

# DAS THEMA

Anhaltender SUV-Boom stellt Städte vor Herausforderungen.

## Gehören SUVs aus Städten verbannt?

Das stete Autowachstum verschärft die Konflikte um Raum in der Stadt. Taugt Paris als Vorbild?

Von Simon Rosner

**E**in großer Aufreger dürfte die SUV-Flotte in Paris nicht sein. Nur sechs Prozent der Wahlberechtigten nahmen am Sonntag an der Abstimmung über die vorgeschlagene Verdreifachung der Parkgebühren für Pkw jenseits von 1,6 Tonnen Gewicht teil. Von den rund 80.000 Stimmen sprach sich eine Mehrheit (54 Prozent) für die Erhöhung aus, wobei den Mehrbetrag nur jene zahlen sollen, die außerhalb des Stadtkerns wohnen.

Bürgermeisterin Anne Hidalgo will sich an das Votum halten. Im Vorjahr hatte sie bereits eine Abstimmung zur Verbanung von Leih-E-Scootern lanciert, für die fast 90 Prozent stimmten. Auch damals war die Wahlbeteiligung deutlich unter 10 Prozent gelegen.

**Dass PKW immer breiter werden**, sei für Städte jedenfalls ein Problem, sagt der Verkehrsplaner Ulrich Leth von der TU Wien. „Die Fahrbahn wächst nicht mit“, so Leth. Lag der VW Käfer 1200, ein Massenauto der 1960er-Jahre, noch unter 1,6 Metern Breite, die ersten Golf-Modelle unter 1,7 Metern, sind SUVs bereits im Durchschnitt mehr als 1,8 Meter breit. Diese Grenze ist wichtig, wie der Autofahrerclub ÖAMTC betont. Obwohl nicht in der Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben, seien Parkplätze lange mit 1,8 Metern Breite mar-

kiert worden. „Das ist überholt“, so ein ÖAMTC-Jurist. Wo dieses Maß auf die Straße gemalt ist, ist die Gefahr des Falschparkens für SUV-Besitzer groß und manchmal sogar unvermeidlich.

Grundsätzlich muss beim Abstellen des Fahrzeuges immer darauf geachtet werden, dass pro Fahrspur 2,6 Meter Platz für den fließenden Verkehr bleiben. Lange Zeit war dies aber (weitgehend) totes Recht, mit zunehmender Parkraumbewachung wurde es häufiger exekutiert – wohl auch, weil der ohnehin knappe Raum in den Städten in der Praxis immer enger wird.

**Wo vor 20 Jahren** die Straßenbahn bei einem nicht formschön geparkten Auto noch vorbeikam, ist bei sehr breiten Autos kein Durchkommen mehr. Die Wiener Linien hatten im Jahr 2022 im Durchschnitt fünf derartige Blockaden pro Tag verzeichnet und deshalb auch die Strafen erhöht. Wenn dies gehäuft auftritt, verschwinden teilweise diese Parkplätze. „Das ist auch zu einem Bumerang für die Autobesitzer geworden“, sagt Leth.

Paris, ein Vorbild? Statt gestaffelter Parktarife könnte man, je nach örtlicher Gegebenheit, unterschiedliche Parkspurbreiten vorsehen, nicht alle wären SUV-gesiegt. Die Mehrkosten für die Benutzer wären nicht in Euros, sondern in Minuten für die Parkplatzsuche zu messen.



