



PLATZ DA!

Paris, Graz, Tokio: Viele Städte wollen ihre SUVs loswerden. Wien hingegen verzeichnet die meisten Neuzulassungen. Was ist da los?

BERICHT: KATHARINA KROPSHOFER

Fast wäre es ein Klischee zu viel. Der graumelierte Herr steigt aus seinem weißen Wagen, sucht nach der Zigarre in der Mittelkonsole, klemmt sie in den Mundwinkel und sagt: „Völliger Schwachsinn.“

Der Mann fährt SUV, so der eingetragene Produktgruppenname für den überdimensionierten VW Touareg, den er hier parkt. Mit Schwachsinn meint er aber etwas anderes.

Am Sonntag, dem 4. Februar, machten die Pariser in ausgewählten Gemeindelokalitäten ihre Kreuze: „Plus ou moins de SUV à Paris?“, also mehr oder weniger SUVs, so die simple Frage der Bürgerbefragung. Sie entschieden sich zu 54,5 Prozent für „moins“, also weniger. Zwar lag die Wahlbeteiligung nur bei sechs Prozent (aus Desinteresse oder fehlender Information), doch das Ergebnis ist wegweisend: Das Auto, das

Wien ist das Bundesland mit den meisten SUV-Neuzulassungen. Obwohl es kaum Gelände oder Schnellstraßen gibt

FOTO:
HERIBERT
CORN

optisch die Apokalypse überstehen könnte, scheint dem Untergang geweiht.

Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo will Besitzern von über 1600 Kilo schweren Wagen, die in die Stadt fahren, nun mehr Geld fürs Parken abverlangen. 18 Euro die Stunde zahlen Besucher dann in der Innenstadt, zwölf in den Außenbezirken. Pflegedienste und Handwerker sind nicht mitgemeint.

Die sozialistische Stadtregierung will „Belästigungen“ (Lärm, Emissionen, vor allem Luftverschmutzung) bekämpfen. Und eine Botschaft an die Autoindustrie senden. Denn diese fährt seit Jahren diesen Trend: Größer, stärker, schwerer werden ihre Fahrzeuge, das Stadt- und Landbild ist schon davon geprägt. Nicht nur in Paris.

Ist Paris das Vorbild, um knappen Stadt- raum gerechter zu verteilen? Oder will die

Bürgermeisterin mit Populismus ihre Wähler bei Laune halten? Eine Spurensuche in sechs Kapiteln.

44,9%

der Neuzulassungen 2023
waren SUVs

„Ich kann mir nicht vorstellen, dass das durchsetzbar ist – schon gar nicht in Wien“, meint der Wiener SUV-Fahrer, der weder

Fortsetzung nächste Seite

Fortsetzung von Seite 35

Name noch Foto in der Zeitung sehen will. Seit zehn Jahren fährt er Autos dieses Kalibers, er fühle sich wohler, sicherer. Mehr fürs Parken zu zahlen würde ihn nicht davon abbringen. Das tat schließlich auch der höhere Benzinverbrauch nicht.

Er spricht für viele Autofahrer in diesem Land. 2023 haben die Behörden so viele „Sport Utility Vehicles“ wie noch nie zugelassen: 2010 waren 12,9 Prozent der neuen Autos SUVs, nun schon 44,9 Prozent. Die meisten davon spüren nicht durch hochalpines Gefilde, sondern ausgerechnet in Wien über asphaltierte Alleen.

„Das ist ein Trend, den man nur als Fehlentwicklung bezeichnen kann“, sagt Michael Schwendinger von der Mobilitätsorganisation VCÖ. Ressourcen- und Energieverbrauch, und das in Ballungsräumen mit immenser Flächenkonkurrenz. Nur ein Teil der Gesellschaft scheint davon zu profitieren: Autokonzerne. „Die freuen sich über die Umsätze“, so Schwendinger.

