

Das Fahren mit der Ego-Kapsel muss teurer werden

Trotz Imageproblemen wächst der Absatz von Stadtgeländewagen. Gesetze müssen den Mobilitätswandel regeln, Appelle ans Gewissen helfen nicht. Ein Kommentar.

Jutta Maier



Die Debatte um SUV in Innenstädten ist nach dem Unfall in Berlin aufgeheizt. Foto: Sina Schuldt/dpa

Der SUV ist zum Symbol geworden, zum Inbegriff rücksichtsloser Mobilität in der Ego-Kapsel: Solch ein Auto schluckt zu viel Sprit, bläst zu viele Schadstoffe aus und ist mit seiner schieren Größe im dichten Stadtverkehr völlig deplatziert. Und jetzt auch noch das: Bei einem Unfall am Freitag hat ein SUV-Fahrer in Berlin-Mitte vier Menschen getötet, er könnte einen epileptischen Anfall gehabt haben.

Zwar hätte das Unglück auch mit einem anderen Fahrzeug passieren können. Doch „Sport Utility-Vehicles“ gelten als besonders gefährlich, weil sie Fußgänger wegen ihres hohen Kühlergrills nicht an den Füßen, sondern am Oberkörper treffen. Besonders für Kinder ist das fatal.

Dennoch: Die Debatte über SUV wird zum Start der Internationalen Automobilausstellung in dieser Woche gerade mal einen zusätzlichen Schatten auf die ohnehin von Ausstellerschwund und Imageproblemen betroffenen Autobauer werfen. Überlegungen der Grünen, SUV in Innenstädten zu verbieten, dürften so wenig Realität werden wie ein Fleisch-Verbot in Kantinen oder die Abschaffung von Kurzstreckenflügen. Nicht nur, weil Verbote hierzulande nahezu reflexhafte Abwehrreaktionen hervorrufen. Sondern auch, weil die Absatzzahlen für SUV – in Deutschland und weltweit – seit Jahren nur eine Richtung kennen: nach oben.

Der Klimakrise und den Fridays-for-Future-Protesten zum Trotz haben die hippen Stadtgeländewagen den Autobauern im ersten Halbjahr mal wieder das Geschäft gerettet: Der Absatz legte um 15 Prozent zu, klassische Kompaktwagen mutieren immer mehr zu Ladenhütern.

Geländewagen sind zum Lifestyle-Objekt geworden

An den Luxus-SUV hängen indes für die Hersteller hohe Margen. Geld, das sie ausgerechnet für die Entwicklung neuer Elektromodelle benötigen. Zudem ist der Stadtgeländewagen – auch dank der Werbung – zum Lifestyle-Objekt geworden. Er repräsentiert den Zeitgeist: Im unübersichtlichen Straßenraum wird er zum Bollwerk gegen den „feindlichen“ Verkehr, bietet Sicherheit und Schutz.

Beim Wohnen nennt sich der Trend Cocooning – Verbraucher ziehen sich ins Private zurück und geben viel Geld für Unterhaltungselektronik aus. Das Pendant dazu existiert auch beim Reisen in Form der Kreuzfahrt: Zur Erkundung der immer gefährlicher werdenden Welt dient das schwimmendes Luxushotel als Rückzugsort.

Thomas Vasek, Chefredakteur des Philosophie-Magazins „Hohe Luft“ attestiert den Deutschen in seinem Buch „Land der Lenker“, das Auto zu einem beinahe magischen Gegenstand zu überhöhen. Sie verwechselten die freie Fahrt auf der Autobahn mit Freiheit – als Erbe der deutschen Romantik. Im Mittelpunkt stehe nicht Nachhaltigkeit, sondern Fahrspaß. Von dem kann im Stadtverkehr und auch auf der Autobahn aber kaum noch die Rede sein. Klimawandel und digitale Revolution konterkarieren das Ideal des Privatautos. Das wird angesichts der neuen, servicegetriebenen Mobilität langfristig an Bedeutung verlieren.

Gelingen wird der Wandel nicht mit Appellen ans Gewissen oder Verboten, sondern über Gesetze. Um die Umweltziele der EU einzuhalten, müssen die Hersteller bis 2030 in ihrer Flotte auf einen Anteil von etwa 30 Prozent an E-Fahrzeug kommen. Sonst drohen Bußgelder in Milliardenhöhe. Auch eine City-Maut, die besonders schwere Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß belastet, könnte ein Weg sein: Die Fahrt mit der Ego-Kapsel muss teurer werden.