**Städtischer Verteilungskampf um Platz** PAUL

LANGROCK / PICTUREDESK





Rot für Autos in Paris

## LEXIKON UND ZULASSUNGSZAHLEN

### Ungebremster Siegeszug, nicht nur auf dem Land

Das Kürzel SUV (steht für „Sports Utility Vehicle“, also in etwa „Sport- und Nutzfahrzeug“) hat in der Autowelt einen regelrechten Siegeszug gefeiert. Dabei ist die Definition sehr unscharf, weil sich über die Jahre Pkw vom Kleinwagenformat über die Mittel- bis hin zur Oberklasse dieser Fahrzeugkategorie zurechnen lassen. Gemeinsam haben sie, dass der Fahrersitz erhöht ist und auch die Bodenfreiheit größer ausfällt. In Österreich sind allein im Vorjahr 107.432 SUVs und Geländewagen neu zugelassen worden, so der VCÖ auf Basis von Daten der Statistik Austria. Der SUV-Anteil lag bei Autoneuzulassungen 2023 demnach bei 44,9 Prozent. Fünf Jahre davor waren es 31 Prozent. An der Spitze liege der Bezirk Liezen mit 63 Prozent SUV-Anteil, gefolgt von Hermagor (57,3 Prozent). Bundesweit auf Platz fünf ist übrigens der erste Wiener Gemeindebezirk, die Innere Stadt, mit 54 Prozent.



## ZUKUNFTSENTSCHEIDE

### Vorbild Paris: Ziehen bald auch andere Städte nach?

Nachdem in Paris nun der Entscheid für teurere Parkgebühren für SUVs getroffen wurde, äußern sich Politikerinnen und Politiker auch in anderen Ländern zu der Thematik und fordern ein Eingreifen der Regierung.

Das Paris nur ein Vorbote dessen ist, was auch anderen Städten in naher Zukunft blühen könnte, ist keine Überraschung. In Deutschland sprechen sich bereits erste Politikerinnen und Politiker für eine Verteuerung der Parkgebühren bei Geländewagen aus. Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay (Grüne) hat dafür plädiert, das Parken für Sportgeländewagen (SUV) zu verteuern. „Der

Trend zu immer mehr und immer größeren und schwereren Autos hält an“, sagte er dem „Tagespiegel“ am Samstag. „Ich habe deshalb große Sympathien für eine Preisstaffelung der Parkgebühren nach Länge der Fahrzeuge.“ Onay sagte dazu weiter: „Der Volksentscheid zeigt einmal mehr, dass die Debatte um den knappen öffentlichen Raum und eine angemessenere Bepreisung fürs Parken geführt werden muss.“ Vor dieser Herausforderung stünden alle europäischen Großstädte. Er sei sehr gespannt auf das Ergebnis.

Ebenfalls mit Blick nach Paris hatte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) jüngst alle deutschen Städte dazu aufgerufen, höhere Parkgebühren für immer größer werdende SUV festzulegen.

„Diese Monster-SUV blockieren zunehmend Gehwege und Grünflächen und gefährden Menschen, die zu Fuß oder auf dem Rad unterwegs sind. Dem Größenwahn bei SUV muss Einhalt geboten werden“, sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch.

**Regulationen.** Und auch der Chef der Internationalen Energieagentur (IEA), Fatih Birol, hat ein staatliches Eingreifen gegen die wachsende Verbreitung von Stadtgeländewagen (SUV) gefordert. „Es ist von entscheidender Bedeutung, die Probleme zu lösen, die sie in Bezug auf den zusätzlichen Energiebedarf, den beanspruchten öffentlichen Raum und die zusätzliche Gefährdung von Fußgängern mit

sich bringen“, sagte Birol Ende Jänner der Zeitung „Les Échos“ in Paris. Staaten sollten Kunden vom Kauf eines SUV abraten und angesichts des Trends zu den schweren Wagen regulierend eingreifen. Das könne in Form einer höheren Besteuerung oder höherer Parkgebühren geschehen. Nach IEA-Angaben haben SUV 2023 mit 48 Prozent fast die Hälfte der weltweiten Neuwagenverkäufe ausgemacht. In Europa hätten sie sogar die 50 Prozent-Marke überschritten. Dabei stießen SUV wegen ihres höheren Gewichts und ihrer weniger aerodynamischen Form im Schnitt um 20 Prozent mehr CO<sub>2</sub> aus als Limousinen. Die IEA mit Sitz in Paris ist ein Interessenverband, der Industriestaaten in Energiefragen berät.