

Der Krieg auf den Straßen

Im Zuge steigender Ressourcenknappheit wird endlich auch die „Automobilität“ in Frage gestellt, so von Harald Welzer („Blätter“, 11/2010). Allerdings wird dabei noch viel zu wenig die ganz alltägliche Gemeingefährlichkeit mancher Autos ins Visier genommen, findet **Dieter Kaag**.

„Sport Utility Vehicles“ oder kurz: SUVs – diese Mischung aus Kleinbus und herkömmlichem Pkw mit Offroad- und Outdoor-Attitüde – wirken ein bisschen wie urzeitliche Saurier auf unseren Straßen: zu breit, zu hoch, zu schwer und zu stark für den normalen Stadtverkehr. Doch obwohl stets als geländegängig beworben, werden sie in den allermeisten Fällen nur auf glattem Straßenasphalt eingesetzt. Zudem sind sie deutlich sprithungriger als andere Pkw, vom CO₂-Ausstoß gar nicht zu reden. So stellt etwa der SUV Touareg von VW in puncto Breite, Leergewicht, Motorstärke, Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxidemissionen selbst seinen Firmenbruder Touran (einen geräumigen Familien-Van mit sieben Sitzplätzen) deutlich in den Schatten. Und der EdelsUV Cayenne von Porsche bewegt sich mit dem doppelten Gewicht, dem mehr als doppelten Kraftstoffverbrauch und dem fast zweifachen CO₂-Ausstoß durch den Stadtverkehr wie der Microvan Opel Agila.

Viel wird darüber spekuliert, was diese Autos in einer Zeit der knapper werdenden Ressourcen und des Klimawandels so erfolgreich macht. Laut Keith Bradsher, Journalist bei der „New York Times“, erfolgte ihr Aufstieg unter anderem aufgrund der starken Lobby einer kriselnden US-Automobilindustrie in den 1980er und 90er Jahren gepaart mit einem kräftigen Lobbyis-

mus der Ölindustrie.¹ Deren gute Kontakte ins Weiße Haus, vor allem über die beiden Präsidenten George Bush senior und junior, deren Familienmacht und -reichtum zu einem großen Teil dem Erdöl zu verdanken ist, führten zu entsprechend laxen gesetzlichen Regelungen bei Kfz-Umweltstandards. So nahm anfänglich kaum jemand Anstoß am hohen Kraftstoffverbrauch der SUVs.

Bemerkenswert ist auch die SUV-Käuferpsychologie. Millionen bürogebundener junger Männer und Frauen der Baby-Boomer-Generation suchen eine romantische Vision von Outdoor-Abenteuer, die sie ausgerechnet in einem vierradgetriebenen, geländegängigen Wagen zu finden glauben. Die Autoindustrie verstand und versteht diese Sehnsüchte perfekt zu wecken und auszunutzen, indem etwa SUVs in der Werbung vor wild-romantischer Naturkulisse oder auch als souveräner Bezwinger der Natur dargestellt werden – bei gleichzeitigem Erhalt jedes Komforts: „Außen aggressiv und innen das Ritz-Carlton“ (Bradscher).

Josh Lauer von der University of Pennsylvania diskutierte einen weiteren Gesichtspunkt der Popularität von SUVs. Die Menschen empfänden vermehrt eine diffuse Angst im öffentlichen Raum und voreinander, die ihr

1 Keith Bradsher, High and Mighty: SUVs – the world's most dangerous vehicles and how they got that way, New York 2002.

Sicherheitsbedürfnis erhöhe, und zwar nicht erst seit dem Angriff auf die Twin Towers am 11. September 2001. Dazu kämen noch die wachsende ökonomische Ungleichheit durch die neoliberale Politik und der Rückzug des Staates aus seiner sozialen Verantwortung. Dies alles steigere in großen Teilen der westlichen Gesellschaften Unsicherheit, Angst und Konkurrenzdruck, worauf die Menschen häufig mit vermehrtem Misstrauen und Abgrenzung gegenüber ihrer Umwelt reagierten. Gegen solcherlei Ängste biete ein großes, nach außen Stärke demonstrierendes, ja fast bedrohliches Fahrzeug wie ein *Sport Utility Vehicles* ein gesteigertes Sicherheitsempfinden.²

Nur langsam setzt sich die Erkenntnis durch, dass diese vermeintlich stabilen und damit Schutz bietenden SUVs eine trügerische Sicherheit in gesellschaftlicher wie auch in individueller Hinsicht darstellen. Das betrifft zum einen die potentiellen Gefahren für die nationale Sicherheit westlicher Staaten durch die vermehrte Abhängigkeit von ausländischem Öl aufgrund spritzhungriger SUVs. Zum anderen betrifft dies aber auch jene Gefahren, die SUVs für deren Insassen und vor allem für andere Verkehrsteilnehmer darstellen.

