



Ein dickes Problem

Wie SUVs und Geländewagen
das Klima und unsere Städte ruinieren

3	Einleitung
4	Der Trend: schwerer und durstiger
4	Definition
4	Zunahme der Verkäufe
5	Mehr Gewicht und Verbrauch
9	Der Unfallgegner: gefährlicher
10	FußgängerInnen und RadfahrerInnen
11	Die Politik: Artenschutz für Spritschlucker
11	Das Diesel-Privileg
11	Deutschland und die EU-Grenzwerte
11	Supercredits für SUVs und Geländewagen
14	Die Autoindustrie: Profite auf Kosten des Klimas
14	Werbung
14	Strategien
17	Fazit

Einleitung

Der heißeste Juli seit Beginn der Wetteraufzeichnungen war gerade zu Ende, da warb Mercedes-Benz für seinen neuen SUV mit unfreiwillig ehrlichen Worten: „Falls dieser Sommer immer noch nicht warm genug war, dann heizt der Mercedes-AMG GLA 45 4Matic noch mehr ein – mit seiner heißen roten Lackierung.“¹ Nur dass nicht seine Lackierung die Temperatur zum Steigen bringen wird, sondern der CO₂-Ausstoß: Laut Herstellerangaben beträgt der bei einem Verbrauch von 8,5 Liter Benzin auf 100 Kilometern 198 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der reale Verbrauch liegt bekanntermaßen weit höher.

Knapp ein Fünftel der deutschen Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr. Es ist der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind.² Mit schuld daran sind SUVs und Geländewagen: Jene überdimensionierten Fahrzeuge erleben in Deutschland seit rund zehn Jahren einen Boom. Zwischen 2008 und 2018 haben sich die Zu-

lassungen von SUVs und Geländewagen hier beinahe vervierfacht. In diesem Jahr werden die Neuzulassungen von SUVs und Geländewagen erstmals die Million übersteigen, ein knappes Drittel aller neu zugelassenen Pkws. Doch die „SUVisierung“ ist gefährlich – für andere Verkehrsteilnehmende und fürs Klima.

Will die Autoindustrie Teil der Lösung der Klimakrise werden, statt wie bisher Teil des Problems zu sein, darf sie ab 2025 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr verkaufen. Die Autos müssen nicht nur elektrisch, sondern auch kleiner und leichter werden. Und es müssen künftig deutlich weniger Autos auf den Straßen fahren. Dann gibt es eine Chance, die Überhitzung auf 1,5° C zu begrenzen und die schlimmsten Folgen der Klimakrise zu verhindern. Stattdessen setzt die Industrie weiter auf spritschluckende SUVs und Geländewagen, die das Klima anheizen, den Menschen in Städten auch als E- oder Hybrid-Version den Platz wegnehmen und das Leben anderer VerkehrsteilnehmerInnen besonders gefährden.

Der Trend: schwerer und durstiger

Definition

Es gibt viele abfällige Namen für SUVs: Man kennt sie auch als „Stadtpanzer“, für manche sind es schlicht „Monster-Autos“. Eine exakte Definition von SUVs gibt es allerdings nicht. Die Abkürzung steht für „Sport Utility Vehicle“. Darunter versteht man Fahrzeuge, die in ihrem Aufbau und ihren Ausmaßen einem Geländewagen ähnlich sehen, aber nicht unbedingt für das Fahren jenseits der Straße geeignet sind. Ein Geländewagen hingegen ist durch eine EU-Richtlinie gesetzlich festgelegt: Als solcher gilt ein Fahrzeug, wenn es bestimmte technische Vorgaben zum Fahren im Gelände erfüllt: Zum Beispiel muss es eine Steigung von 30 Prozent überwinden können sowie mindestens eine Vorder- und Hinterachse besitzen, die gleichzeitig angetrieben werden können.³

Lange hat das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in der Neuzulassungsstatistik SUVs zu Geländewagen gezählt, auch wenn jene oft nicht die entsprechenden Vorgaben erfüllten. Erst seit 2013 trennt das KBA tatsächlich geländetaugliche Geländewagen mit der entsprechenden Typengenehmigung und führt „Modelle mit Offroad-Charakter“, sprich: SUVs, als eigenes Segment.⁴

Leichter macht das die Unterscheidung nicht. Unter den Geländewagen finden sich in den Zulassungslisten des KBA nicht nur Modelle, die tatsächlich im Gelände gefahren werden können, sondern auch solche, die vor allem in Städten fahren oder vom Hersteller als SUV vermarktet werden. Dazu zählen etwa der Porsche Cayenne, die Audi Q3 und Q5, die BMW X3 und X5 sowie die VW-Modelle Tiguan und Touareg.

Tatsächlich machen manchmal nur Millimeter den Unterschied aus. Daher werden SUVs und Geländewagen häufig zusammen betrachtet. Viele Modelle, die vom KBA als Geländewagen geführt werden, lassen sich zum viel diskutierten SUV-Boom zählen: Sie werden in hoher Stückzahl verkauft und verursachen bezüglich Kraftstoffverbrauch, Emissionen und Unfallrisiko für andere Verkehrsteilnehmende dieselben Probleme.

Der VW Tiguan ist mit mehr als 74.000 Neuzulassungen 2018 das in Deutschland am häufigsten zugelassene VW-Modell nach dem Golf.⁵ „Klassische“ Geländewagen, etwa der Jeep Wrangler oder der Landrover Discovery, wurden weit seltener zugelassen, etwa zwischen rund 1.000 und 3.000 Mal.

Zunahme der Verkäufe

In diesem Jahr wird der Boom der SUVs und Geländewagen einen Höhepunkt erreichen: Die Zahl der neu zugelassenen SUVs und Geländewagen wird 2019 voraussichtlich eine Million überschreiten.⁶ In diesem Jahr lag der Anteil an SUV-Neuzulassungen erstmals bei über 30 Prozent.⁷ Bereits heute fahren insgesamt mehr als 5,5 Millionen SUVs (3.144.333) und Geländewagen (2.400.305) auf Deutschlands Straßen.⁸ Zählt man die Neuzulassungen zusammen, wurden in Deutschland 2017 zum ersten Mal mehr SUVs und Geländewagen zugelassen als Autos der Kompaktklasse. Ein Ende des Booms ist nicht in Sicht: Laut KBA wuchsen die SUV-Zulassungen im ersten Halbjahr 2019 um weitere 15 Prozent und erreichten damit die von allen Segmenten höchste Steigerung.⁹ Setzt sich der Trend fort, könnte in den nächsten Jahren jedes zweite Auto, das in Deutschland zugelassen wird, ein SUV oder Geländewagen sein.¹⁰

Auch international erleben diese Fahrzeuge einen Boom: 2018 wurden weltweit knapp 30 Millionen SUVs und Geländewagen verkauft¹¹, die meisten davon in China (10,35 Mio.). Es folgen die USA (7,75 Mio.), auf Platz drei folgt Europa (5,42 Mio.).¹² In Europa machten 2017 SUVs und Geländewagen fast ein Drittel aller Zu-

lassungen aus, fast sechsmal so viele wie noch fünf Jahre zuvor.¹³ Diesbezüglich herrschen in Europa also beinahe amerikanische Verhältnisse: Möglichst große Autos zu fahren, insbesondere Geländewagen und Pick-ups, ist dort seit vielen Jahren ein Phänomen. Entsprechend boomten SUVs dort auch schon in den 90er Jahren. Doch Europa schließt auf. Insbesondere in Deutschland, Europas größtem Automarkt, beträgt der Anteil von SUVs und Geländewagen am gesamten Pkw-Bestand mittlerweile rund zwölf Prozent.¹⁴

Fast alle Hersteller sind auf den SUV-Trend aufgesprungen. In Deutschland sticht dabei insbesondere die Volkswagen Gruppe hervor.¹⁵ Wurden 2008 gerade einmal knapp 61.000 SUVs und Geländewagen aller Marken der Volkswagen Gruppe zugelassen, waren es 2018 mehr als viermal so viel. Fast jedes dritte verkaufte Auto der Wolfsburger ist ein SUV. In Deutschland steht der VW Tiguan auf Platz eins der meistverkauften SUVs und Geländewagen.¹⁶ Bei Daimler hat sich die Zahl der in Deutschland zugelassenen SUVs und Geländewagen in den vergangenen zehn Jahren fast verdreifacht, bei BMW etwa verdoppelt.¹⁷

Welche Autos deutsche Hersteller bauen, beeinflusst den weltweiten Fahrzeugmarkt: Die deutsche Autoindustrie stellt mit

16,5 Millionen beinahe ein Viertel der weltweit produzierten Pkws her. Premiumautos – zu denen auch viele SUVs und Geländewagen zählen – machen rund 90 Prozent der Exporte nach Asien und Nordamerika aus. Auch in der deutschen Auslandsproduktion ist der Anteil von Geländewagen und SUVs um 41 Prozent gestiegen.¹⁸ Das beeinflusst erheblich, mit welchen Autos Menschen in Europa und dem Rest der Welt fahren.

