrund der andauernden Verletzung europäischen Rechts auf der einen Seite und der Tatsache, dass durch die Bundesregierung keine wirksamen Maßnahmen umgesetzt werden, um die Grenzwertüberschreitung so bald wie möglich zu beenden, hat die Europäische Kommission am 18.6.2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet, das inzwischen vor dem Europäischen Gerichtshof liegt. Im Falle einer zu erwartenden Verurteilung drohen hohe Strafzahlungen.

Ebenso gibt es verbindliche Grenzwerte für die Feinstaubbelastung der Außenluft. Die Kenngrößen für die Bewertung der Feinstaubbelastung sind jedoch nicht geeignet, um adäquat auf die Belastung der Außenluft mit ultrafeinen Partikeln zu reagieren.

## 1.3 NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-PEMS-Messungen

Das EKI führt Messungen mit mobilen Messgeräten (Portable Emission Measurement System, kurz PEMS) an Pkw im realen Fahrbetrieb auf der Straße durch. Dabei wird unter anderem der Ausstoß an Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) ermittelt. Ziel der Messungen ist es herauszufinden, ob die Fahrzeuge wie vorgeschrieben auch unter normalen

---

<sup>1</sup> International Council on Clean Transportation ICCT 2014

Fahrbedingungen (also nicht nur im NEFZ-Prüfzyklus im Labor) die Abgasvorschriften einhalten. Die DUH verwendet die Geräte SEMTECH-NO<sub>x</sub> und SEMTECH-FEM des Herstellers Sensors, welche im Abschnitt 3. Messtechnik dargestellt sind. Die Messungen werden unter der Aufsicht von Dr. Axel Friedrich, ehemaliger Abteilungsleiter Verkehr und Lärm des Umweltbundesamtes, durchgeführt.

Getestet werden Diesel-Pkw sowie Fahrzeuge mit Benzin-, Erdgas- oder Hybridantrieb.

## 2. Versuchsfahrzeug

Technische Parameter des untersuchten Fahrzeugs sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt. Das Fahrzeug erfüllt laut Typzulassung nach NEFZ die Abgasnorm Euro 5 und ist mit einem Dieselpartikelfilter ausgestattet.

*Abb. 1 Porsche Panamera Diesel*



### Technische Daten

Modell / Erstzulassung	Porsche Panamera Diesel / 12.2012
Hubraum	2.967 cm <sup>3</sup>
Leistung	184 kW
Treibstoff	Diesel
Abgasnorm	EURO 5
Herstellerangabe CO <sub>2</sub> , kombinierter Wert	167 g CO <sub>2</sub> /km
Abgasnachbehandlung	DPF
Kilometerstand	259.228

### 3. Messtechnik

#### 3.1 Messgerät des EKI für CO- und CO<sub>2</sub>-Messungen

Zum Einsatz kommt das SEMTECH-FEM Modul von Sensors, welches mit hoher Genauigkeit die CO- und CO<sub>2</sub>-Werte misst. Anhand der emittierten CO<sub>2</sub>-Emissionen kann unmittelbar der Kraftstoffverbrauch errechnet werden.

FEM ANALYTICAL SPECIFICATION		
Parameter	CO	CO <sub>2</sub>
Max Range (Full Scale)	8% vol.	18 % vol.
Resolution	10 ppm	0.01 % vol. CO <sub>2</sub>
Linearity	$ x_{min} \times (a1 - 1) + a0  \leq 0.5\% \text{ of span}$ Slope a1 between 0.99 and 1.01 Standard Error of Estimates (SEE) $\leq 1\% \text{ of span}$ Coefficient of Determination $r^2 \geq 0.998$	
Accuracy	$\leq \pm 2\% \text{ of reading or } \leq \pm 0.3\% \text{ of full scale, whichever is greater}$	
	As low as $\pm 50 \text{ ppm}$	As low as $\pm 0.1\% \text{ vol. CO}_2$
Repeatability	$\leq 2\% \text{ of point or } \leq \pm 1\% \text{ of span, whichever is greater}$	
Precision	$\leq 1\% \text{ of span}$	
Noise	$\leq 2\% \text{ of span}$	
Zero Drift (Over 1 hour)	$\leq \pm 50 \text{ ppm}$	$\leq \pm 0.1\% \text{ vol.}$
Span Drift (over 8 hrs)	$\leq \pm 2\% \text{ of span value or } \leq \pm 20 \text{ ppm, whichever is greater}$	$\leq \pm 2\% \text{ of span value or } \leq \pm 0.1\% \text{ vol., whichever is greater}$
Rise Time (T10-90)	$\leq 2.5 \text{ seconds}$	
System Response Time (T0-90)	$\leq 10 \text{ seconds}$	
Data Rate	5 Hz	