SUVs sind groß und schwer, nicht notwendig für Transporte im Alltag, bringen den Herstellern aber bessere Margen. Das sind keine Landschaftsfahrzeuge mehr, sondern Bequemlichkeitsmaschinen und Statussymbol. Vor allem, scheint es, in Wien.

28%

der Straßenfläche Wiens sind für Parkplätze reserviert

Die Touristen auf dem Gehsteig gegenüber suchen die beste Perspektive. Doch ein ideales Foto des Café Bräunerhof, Thomas Bernhards Stammlokal, werden sie heute nicht schießen. Die olivgrüne Wucht von einem Wagen verstellt an diesem Donnerstagvormittag die Sicht.

Zwei bis drei Quadratmeter mehr Fläche braucht ein SUV im Vergleich zum Durchschnitts-Pkw, so der VCÖ. „In Städten ist der öffentliche Raum knappes Gut“, sagt auch Paul Pfaffenbichler, Verkehrsforscher an der Universität für Bodenkultur. „Und je knapper, desto teurer ist es normalerweise.“ Für ihn sind Preisgestaltungen wie in Paris also zulässig.

28 Prozent des Wiener Straßenraums sind für Parkplätze reserviert. Im Vergleich: In München sind es 21, in Rotterdam lediglich 15 Prozent. Je größer das Auto, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass ein Reifen, ein Stück Motorhaube über die blaue Linie ragt. Seit Oktober 2022 straft die Stadt sogar mit 36 Euro, sollte ein Teil eines abgestellten Fahrzeugs in Gehsteige oder Radwege ragen. Wie rigoros die Parkscheffs das ahnden, geben die Zahlen nicht her.

Wo die wilden Wagen wohnen, fehlt der Platz oft woanders: Radfahrer, die gegen die Einbahn fahren dürfen, weichen aus oder warten, bis ein gar dickes Auto vorbeigezogen ist. 2022 blockierten nachts am abgestellten Autos auch die Straßenbahnen der Stadt durchschnittlich viermal am Tag, so die Wiener Linien. „Wir merken, dass Autos breiter werden, das kann zum Problem werden“, sagt eine Sprecherin. Die Zahl sinkt, seitdem die Strafen auch hierfür steigen.

Und selbst in Garagen gibt es Wachstumsschmerzen. Wer nicht mehr selbst

einparken kann, bekommt oft Hilfe von hauseigenen Mitarbeitern. Zwei von ihnen schrubben heute in der Operngarage eine Karosserie. 2010 haben die beiden hier angefangen, seit 2017 fahren 80 bis 90 Prozent ihrer Kunden nur noch SUVs. „Wir haben eine eigene Klientel, aber normale Kleinwagen pflegen wir selten“, sagt der eine. Neue Garagen, wie jene an der Freyung, werden bereits mit 2,65 Meter Parkplatzbreite geplant, alte oft nachgerüstet. Die Smart-en Jahre sind vorbei.

Trotzdem hört man den Zeigefinger fast nach oben schnellen, wenn man mit Severin Karl telefoniert. Er ist seit 20 Jahren Chefredakteur von *Auto Bild Österreich* und kann nur wiederholen, was viele Branchenkenner sagen: „Der Begriff SUV ist zu beliebig.“ Ein Tesla Model 3 zum Beispiel, der als Elektro-Limousine gilt, ist breiter als ein Mazda CX-5, der als SUV verkauft wird. „Was, wenn der neue Trend Familienvan heißt?“ Dieser sei mindestens so hoch, genieße aber ein anderes Image.

Wer SUV sagt, meint nicht immer das Gleiche. Das Wort habe die Werbung geschaffen, heißt es beim Verkehrsclub ÖAMTC, dem – wenn man so will – weniger ökologischen Gegenpart des VCÖ. Der pauschale Kampf gegen SUVs? Unzulässig.