Mehr Gewicht und Verbrauch

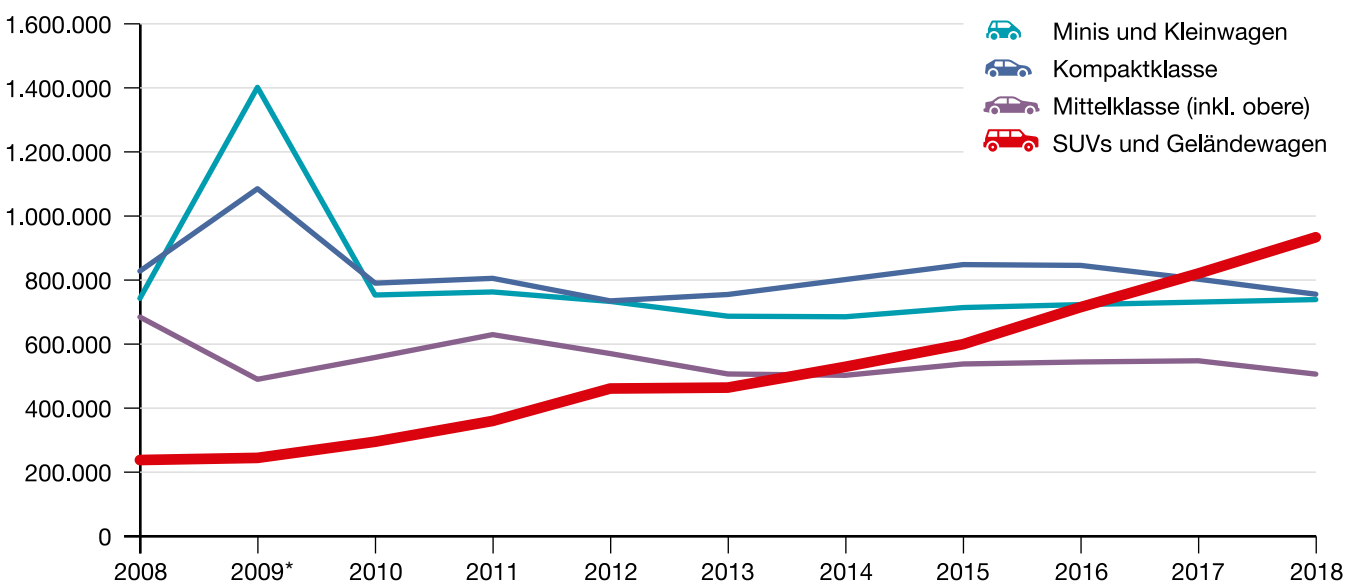
Treibstoffverbrauch, Motor- und Fahrleistung sowie Gewicht eines Fahrzeugs hängen eng zusammen. Je schwerer das Auto, je höher die Motorleistung, desto mehr Treibstoff wird verbraucht und desto höher ist der CO₂-Ausstoß. Schon 1995 hat Greenpeace bewiesen, dass sich ein serienreifes Auto bauen lässt, das deutlich leichter, um gut 50 Prozent sparsamer und damit weniger klimaschädlich ist als damalige Benziner: Aus einem Renault Twingo wurde der „SmILE“ (Small, Intelligent, Light, Efficient), ein kleines, leichtes Auto mit einem Verbrauch von weniger als drei Litern und einem CO₂-Ausstoß von 60 Gramm pro Kilometer.¹⁹ Obwohl sich die effizientere Technik

des SmILE in der Branche durchsetzte, führte dies nicht zu deutlich sinkenden Verbräuchen. Die Autoindustrie nutzte die höhere Effizienz der Motoren, um schwere, größere und leistungsstärkere Pkws zu bauen. In der Tabelle auf Seite 6 werden SUVs und Geländewagen beispielhaft vergleichbaren Pkw-Modellen gegenübergestellt.²⁰ Hierbei werden Gewicht, Leistung, realer Verbrauch und CO₂-Ausstoß verglichen. Bei der Online-Plattform „Spritmonitor“ haben NutzerInnen die Möglichkeit, den durchschnittlichen Verbrauch ihrer Fahrzeuge einzutragen und mit anderen FahrzeughalterInnen zu vergleichen. Für den Vergleich wurden sowohl Realverbräuche laut Spritmonitor als auch Herstellerangaben (in Klammern) berücksichtigt. Da die meisten SUV- und Geländewagen-Modelle im Bestand Diesel sind und es darüber bei Spritmonitor am meisten Informationen gibt, beschränkt sich der Vergleich auf Diesel.

Auffällig ist, dass die überdimensionierten Autos schwerer sind und mehr verbrauchen. Der Tiguan wiegt mehr als der Golf, der BMW X5 mehr als der BMW 520d und der Mercedes GLC mehr als der C220. Insgesamt ähneln sich die Autos in ihrer Leistung, nur beim BMW X5 ist die Leistung höher als beim 520d. Der höhere

SUVs und Geländewagen: die großen Gewinner

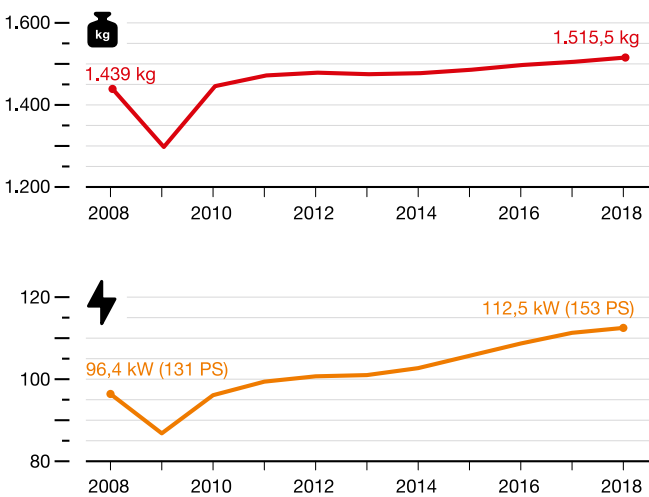
Neu zugelassene Pkws in Deutschland nach Segmenten



* Die Abwrackprämie 2009 führte zu einem kurzfristigen Anstieg der Verkäufe bei Kleinwagen und Kompaktklasse.

Immer schwerer – immer stärker

Durchschnittliches Gewicht und durchschnittliche Leistung neu zugelassener Pkws in Deutschland



Quelle: KBA

Verbrauch zeigt sich besonders deutlich beim BMW X5, der rund 40 Gramm CO₂ pro Kilometer mehr ausstößt als ein vergleichbarer Pkw. In den vergangenen Jahrzehnten setzten Autos kontinuierlich Gewicht an – im Schnitt fast 8 Kilogramm pro Jahr.²¹ Das durchschnittliche Leergewicht von Pkws ist zwischen 2008 und 2018 um 77 Kilogramm gestiegen.²² Während ein VW Golf vor 40 Jahren nur 805 Kilogramm wog, wiegt er mittlerweile 1,36 Tonnen.²³ Das ist nicht viel weniger als Volkswagens kleiner, an den Polo angelehnter SUV T-Cross (1,38 Tonnen). Hätte man das Gewicht des Golfs bei 800 Kilogramm belassen, würde der Golf mit effizienter Motorentechnik als Benziner lediglich 76 Gramm CO₂ statt 120 Gramm CO₂ ausstoßen, als Diesel 58 statt 111 Gramm CO₂.²⁴

Betrachtet man SUVs und Geländewagen als eine Klasse, sind sie im Schnitt schwerer als der normale Pkw. 2018 betrug das Durchschnittsgewicht von neu zugelassenen Pkws 1.515 Kilogramm, bei SUVs und Geländewagen 1.628 Kilogramm.²⁵

E-SUVs sind da nicht besser: Der Audi E-Tron mit einer Reichweite von etwa 400 Kilometern (nach WLTP) wiegt zweieinhalb Tonnen, davon entfallen allein 700 Kilogramm auf die Batterie. Während der Audi auf 100 Kilometer etwa 30 Kilowattstunden verbraucht, braucht der Hyundai Ioniq dagegen nur die Hälfte.²⁶ Zwar hat Letzterer eine geringere Reichweite, der Hyundai wiegt aber rund eine Tonne weniger als der Audi.²⁷ Je größer die Batterien, desto größer deren CO₂-Fußabdruck. Eine derart schwere SUV- oder Geländewagen-Batterie kann bei der Herstellung bis zu 20 Tonnen CO₂ verursachen.²⁸ Auch vor dem Hintergrund anderer Rohstoffe, die für die Batterien gebraucht werden, sind solche überdimensionierten Fahrzeuge nicht vertretbar, auch nicht als elektrische Version.

