

Darf man SUV fahren?

JA. »Ich würde mich selbst als Öko bezeichnen«

Ich fahre SUV. Ich habe kein schlechtes Gewissen deswegen. Im Gegenteil: Es geht mir gut in meinem Auto. Ich sitze hoch oben, habe eine ausgezeichnete Übersicht über den Verkehr, fühle mich sicher. Wenn ich den Kofferraum belade, muss ich mich nicht bücken. Vor fünf Jahren hatte ich einen Bandscheibenvorfall, damals hatte ich noch einen Kombi, aus dem ich mit meinem kaputten Rücken kaum noch aussteigen konnte. Das ist jetzt kein Problem mehr. Ein SUV ist wie ein mobiles Seniorenbett. Beine raus, Beine rein, fertig.

Das ist wichtig für mich. Ich wohne auf dem Land, habe Kinder. Ich brauche ein Auto. Aber muss, ja darf ich deshalb SUV fahren?

Die moralische Arroganz, die allein aus dieser Frage spricht, finde ich befremdlich. Es fängt schon damit an, dass die meisten Menschen überhaupt nicht wissen, was ein SUV ist. Sie verwechseln diese Autos mit Geländewagen. Dabei haben viele SUVs nicht mal Allradantrieb, das senkt Spritverbrauch und Gewicht. Außerdem sind nur die wenigsten besonders lang. Mein Auto etwa eignet sich denkbar schlecht für Anti-SUV-Polemik. Es hat ungefähr die Maße eines VW Golf, nur in hochbeinig. Es braucht 6,2 Liter auf 100 Kilometer. Früher, mit meinem Kombi, musste ich öfter tanken und länger nach Parkplätzen suchen.

Aber so viel Differenzierung stört natürlich, wenn man das SUV als Symbol braucht: für Umweltprestung, für Rücksichtslosigkeit, für Angeberei – und zum Aufstacheln der eigenen Gefolgschaft.

Vergangene Woche hat sich in Berlin ein schrecklicher Unfall ereignet. Der Fahrer eines Porsche-SUV hat an einer Kreuzung vier Menschen getötet, darunter ein dreijähriges Kind. Inzwischen gibt es Anzeichen dafür, dass der Mann einen epileptischen Anfall hatte. Trotzdem waren sich Politiker nicht zu schade, die Tragödie für ihre Zwecke zu nutzen. Mehrere Grüne forderten Obergrenzen für SUVs in Städten oder sogar Verbote. Der grüne Baustadtrat im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Florian Schmidt, schrieb auf Twitter von einer »Autokultur des Ich, Ich, Ich« und forderte: »Lasst uns

Manuel Barth ist SUV-Fahrer und arbeitet bei der Berliner Feuerwehr. Auf seinem Twitter-Profil beschreibt er sich so: »Auf einer Skala von eins bis zehn, wie gern diskutieren Sie? – Geht auch elf – Nein. – Warum nicht?«

diese Wagen und viele mehr von den öffentlichen Räumen entfernen«.

Mit Verlaub: Einen tödlichen Unfall so zu instrumentalisieren finde ich obszön.

Ich bin Feuerwehrmann in Berlin. Nächstes Jahr habe ich mein 25-jähriges Dienstjubiläum. Ich weiß nur zu gut, wie gefährlich Autofahren ist. Und wie fragil das Leben. Ich habe schon eine Menge grauenhafter Unfälle gesehen. In die wenigsten von ihnen waren SUVs verwickelt, es waren eher Klein- und Sportwagen mit jungen Männern am Steuer. Das ist natürlich persönliche Empirie, aber sie deckt sich mit Unfallstatistiken: Demnach haben Männer zwischen 18 und 24 Jahren das größte Unfallrisiko. Trotzdem käme niemand auf die Idee, ein Fahrverbot für Männer unter 25 zu fordern – zu Recht.

Genauso absurd ist es, jetzt ein SUV-Verbot zu fordern. Pure Symbolik. Es macht eine Gruppe zum Sündenbock und dichtet jedem SUV-Fahrer ein schlechtes Image an.