Das SEMTECH-FEM Modul ist für die unter UN-ECE geregelten Gase konform und erfüllt die EU Verordnung Nr. 582/2011 sowie die Anforderungen des Code of Federal Regulations 40, Abschnitt 1065 nach US-Recht für den Gebrauch unter Labor- und Realbedingungen.

#### 3.2 Messgerät des EKI für NO- und NO<sub>2</sub>-Messungen

Zum Einsatz kommt das SEMTECH-NO<sub>x</sub> Modul von Sensors, das die Konzentrationen von NO und NO<sub>2</sub> gleichzeitig und separat erfasst. Das SEMTECH-NO<sub>x</sub> Modul nutzt die Technologie der nichtdispersiven UV-Absorptionsfotometrie (NDUV), die durch elektronische Übergänge der Moleküle, welche bei der Strahlungsabsorption bestimmter Gase angeregt werden, eine Messung der NO und NO<sub>x</sub>-Konzentration ermöglicht.

NO <sub>x</sub> ANALYTICAL SPECIFICATION		
Parameter	NO	NO <sub>2</sub>
Max Range	0 to 3000 ppm	0 to 1000 ppm

(Full Scale)		
Min. Span to meet requirements	300 ppm	300 ppm
Resolution	0.1 ppm	0.1 ppm
Linearity	$ x_{min} \times (a_1 - 1) + a_0  \leq 0.5\%$ of span Slope $a_1$ between 0.99 and 1.01 Standard Error of Estimates (SEE) $\leq 1\%$ of span Coefficient of Determination $r^2 \geq 0.998$	
Accuracy	$\leq \pm 2\%$ of reading or $\leq \pm 3\%$ full scale, whichever is greater	
Repeatability	$\leq 2\%$ of point or $\leq \pm 1\%$ of span, whichever is greater	
Precision	$\leq 1\%$ of span	
Noise	$\leq 2\%$ of span	
Zero Drift	$\leq 4$ ppm / hour with $\Delta t \leq 10^\circ\text{C}$ and using purified N <sub>2</sub> as gas zero	
Span Drift	$\leq \pm 2\%$ of span value with $\Delta t \leq 10^\circ\text{C}$	
Rise time (T10-90)	$\leq 2.5$ sec	
System response time (T0-90)	$\leq 10$ sec with rise time $\leq 2.5$ sec	
Data Rate	5 Hz	
Sample Flow Rate	1.5 l/min	

Das SEMTECH-NO<sub>x</sub> Modul ist für die unter UN-ECE geregelten Gase konform und erfüllt die EU Verordnung Nr. 582/2011 sowie die Anforderungen des Code of Federal Regulations 40, Abschnitt 1065 nach US-Recht für den Gebrauch unter Labor- und Realbedingungen.

### 3.3 Messgerät des EKI für Partikelmessungen

Anwendung findet das SEMTECH-CPN Modul von Sensors, welches im vollen Umfang die Anforderungen der EU RDE-PN für PEMS-Messungen erfüllt.