Die dicken Brüder: SUVs (rot) verglichen mit ähnlichen Pkw-Modellen des Herstellers

	VW Tiguan 2.0 TDI Trendline	VW Golf 2.0 TDI Variant Comfortline	BMW X5 xDrive 25d (G05)	BMW 520d Touring	Mercedes GLC 220 d (X 253)	Mercedes C 220 d T (S 205)
Baujahr	2016–18	2017–18	ab 2018	ab 2018	2015–19	2014–18
Leergewicht in kg	1.568	1.438	2.145	1.730	1.845	1.615
Leistung in kW (PS)	110 (150)	110 (150)	170 (231)	140 (190)	125 (170)	125 (170)
Verbrauch in l/100 km laut Spritmonitor (laut Herstellerangaben)	6,7 (4,7)	6,0 (4,3)	8,4 (5,7)	6,9 (5,0)	7,3 (5,0)	6,2 (4,4)
CO₂-Ausstoß in g/km laut Spritmonitor (laut Herstellerangaben)	177,5 (123)	159 (111)	222,6 (150)	182,8 (132)	193,5 (129)	164,3 (114)



In diesem Jahr werden in Deutschland vermutlich erstmals mehr als eine Million SUVs und Geländewagen neu zugelassen. Berlin Mitte, August 2019

SUVs sind in der Regel höher motorisiert als der normale Pkw, 2017 betrug die durchschnittliche Motorisierung der Neuwagen 152, bei SUVs 170 PS.²⁹ Die Motorleistung aller Segmente ist in den letzten zehn Jahren um 22 PS, bzw. 16 kW gestiegen.³⁰ Der Trend zeigt sich am stärksten bei Autos der Oberklasse, SUVs und Geländewagen.

Bei Letzteren führte dies zu einer absurden Entwicklung: Obwohl bei SUVs das Gewicht zuletzt im Schnitt um 40 Kilogramm (seit 2013) und bei Geländewagen um 25 Kilogramm (seit 2008) wieder sinkt, stieg die Motorleistung so sehr an, dass sie den Effizienzgewinn beim Gewicht zunichtegemacht hat.³¹

Betrachtet man SUVs und Geländewagen als eine Klasse, stoßen sie mehr CO₂ aus als normale Pkw. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von in Deutschland neu zugelassenen Pkws in 2018 betrug 130 Gramm je Kilometer, mit 144 lagen SUVs und Gelände-

wagen deutlich höher.³² Der durchschnittliche Verbrauch aller bisher in 2019 neu zugelassenen Pkws in Deutschland lag bei 5,6 Litern pro 100 Kilometer, bei SUVs hingegen bei 6,2 Litern Sprit auf 100 Kilometer.³³ Der höhere Verbrauch wird auch durch die Fahrzeughöhe verursacht, die größere Stirnfläche führt zu höherem Luftwiderstand als bei normalen Pkws.

Dass der CO₂-Ausstoß neu zugelassener Autos seit 2017 insgesamt wieder ansteigt³⁴, statt zu sinken, liegt am SUV-Trend. Ein Effekt, der auch durch zunehmende Anteile bei alternativen Antrieben nicht ausgeglichen werden konnte.^{35, 36} Zudem werden SUVs über längere Strecken gefahren: Laut Bundesverkehrsministerium liegt die jährliche Fahrleistung von SUVs und Geländewagen mit 16.600 Kilometern höher als in anderen Segmenten (14.000 Kilometer).³⁷ Das führt neben den deutlich höheren Realverbräuchen zu einem noch höheren CO₂-Ausstoß auf der Straße.

Durchschnittlicher CO₂-Ausstoß bei Pkw-Neuzulassungen (2009–2018)

Segment	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Minis	118,9	117,0	112,2	108,2	107,0	107,9	107,4	107,5	105,4	106,01
Kleinwagen	137,9	131,3	127,8	125,2	120,8	116,9	111,2	109,4	108,1	107,81
Kompaktklasse	149,4	142,0	136,7	133,1	124,2	119,4	117,9	117,2	117,7	118,51
Mittelklasse	163,1	156,3	146,9	139,5	136,3	132,6	127,3	125,7	128,8	133,01
obere Mittelklasse	178,3	171,7	158,1	149,5	148,0	143,7	138,6	135,2	135,3	142,11
Oberklasse	234,2	222,4	201,7	196,5	186,9	179,7	172,5	167,4	162,5	161,71
SUVs/ Geländewagen	201,6	185,8	175,2	168,7	161,2	154,4	148,6	143,9	142,7	143,71
Sportwagen	220,7	207,9	194,0	186,7	187,2	185,7	187,8	196,6	196,7	198,81
Mini-Vans	159,0	153,2	147,3	135,9	130,0	130,0	122,9	125,0	122,9	124,71
Großraum-Vans	174,1	164,7	156,0	153,4	151,3	147,9	142,6	136,0	138,3	141,51
Utilities	189,2	186,1	179,7	177,2	174,1	169,7	158,5	146,0	146,2	152,21
insgesamt	154,2	151,7	146,1	141,8	136,4	132,8	128,8	127,4	127,9	130,31

Quelle: KBA

Durch den Anstieg des Autogewichts zwischen den Jahren 2000 und 2016 ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Neuwagen in der EU im Schnitt um zehn Gramm je Kilometer gestiegen.³⁸ Gleiches ist in Deutschland bei der Motorleistung zu beobachten: Durch eine immer stärkere Motorisierung der deutschen Pkws ist der CO₂-Ausstoß zwischen 2010 und 2017 um acht Millionen Tonnen gestiegen. Obwohl der durchschnittliche Treibstoffverbrauch pro Auto in diesem Zeitraum gesunken ist, stieg der absolute Kraftstoff-

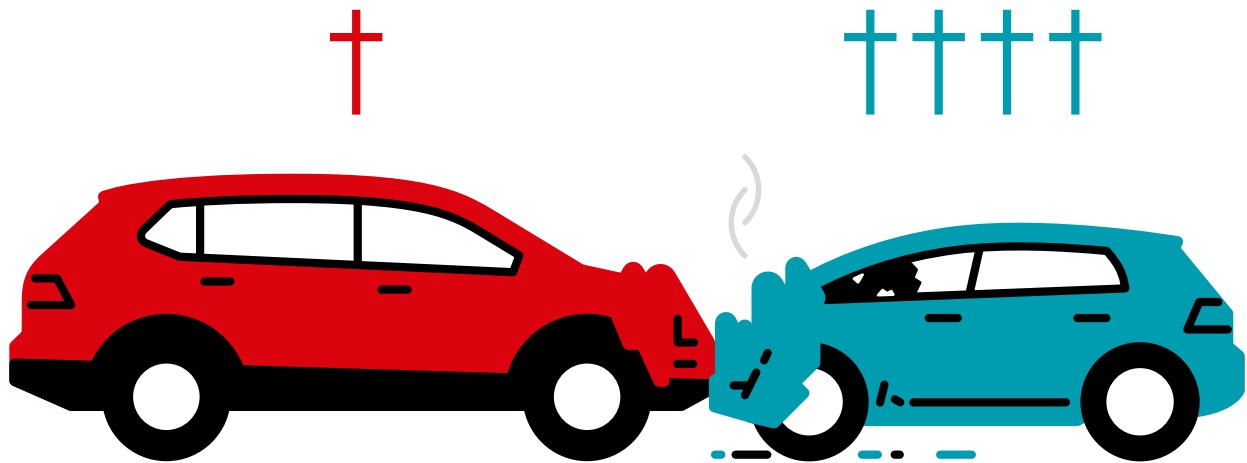
verbrauch durch Zunahme von Bestand und Fahrleistung und liegt mit 46 Milliarden Liter Kraftstoff höher als 2010.³⁹ Schon 2016 teilte das Statistische Bundesamt angesichts des steigenden Spritverbrauchs und entsprechend höheren CO₂-Ausstoßes zwischen 2008 und 2015 im Pkw-Bereich mit:

„[...] Der Mehrverbrauch geht vor allem auf den Bereich der Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen zurück, einem Segment mit hoher Motorleistung und hohem Verbrauch.“⁴⁰

Der Unfallgegner: gefährlicher

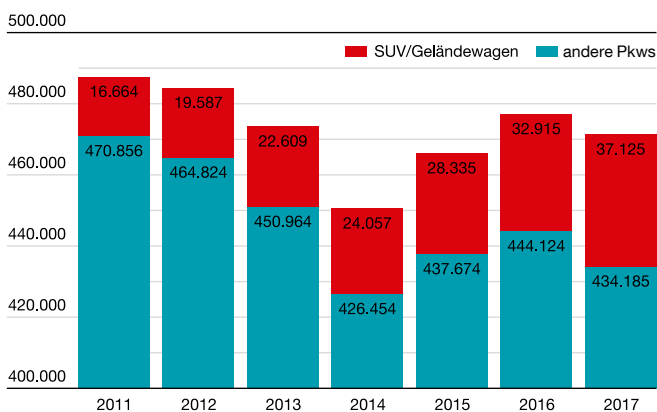
Sterberisiko bei Zusammenstoß SUV/Geländewagen vs. andere Pkws

Bei einem Frontalzusammenstoß mit einem SUV oder Geländewagen haben Pkw-Insassen ein viermal höheres Sterberisiko als die SUV- oder Geländewagen-Insassen.