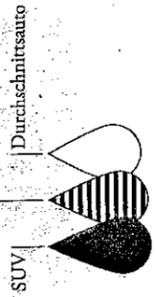
Dabei zeigt mein persönliches Beispiel, dass die Wirklichkeit komplizierter ist. Ich würde mich selbst als Öko bezeichnen. Ich habe eine Fotovoltaikanlage auf dem Dach, einen Stromspeicher im Gebäude. Mein Haus ist so gut gedämmt, dass selbst der Bezirksschornsteinfeger über die geringen Emissionen staunt. Ich habe dienstlich noch nie eine Flugreise gemacht. Mein Auto habe ich nicht zuletzt wegen des geringen Verbrauchs ausgesucht. Aber das ist ja eine Frage des Temperaments: Wenn du fährst wie eine offene Selters, kannst du auch in einem Smart sieben Liter auf 100 Kilometer verbrennen. Ich bin ein ruhiger und bewusster Fahrer, letzteres habe ich nur 4,9 Liter auf 100 Kilometer gebraucht, da habe ich sogar ein Foto vom Display gewittert. Mit meinem ökologischen Fußabdruck muss ich mich wirklich nicht verstecken.

Ich gönne jedem Menschen seine Vorurteile. Aber man sollte sich vor Augen halten: Fast ein Drittel aller neu zugelassenen Autos in Deutschland sind SUVs. Ich glaube einfach nicht, dass deren Halter allesamt gefährliche ökologische Ignoranten sind.

Unstrittig

Verbrauch der im ersten Halbjahr 2019 zugelassenen Autos

Mehrzweckfahrzeug (VW Touareg, Opel Zafira ...)



6,2 6,0 5,6
Liter Benzin / 100 km

990.000

SUVs wurden 2018 in Deutschland zugelassen



damit haben SUVs einen Marktanteil von 28 %



1995: 95 PS 2018: 158 PS

die durchschnittliche Motorstärke der Pkw-Neuwagen

Platzbedarf

Breite und Tiefe verschiedener Fahrzeugtypen im Vergleich zu einem regulären Parkplatz mit 5 m x 2,3 m



Quelle: CAR Uni Duisburg Essen, eigene Recherche

Siehe auch **Politik Seite 3** über den Unfall aus Sicht einer Anwohnerin

NEIN. »Das sind Kampfwagen gegen das Weltklima«

Der einfachste Grund, Stadtgeländewagen zu verbieten, besteht darin, dass es keinen, aber auch wirklich keinen einzigen rationalen Grund für ihre Existenz gibt. Na ja, bis auf den, dass sie vor ein paar Jahrzehnten in den USA bei Chrysler eine Weile ein glückliches Händchen beim Auffinden noch so undenkbarer Marktücken hatten und in den frühen 1990er-Jahren den Jeep Grand Cherokee erfanden, das erste sinnfreie SUV im XXL-Format. Der auf Größe bedachte Daimler-Chef Jürgen Schrempf beklagte umgehend, dass sie bei Mercedes so etwas nicht im Angebot hatten, woraufhin wenig später die M-Klasse auf den Markt kam.

Natürlich wäre kein denkender Mensch von sich aus zuvor auf die Idee gekommen, ein Auto besitzen zu wollen, dass schwer, durstig, unpraktisch groß und über alle Maßen angeberisch war – aber Angebot schafft Bedarf, und größer gilt in unserem Kulturmodell fast immer als besser. Seither geht es bekanntlich Schlag auf Schlag. SUVs verzeichnen unaufhörlich steigende Zulassungszahlen und die einzelnen Autos immer noch mehr Größenzuwachs, bis hin zu fahrenden Absonderlichkeiten wie dem neuen BMW X7 mit knapp 5,20 Meter Länge, zwei Meter Breite und einem Gewicht von bis zu 2,5 Tonnen.

