

## Das bürgerfreundliche Auto

### Zusammenfassende Darstellung

#### Die Verteidigung von vier Werten

- Schutz von Nutzern von Personenkraftwagen
- Schutz von Fußgängern und Zweiradfahrern
- Schutz von Nutzern anderer Fahrzeuge
- Schutz der Umwelt

Wenn wir weiterhin die Freiheit, uns mit persönlichen Fahrzeugen zu bewegen, genießen wollen, müssen wir uns an wichtige Beschränkungen anpassen. Wir müssen Fahrzeuge mit technischen Eigenschaften benutzen, die nicht nur die Sicherheit ihrer Nutzer garantiert, sondern auch das Risiko anderer Verkehrsteilnehmer verringert, die Verschwendung fossiler Kraftstoffe vermeidet und die Zunahme des Treibhauseffektes verhindert.

Zwei sich ergänzende Methoden erlauben uns, dieses Ziel zu erreichen.

Sie unterstützen sich gegenseitig und wir dürfen sie nicht als gegensätzlich verstehen:

- Immer mehr Käufer werden sich der Bedeutung dieser Fakten bewusst und verändern ihr Kaufverhalten, was die Produzenten zur Umstellung auf bürgerfreundliche Autos bewegt – welches Ziel unseres Anliegens ist.
- Auch Gesetze und Regeln können sich positiv auf das Verhalten der Käufer auswirken, besonders steuerliche Anreize und das Verbot der absurdesten Abweichungen, was dem Staat zufällt.

Die „Ligue contre la violence routière“ (Verband gegen die Gewalt im Straßenverkehr) hat eine Arbeitsgruppe gegründet, um ganz präzise Kriterien und eine Wertetabelle zu erstellen, die es erlaubt, Fahrzeuge auf ihren Wert an Bürgerlichkeit hin zu klassifizieren.

#### Auswahl von Kriterien und Berechnung einer Note für jede Form von Schutz

##### Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer

##### Schutz der Fahrzeuginsassen

Wir benutzen Tests, die im Rahmen der EuroNCAP (European New Car Assessment Programme) durchgeführt wurden. Die Synthese der Resultate wird durch eine Zahl ausgedrückt, die kürzlich getestete Fahrzeuge auf einer Skala zwischen 17 und 36 variiert. Auf ihrer Web Site (<http://www.euroncap.com>), stellt EuroNCAP diese Noten sowie eine Klassifizierung durch Sterne vor. Diese Testresultate können in bestimmten Grenzen in Funktion verschiedener Motorstärken für ein identisches Basismodell durchaus beachtlich variieren. Daher haben wir uns auf die Anzahl der Sterne gestützt, um diesen Aspekt zu analysieren. Eine Gruppierung in Klassen ist weniger präzise als die Benotung, aber wir vermeiden so das Risiko eines

Fehlurteils, die auftreten, wenn der Verbraucher sie auf ungetestete Versionen eines Basismodells überträgt.

Schutz der am meisten gefährdeten Straßenverkehrsteilnehmer (Fußgänger und Zweiradfahrer)

Auch hier wird der EuroNCAP Test „Fußgängerschutz“ benutzt, der seit dem 1.1.2002 in seiner aktuellen Form in Kraft ist. Die Noten variieren zwischen 0 und 22. Wie schon für die Nutzung von Kraftfahrzeugen, gibt EuroNCAP eine Klassifizierung mit Sternen, und diese ist es, die wir für unsere Bewertung der Fahrzeuge von 0 bis 5 gewählt haben. Nach dem heutigen Stand der Dinge hat kein Fahrzeug mehr als 3 Sterne erreicht. Wir nehmen an, dass diese Wertung auch für Zweiräder gilt.

Schutz der Nutzer anderer Fahrzeuge

Da sich „Bürgerlichkeit“ nicht auf der Missachtung Anderer aufbauen lässt, sondern nur auf ein solidarisches Konzept des Lebens in der Gruppe, muss ein bürgerliches Auto das Risiko im Falle eines Unfalls auch für andere Kraftfahrer mindern. Wir ermitteln den Wertfaktor dieses Schutzes, indem wir zwei verfügbare Parameter in Betracht ziehen, die einen maßgeblichen Einfluss auf diese Art Risiko haben :

- die Masse : sie bestimmt das Verhältnis der jeweiligen Geschwindigkeiten von zwei Fahrzeugen im Falle einer Kollision, und somit das Risiko verletzt oder getötet zu werden (Schwere der Konsequenzen einer Kollision);
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit : sie wird das Kollisionsrisiko beeinflussen (Unfallträchtigkeit), indem sie dazu verführt, alle Kapazitäten eines Motors auszunutzen, der unnötigerweise viel zu stark ist. Eine zu hohe Höchstgeschwindigkeit bestimmt den Grad der Unangepasstheit eines Fahrzeuges an eine Regel, die ein Überschreiten von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen verbietet.