Quelle: Malczyk et al. (2012) The increasing Role of SUVs in Crash Involvements in Germany

Unfälle mit SUVs und Geländewagen verglichen mit anderen Pkws (2011–2017)



Quelle: Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage

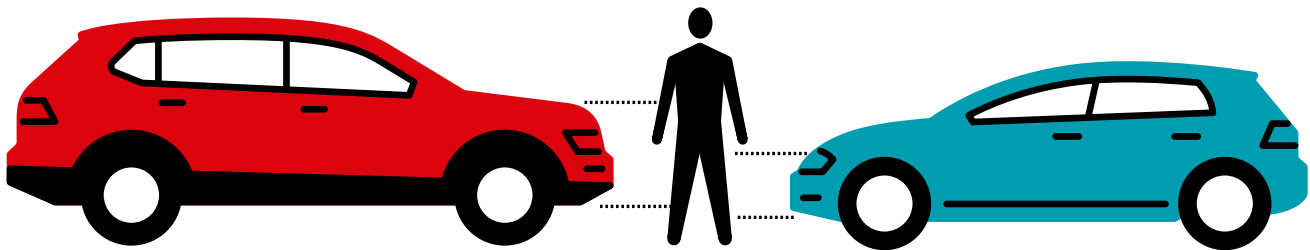
Das Risiko, bei einem Unfall mit einem SUV schwer oder tödlich verletzt zu werden, ist für die Fahrer kleinerer Autos viermal höher als für die Fahrer von SUVs oder Geländewagen.⁴¹ Darüber hinaus werden Pkw-Insassen mehr als doppelt so oft schwer verletzt. Mit rund zwei Tonnen sind viele SUV oder Geländewagen etwa doppelt so schwer wie ein Opel Corsa. Prallen zwei Fahrzeuge mit unterschiedlichem Gewicht aufeinander, fängt das leichtere Fahrzeug den Großteil der Energie des Zusammenpralls auf.

Außerdem schlägt ein SUV oder Geländewagen bei einem Crash nicht mittig ein, sondern weit höher. Fährt der SUV oder Geländewagen dem kleineren Auto in die Seite, kann das zu schwersten Verletzungen führen. Bei erhöhter Geschwindigkeit des SUVs haben die Insassen des Pkws kaum eine Überlebenschance.

In Deutschland mehren sich die Unfälle mit SUVs und Geländewagen: Laut Bundesverkehrsministerium hat sich die Zahl der Zusammenstöße mit SUVs und Geländewagen seit 2011 mehr als verdoppelt, während sie in allen anderen Segmenten gesunken ist.⁴³ Laut Verkehrsunfallstatistik 2018 gab es 16.611 Unfälle mit Personenschaden, bei denen SUVs und Geländewagen die Hauptverursacher waren.⁴⁴ Dass die Anzahl der Zusammenstöße mit den Riesenautos steigt, ist auch eine Folge ihres steigenden Anteils. Die Zunahme ist vor allem deshalb problematisch, weil die

Tödliche Kolosse

Für FußgängerInnen ist die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit einem SUV oder Geländewagen zu sterben, um 50 Prozent höher als bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Pkw.



Quelle: Ediriweera Desapriya et al. (2010) Do light truck vehicles (LTV) impose greater risk of pedestrian injury than passenger cars?

Folgen schwerwiegender sind als bei Zusammenstößen mit einem Pkw.

SUV-Besitzer fahren nicht zwangsläufig schneller. Ihre Halter sind keine übermütigen Jungraser, sondern Mitte 30 und aufwärts. Untersuchungen zeigen jedoch, dass sie weniger sicherheitsbewusst fahren und sich weniger an Vorschriften halten als die Fahrer anderer Pkws. Dies zeigt etwa eine Studie der Universität Wien, die das Verhalten von SUV- und Geländewagenfahrern und -fahrerinnen in der Innenstadt von Wien untersucht hat.⁴⁵ Sie fuhrer häufiger über rote Ampeln, waren häufiger nicht angeschnallt und hielten häufiger ein Mobiltelefon in der Hand. Zwar hätten mehr Männer dieses Verhalten an den Tag gelegt – doch die Frauen seien ihnen dicht auf den Fersen. Die Studie spricht von einer „Maskulinisierung“ der Fahrerinnen, was die Risikobereitschaft betrifft. Erklärt wird dies damit, dass der SUV durch die höhere Sitzposition und die Größe des Fahrzeugs den Fahrerinnen und Fahrern ein stärkeres Sicherheitsgefühl vermittele. Dieses subjektive Sicherheits- und möglicherweise auch Dominanzgefühl geht allerdings nicht nur zu Lasten der realen Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer kleinerer Autos, sondern auch der von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern.

FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Wegen ihrer schieren Größe ist das Verletzungsrisiko für FußgängerInnen und Radfahrende bei einem Zusammenprall mit einem SUV oder Geländewagen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten höher und die Verletzungen selbst sind schwerer: Während sie sich bei einem Pkw über die Motorhaube abrollen können, wirkt die hohe Front und die oft kürzere Motorhaube wie eine Mauer. Deshalb stürzen Fußgänger, die von einem SUV oder Geländewagen angefahren werden, gefährlicher, weil sie häufiger weggestoßen werden. Für Fußgänger ist die Wahrscheinlichkeit, bei einem Unfall mit einem SUV oder Geländewagen zu sterben, um 50 Prozent höher als bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw.⁴⁶ In den USA sind die für Fußgänger tödlichen Unfälle mit einem SUV zwischen 2013 und 2017 um 50 Prozent gestiegen, mehr als bei jedem anderen Fahrzeugtyp. Im selben Zeitraum stieg der Marktanteil von SUVs und Light-Trucks wie Pickups von 44 auf 57 Prozent.⁴⁷ Entscheidend dabei ist, dass die Riesenautos den Körper höher treffen.⁴⁸ Das bedeutet, dass es dabei nicht mehr nur zu Verletzungen an den Beinen kommt, sondern die inneren Organe beschädigt werden können. Jüngere und damit kleinere Menschen werden am Rumpf oder Kopf getroffen. Damit tragen Kinder das größte Verletzungsrisiko bei Unfällen mit SUVs und Geländewagen.

Die Politik: Artenschutz für Spritschlucker

Das Diesel-Privileg

Die steuerliche Begünstigung von Diesel gehört wesentlich zu den vom Umweltbundesamt kritisierten umweltschädlichen Subventionen und kostet den Steuerzahler rund acht Milliarden Euro pro Jahr.⁴⁹ Die niedrigen Spritkosten ermöglichten es den Autoherstellern, massiv auf große Dieselmotoren wie SUVs zu setzen, weil deren Unterhalt dadurch billiger wird.