93,6%

wahrscheinlicher ist es, als Fußgänger von einem SUV als von einem normal großen Auto umgebracht zu werden

(jedoch in den USA)

Doch warum setzt nun halb Wien auf solche Autoriesen? Komfort und Sicherheit sind die stärksten Argumente. Dass sie die schützen, die darin sitzen, ist vielfach bewiesen. Doch wenn es um die anderen Verkehrsteilnehmer geht, wird die Sache komplizierter. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit erhebt keine Zahlen für diese Karosseriekategorie, aber kennt Studien.

Darin zeigen Forscher der belgischen KU Leuven: Wenn zwei Autos kollidieren, von denen eines mindestens doppelt so schwer ist wie das andere, erleiden die Insassen des leichteren Autos dreimal häufiger schwere Verletzungen.

Oder diese vielzitierten US-amerikanischen Studien aus dem Jahr 2023: Hohe Motorhauben sowie stumpfe Profile normaler hoher Autos seien besonders tödlich. Vergleicht man SUVs mit anderen Autos, ist die Wahrscheinlichkeit, als Fußgänger

Je größer das Auto, desto höher die Wahrscheinlichkeit (wie in diesem Fall im ersten Bezirk), über die Parklinie zu ragen. Und dafür zu blechen

FOTO: HERIBERT CORN

bei einem Linksabbiege-Unfall zu sterben, ganze 93,6 Prozent höher.

Dann sind da aber noch Forschungsergebnisse aus Deutschland und der Schweiz: In den meisten Fahrzeugkategorien führen schwere Fahrzeuge nicht automatisch zu tödlichen Unfällen. War ein SUV Unfallgegner des Fußgängers, waren diese nur um sieben Prozent häufiger schwer oder lebensbedrohlich verletzt. Die Unfallsituation, das Fahrverhalten des Lenkers und die Geschwindigkeit waren relevanter für den Ausgang.

„Die eigene Sicherheit geht zulasten aller“, sagt der Verkehrsplaner Ulrich Leth, der an der TU Wien forscht. Und das, obwohl Wien der sogenannten „Vision Zero“ folgt, also auf null Verkehrstote im Jahr abzielt. 18 waren es im Jahr 2022.

Trotzdem sagte der ÖAMTC-Verkehrsjurist Matthias Wolf vergangenen Montag auf Ö1: „Leute, die SUVs kaufen, denken an ihre Kinder.“ Zumindest an ihre Sicherheit, wohl nicht an ihre Zukunft.

20%

mehr Treibstoff verbraucht ein SUV als der durchschnittliche Nicht-SUV

Der Verkehr ist das Problemkind der Klimapolitik: Die Emissionen in Österreich sinken leicht, der Autoverkehr bildet die stinkende Spitze. Das macht den SUV nicht nur zum Symbol, sondern zum realen Problem: Hätten die Fahrzeuge nicht derart zugelegt, wären die Emissionen des Motorssektors zwischen 2010 und 2022 um 30 Prozent stärker gefallen, so eine Analyse der Global Fuel Economy Initiative.

So wird der SUV zum Schnitzel unter den Autos. Ein kleiner Genuss für den Einzelnen, ohne an die Ressourcen der vielen zu denken. Etwa 20 Prozent mehr Treibstoff als der durchschnittliche Nicht-SUV verbrauchen die Autos laut der Internationalen Energieagentur (IEA).

Denn mit dem Luftwiderstand der hohen Front steigt der Energieverbrauch. Wird das Auto schwerer, braucht es wiederum mehr Energie, um überhaupt auf diese Geschwindigkeit zu kommen. Was die Autobauer in den vergangenen Jahren dank neuer Technologie an Emissionen sparen, haben sie in Größe, Ausstattung und Gewicht der Fahrzeuge wieder zugelegt.