CPN SPECIFICATIONS	
Parameter	CPN
Particle Size (Lower Limit)	Minimum: 23 nm Maximum: d50 (Correlation to PMP system demonstrated)
Particle Concentration Range	CPC 0-104 #/cm <sup>3</sup> Single count mode
Measurement Range	Adjustable by PND2 dilution ratio (Exceeds that of diffusion charger devices)
Dimensions (W x D x H)	436 x 311 x 180 mm 17.2 x 12.3 x 7.1 inches
Weight	Approximately 20 k (44 lbs.)
Power Requirements	12 VDC <200W at steady state (including 1m headed sampling line)
Operating Environment	-10°C to 40°C, 860-1020 mbar [up to 1500 m above sea level]



### 3.4 Durchflussmesser

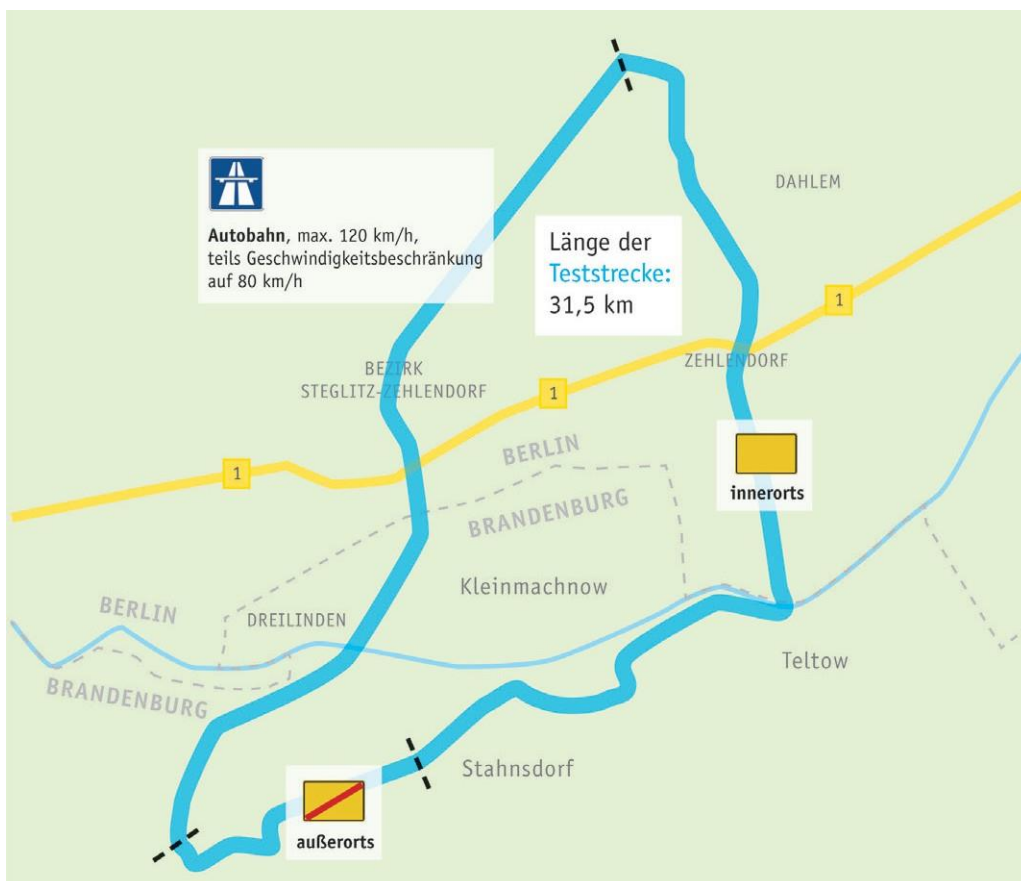
Der Durchflussmesser misst das Volumen des gesamten Abgasstroms und leitet einen kleinen Teil der Abgase durch einen erwärmten Schlauch in das FEM- und NO<sub>x</sub>-Modul.

<b>FLOW TUBE ANALYTICAL SPECIFICATION</b>	
Exhaust Temperature Range	-5 to 700°C
Exhaust Temperature Accuracy	± 1% of reading or ± 2°C whichever is greater
Flow Measurement Linearity	x <sub>min</sub> x (a <sub>1</sub> - 1) + a <sub>0</sub>   ≤ 1% of max. Slope a <sub>1</sub> between 0.99 and 1.01 Std. Err. of Estimates SEE ≤ 1% of max. Coefficient of Determination r <sup>2</sup> ≥ 0.990
Flow Measurement Accuracy	± 2% of reading or ± 0.5% of full scale , whichever is greater
Warm-Up Time	60 minutes to meet specifications
System Response Time (T <sub>0-90</sub> )	≤ 2.5 seconds; synchronized to match rise time of gaseous analyzers
Data Rate	5 Hz
Resolution	0.1 kg/hr
Power Input	12VDC; using power supply from FEM module
Communications	RS 232
Control Module Dimensions ( L x D x W)	36.0 x 18.0 x 10.0 cm 14.2 x 7.0 x 4.0 in.
Control Module Weight	4 kg (9 lb.)

