Leitartikel zur SUV-Debatte

Radikale und Hysteriker vergiften die Atmosphäre

VON JOERG-HELGE WAGNER

FOTO: Shirin Abedi

Ess-Juh-Wie? Das Schlimmste, was man dieser US-amerikanischen Abkürzung vorwerfen kann, ist sicher die Verwirrung, die sie stiftet. SUV steht für „Sport Utility Vehicle“, was man ungefähr mit Sport-Nutzfahrzeug übersetzen kann. Dabei geht es natürlich nicht um eine Mischung aus Laster und Lamborghini, sondern vor allem um ein Auto, in dem man jede Menge Krempel verstauen kann – seien es nun Mountainbikes, Taucherausrüstungen, Kinderwagen, Musikinstrumente oder ein Dutzend Getränkekisten. Im Grunde der gute, alte Kombi im neuen Gewand.

Man sitzt etwas höher, was die Verkehrssicherheit eher steigert – übrigens auch für alle außerhalb des Wagens, weil der Fahrer eine bessere Sicht hat. Und die Bodenfreiheit ist größer, was gerade bei Bremer Innenstadtstraßen mit Sanierungsstau von Vorteil sein kann. Ja, dadurch wächst das Auto, vor allem in der Höhe. Damit es auch bei höherem Tempo außerorts stabil fährt, muss es zudem etwas breiter sein. Der BMW X3 ist deshalb sieben Zentimeter breiter als der 3er-Kombi, beim Nissan-SUV Qashqai sind es fünf Zentimeter mehr als beim Kompaktmodell Pulsar. Richtig, schwerer sind die SUVs auch – zumindest, wenn sie Allradantrieb haben.

Nur dann kann man sie auch Geländewagen nennen. Sie mit Panzern zu vergleichen, ist hingegen schlicht albern. Ein Leopard A 2 wiegt 60 Tonnen und hat einen 1500-PS-Motor. Da könnte man also auch Försters Dackel mit einem Grizzly-Bären vergleichen, weil beide Vierbeiner und Säugetiere sind.

Ohne präzise Begriffsklärung fliegt die Debatte um Autos in Städten regelrecht aus der Kurve. Dann führt man sie nur noch in aller Schlichtheit wie die links-ökologische „Tageszeitung“ (taz), die mit revolutionärem Pathos „Nieder mit der Autokratie!“ schreit und Autos per se als „entsicherte Waffen“ diffamiert. Klar, Bremerhaven wäre ohne Autoumschlag nachhaltig entschleunigt, und die wackeren Greenpeace-Aktivisten müssten zur Columbuskaje weiterziehen, um dort Kreuzfahrttouristen zu belehren. Im Bremer Mercedes-Werk könnten 12 500 hoch spezialisierte Mitarbeiter ja prima Lastenfahrräder zusammenschrauben. Für die einschlägig Werktätigen an den VW-Standorten Wolfsburg, Salzgitter, Emden und Osnabrück findet sich bestimmt auch eine alternative Resozialisierungsmaßnahme – koste es, was es wolle.

Beim Generalangriff auf einen der wichtigsten deutschen Industriezweige taugt den links-grünen Milieus das SUV schon länger als Feindbild. Zum einen gibt es deutlich mehr davon als Sportcoupés, es ist also überall sichtbar. Die Frage, warum dieser Autotyp so beliebt ist – familientauglich, sicher – stellt man lieber nicht. Dafür mengt man lieber eine Prise Klassenkampf bei, zieht gegen vermeintliche Protzkisten zu Felde. Da trifft es sich gut, dass der ebenso furchtbare wie spektakuläre Berliner Unfall jüngst mit einem Porsche Macan passierte und nicht etwa mit einem VW-Bus.

Die genauen Umstände dieses tödlichen Unglücks sind längst nicht geklärt, aber der berüchtigte Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe wie auch ein grüner Berliner Bezirksbürgermeister schlachteten die Tragödie umgehend propagandistisch aus. Das ist nicht mehr nur seltsam, sondern einfach widerlich. Dieses Muster kannte man bislang nur von Rechtsaußen: Afghane ersticht Deutsche – also sofort alle Afghanen abschieben, besser noch alle Migranten! SUV tötet Menschen – also sofort alle SUV verbieten, besser noch alle Autos! Das vergiftet die Atmosphäre mehr als jeder Achtzylinder.

Der unbedingte Wille zur Volkserziehung – jeder fünfte Neukauf ist ein SUV – verstellt zudem den Blick dafür, dass sich längst etwas bei diesem Branchensegment tut. Viele Hersteller bieten künftig SUVs mit Elektro- oder Hybridantrieb an, Opel verzichtet ausdrücklich auf die Entwicklung größerer Modelle. Auch der neue Mercedes GLB ist nicht größer als ein 3er-BMW. Offenbar sind Anbieter wie Käufer doch nicht so ignorant, wie ihnen gerne aus der verbotsverliebten grünen Ecke unterstellt wird. Nachdenkliche Grüne wie der frühere Bremer Umweltsenator Ralf Fücks haben längst erkannt, dass „eine Art ökologischer Obrigkeitsstaat“ nur die Gesellschaft spaltet, nicht aber die Klimawende wuppt. Die gelinge nur im Bündnis mit der Wirtschaft, und die müsse für die notwendigen Investitionen auch weiterhin wachsen. Die Autoindustrie samt der dort vertretenen Gewerkschaften sei ein Schlüssel, kein Gegner. Man muss hoffen, dass solche Stimmen in der zunehmend von Radikalen und Hysterikern geprägten Klimadebatte noch Gehör finden.

Der unbedingte Wille

zur Volkserziehung

verstellt den Blick.