» Das Todesrisiko für Fußgänger und Radfahrer wird um 82 Prozent erhöht. «

SUVs wiegen oftmals deutlich über zwei Tonnen, während zum Vergleich etwa der VW-Familien-Van Touran es „nur“ auf 1,45 Tonnen Leergewicht bringt. So meinen SUV-Fahrer intuitiv bei Verkehrsunfällen mit anderen (in aller Regel leichteren) Pkw den Gesetzen der Physik folgend auf der sicheren Seite zu sitzen. Hinzu kommt noch die gefühlte Sicherheit eines Vierrad-

antriebs. Beides führt nicht selten zu einem riskanteren Fahrstil.

Dass SUVs dagegen nicht so wendig sind und im Notfall einem Hindernis schlechter ausweichen können, dass der Vierradantrieb auf normalen Straßen überhaupt keine Vorteile bietet, die Bremsen eine weit größere Masse zum Stehen bringen müssen und die vergleichsweise große Fahrzeughöhe der SUVs die Gefahr eines fatalen Überschlags erhöht, wird dagegen verdrängt. Keith Bradsher sprach von rund 1000 zusätzlichen Toten durch Überschlag in den USA im Jahr 2000, die mit einem Pkw nicht passiert wären. Eine andere US-amerikanische Untersuchung zum Unfallrisiko in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp fand, dass SUVs unterm Strich für deren Insassen nicht sicherer sind als andere Pkw.³ Zu einem etwas differenzierteren Ergebnis kam eine weitere Studie aus den USA. Sie fand, dass ein sogenanntes *Light Truck Vehicle* (LTVs – ein Sammelbegriff für Pick-up-Trucks und SUVs) bei einem Zusammenstoß mit einem herkömmlichen Pkw das Risiko eines tödlichen Unfalls für die LTV-Insassen um 55 Prozent reduzierte. Dagegen stieg dieses Risiko für LTV-Insassen um 16 Prozent, wenn es sich um einen Unfall ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer handelte, da sie vor allem höher und damit instabiler seien.⁴

„War on the roads“ betitelt die renommierte „British Medical Journal“ 2002 eine Artikelserie zur Verkehrssicherheit und thematisierte damit auch die Gefahr, welche die SUVs für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fußgänger, darstellen. Inzwischen sind eine ganze Reihe Studien veröffentlicht, die eine deutlich erhöhte Verletzungs- und Todesrate bei Zusammenstößen von SUVs mit Fußgängern

3 Vgl. Thomas P. Wenzel und Marc Ross, The effects of vehicle model and driver behavior on risk, in: „Accident Analysis and Prevention“, 3/2005, S. 479-94.

4 Michelle J. White, The „arms race“ on American roads, in: „Journal of Law and Economics“, 2/2004, S. 333-55.

2 Josh Lauer, Driven to extremes: Fear of crime and the rise of the sport utility vehicle in the U.S., in: „Crime Media Culture“, 2/2005, S. 149-168.



320 Seiten. Gebunden € 19,95[D]
ISBN 978-3-406-61645-7

„Der Gegen-Sarrazin“
Alexander Marguier, Cicero

„Ein Meisterwerk der
Aufklärung.“
*Thomas Steinfeld,
Süddeutsche Zeitung*

„Bahners prüft und
widerlegt die Klischees
der Islamkritik mit
Witz und Polemik.“
*René Aguigah,
Deutschlandradio Kultur*

C.H.BECK
www.chbeck.de

nachweisen. Eine Studie in Maryland fand, dass Fußgänger, die von LTVs angefahren wurden, schwerere Verletzungen davontrugen und zudem bis zu zwei Mal häufiger traumatische Kopf-, Brust- und Bauchverletzungen erlitten als bei Unfällen mit normalen Pkw.⁵

Zwei weitere Untersuchungen aus den USA, die Daten aus sechs Städten bzw. landesweit auswerteten, kamen zu dem Ergebnis, dass die Wahrscheinlichkeit eines Fußgängers, bei einem Unfall mit einem Pkw zu sterben, zwei bis über drei Mal so hoch war, wenn es sich bei dem Pkw um ein LTV handelte.⁶ Für 5- bis 9jährige Kinder war das Risiko eines solchen fatalen Unfalles in einer weiteren Studie aus New York City sogar auf das Vierfache erhöht.⁷

Aktuelle Untersuchungen weisen in dieselbe Richtung. So kam kürzlich eine kanadische Meta-Analyse nach der Auswertung von zwölf Studien zu dem Schluss, dass das Risiko für Fußgänger, bei einer Kollision mit einem LTV tödlich verletzt zu werden, um 50 Prozent höher ist als bei einem Zusammenstoß mit einem herkömmlichen Pkw.⁸

Als Faktoren, die die Gefährlichkeit der SUVs gegenüber anderen Pkw erhöhen, wurde – neben größerer Masse und Frontsteifigkeit – vor allem ihre Frontgeometrie ausgemacht. Der Frontbereich mit Stoßfänger liegt bei einem SUV wesentlich höher über der Straße und überträgt somit bei einem Zusam-