## 4. Messmethode

Die Messungen erfolgen im normalen Straßenverkehr auf einer festgelegten Teststrecke von rund 32 km in Berlin mit Anteilen von Stadtverkehr, Landstraße und Autobahn. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Landstraße beträgt 80 km/h, auf der Autobahn 120 km/h. Die Fahrer beachten die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung und folgen den Hinweisen der in den Fahrzeugen vorhandenen Schaltanzeigen. Parameter wie Umgebungstemperatur und Luftfeuchte sowie Startzeit werden zu Beginn jeder Messung dokumentiert. Ebenfalls wird die Verbrauchsanzeige des Fahrzeugs für den jeweiligen Durchlauf notiert und über die erfassten Emissionswerte und einer Nachtankung überprüft. In der Regel absolviert jedes Fahrzeug zehn Messungen.

Abb. 2 Teststrecke



Grafik: DUH

## 5. Ergebnisse

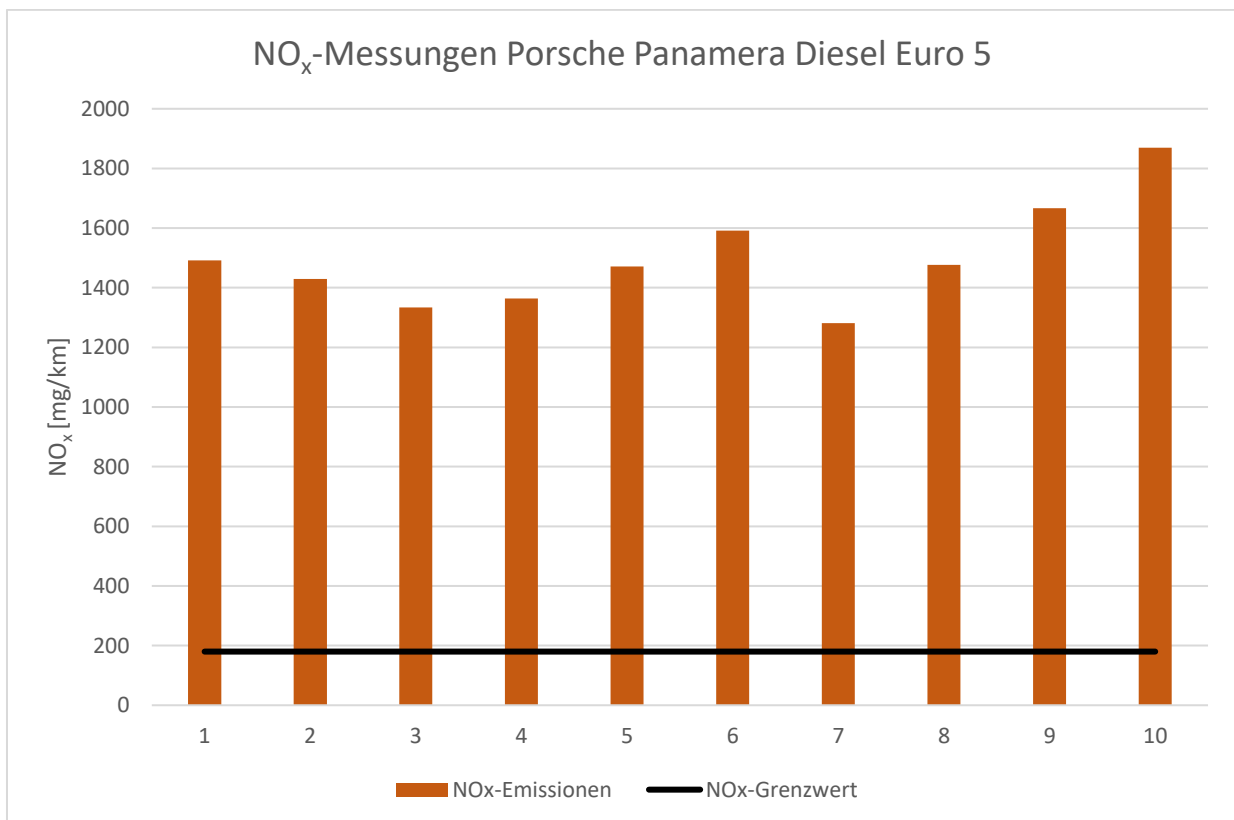
Die Messungen wurden bei Außentemperaturen von +10 bis +14 Grad Celsius durchgeführt.