Anstatt, wie ursprünglich geplant, die Autoindustrie dazu zu verpflichten, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bei Neuwagen auf 120 Gramm pro Kilometer zu senken, gab die EU 1998 der Forderung des Verbands der europäischen Autohersteller (ACEA) nach, den CO₂-Ausstoß freiwillig zu senken – auf 140 Gramm pro Kilometer im Jahr 2008. Dies sollte nicht mit neuen technischen Entwicklungen erreicht werden, sondern dadurch, dass der Anteil der neu zugelassenen Diesel steigt. Zwischen 2005 und 2016 erhöhte sich der Anteil von Diesel-Pkws in der EU-Flotte von 20 Prozent im Jahr 2000 auf 42,5 Prozent 2016.^{50, 51} Weil sie effizienter betrieben werden konnten, wurde ein niedrigerer CO₂-Ausstoß erwartet. Doch dazu kam es nicht⁵²: Die Diesel-Strategie der europäischen und vor allem der deutschen Hersteller hat den Städten ein Luftproblem eingebrockt, nichts zum Klimaschutz beigetragen und zudem verhindert, dass sich kleinere und verbrauchsärmere Autos in Europa durchsetzen konnten. Stattdessen bauten die Autohersteller vermehrt SUVs und Geländewagen und statteten sie mit Dieselmotoren aus: Vor dem Diesel-Skandal waren bis zu 70 Prozent der neu zugelassenen SUVs und Geländewagen Diesel.⁵³ Seit dem Jahr 2015 sinkt der Anteil: 2016 betrug der Dieselanteil unter den SUVs nur noch 60 Prozent, 2017 wurden erstmals mehr Benziner als Diesel in diesem Segment zugelassen.^{54, 55}

Durch die niedrigen Spritkosten breiten sich SUVs und Geländewagen auch jenseits des Premium-Segments aus. Exemplarisch steht hierfür der als Geländewagen geltende VW Tiguan, der für rund 30.000 Euro erhältlich ist. 2018 besaß mehr als die Hälfte der neu zugelassenen Tiguan einen Dieselmotor. Gewicht (1.568 kg) und Motorisierung (150 PS in der Standardausstattung) treiben den realen Verbrauch des Tiguan laut Spritmonitor durchschnittlich auf 6,64 Liter, der CO₂-Ausstoß liegt bei etwa 190 Gramm pro Kilometer.⁵⁶

SUVs und Geländewagen werden auch an anderer Stelle staatlich gefördert. Durch die steuerliche Bevorzugung von Dienstwagen lassen sich mit ihnen sogar Steuern sparen. Zwei Drittel der Pkw-Neuzulassungen sind Dienstwagen, deren Anschaffung Unternehmen als Betriebsausgabe von der Steuer absetzen können – je teurer, desto mehr. Deswegen werden insbesondere Autos der Mittel- und Oberklasse als Dienstwagen gekauft.⁵⁷ Dadurch entgehen dem Staat laut Umweltbundesamt drei Milliarden Euro Steuern pro Jahr.⁵⁸ Zwei Drittel der Dienstwagen sind Diesel, SUVs und Geländewagen machen bei Firmenzulassungen 21 Prozent aus.⁵⁹

Deutschland und die EU-Grenzwerte

Anstatt sich an die freiwillige Verpflichtung zur CO₂-Reduktion zu halten, bauten die deutschen Autohersteller insgesamt größere und

schwerere Autos und etablierten SUVs und Geländewagen. Den Anfang machte Daimler im Jahr der Vereinbarung 1998 und brachte mit seiner M-Klasse erstmals in Deutschland einen SUV auf den Markt.⁶⁰ Bald zogen die anderen Hersteller nach: Ende 1999 brachte BMW seinen X5 heraus, Porsche den Cayenne und Volkswagen den Touareg. 2006 bot Daimler zusätzlich die Mercedes GL-Klasse (heute GLA, GLC, GLK) an. Ebenfalls ab 2006 verkaufte Audi den Q7, 2007 kam der VW Tiguan auf den Markt. Sparsame, aber wenig lukrative Autos – etwa das 3-Liter-Auto VW Lupo (2005) – wurden eingestellt oder aufgrund viel zu hoher Aufpreise in eine Nische verbannt.⁶¹ 2008 lagen die CO₂-Emissionen bei neu zugelassenen Pkws in der EU schließlich bei durchschnittlich 154 Gramm CO₂ pro Kilometer anstatt, wie versprochen, 140 Gramm pro Kilometer.⁶²

Nach der gescheiterten Selbstverpflichtung wollte die EU die CO₂-Reduktion gesetzlich verankern – auf 120 Gramm pro Kilometer bis 2012. Die Bundesregierung intervenierte, setzte einen um zehn Gramm höheren Grenzwert durch und schaffte es, das Zieljahr auf 2015 zu verschieben.⁶³ Der vielleicht wichtigste Erfolg der deutschen Autoindustrie: Der Grenzwert wurde dem Gewicht angepasst. Je schwerer das Auto, desto mehr CO₂ darf es ausstoßen. Besser konnte es für die Hersteller schwerer SUVs nicht laufen.

SUVs, Geländewagen und andere schwere Pkws mit hohem Verbrauch wurden in Deutschland durch die sogenannten Effizienzklassen A+ bis G64 sogar noch bessergestellt. Das 2011 eingeführte CO₂-Label für Neuwagen verrechnet dabei CO₂-Ausstoß und Gewicht miteinander. Damit erscheinen schwere Fahrzeuge wie SUVs, Geländewagen, Vans und Mittelklasse-Pkws umweltfreundlicher als kleine und sparsame Autos: Der Audi Q7, der auf einem Kilometer im Schnitt üppige 180 Gramm CO₂ ausstößt, bekam eine hellgrüne B-Kennzeichnung, während etwa ein Smart mit Emissionen von weniger als 90 Gramm CO₂ pro Kilometer mit einem gelben C abgestraft wurde. In einer Untersuchung über die Modellentwicklung der deutschen Autoindustrie wird dies als „gesetzlicher Artenschutz“ für Oberklasse, SUV und Sportwagen bezeichnet.⁶⁵

Die Deutsche Umwelthilfe hatte deshalb Antrag auf Akteneinsicht beim Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) gestellt. Dreieinhalb Jahre später und erst nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in Luxemburg gewährte das BMWi der Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation interne Akteneinsicht zum Zustandekommen der Novelle der Energiekennzeichnung von Pkws. Daraus wurde ersichtlich, dass die Autoindustrie der Bundesregierung das Gesetz geschrieben hatte.⁶⁶

Supercredits für SUVs und Geländewagen

Ab 2020 muss der durchschnittliche CO₂-Ausstoß über die Flotten der Hersteller auf maximal 95 Gramm CO₂ je Kilometer sinken. Verfehlen sie dieses Ziel, drohen hohe Strafen: 95 Euro für jedes Gramm CO₂, das über dem Grenzwert liegt, multipliziert mit der Zahl dieser in der EU im jeweiligen Jahr neu zugelassenen Autos. Bis 2030 muss der Ausstoß um weitere 37,5 Prozent sinken. Doch die EU hat der Industrie ein Schlupfloch gelassen: Von 2020 bis 2023 kann die

Autoindustrie – wie bereits 2012 bis 2015 – sogenannte Supercredits nutzen, um die EU-Klimavorgabe zu erreichen.⁶⁷ Autos, die weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen, können mehrfach angerechnet werden. Ein Elektroauto kann so die Grenzwertüberschreitungen mehrerer Pkws ausgleichen, darunter SUVs und Geländewagen. Zunächst zählen Autos mit geringem CO₂-Ausstoß doppelt, schrittweise wird die Anrechnung auf 1,33-mal reduziert.⁶⁸