Wir haben verschiedene Methoden miteinander verglichen, die die Fähigkeit eines Fahrzeuges, Dritten Schaden zuzufügen, beurteilen helfen. Die von den meisten Versicherungsfirmen benutzte Formel - sie stammt aus Untersuchungen einer Organisation, die sich auf die Evaluation von Risiken spezialisiert hat (“Sicherheit und Reparaturen von Fahrzeugen“ : [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr)) - ist besonders interessant. Sie wurde entwickelt, um eine gute Konkordanz der aufgelaufenen Schäden durch ein Fahrzeugmodell einerseits und der realen Schadensbegleichung durch die Versicherung andererseits zu erhalten. Die Klassifizierung von SRA ist sehr ähnlich dem Resultat, das man erhält, wenn man nur die maximale kinetische Energie des Fahrzeuges ( $1/2 mv^2$ ) in Rechnung stellt, weshalb man diese einfache Formel für die Reduzierung des Risikos für andere Fahrzeugführer gewählt hat (die Beschreibung dieser Formel und die Vergleichsergebnisse zwischen der Versicherungsgruppe und der maximalen kinetischen Energie werden in den Anlagen dargestellt).

Schutz der Umwelt

Der Ausstoß von Kohlendioxyd (das hauptverantwortliche Gas für den Treibhauseffekt) stellt heute eines der bedeutendsten Probleme für die Umwelt dar und wird kaum beherrscht. Einige Fortschritte wurden erzielt, was die Leistung der Motoren angeht. Aber anstatt dies der Reduzierung des Verbrauchs bei konstanter Leistung gutzuschreiben, hat sie nur dazu gedient, die ständig ansteigende Menge an Fahrzeugen auszugleichen und ihnen höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen.

Um umweltfreundliche Fahrzeuge mit ökonomischem Treibstoffverbrauch zu fördern, benutzen wir Angaben von UTAC über den Verbrauch von Fahrzeugen. „Die Agentur der Umwelt und der Beherrschung der Energie“ (ADEME) stützt sich auf diese Angaben, um eine Klassifizierung (CarLabelling) zu erstellen, die für jeden Fahrzeugtyp den Ausstoß an CO<sub>2</sub> angibt (<http://www.ademe.fr>).

Die definierten Maßzahlen für den Treibstoffverbrauch innerhalb oder außerhalb eines Wohngebietes bzw. in gemischten Gebieten haben einen diskutablen Repräsentationswert. Diese Tatsache ist allerdings zweitrangig, wenn man eine Klassifizierung erstellt. Die beobachteten Unterschiede sind jedoch nicht zu unterschätzen, und so haben wir den Verbrauch innerhalb von Wohngebieten für unsere Benotung gewählt, denn die innerstädtischen Gasemissionen haben zusätzlich zum negativen Effekt für die Umwelt auch noch lokale Schädigungen zur Folge. Da der CO<sub>2</sub> Ausstoß in einem hypothetischen gemischten Gebiet ein Referenzwert ist, der einen zunehmend wichtigen Platz bei internationalen Vergleichen einnimmt, zitieren wir ihn in unseren Tabellen. Diese Daten sind jedoch leider zur Zeit nicht für alle Fahrzeugtypen in den drei Verbrauchsarten erhältlich.

## Zusammenfassung

Die Gesellschaften, die die unumgänglichen Anpassungen zwar identifizieren, sie aber nicht durchführen, sind in Gefahr. Wir müssen Schädigungen für Menschen und die Umwelt als Folge von vermeidbaren technischen Eigenheiten von Fahrzeugen verringern. Es ist unumgänglich, gefährliche Überschreitungen, wie eine zu große Motorstärke, zuviel Kraftstoffverbrauch oder überhöhte Geschwindigkeit, zu ahnden.

Die Nutzer müssen von ihren Fahrzeugen verlangen, dass sie sowohl ihnen selbst als auch den anderen Straßenverkehrsteilnehmern Schutz bieten. Die eigene Sicherheit kann nicht ohne Rücksicht auf die der anderen garantiert werden, wenn ein Fahrzeug mit einer Masse gewählt wird, die viel größer ist als die von zweckmäßigen Fahrzeugen. Es ist nötig, das Aggressionspotential von bestimmten Fahrzeugen zu reduzieren, und zwar nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch aus Gründen des Umweltschutzes. Um diese Ziele zu erreichen, erstellt die „Ligue contre la violence routière“ eine Klassifizierung von Fahrzeugen in Funktion des Wertes ihrer Bürgerfreundlichkeit. Die Vereinigung ist sich der Tatsache bewusst, dass dieser Schritt nur Teilelement eines Ganzen ist, welches sowohl die Wahl des Fahrzeuges, das Fahrverhalten - insbesondere durch Respektierung von Geschwindigkeitsgrenzen, die für die Sicherheit und für den Umweltschutz ausschlaggebend sind -, die Auswahl ökonomischer alternativer Fortbewegungsmittel, sofern vorhanden, als auch die Regeln und Gesetze des Staates betrifft, der auf die Nutzungsweise etwa durch fiskalische Maßnahmen Einfluss nehmen kann.