- das Fahrzeug wurde zuvor gewartet, meldet keine Störung, kein Warnsignal leuchtet
- bei allen Messungen überschreitet das Fahrzeug den Euro 5 NO<sub>x</sub>-Grenzwert von 180 mg/km bei Weitem

### 5.1 Zusammenfassung der Messungen

Durchschnitt CO <sub>2</sub> in g/km	185
Durchschnitt NO <sub>x</sub> in mg/km	1.498
Faktor zu Grenzwert NO <sub>x</sub> Euro 5 Diesel (180 mg/km)	8,3

Abb. 3 NO<sub>x</sub>-Emissionen der einzelnen Messungen



## 5.2 Veranschaulichung an Messung 1

Abb. 4 Geschwindigkeit der Messungen [km/h]

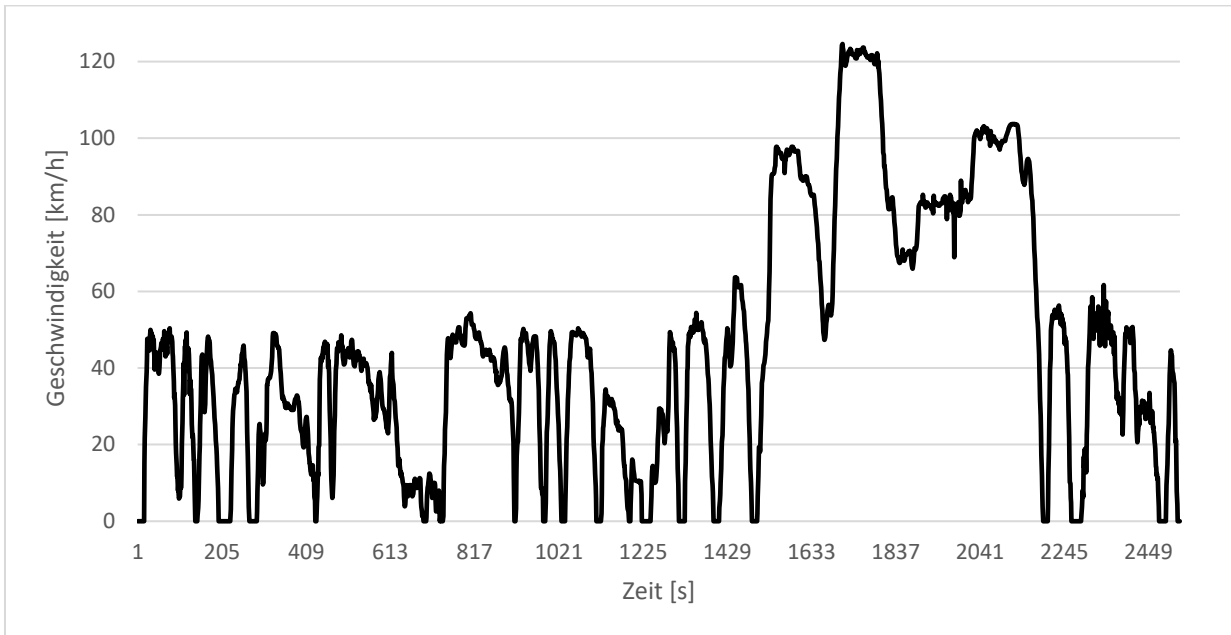


Abb. 5 NO<sub>x</sub>-Emissionen über Zeit [ppm]