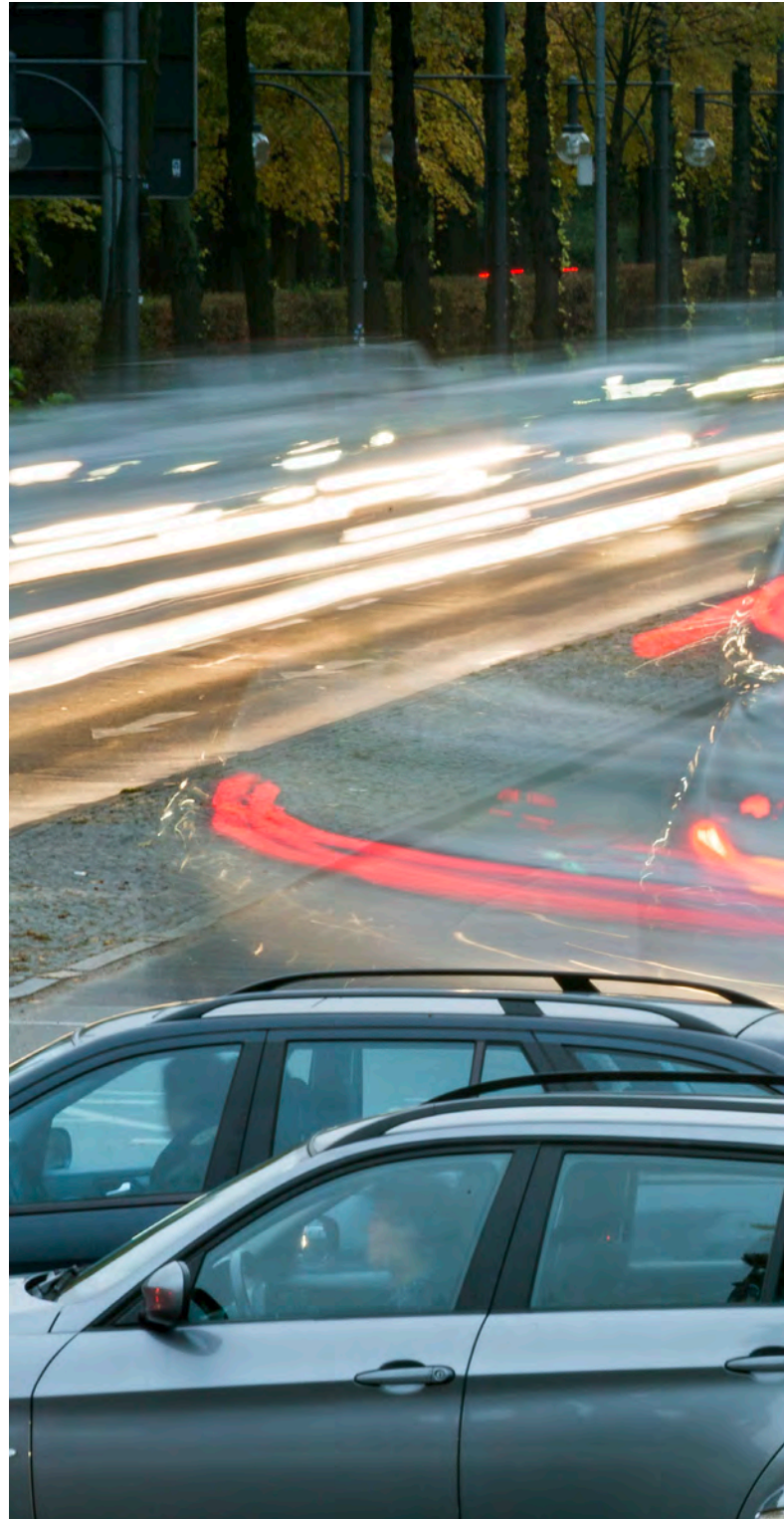
Mit den Supercredits hat die Politik der Industrie eine riesige Hintertür beim Klimaschutz offen gelassen. Sie ermöglicht den Herstellern, weiterhin große und schwere Autos mit hohem Spritverbrauch und entsprechend hohem CO₂-Ausstoß zu bauen.

Viele der neuen und geplanten Stromer, mit denen die Hersteller Supercredits einheimsen, sind allerdings Hybrid- und Elektro-SUVs und -Geländewagen. So können Fahrzeuge mit weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer oder sogar null Emissionen als Supercredits auf den Flottendurchschnitt angerechnet werden. Öko-Autos sind sie aber nur auf dem Papier: Ein E-Auto ist nur dann klimafreundlich, wenn die Produktion der Batterie wenig CO₂ verursacht. Das ist abhängig von der Größe, je kleiner, desto klimafreundlicher. Bei E-SUVs sind die Batterien und Fahrzeuge jedoch zu groß und schwer, als dass diese Autos als klimafreundlich gelten könnten.

Hybrid-SUVs und -Geländewagen sind nicht besser. 2016 brachte Audi den Q7 als Hybrid auf den Markt.⁶⁹ Auf dem Papier klingt der Wagen nicht so schlecht: 1,7 Liter Verbrauch, 46 Gramm CO₂ pro Kilometer, Effizienzklasse A+. Der angegebene Verbrauch⁷⁰ hat mit der Realität nichts zu tun: Die Website „Spritmonitor“ gibt an, dass der Wagen auf der Straße tatsächlich zwischen 6,3 und 7,4 Liter auf 100 Kilometer verbraucht.⁷¹ Tatsächlich wird der E-Motor weit seltener genutzt, als die Hersteller unterstellen: Je nach Ladezustand kann nur bis zu einem Drittel der Fahrten mit einem Plugin-Hybrid rein elektrisch zurückgelegt werden.⁷² Entsprechend liegt der CO₂-Ausstoß des Hybrid-Q7 nicht bei 46, sondern bei 195 Gramm pro Kilometer – viermal so hoch, wie vom Hersteller angegeben.⁷³

Hybridkolosse werden zum Öko-Fahrzeug schön gerechnet, indem die Verbräuche beider Antriebe zusammengerechnet werden: Der Plugin durchfuhr in einem Test den damals vorgegebenen „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) zunächst mit Batterie. Der Stromverbrauch von 18 Kilowattstunden auf 100 Kilometern wurde mit dem CO₂-Emissionsfaktor null multipliziert, ein etwaiger CO₂-Ausstoß der Stromproduktion schlicht weggelassen. Zu diesen angeblichen Null-Emissionen wurden die Emissionen addiert, die durch den Dieselverbrauch entstehen, wenn das Fahrzeug über den Fahrzyklus hinaus eine Strecke von 25 Kilometern nicht elektrisch fährt. So errechnen sich fälschlicherweise der geringe Durchschnittsverbrauch und der niedrige CO₂-Ausstoß.⁷⁴

Immer mehr immer größere Autos überlasten den begrenzten Straßenraum in Städten. Rushhour auf der Hofjägerallee in Berlin, Oktober 2015





Die Autoindustrie: Profite auf Kosten des Klimas

Werbung

Der Autohersteller Ford fand in einer Umfrage heraus, dass ein SUV für mehr als ein Drittel der 17- bis 34-Jährigen in Deutschland als zentrales Erfolgssymbol gilt.⁷⁵ Ein Drittel derer, die keinen SUV fahren, würden gerne einen besitzen.⁷⁶ Haben die Autohersteller also recht, wenn sie sagen, sich nur an den Wünschen der Kunden zu orientieren? Das behauptet die Industrie immer dann, wenn sie die Verantwortung für ihre schädlichen Produkte von sich weist. Aber Konsumwünsche fallen nicht vom Himmel – sie werden durch Werbung erst geweckt. Und in die steckt die Autoindustrie in Deutschland sehr viel Geld: laut Statistik zwischen einer und rund zwei Milliarden Euro pro Jahr.⁷⁷ 2018 waren SUVs und Geländewagen, mit denen die Autoindustrie große Profite erzielt, das am stärksten beworbene Segment.⁷⁸

Freiheit und Abenteuer erleben, Grenzen überwinden, Unabhängigkeit spüren – das steht im Zentrum der Werbekampagnen. Besonders betont werden Individualität und Kompromisslosigkeit. All das, was die Autos für viele zum Inbegriff von Rücksichtslosigkeit und Ignoranz macht, wird in den aufwendigen Spots positiv hervorgehoben: „Dein Weg. Dein SUV“ (VW SUV Familie Tiguan)⁷⁹, „Wo ein Q ist, ist auch ein Weg“ (Audi Q3)⁸⁰, „Die neue Unabhängigkeit“ (BMW X3)⁸¹, „Für diejenigen, die ihrem eigenen Ziel folgen“ (BMW X7)⁸², „Raus ins Leben“ (Renault Capture Koleos)⁸³ lauten die Claims. Die Industrie bewirbt SUVs und Geländewagen als Lifestyle-Auto für die Großstadt. Land Rover präsentiert seinen Range Rover Evoque in der Kampagne „Live for the City“ als geeignetes Fahrzeug, um im „Großstadtdschungel“ auf Abenteuerjagd zu gehen, und inszeniert das Riesenauto als Teil urbaner Kultur.⁸⁴ Ganz so, als wäre in den Städten noch Platz für Autos, die wegen ihrer Größe nicht mehr auf normale Parkplätze passen, Leben gefährden und die Luft verpesten.

Strategien

Obwohl sich viele Autokonzerne und auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) auf das Klimaschutzabkommen von Paris berufen, hat kein einziger deutscher Hersteller eine Strategie, die mit dem 1,5-Grad-Ziel kompatibel ist. Denn um die Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen, dürfen die Autohersteller ab 2025 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr verkaufen und müssen die Zahl verkaufter Autos stark reduzieren. Autos müssen nicht nur elektrisch, sondern auch klein und leicht sein.⁸⁵ Zwar wollen alle Marken bis 2025 etwa 25 Prozent ihrer verkauften Pkws elektrifizieren.⁸⁶ Doch setzen sie bei den verbleibenden 75 Prozent sehr stark auf SUVs und Geländewagen mit Verbrennungsmotoren. Drei Autokonzerne sollen hier genauer betrachtet werden.