Ich stelle mir eine Historikerkommission des Jahres 2500 vor, die versucht, herauszubekommen, wie die Menschen am Anfang des 21. Jahrhunderts gerückt haben – konfrontiert mit Artensterben, Klimawandel und allerlei anderen ökologischen Problemen, die alle zu tun hatten mit zu viel Ressourcenverbrauch, zu viel Müll und Emissionen. Gerade als das Team sich an den Geschlechterfragen und der geostrategischen Lage abarbeitet und sich nun mit dem Superneofresser Digitalisierung auseinandersetzen will, kommt ein Kollege mit einem X7-Prospekt in den Raum, wedelt fassungslos damit herum und schreit: »Die hatten STADTGELÄNDEWAGEN! Die waren einfach gaga.«

Nein, natürlich wird später niemand erklären können, wie man in einer vollen Welt mit Überlebensproblemen auf die Idee kommen konnte, jedes Jahr noch größere Ausgaben eines ohnedies längst anachronistischen Verkehrsmittels anzuhängen. »Die fetten Jahre sind vorbei« kann als frohe Botschaft verstanden werden, glaubt der Direktor der Stiftung Zukunftsfähigkeit und Professor für Transformationsdesign an der Universität Flensburg

Harald Welzer »Die fetten Jahre sind vorbei« kann als frohe Botschaft verstanden werden, glaubt der Direktor der Stiftung Zukunftsfähigkeit und Professor für Transformationsdesign an der Universität Flensburg

SUV fahren?

NEIN. »Das sind Kampfwagen gegen das Weltklima«

Unstrittig

Wachstum der im ersten 2019 zugelassenen Autos

Mehrzweckfahrzeug (VW Touran, Opel Zafira ...)

Durchschnittsauto



6,2 6,0 5,6 Liter Benzin / 100 km

20.000

in 2018 in Deutschland zugelassen



SUVs einen Marktanteil von 28 %



153 PS

Motorleistung der Pkw-Neuwagen

Platzbedarf

Verschiedener Fahrzeugtypen im Vergleich: SUV-Parkplatz mit 5 m x 2,3 m



IT-GRAFIK: Doreen Borsutzki/ Uni Duisburg Essen, eigene Recherche

Politik Seite 3 über den Unfall Sicht einer Anwohnerin

Der einfachste Grund, Stadtgeländewagen zu verbieten, besteht darin, dass es keinen, aber auch wirklich keinen einzigen rationalen Grund für ihre Existenz gibt. Na ja, bis auf den, dass sie vor ein paar Jahrzehnten in den USA bei Chrysler eine Weile ein glückliches Händchen beim Auffinden noch so undenkbarer Marktücken hatten und in den frühen 1990er-Jahren den Jeep Grand Cherokee erfanden, das erste sinnfreie SUV im XXL-Format. Der auf Größe bedachte Daimler-Chef Jürgen Schrempp beklagte umgehend, dass sie bei Mercedes so etwas nicht im Angebot hatten, woraufhin wenig später die M-Klasse auf den Markt kam.

Natürlich wäre kein denkender Mensch von sich aus zuvor auf die Idee gekommen, ein Auto besitzen zu wollen, dass schwer, düstig, unpraktisch groß und über alle Maßen angeberisch war – aber Angebot schafft Bedarf, und größer gilt in unserem Kulturmodell fast immer als besser. Seither geht es bekanntlich Schlag auf Schlag: SUVs zeichnen unaufhörlich steigende Zulassungszahlen und die einzelnen Autos immer noch mehr Größenzuwachs, bis hin zu fahrenden Absonderlichkeiten wie dem neuen BMW X7 mit knapp 5,20 Meter Länge, zwei Meter Breite und einem Gewicht von bis zu 2,5 Tonnen.

Ich stelle mir eine Historikerkommission des Jahres 2500 vor, die versucht, herauszubekommen, wie die Menschen am Anfang des 21. Jahrhunderts getickt haben – konfrontiert mit Artensterben, Klimawandel und allerlei anderen ökologischen Problemen, die alle zu tun hatten mit zu viel Ressourcenverbrauch, zu viel Müll und Emissionen. Gerade als das Team sich an den Geschlechterfragen und der geostategischen Lage abarbeitet und sich nun mit dem Superenergiefresser Digitalisierung auseinandersetzen will, kommt ein Kollege mit einem X7-Prospekt in den Raum, wedelt fassungslos da mit herum und schreit: »Die hatten STADTGELÄNDEWAGEN! Die waren einfach gaga.«

Nein, natürlich wird später niemand erklären können, wie man in einer vollen Welt mit Überlebensproblemen auf die Idee kommen konnte, jedes Jahr noch größere Ausgaben eines obnedites längst anachronistischen Verkehrsmittels anzulassen.

bieten, die in der Herstellung noch mehr Material und somit noch mehr Extraktion, Energie, Transportaufwand benötigen, um in enger werdenden Räumen noch mehr Platz zu beanspruchen und noch mehr Schaden an Lebewesen und Infrastrukturen anzurichten.