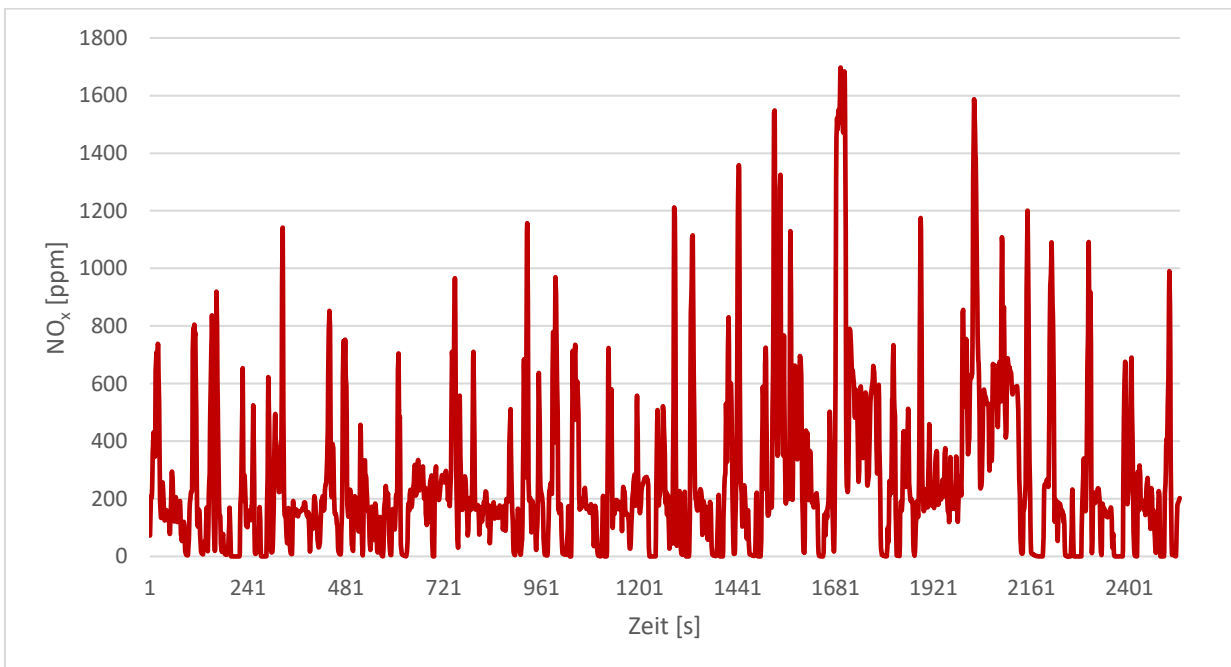
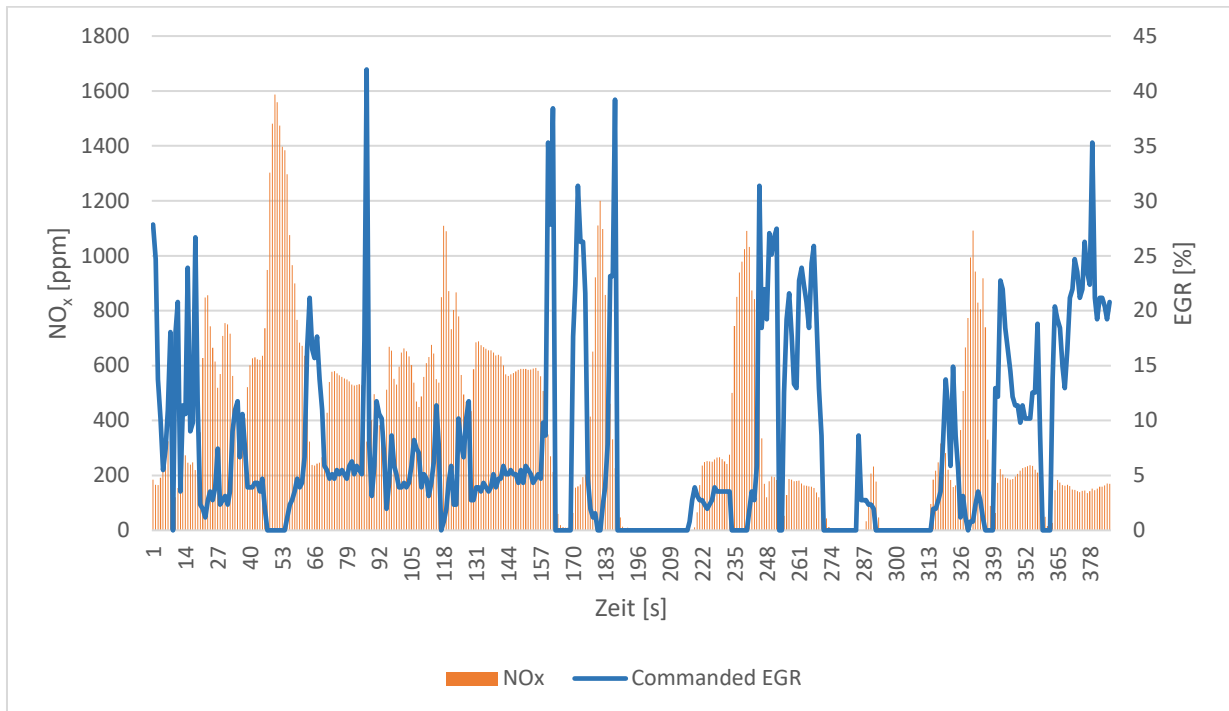
