



Was ist falsch am SUV?

Soziologe Sighard Neckel über große Autos und ihre Folgen

Symbolfoto: picture alliance/Russian Look/Maksim Konstantinov (oben)

Am 4. Februar lässt die Pariser Bürgermeisterin ihre Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen, ob die Parkgebühren für SUVs und Allradfahrzeuge deutlich erhöht werden sollen. Damit will sie der Raumnot in ihrer Stadt begegnen und den Verkehr sicherer machen. Sie setzt auch ein Stoppsignal an die Autoindustrie, die immer größere Fahrzeuge auf den Markt wirft. Bereits zuvor hatte „la maire“ per Bürgerentscheid die E-Scooter aus der Stadt verbannt, die häufig in der Seine landeten, weil Pariser und Pariserinnen erzürnt über diese Roller waren. Nun soll es den SUVs an den Kragen gehen, was nicht ohne heftigen Widerspruch blieb. Tatsächlich ist der SUV für ökologisch gestimmte Menschen ebenso häufig ein Hassobjekt wie Lastenräder für Autofanatiker. Was aber, wenn wir

uns ganz nüchtern die Frage stellen: Was eigentlich ist falsch am SUV?

SUVs und Geländewagen machen inzwischen mehr als ein Drittel der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland aus. Laut Kraftfahrt-Bundesamt sind fünf Millionen SUVs auf unseren Straßen unterwegs – mehr als zehn Prozent des Autobestands. Zugleich wächst der Markt für SUVs schneller als für alle anderen Autotypen. In Städten okkupieren die großdimensionierten Fahrzeuge deutlich mehr Raum als die 12,5 Quadratmeter, die durchschnittlich für einen ruhenden Pkw zu veranschlagen sind. Wo ein SUV parkt, könnten acht Fahrräder stehen. Wird der SUV in Bewegung gesetzt, stellt er für andere eine besonders große Gefahr dar. Das Verletzungsrisiko für Fußgänger, Rad-

Übergroß, gefährlich für andere und für die Umwelt eine Katastrophe: SUVs

fahrerinnen und die Insassen anderer Pkw liegt bei schweren Fahrzeugen mit hochgezogenen Frontpartien um bis zu 50 Prozent höher. Seine Schadstoffbilanz ist außerdem katastrophal. Global stießen SUVs im Jahr 2022 fast eine Milliarde Tonnen CO₂ aus, hat die Internationale Energieagentur ausgerechnet. 20 Prozent mehr als herkömmliche Pkw. Aber gilt dies auch für die E-Mobilität, wo heute jeder sechste SUV-Neuwagen bereits elektrisch fährt?

Batteriebetrieb ist für Autos geeignet, die nicht allzu schwer sind und im Tempo gedrosselt, sodass sie auch längere Strecken durchhalten. Baut man die Akkus aber in SUVs ein, die Spitzengeschwindigkeiten und lange Reichweiten aufweisen sollen, müssen die Batterien und damit die Fahrzeuge immer größer und schwerer werden – manche E-SUV wiegen 3,5 Tonnen. Das erhöht nicht nur die Unfallgefahr. Da damit durchschnittlich nur 1,2 Personen befördert werden, geht auch vom E-SUV eine enorme Ressourcenverschwendung aus, selbst wenn sein Strom von den Erneuerbaren kommt.

Den SUV-Fahrer muss man dafür nicht hassen. Aber man könnte ihn fragen, ob er eine gute Entscheidung getroffen hat. Vielleicht ist die Idee der Pariser Bürgermeisterin eine, über die man auch in Hamburg nachdenken sollte. ●

redaktion@hinzundkuntz.de



Zur Person:

Sighard Neckel (67) ist Soziologe und Professor für Gesellschaftsanalyse und sozialen Wandel an der Uni Hamburg.

Seit 2019 leitet er dort die Forschungsgruppe „Zukünfte der Nachhaltigkeit“. Für Hinz&Kuntz wird er künftig regelmäßig eine Kolumne schreiben.