

NEUER INTERNATIONALER AIR INDEX EINGEFÜHRT

Stadtpolitische Entscheidungsträger, Autokäufer und Flottenmanager haben jetzt Zugang zu unabhängigen und standardisierten Emissionswerten von Autos, die im Straßenverkehr gemessen wurden.

- Leicht verständliche und vergleichbare Werte geben Autokäufern Klarheit.
- Politische Entscheidungsträger können jetzt mithilfe exakter Informationen die Luftqualität in Städten auf gerechte Weise verbessern.
- Der unabhängige **AIR Index** zeigt die tatsächlichen Stickoxidemissionen (NO_x) aller getesteten Fahrzeugtypen.
- Die Einstufung in einer Farbskala von A–E wird von weltweiten Experten für Luftreinheit und Fahrzeugemissionen unterstützt.
- Verbrauchern wird empfohlen, erst nach der Überprüfung des **AIR Index** ihr neues Auto zu kaufen.
- Weitere Informationen finden Sie auf der **AIR Index** Website www.airindex.com.

00h01 28. Februar 2019: Mit der heutigen Veröffentlichung des **AIR Index** lichtet sich der Nebel um Autoemissionen. Das internationale, unabhängige und standardisierte Bewertungssystem zeigt exakt, wie stark ein Auto im Stadtverkehr zur Luftverschmutzung beiträgt.

Der weltweite Einbruch beim Absatz von Dieselfahrzeugen zeigt, dass Autokäufer nach dem Dieselskandal über Benzin- und Deselemissionen irritiert sind. Bis jetzt konnten sie nur auf Informationen aus Tests der Autohersteller zurückgreifen, denen sie offensichtlich nicht mehr trauen.

Der **AIR Index** wurde eingeführt, um Autokäufer und Entscheidungsträger in den Städten beim Kauf und der Nutzung von Fahrzeugen über die tatsächlichen Fakten zu Fahrzeugemissionen aufzuklären. Eine einfache farbliche Einstufung von A bis E zeigt den Unterschied zwischen saubereren und schmutzigen Fahrzeugen.

Bürger vieler europäischer Städte sind Konzentrationen von Luftschadstoffen ausgesetzt, die über den festgelegten Qualitätsstandards der Luftqualitätsrichtlinie 2016¹ liegen. Politische Entscheidungsträger müssen schnell, aber gerecht handeln, um sicherzustellen, dass nur die anhand ihrer tatsächlichen Emissionen saubersten Fahrzeuge auf unseren Straßen zugelassen werden, um NO_x-Emissionen zu reduzieren und für eine bessere Luft zu sorgen.

Die heutige Veröffentlichung des **AIR Index** gibt Verbrauchern und politischen Entscheidungsträgern die Möglichkeit, durch den Zugang zu zuverlässigen und unabhängigen Daten eine sinnvolle Entscheidung bei der Auswahl von Fahrzeugen zu treffen. Der **AIR Index** zeigt auf einen Blick, wie sauber die Auspuffemissionen eines Autos sind, und ermöglicht den Vergleich mit anderen Fahrzeugen anhand wissenschaftlich fundierter Tests auf der Straße, die anhand neuester Methoden gemäß CWA 17379 durchgeführt wurden.

Als Vorbild für den **AIR Index** diente NCAP, das unabhängige Bewertungssystem für Fahrzeugsicherheit, das in den 1970ern in den USA entwickelt und weltweit zur Industrienorm wurde. Im Rahmen dieses Programms wurde die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrzeuge an die Automobilhersteller übertragen, was zu einer freiwilligen Einführung von Technologien und einer größeren Fahrzeugsicherheit führte.

Massimo Fedeli, Mitbegründer und Operations Director von AIR sagte: „Der **AIR Index** ist revolutionär. Er bietet auf einen Blick leicht verständliche Informationen über die tatsächlichen Fahrzeugemissionen im Stadtverkehr. Er fügt die Ergebnisse der unabhängigsten, einheitlichsten und gründlichsten Tests zusammen, die jemals durchgeführt wurden. Er liefert Autokäufern Antworten, die diese für ihre Kaufentscheidung benötigen, nimmt die Autoindustrie in die Verantwortung, sauberere Autos herzustellen, und gibt politischen Entscheidungsträgern in den Städten exakte Daten, um faire Richtlinien zu erlassen.“

*Wir haben im letzten Jahr intensiv mit unserer Expertengruppe aus Wissenschaft und Industrie zusammengearbeitet, um im Rahmen einer CEN Workshop-Vereinbarung einen europäischen Standard für den **AIR Index** bereitzustellen. Zum ersten Mal gibt es eine vergleichbare Einstufung von Fahrzeugen auf der Grundlage strenger, aber fairer Testkriterien, die alle unter realen Fahrbedingungen auf der Straße durchgeführt wurden. Jeder Fahrzeugtyp wurde den gleichen standardisierten Testverfahren unterzogen.*