Volkswagen Gruppe

Die Konzerne liefern sich derzeit ein Wettrennen mit immer größeren SUVs und Geländewagen. Der Trend setzt sich auch im Kleinwagensegment und in der Kompaktklasse fort. Man kann dort eine regelrechte SUVisierung beobachten: Der VW T-Roc ist eine Art Golf-

SUV, der T-Cross, der seit diesem Jahr auf dem Markt ist, basiert auf der gleichen Plattform wie der VW Polo. Eine Milliarde Euro hat Volkswagen investiert, um „den besonders stark wachsenden Markt der kleinen SUV zu bedienen“.⁸⁷ Studien würden den SUV-Modellen der Kleinwagen- und der Kompaktklasse in den nächsten zehn Jahren eine Verdoppelung prognostizieren, heißt es auf der Firmenhomepage. Dass Volkswagen auch in der Kleinwagen- und Kompaktklasse auf SUVs setzt, zeigt sich am T-Roc, der 2017 auf den Markt kam⁸⁸, seit dem Sommer verkauft Volkswagen mit dem T-Cross erstmals einen SUV als Kleinwagen. So werden SUVs und Geländewagen im Mainstream etabliert. Das kleine Vier-Liter-Auto Up hingegen lässt Volkswagen 2022 auslaufen. Mit dem T-Cross wolle Volkswagen seine weltweite „SUV-Offensive forcieren“.⁸⁹ Die hat Volkswagen vor allem auf China und die USA ausgelegt: Bis 2020 sollen allein in China zwölf Volkswagen-SUV-Modelle, vier Skoda-SUV-Fahrzeuge und bis 2022 zehn Audi-SUV-Fahrzeuge zusätzlich auf den Markt kommen, bis 2020 sollen 40 Prozent aller verkauften Konzernfahrzeuge in China SUVs sein.⁹⁰

VW hat 2018 in Deutschland die meisten SUVs verkauft.⁹¹ Bis 2025 will der Konzern mehr als 30 SUVs und Geländewagen der Kernmarke VW anbieten. Dann werde jeder zweite Pkw von VW ein SUV sein, kündigte Vertriebschef Jürgen Stackmann im Oktober 2018 an, sie seien „eine Wachstumsmaschine“.⁹² 2018 produzierte VW zum ersten Mal mehr Tiguan als Golf.⁹³ Von dem Verkaufsschlag Tiguan wird auch eine Elektrovariante erwartet.⁹⁴ VW hatte mit dem ID Crozz bereits eine entsprechende Studie präsentiert. Auch eine Hybridvariante des Touareg ist geplant.

Elektroautos helfen Volkswagen via Supercredits das CO₂-Ziel auf dem Papier einzuhalten und trotzdem große Autos mit Verbrennungsmotor produzieren zu können. Noch bis 2040 will VW Autos mit Verbrennungsmotoren verkaufen, und bringt dazu noch 2026 eine neue Plattform für Autos mit Verbrennungsmotoren heraus, die jetzt entwickelt wird, kündigte VW-Markenstrategie-Chef Michael Jost an.⁹⁵

Insbesondere Audi setzt auf große Autos und bietet mit der SUV- und Geländewagen-Palette fünf Modelle vom Q2 bis Q8 an. Bis zum Jahr 2025 soll es in jeder Audi-Modellreihe eine elektrifizierte Variante geben – vollelektrisch oder als Plugin-Hybrid. Das Ziel ist es, 2025 rund 800.000 Elektroautos und Plugin-Hybride zu verkaufen.⁹⁶ In der Premium-Klasse gibt es den Porsche Cayenne als Plugin-Hybrid, im Superpremium-Segment wird noch in diesem Jahr der Bentley Bentayga – 2,6 Tonnen schwer mit einem CO₂-Ausstoß von offiziell 269 Gramm pro Kilometer – als Hybridvariante auf den Markt kommen.⁹⁷ Lamborghini bietet den ersten „Super SUV“ an: der Urus 1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 305 Stundenkilometern ist er der bislang schnellste SUV.⁹⁸

Die Pkws der Wolfsburger sind laut Konzern zusammen für ein Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Bis spätestens 2050 wolle man den CO₂-Ausstoß auf null senken, kündigte Volkswagen im Frühjahr an.⁹⁹ Man bekenne sich zu den Klimazielen von Paris und wolle dazu beitragen, das „Zwei-Grad-Ziel“ zu

Tiguan überholt Golf als meistproduziertes VW-Modell 2018



Quelle: Volkswagen AG

erreichen.¹⁰⁰ Das klingt, als würde sich der Konzern, der im Zentrum des Abgasskandals steht und verantwortlich für einen der weltweit größten Industrieskandale ist, nun zum Vorreiter in Sachen Klimaschutz wandeln. Im vergangenen Jahr präsentierte der Weltklimarat (IPCC) in einem Sonderbericht die katastrophalen Folgen einer Erderhitzung um durchschnittlich 1,5 Grad und wie diese verhindert werden könnten.¹⁰¹ Der Konzern orientiert sich mit 2 Grad an einem veralteten Ziel. Zunächst einmal kann Volkswagen aber am CO₂-Flottenziel der EU scheitern: Das Beratungsunternehmen PA Consulting hat 2018 berechnet, dass Volkswagen bis 2021 womöglich nur eine Reduktion auf einen Flottendurchschnitt von 101,5 Gramm CO₂ pro Kilometer erreichen könnte. Dann müsste der Konzern eine Strafe von 1,4 Milliarden Euro zahlen – knapp zehn Prozent des Gewinns von 2017.¹⁰²

30 Milliarden Euro will Volkswagen jetzt in seine Elektro-Strategie stecken und in den nächsten zehn Jahren knapp 70 neue Elektromodelle mit Batterieantrieb auf den Markt bringen. 22 Millionen solcher Autos sollen in dieser Zeit gebaut werden.¹⁰³ Ab 2025 soll jedes vierte Auto im Modell-Portfolio einen Elektroantrieb haben. Klingt nach viel. Allerdings will Volkswagen noch mehr Autos verkaufen: Zwölf Millionen Fahrzeuge sollen es 2025 weltweit werden. Davon fahren dann aber nur drei Millionen elektrisch, während nach dem Plan neun Millionen weiterhin einen Verbrennungsmotor haben würden.¹⁰⁴

Daimler

Bevor Ola Källenius im Mai den Daimler-Vorstandsvorsitz von Dieter Zetsche übernahm, kündigte er einen „fundamentalen Wandel“ an und beschwor den „tieferen Sinn unserer Arbeit, unser Antrieb, unser ‚wozu‘“. In den kommenden 20 Jahren soll die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars CO₂-neutral werden, 2030 soll die Hälfte der verkauften Fahrzeuge einen Plugin-Hybrid- oder reinen Elektroantrieb haben.¹⁰⁵ Bis 2022 soll es im EQ-Portfolio zehn reine Elektromodelle geben, zehn Milliarden Euro sollen dafür fließen.

Bereits 2025 will der Stuttgarter Konzern mehr als 40 Prozent aller Pkws in Europa als Plugin-Hybride oder als Elektroautos verkaufen. Ende 2020 sollen mehr als 20 Hybridmodelle angeboten werden.¹⁰⁶ Die rasante Wende hat vor allem damit zu tun, dass auch Daimler wegen des Überschreitens der Flottengrenzwerte hohe EU-Strafen drohen. 2018 betrug der Flottenausstoß der Marke Mercedes im Schnitt 132 Gramm CO₂ pro Kilometer.¹⁰⁷ Weit schlechter nimmt sich der Wert der 70.795 Mercedes-SUVs und -Geländewagen aus, die 2018 in Deutschland zugelassen wurden. Deren durchschnittlicher CO₂-Ausstoß liegt bei 200 Gramm pro Kilometer.¹⁰⁸

Daimler plant, die bestehenden Modelle mit alternativen Antrieben auszurüsten, um weiterhin vom SUV- und Geländewagentrend zu profitieren. Die EQ-Flotte basiert wesentlich auf SUVs: Der EQC, seit Mai auf dem Markt, ist die Elektrovariante des SUVs GLC, der EQA basiert auf dem SUV GLA.¹⁰⁹ Angekündigt ist zudem ein elektrischer GLB.¹¹⁰ Auch jenseits alternativer Antriebe setzt Daimler weiter auf große, schwere Pkws. Im Herbst kommt der neue Mercedes GLS auf den Markt. Von Daimler als „Ausdruck innerer Stärke“ beworben, demonstriert er diese vornehmlich nach außen. Das Modell mit einem Einstiegspreis von 85.000 Euro ist noch größer geworden als sein bereits monströser Vorgänger und mit 5,20 Metern doppelt so lang wie ein Smart. Zehn Liter soll das Gefährt verbrauchen und 223 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Für enge Innenstädte ist das Modell viel zu groß und passt mit einer Höhe von 1,82 Metern nicht mehr in europäische Tiefgaragen. Daimler hat einen Trick gefunden, um sich nicht an gängige Standards zu halten: Die Fahrer können vor der Einfahrt etwas Luft aus den Reifen lassen.¹¹¹ Auch der kleinste SUV von Daimler, der GLA, der auf der Internationalen Automobilmesse 2019 (IAA) präsentiert wird, soll noch einmal wachsen und viereinhalb Meter lang werden.