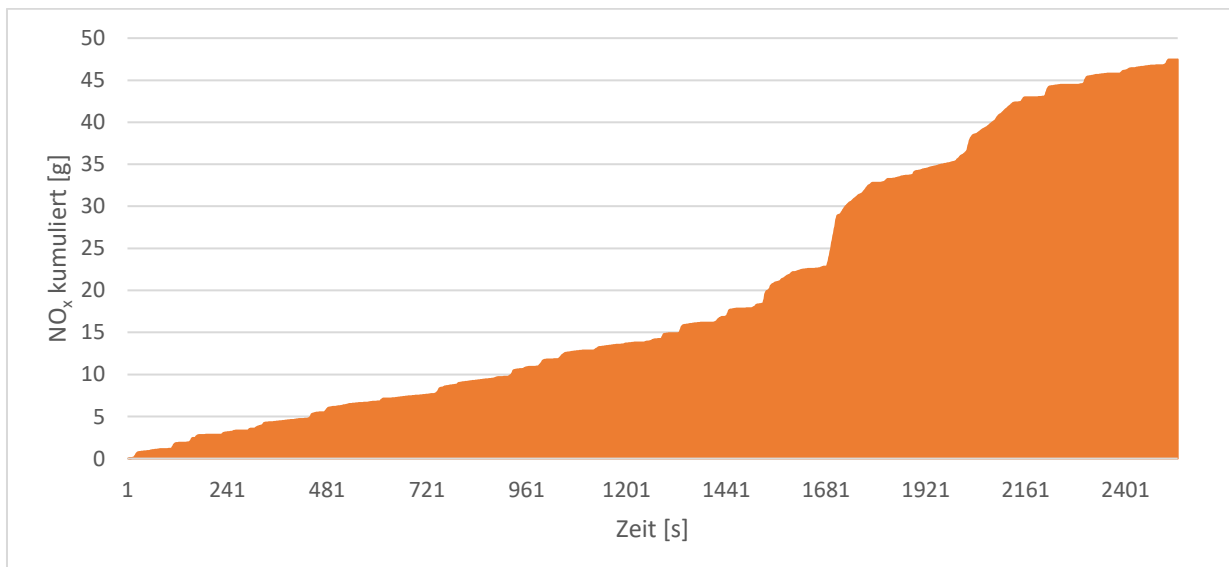