Die Masse dient aber nicht nur der Freude an der Überlegenheit, sie stammt auch



„In Städten ist der öffentliche Raum knappes Gut. Und je knapper, desto teurer ist es normalerweise“

PAUL PFAFFENBICHLER, VERKEHRSFORSCHER AN DER BOKU

von der Sicherheitstechnik. Selbst Kleinwagen würden viel schwerer, sagt der Motorjournalist Severin Karl. Abstandsrada, Spurhalteassistenten, selbst manche Komfortprodukte sind nun Standard. Auch der Golf – eines der meistgebauten Pkw-Modelle – hat sich seit seiner Geburt fast verdoppelt: 1974 wog der erste Golf noch 750 Kilo, der neue Golf in achter Generation wiegt mindestens 1300 Kilo.

15-20

SUVs legten die Tyre Extinguishers in Döbling lahm

Ein SUV-Fahrer scheint multitaskingfähig zu sein, jedenfalls in der anekdotischen Stichprobe. Kaum einer fährt ohne Wurstsemmel in der Hand oder AirPods in den Ohren durch Wien. Die zweite Beobachtung lautet: Der Haargel- und Hyaluron-Koeffizient korreliert mit der Autogröße. Geschlecht und Alter scheinen keine Rolle zu spielen. Die blonde junge Frau auf dem Weg ins Fitnessstudio fährt genauso Porsche Cayenne wie der melierte Rolex-Träger.

Manche Aktivisten haben sich auf diese Fahrzeugklasse und ihre Steuerleute eingeschossen. „Achtung, Ihr Spritfresser ist tödlich“, steht auf dem Flugblatt, das monatlich hinter etlichen Scheibenwischern klemmt. „Sie werden wütend sein, aber nehmen Sie es nicht persönlich. Es liegt nicht an Ihnen, sondern an Ihrem Auto.“ Gezeichnet: Die „Tyre Extinguishers“. Die Aktivisten lassen weltweit SUVs die Luft aus den Reifen, weil sie in ihnen den Ausdruck jenes Verhaltens sehen, das uns die Klimakatastrophe beschert. In Döbling legte der lokale Ableger der Gruppe so bereits 15 bis 20 (laut Polizei) beziehungsweise 80 SUVs (laut Aktivisten) lahm, ein Fahrer hatte den Zettel nicht bemerkt und fuhr auf den Gehsteig.

Die Protestform ist gefährlich, doch die Wissenschaft findet starke Worte: „Die Form des SUVs ist schon ein absurdes Konzept, das allen verkehrsplanerischen Erfahrungen widerspricht“, sagt der TU-Forscher Leth. Sportlich und gefährlich statt zweckmäßig und effizient.

Die andere Seite hört sich so an: „Wenn ich von Wien 1 nach Wien 7 fahre, brauche ich keinen SUV. Aber wir sehen keinen Handlungsbedarf, den Eigentümern etwas vorzuschreiben“, sagt der Verkehrsjurist Matthias Wolf vom ÖAMTC. Die WKO-Vertretung der Fahrzeugindustrie will erst gar nicht mit dem Falter reden. „Danke für das Angebot, wir werden davon keinen Gebrauch machen“, schreibt ein Sprecher.

Ist die Diskussion wirklich so verhärtet, dass Gegner Hand anlegen, während die Befürworter nicht einmal zum Gespräch bereit sind? Dass Radfahrer auf große Autos spucken, die ihnen den Weg versperren, und aggressionsgeladene Fahrer mit Gewalt drohen? Vielleicht machen es sich die Aktivisten mit ihrem blanken Hass auch zu einfach: Ein SUV-Fahrer verzichtet vielleicht eher auf eine Flugreise, steigt vielleicht öfters aufs Rad und nützt sein Auto nur für gelegentliche Wochenendausflüge.