*Zum ersten Mal haben politische Entscheidungsträger mithilfe des **AIR Index** die Möglichkeit, die Luftqualität in den Städten zu verbessern, indem sie Fahrerlaubnisse kontrollieren, ohne Verbraucher unfair zu bestrafen, die sich in gutem Glauben ein Auto gekauft haben, das auf der Straße mehr Emissionen als angenommen ausstößt.“*

Nick Molden, Mitbegründer von AIR sagte: „Die transparente Veröffentlichung der Ergebnisse unabhängiger Emissionstests auf der Straße ist die effizienteste Möglichkeit, die Luftqualität zu verbessern. Der **AIR Index** beseitigt Unklarheiten bei Autokäufern und politischen Entscheidungsträgern hinsichtlich Benzin- und Dieselemissionen sowie Prüfverfahren. Unsere Tests gehen weiter als die aktuellen Tests für Fahrzeugzulassungen WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Testing Procedure) und RDE (Real Driving Emissions). WLTP ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Tests werden jedoch noch immer im Labor durchgeführt und sind nicht völlig unabhängig. RDE kommt zu spät, um das Problem der sehr hohen NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen im Stadtverkehr zu lösen.“

*Bei unseren Tests haben wir zahlreiche der neuesten Euro-6-Fahrzeuge entdeckt, die noch immer wesentlich mehr NO_x auf der Straße ausstoßen, als in den für ihre Typengenehmigung durchgeführten Labortests. Unsere Tests zeigen auch, dass einige Dieselfahrzeuge sauberer als Benziner – und ältere Fahrzeuge manchmal sauberer als neue sind. Veränderungen bei neuen Dieselfahrzeugen sind bereits im Gange. Wir sind der Überzeugung, dass der **AIR Index** diese Veränderungen beschleunigen kann, wenn Autohersteller und politische Entscheidungsträger gemeinsam daran arbeiten, die Luftqualität in unseren Städten zu verbessern.“*

Dan Carder, Direktor des Zentrums für alternative Kraftstoffe, Antriebe und Emissionen an der West Virginia University* sagte: „Wäre der AIR Index 15 Jahre früher eingeführt worden, wäre der Dieselskandal wahrscheinlich nie geschehen. Bis zur kürzlichen Einführung des AIR Index erfolgte die Diskussion um die Luftqualität frei von objektiven, unabhängigen und öffentlich zugänglichen Bewertungen der tatsächlichen NO_x-Emissionen von Fahrzeugen unter realen Fahrbedingungen im Stadtverkehr.“

*Dan Carder leitete das Team der West Virginia University, das die ersten Beweise dafür veröffentlichte, dass Volkswagen bei US-Emissionstests betrogen hatte, und löste damit den Skandal aus, der als Dieselskandal bekannt wurde. Er ist Mitglied des beratenden wissenschaftlichen Ausschusses von AIR.

Dies sind die Ergebnisse der sechs von AIR getesteten Fahrzeuge, die zur Auftaktveranstaltung des **AIR Index** vorgestellt wurden:

Marke	Modell	Jahr	AIR Index Bewertung	Kraftstofftyp	Offizieller NO _x -Grenzwert	Euro-Standard
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Benzin	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Diesel	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Diesel	80 mg/km	Euro 6

AIR hat mittlerweile ein Programm für Fahrzeugtests eingeführt, mithilfe dessen der **AIR Index** regelmäßig um weitere Ergebnisse ergänzt wird.

ENDE

Medienkontakte

E-Mail PressOfficer@allowAIR.org

Telefon +44 (0) 7815 863 968

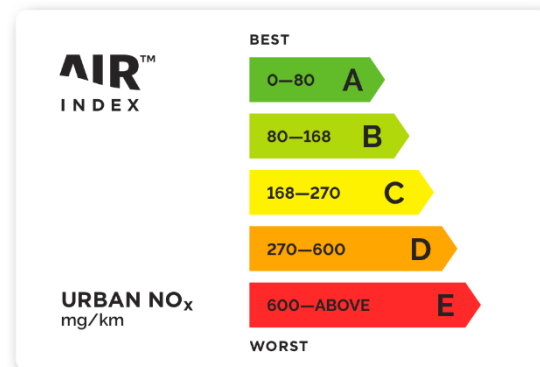
Über den AIR Index

Fahrzeuge, die im **AIR Index** bewertet werden, werden nach standardisierten Verfahren gemäß CWA 17379 getestet. Dies gewährleistet unabhängige und vergleichbare Ergebnisse, die als Grundlage eines Rechtsrahmens für Fahrzeugrichtlinien dienen können.

Die Tests werden mithilfe mobiler Emissionsmessgeräte (PEMS) an mindestens zwei Fahrzeugen durchgeführt, die unabhängig vom Fahrzeughersteller bezogen wurden. Dabei werden tatsächliche Daten aus dem Stadtverkehr aufgezeichnet. Damit Ergebnisse in die Bewertung für den **AIR Index** aufgenommen werden, müssen entsprechend der CEN-Norm mindestens 5 Fahrten mit 10 km Länge auf 3 separaten Strecken mit mindestens zwei gleichen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Die Ergebnisse dieser Tests bilden die Grundlage für die Einstufung der Fahrzeuge in der Farbskala von A bis E.