Unerklärlich bleibt dies, jedenfalls solange man nicht in Erwägung zieht, dass es womöglich gerade die Mahnungen und Warnungen der Ökos und Klimaforscher sind, die bei den Gut-situieren dieser Welt den Drang hervorrufen, jetzt noch, kurz vor dem Peak, *everything*, das Maximale, für sich herauszuholen. Anders ist ja der unglaubliche Eskapismus nicht zu verstehen, wie er in den Kampfwagen gegen das Weltklima genauso zum Ausdruck kommt wie in den immer brutaler werdenden Formen des Tourismus, mit Entdeckerkreuzfahrten in die Arktis, solange es sie noch gibt. Nur als Beispiel.

Das Einzige, was bei alledem wenigstens für Zyniker tröstlich sein mag, liegt darin, dass diejenigen, die SUV fahren, ihr Geld ausgerechnet für etwas ausgeben, mit dem sie in keine Garage kommen und in kein Parkhaus, das ihnen also am Bein hängt wie die Kugel den Dalton-Brüdern in *Lucy, Luke*-Heften. Und darin, dass die Männer, die ihre Wünsche nach Größe und Überbietung ausgerechnet mithilfe tübergroßer Autos zu erfüllen suchen, neben diesen gnomenhaft aussehen. (Kleiner Tipp: Neben einem Austin Mini, der 1959 erschienenen letzten wirklichen Innovation der Automobilindustrie, erscheint man größer.)

Aber vielleicht geht es ja den Käufern und Fahrerinnen gar nicht mehr nur um die Vergrößerung ihrer Egos, sondern um den fürchtensam herbeigeordneten Schutz gegen die supergefährliche Welt da draußen. Vielleicht werden auch deswegen die Autodesigns immer aggressiver, die Fake-Kühlergrills immer größer, die Reifen immer fetter und die Fenster immer kleiner. Nein, man will gar nicht mehr zeigen, wer man ist, sondern nur noch, was man anrichten könnte. Und wenn die Psychopathologie des Alltagslebens im 21. Jahrhundert in der sichersten aller geschichtlich bekannten Gesellschaften dort angekommen ist, hilft nur noch eines: verbieten.

Harald Welzer »Die fetten Jahre sind vorbei« kann als frohe Botschaft verstanden werden«, glaubt der Direktor der Stiftung Zukunftsfähigkeit und Professor für Transformationsdesign an der Universität Flensburg

Darf man

JA. »Ich würde mich selbst
als Öko bezeichnen«

Ich fahre SUV. Ich habe kein schlechtes Gewissen deswegen. Im Gegenteil: Es geht mir gut in meinem Auto. Ich sitze hoch oben, habe eine ausgezeichnete Übersicht über den Verkehr, fühle mich sicher. Wenn ich den Kofferraum belade, muss ich mich nicht bücken. Vor fünf Jahren hatte ich einen Bandscheibenvorfall, damals hatte ich noch einen Kombi, aus dem ich mit meinem kaputten Rücken kaum noch aussteigen konnte. Das ist jetzt kein Problem mehr. Ein SUV ist wie ein mobiles Seniorenbett. Beine raus, Beine rein, fertig.

Das ist wichtig für mich. Ich wohne auf dem Land, habe Kinder. Ich brauche ein Auto. Aber muss, ja darf ich deshalb SUV fahren?

Die moralische Arroganz, die allein aus dieser Frage spricht, finde ich befremdlich. Es fängt schon damit an, dass die meisten Menschen überhaupt nicht wissen, was ein SUV ist. Sie verwechseln diese Autos mit Geländewagen. Dabei haben viele SUVs nicht mal Allradantrieb, das senkt Spritverbrauch und Gewicht. Außerdem sind nur die wenigsten besonders lang. Mein Auto etwa eignet sich denkbar schlecht für Anti-SUV-Polemik. Es hat ungefähr die Maße eines VW Golf, nur in hochbeinig. Es braucht 6,2 Liter auf 100 Kilometer. Früher, mit meinem Kombi, musste ich öfter tanken und länger nach Parkplätzen suchen.