Oder genau das ist das Problem: „Die Leute kaufen ihre Autos oft nach dem



„Die Leute kaufen ihre Autos nach dem GAU-Prinzip: größter anzunehmender Urlaub“

MICHAEL SCHWENDINGER, VERKEHRSClub VCÖ

GAU-Prinzip: größter anzunehmender Urlaub“, sagt Schwendinger vom VCÖ. Eine Dimension, in der im Notfall Couch und fünf Koffer Platz finden – selbst wenn das nur einmal im Jahr notwendig ist, man auf Carsharing oder Automiete setzen könnte.

1/3

aller neu verkauften Fahrzeuge werden 2030 elektrisch sein

Soll man SUVs nun aus der Stadt sperren, als Sündenbock für die fossile Verkehrspolitik der Gegenwart? „Ein SUV ist nicht per se böse“, sagt der Journalist Severin Karl. Hochleistungs-SUVs mit 400 PS brauche kein Mensch, aber auch manch braves Familienauto gelte als SUV. Auch in der elektrischen Variante. Mehr als ein Drittel aller Neuwagen, die 2030 auf dem Markt zu finden sind, werden mit Strom fahren, schätzt die Internationale Energieagentur. Warum sollten die nicht in komfortabler Form kommen?

Weil große, schwere E-Autos nicht unbedingt viel klimaschonender sind als kleine benzinbetriebene Wagen. Die Produktion brauche schlichtweg zu viele Ressourcen, so der American Council for an Energy-Efficient Economy. Dieser Nachteil gleicht sich wenn dann erst im späten Autoleben aus: Im schlechtesten Szenario verursacht ein

E-Auto über die Lebensdauer um 37 Prozent weniger CO₂ als ein Benziner. Im besten Fall um 83 Prozent.

Und dann gibt es noch das Platzproblem. Es gehe darum, nicht nur das Parken für große Autos teurer zu machen, sondern billiges Parken an sich einzuschränken, den Autoherstellern auf EU-Ebene bessere Vorgaben für schlankere Autos zu geben, da sind sich alle Gesprächspartner einig.

Der Wiener Planungsdirektor Thomas Madreiter spricht von einem „breiten Aktionsansatz“, um die Leute zu Fußgängern, Rad- oder Öffi-Fahrern zu machen. Über SUVs als solche sagt er nur, dass der Begriff „mobilitätsfachlich zwiespältig“ sei, die Definition – wie schon gehört – fehle.

Seit 2021 jedenfalls brauchen Wiener in allen Bezirken ein Parkpickerl, das hat den Pendlerverkehr reduziert – doch den Binnenverkehr begünstigt. Wer jetzt überall im Bezirk leicht einen Parkplatz findet, muss sich den Garagenplatz nicht mehr leisten. Auch hier lohnt der Blick ins ferne Paris: 160 Parkzonen zählt die Stadt allein im Zentrum – in Wien wäre das ein Gebiet so groß wie die Donaustadt. Und mehr Zonen heißt weniger Bewegung.

Noch sehnsüchtiger blicken die Forscher aber nach Osten: Wer in Tokio ein Auto anschaffen will, muss beweisen, einen privaten Stellplatz zu haben. Das Parken im öffentlichen Raum ist quasi verboten. „Es geht nicht darum, alles autofrei zu machen, sondern die Nutzung von Autos auf ein vernünftiges Fundament zu stellen“, sagt der Forscher Pfaffenbichler.

Die Wiener Stadtregierung habe das teilweise erkannt. Jetzt muss es nur noch wer den Wienern sagen.



APA/JEFF THOMAS SAMSON

Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat SUVs den Kampf angesagt



MA 18/CHRISTIAN FÖRTHNER

Der Wiener Planungsdirektor Thomas Madreiter setzt auf einen breiten Ansatz



VCÖ/RITA NEWMAN

Für Michael Schwendinger vom VCÖ sind SUVs eine absolute Fehlentwicklung

IKG KULTUR
.....

TRAVESTIE DER LIEBE

5.3.2024, KONZERTHAUS
19:30 Uhr, Berio-Saal
Tickets auf: konzerthaus.at

© matjohannik