- 5 Michael Ballesteros u.a., Pedestrian injuries and vehicle type in Maryland 1995-1999, in: „Accident Analysis and Prevention“, 1/2004, S. 73-81.
- 6 Bahman S. Roudsari u.a., Pedestrian crashes: higher injury severity and mortality rate for light truck vehicles compared with passenger vehicles, in: „Injury Prevention“, 1/2004, S. 154-8; Devon E. Lefler und Hampton C. Gabler, The fatality and injury risk of light truck impacts with pedestrian in the United States, in: „Accident Analysis and Prevention“, 2/2004, S. 295-304.
- 7 Charles DiMaggio u.a., The association of light trucks and vans with paediatric pedestrian deaths, in: „International Journal of Injury Control and Safety Promotion“, 2/2006, S. 95-99.
- 8 Ediriweera Desapriya u.a., Do light truck vehicles (LTV) impose greater risk of pedestrian injury than passenger cars? A meta-analysis and systematic review, in: „Traffic Injury Prevention“, 11/2010, S. 48-56.

menstoß mit einem Fußgänger die Energie direkter in dessen körperliches Zentrum, bzw. im Falle eines Kleinkindes sogar direkt auf den Kopf. Der Stoßfänger eines Pkw dagegen trifft zunächst die Unterschenkel, und der Getroffene wird auf die Fronthaube geschleudert. Die Energie wird hier also zunächst auf eine periphere Körperregion übertragen und teilweise durch die Schleuderbewegung verbraucht.⁹

Die bereits zitierte Studie von Ballesteros et al. machte auch Aussagen zum Risiko für Rad- und Motorradfahrer. Demnach war das kombinierte Todesrisiko für Fußgänger und Radfahrer bei einem Unfall mit einem LTV im Vergleich zu einem normalen Pkw um 82 Prozent erhöht; für Motorradfahrer stieg es sogar um 125 Prozent.

» Der vermeintliche Sicherheitsgewinn der Insassen geht auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer. «

Man stelle sich folgendes Szenario vor: Ein spielendes Kleinkind rutscht auf seinem Bobby-Car durch den Garten und gerät dabei in die Garageneinfahrt hinter Papas SUV. In dessen großem totem Winkel kann der gerade zurücksetzende Vater am Steuer sein Kind leicht übersehen – mit fatalen Folgen. Dass solche traurigen Unglücke in Zeiten steigender SUV-Verkaufszahlen immer häufiger werden, ist inzwischen belegt. Eine Untersuchung aus Pittsburgh fand, dass rund 65 Prozent aller Verletzungen von Kleinkindern durch (meist rückwärtsfahrende) Pkw in Hof- und Garageneinfahrten auf SUV und Pickup-Trucks zurückzuführen waren.¹⁰ Eine Studie in Utah fand eine Zunahme SUV-bedingter Verletzungen an Klein-

kindern in Einfahrten und schrieb dies der zunehmenden Popularität der SUVs zu.¹¹ Die besorgniserregende Entwicklung führte bereits zu einer öffentlichen Kampagne in Utah unter dem Slogan „Spot The Tot“ – was so viel heißt wie „Achte auf den Knirps“.

Der vermeintliche Sicherheitsgewinn, den mancher SUV-Fahrer im Hinterkopf haben mag, ist zweifelhaft und geht in jedem Fall auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer. Jeder tödliche Unfall, der bei einem LTV-Insassen vermieden werden kann, hat durchschnittlich 4,3 tödliche Unfälle anderer beteiligter Verkehrsteilnehmer – also Fahrer herkömmlicher Pkw, Fußgänger sowie Rad- und Motorradfahrer – zur Folge. Für jede Million herkömmlicher Autos, die durch LTVs ersetzt werden, sterben jedes Jahr zwischen 34 und 93 Verkehrsteilnehmer zusätzlich. Trotzdem sind kaum Maßnahmen in Sicht, die über von SUVs ausgehende Gefahren aufklären oder deren Sicherheit erhöhen. Um Verbraucher und Käufer über die potentiellen Risiken zu informieren, wurde schon vorgeschlagen, dass SUV-Produzenten ihre Produkte mit ähnlichen Warnungen versehen sollten, wie sie die Tabakindustrie heute auf ihren Produkten anbringen muss.

Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe unterbreitete jüngst einen noch weiter gehenden Vorschlag: Um Umwelt und Klima zu schonen und unsere Straßen wieder sicherer zu machen, müssten besonders umweltschädliche Pkw – zu denen gerade die SUVs zählen – verboten werden, wie es etwa für Kühlschränke längst akzeptiert sei.¹² Ob in Form eines Verbotes von SUVs oder anderer, weniger einschneidender Maßnahmen – die Politik ist in jedem Fall gefordert, auch künftig eine lebenswerte und sichere Umwelt für alle Menschen zu garantieren.

9 Jeff R. Crandall u.a., Designing road vehicles for pedestrian protection, in: „British Medical Journal“, 2002, S. 1145-1148.

10 Evan P. Nadler u.a., Driveway injuries in children: risk factors, morbidity, and mortality, in: „Pediatrics“, 2/2001, S. 326-8.

11 Stephen J. Fenton u.a., The prevalence of driveway back-over injuries in the era of sports utility vehicles, in: „Journal of Pediatric Surgery“, 40/2005, S. 1964-1968.

12 Deutschlandfunk, Zur Diskussion, 11.8.2010.