Aber so viel Differenzierung stört natürlich, wenn man das SUV als Symbol braucht: für Umwilverpestung, für Rücksichtslosigkeit, für Angeberei – und zum Aufstacheln der eigenen Gefolgschaft.

Vergangene Woche hat sich in Berlin ein schrecklicher Unfall ereignet. Der Fahrer eines Porsche-SUV hat an einer Kreuzung vier Menschen getötet, darunter ein dreijähriges Kind. Inzwischen gibt es Anzeichen dafür, dass der Mann einen epileptischen Anfall hatte. Trotzdem waren sich Politiker nicht zu schade, die Tragödie für ihre Zwecke zu nutzen. Mehrere Grüne forderten Obergrenzen für SUVs in Städten oder sogar Verbote. Der grüne Baustadtrat im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Florian Schmidt, schrieb auf Twitter von einer »Autokultur des Ich, Ich, Ich« und forderte: »Lasst uns

diese Wagen und viele mehr von den öffentlichen Räumen entfernen«.

Mir Verlaub: Einen tödlichen Unfall so zu instrumentalisieren finde ich obszön.

Ich bin Feuerwehrmann in Berlin. Nächstes Jahr habe ich mein 25-jähriges Dienstjubiläum. Ich weiß nur zu gut, wie gefährlich Autofahren ist. Und wie fragil das Leben. Ich habe schon eine Menge grauenhafter Unfälle gesehen. In die wenigsten von ihnen waren SUVs verwickelt, es waren eher Klein- und Sportwagen mit jungen Männern am Steuer. Das ist natürlich persönliche Empirie, aber sie deckt sich mit Unfallstatistiken: Demnach haben Männer zwischen 18 und 24 Jahren das größte Unfallrisiko. Trotzdem käme niemand auf die Idee, ein Fahrverbot für Männer unter 25 zu fordern – zu Recht.

Genauso absurd ist es, jetzt ein SUV-Verbot zu fordern. Pure Symbolik. Es macht eine Gruppe zum Sündenbock und dichtet jedem SUV-Fahrer ein schlechtes Image an.

Dabei zeigt mein persönliches Beispiel, dass die Wirklichkeit komplizierter ist. Ich würde mich selbst als Öko bezeichnen. Ich habe eine Fotovoltaikanlage auf dem Dach, einen Stromspeicher im Gebäude. Mein Haus ist so gut gedämmt, dass selbst der Bezirksschornsteinfeger über die geringen Emissionen staunt. Ich habe dienstlich noch nie eine Flugreise gemacht. Mein Auto habe ich nicht zuletzt wegen des geringen Verbrauchs ausgesucht. Aber das ist ja eine Frage des Temperaments: Wenn du fährst wie eine offene Selters, kannst du auch in einem Smart sieben Liter auf 100 Kilometer verbrennen. Ich bin ein ruhiger und bewusster Fahrer, letzteres habe ich nur 4,9 Liter auf 100 Kilometer gebraucht, da habe ich sogar ein Foto vom Display getwittert. Mit meinem ökologischen Fußabdruck muss ich mich wahrlich nicht verstecken.

Ich gönne jedem Menschen seine Vorurteile. Aber man sollte sich vor Augen halten: Fast ein Drittel aller neu zugelassenen Autos in Deutschland sind SUVs. Ich glaube einfach nicht, dass deren Halter allesamt gefährliche ökologische Ignoranten sind.

Manuel Barth ist SUV-Fahrer und arbeitet bei der Berliner Feuerwehr.

Auf seinem Twitter-Profil beschreibt er sich so: »Auf einer Skala von eins bis zehn, wie gern diskutieren Sie? ... Geht auch elf! – Nein. – Warum nicht?«

Verb
Halbjahr

90

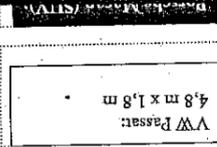
SUVs wurde

damit haben

1995: 9

die durchschnitt

Breite und Tiefe ve
zu einem re



Quelle: CAP

Siehe auch
aus