Abb. 6 Ausschnitt NO<sub>x</sub> vs. Abgasrückführung (EGR)



Der Ausschnitt veranschaulicht einerseits die stark schwankende Abgasrückführung und andererseits die daraus resultierende Veränderung der NO<sub>x</sub>-Emissionen. Wird die Abgasrückführung gemindert steigen als Folge die NO<sub>x</sub>-Emissionen an.

Abb. 7 NO<sub>x</sub>-Emissionen über Zeit kumuliert [g]



Hinweis: Bei der zurückgelegten Strecke von 31,8 Kilometern darf das Fahrzeug mit Euronorm 5 insgesamt maximal 5,7 Gramm NO<sub>x</sub> emittieren.

## 6. Anhang

### Einzelne Messungen

<b>TEST 1</b>	
Datum	13.05.2019
Startzeit	17:38:56
Endzeit	18:21:01
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2307
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	14
Gesamtdistanz (km)	31,8
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	180
CO (mg/km)	123
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1492

<b>TEST 2</b>	
Datum	13.05.2019
Startzeit	18:35:14
Endzeit	19:14:18
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2105
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	14
Gesamtdistanz (km)	31,8
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	172
CO (mg/km)	178
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1429

<b>TEST 3</b>	
Datum	13.05.2019
Startzeit	19:15:02
Endzeit	19:50:54
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2001
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	14
Gesamtdistanz (km)	31,8
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	162
CO (mg/km)	147
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1334

<b>TEST 4, Kaltstart</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	09:45:42
Endzeit	10:25:49
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2179
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	10
Gesamtdistanz (km)	31,7
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	181
CO (mg/km)	159
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1364

<b>TEST 5</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	10:35:18
Endzeit	11:15:51
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2121
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	10
Gesamtdistanz (km)	31,7
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	170
CO (mg/km)	69
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1471

<b>TEST 6, Sportmodus, Start Regeneration</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	11:17:42
Endzeit	11:56:56
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2100
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	11
Gesamtdistanz (km)	31,9
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	189
CO (mg/km)	32
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1592



<b>TEST 7, Ende Regeneration</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	13:03:54
Endzeit	13:42:51
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2175
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	11
Gesamtdistanz (km)	31,8
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	220
CO (mg/km)	74
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1281

<b>TEST 8</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	13:46:52
Endzeit	14:26:51
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2238
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	11
Gesamtdistanz (km)	31,7
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	172
CO (mg/km)	82
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1477

<b>TEST 9, erhöhtes Verkehrsaufkommen</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	14:54:55
Endzeit	15:49:55
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2735
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	12
Gesamtdistanz (km)	31,8
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	188
CO (mg/km)	46
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1667

<b>TEST 10, Sportmodus, erhöhtes Verkehrsaufkommen</b>	
Datum	14.05.2019
Startzeit	16:41:02
Endzeit	17:33:58
NonIdleDurationTimeNumber (s)	2780
Außentemperatur in Grad Celsius (Berlin-Dahlem)	13
Gesamtdistanz (km)	31,7
Gesamtemissionen	
CO <sub>2</sub> (g/km)	214
CO (mg/km)	80
NO <sub>x</sub> (mg/km)	1869

Die gemessene Außentemperatur wurde jeweils vor der Messung von der Wetterstation abgerufen.

**Deutsche Umwelthilfe e.V.**

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

**Projekt Emissions-Kontroll-Institut**

Deutsche Umwelthilfe e.V.  
Simon Annen  
Projektmanager Verkehr &  
Luftreinhaltung  
Hackescher Markt 4  
10178 Berlin

**Projektleiter**

Dr. Axel Friedrich  
Telefon: +49 152 29483857  
E-Mail:  
axel.friedrich.berlin@gmail.com

**Ansprechpartnerin**

Dorothee Saar  
Leiterin Verkehr & Luftreinhaltung  
Hackescher Markt 4  
10178 Berlin  
Telefon: +49 30 2400867-72  
E-Mail: saar@duh.de

**Datum und Ort der Messung:** Mai 2019, Berlin Zehlendorf

**Titelfoto:** DUH

[www.duh.de](http://www.duh.de) [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://twitter.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: [www.duh.de/newsletter-abo.html](http://www.duh.de/newsletter-abo.html)



Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Sie ist mit dem DZI-Spendensiegel ausgezeichnet. Testamentarische Zuwendungen sind von der Erbschafts- und Schenkungssteuer befreit.

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 mit Ihrer Spende – damit Natur und Mensch eine Zukunft haben. Herzlichen Dank! [www.duh.de/spenden.html](http://www.duh.de/spenden.html)