Die **AIR Index** Website enthält über 200 Ergebnisse der ersten durchgeführten Tests mit Einstufungen von A bis E. Es besteht außerdem die Möglichkeit, andere Fahrzeuge zu überprüfen, um herauszufinden, ob diese von Fahrverboten in jenen 14 Städten in Deutschland betroffen sind, die dem Umweltbundesamt folgend einen NO_x -Grenzwert für Schadstoffemissionen von 270 mg/km festgelegt haben.



Andere Städte in Europa ziehen ähnliche Grenzwerte für Fahrverbote in Erwägung und möchten den Zugang auf die saubersten Fahrzeuge beschränken. Autokäufer sollten die Auswirkungen auf ihre eigene Mobilität und den Restwert eines Fahrzeugs sorgfältig prüfen, wenn dieses nicht mehr in Städten zugelassen ist, die Emissionen kontrollieren.

Über AIR

AIR (Allow Independent Road-testing) ist ein unabhängiges Bündnis öffentlicher und privater Organisationen, die für eine freiwillige Einführung unabhängiger Emissionstests auf der Straße eintreten.

Die wesentlichen Ziele des Bündnisses bestehen darin, eine kostengünstige und zeitnahe Verringerung schädlicher Fahrzeugemissionen in Stadtgebieten zu erreichen und gleichzeitig die weltweiten CO_2 -Emissionen von Fahrzeugen so weit wie möglich zu senken.

Ziel von **AIR** ist es, durch ihr Eintreten für Transparenz bei Fahrzeugemissionen Bürgern, der Industrie und Behörden fundierte Entscheidungen zu ihrer Mobilität und ihren Richtlinien zu ermöglichen.

Beratender wissenschaftlicher Ausschuss

Die Entwicklung des AIR Index wurde von weltweit führenden Wissenschaftlern aus den Bereichen Emissionen und Luftqualität vorangetrieben. Diese bilden auch den beratenden wissenschaftlichen Ausschuss (Scientific Advisory Committee, kurz: SAC) von AIR.

- Professor Helen ApSimon, Professorin für Luftverschmutzungsstudien, Imperial College London.
- Dr. Adam Boies, Dozent für den Fachbereich Energie, Bereich Ingenieurwissenschaften, University of Cambridge.
- Dan Carder, Direktor für alternative Kraftstoffe, Antriebe und Emissionen an der West Virginia University.

- Dr. Claire Holman, Vorsitzende am Institut für Luftqualitätsmanagement.
- Dr. Guido Lanzani, Leiter der Abteilung Luftqualität, Regionale Umweltagentur, Region Lombardei.
- Dr. Norbert Ligterink, Leitender Wissenschaftler, TNO.
- Martin Lutz, Leiter des Bereichs Luftreinhaltung, Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.
- Dr. Xavier Querol, Institut für Umweltbewertung und Wasserforschung, Spanischer Rat für wissenschaftliche Forschung.
- Dr. Marc Stettler, Dozent für Verkehr und Umwelt, Zentrum für Transportstudien, Imperial College London.
- Dr. Martin Williams, Professor für Forschungen zur Luftreinhaltung, Kings College London.

Die vollständigen Zielsetzungen von **AIR** finden Sie [hier](#).

Hinweise zur europäischen Luftqualität

Die Europäische Umweltagentur stellt allen an der Ausarbeitung, Einführung, Umsetzung und Bewertung von Umweltrichtlinien beteiligten Stellen und der allgemeinen Öffentlichkeit unabhängige Informationen über die Umwelt zur Verfügung. In ihrem jüngsten, im April 2018 veröffentlichten und im November 2018 aktualisierten Bericht, weist die Europäische Umweltagentur darauf hin, dass aufgrund weitverbreiteter Überschreitungen beim Partikel- und Stickstoffdioxidausstoß in Stadtbereichen eine Einhaltung der Qualitätsstandards für diese Schadstoffe bis 2020 innerhalb der EU unwahrscheinlich ist.

¹ siehe <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/outdoor-air-quality-urban-areas>

Hintergrund zum Testverfahren für den AIR Index

Emissions Analytics (EA), gegründet durch Nick Molden (Mitbegründer von AIR), war ein Vorreiter von Testverfahren für Emissionen im Straßenverkehr mithilfe mobiler Emissionsmessgeräte (PEMS). Die aus mehr als 2.000 durch die EA durchgeführten Tests gewonnenen Erfahrungen und Einblicke hatten entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung des Protokolls CWA 17379, auf dem die Einstufung im **AIR Index** basiert.

Emissions Analytics hat die Nutzung seiner Daten und des EQUA Index für die **AIR Index** Datenbank lizenziert und ermöglicht dadurch Autokäufern und politischen Entscheidungsträgern einen Einblick, welche Fahrzeuge von Fahrverboten in Städten mit einem NO_x-Grenzwert von 270 mg/km betroffen sind.

Weitere Informationen über Allow Independent Road-testing (AIR) finden Sie auf www.allowair.org