BMW

In Sachen Elektroantrieb galt BMW lange als Vorreiter. Tatsächlich hat sich laut Geschäftsbericht 2018 der Absatz von E-Modellen und



Weltweit steigen die Zulassungszahlen für SUVs und Geländewagen. Verladeplatz im britischen Southampton, August 2018

Plug-in-Hybriden von BMW zwischen 2015 und 2018 vervierfacht: Mehr als 140.000 elektrifizierter Fahrzeuge mit Batterie- sowie Plug-in-Hybridantrieb hat der Konzern, zu dem auch Rolls Royce und Mini gehören, 2018 ausgeliefert.¹¹² 129.398 elektrifizierte Autos der Kernmarke BMW wurden verkauft – den größten Anteil daran hatten mit 91.853 Stück allerdings Plug-in-Hybride. Damit ist BMW in Europa Marktführer bei Hybrid- und Batterieautos.¹¹³ Ebenfalls im Jahresbericht kündigte BMW an, bis 2020 zehn neue und überarbeitete Modelle mit elektrifiziertem Antrieb auf den Markt zu bringen.¹¹⁴ Unmittelbar vor dem Autogipfel im Kanzleramt im Juni 2019 hat der damalige BMW-Chef Harald Krüger den Elektokurs verschärft: BMW wolle bereits 2023, zwei Jahre früher als bislang geplant, insgesamt 25 elektrifizierte Fahrzeuge anbieten.¹¹⁵ Auch BMW versucht mit dem Ausbau der Elektro-Strategie den Absatz schwerer SUVs und Geländewagen mit Verbrennungsmotor zu retten. Schließlich fußte der Absatzrekord der Münchener von weltweit mehr als zwei Millionen Fahrzeugen im vergangenen Jahr wesentlich auf diesen Modellen. Fahrzeuge der X-Reihe machten mit knapp

800.000 Stück mehr als ein Drittel der Verkäufe aus. Der Absatz des BMW X3 stieg 2018 um fast 38 Prozent. Die X1 und X3 gehören zu den meistverkauften BMW weltweit.¹¹⁶ Der X5 gehört mit insgesamt mehr als zwei Millionen verkauften Autos seit 1999 zu BMWs erfolgreichsten Modellen.¹¹⁷

Die lukrativen Großfahrzeuge wachsen immer weiter: Sowohl der neue X5 als auch der neue X6 haben an Länge und Breite zugelegt. Größenwahnsinnig im Wortsinn ist jedoch der X7, den BMW im Sommer auf den Markt gebracht hat: Mit einer Länge von 5,15 Metern ist er sogar noch länger als der ohnehin schon monströse X5, mit einer Breite von knapp zwei Metern – mit Seitenspiegel mehr – viel zu überdimensioniert für Europas Straßen und Städte. BMW-Produktmanager Carsten Groeber freut sich jedoch, dass endlich auch BMW vom Erfolg der Riesen-SUVs profitiere.¹¹⁸ Dass BMW mitten in der Klimadebatte mit dem Zweieinhalbtonner X7 (198 g CO₂/km) ein solches „Statement der Luxusklasse“¹¹⁹ setzt, führt jedes versprochene Bemühen um Klimaschutz ad absurdum – und lässt das Riesenauto zur Karikatur des SUV-Booms geraten.

Fazit

Zu groß, zu schwer, zu klimaschädlich: SUVs und Geländewagen stehen im Widerspruch zum Pariser Klimaschutzabkommen.

In Zeiten der Klimakrise und in lebenswerten Städten haben sie keinen Platz. Die Autokonzerne müssen die Produktion von SUVs einstellen und sich auf die Entwicklung leichter und emissionsfreier Autos konzentrieren. Außerdem muss die Politik der Industrie einen Rahmen setzen, der die Verkehrswende hin zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln beschleunigt, Fehlentwicklungen wie SUVs verhindert und besonders klimaschädliche Autos unattraktiv macht.

Raus aus Diesel und Benzin

Ab 2025 dürfen nur noch Pkws ohne Verbrennungsmotor zugelassen werden.

Bonus-Malus-System

Der Neukauf (Zulassungssteuer) und die Nutzung (Kfz-Steuer) von Autos müssen nach CO₂-Ausstoß, Stromverbrauch und Gewicht besteuert werden.

Dienstwagen

SUVs und Geländewagen dürfen nicht mehr als Dienstwagen zugelassen werden (ausgenommen Geländewagen in der Forst- und Landwirtschaft).

Keine SUVs in Innenstädten

Städte müssen die Möglichkeit bekommen, SUVs und andere besonders klimaschädliche Fahrzeuge aus ihren Innenstädten zu verbannen.

- 1 Mercedes-Benz (2019), twitter-Beitrag vom 1. 8. 2019. Online verfügbar unter: <https://twitter.com/MercedesBenz/status/1156958109094612995?s=20>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 2 Umweltbundesamt (2019): Emissionen des Verkehrs, in: Umweltbundesamt Online, vom 31. 5. 2019. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-1>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 3 Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, Anhang II, 4.1, S. 62f.
- 4 KBA (2013) Fahrzeugzulassungen (FZ), Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Personenkraftwagen und Kraftträdern nach Marken oder Herstellern. Jahr 2012 FZ 18, Flensburg, S. 3.
- 5 KBA (2019) Fahrzeugzulassungen (FZ) Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen Jahr 2018 (FZ 14), Flensburg, S. 26–30.
- 6 Vetter, Philipp (2019) Darum ist der deutsche SUV-Hype für die Autohersteller so gefährlich, in: Die Welt Online, vom 23. Juni 2019. Online verfügbar unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/article195721707/SUV-Absatz-Mehr-als-eine-Million-neu-zugelassene-Fahrzeuge.html>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 7 Kade, Claudia; Kamann, Matthias (2019) SPD, Grüne und Linke wollen weniger SUV auf den Straßen, in: Die Welt Online, vom 24. Juni 2019. Online verfügbar unter: <https://www.welt.de/politik/deutschland/article195758487/SUV-Neuzulassungen-schwerer-Autos-sollen-gedrosselt-werden.html>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 8 KBA (2019) Bestand an Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen am 1. Januar 2019 gegenüber 1. Januar 2018, Flensburg, S. 11f.
- 9 KBA (2019) Pressemitteilung Nr. 15/2019 – Fahrzeugzulassungen im Juni 2019 – Halbjahresbilanz, Online-Beitrag vom KBA, vom 3. 7. 2019. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemittelungen/2019/Fahrzeugzulassungen/pm15_2019_n_06_19_pm_komplett.html, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 10 „Und wenn wir uns so entwickeln wie die Schweiz, die USA oder andere Staaten, dann können wir mit einem Anteil von 40 bis 50 Prozent in den nächsten Jahren rechnen“, Ferdinand Dudenhöffer vom Center Automotive Research der Universität Duisburg-Essen, im Interview mit Kai Forst, Saarländischer Rundfunk, 6. Dezember 2018. Online verfügbar unter: https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/interview_dudenhoeffer_suv_strassen100.html, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 11 Munoz, Felipe (2019) Global SUV boom continues in 2018 but growth moderates, Online-Beitrag in Jato, vom 20. 2. 2019. Online verfügbar unter: <https://www.jato.com/global-suv-boom-continues-in-2018-but-growth-moderates/>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 12 ebd.
- 13 The International Council on Clean Transportation (ICCT) (2018) European Vehicle Market Statistics. Pocketbook 2018/2019, Berlin, S. 2–14. https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Pocketbook_2018_Final_20190408.pdf
- 14 KBA (2019) Bestand an Personenkraftwagen nach Segmenten und Modellreihen am 1. Januar 2019 gegenüber 1. Januar 2018, Flensburg. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/segmente_node.html (download).
- 15 Auswertung der KBA-Neuzulassungen von 2008 bis 2018, Greenpeace, August 2019.
- 16 Die Welt Online (2019) Die meistverkauften SUVs der Welt, in: Die Welt Online, vom 19. Juli 2017. Online unter: <https://www.welt.de/motor/news/article166793195/Die-meistverkauften-SUVs-der-Welt.html>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 17 Auswertung Daten des Kraftfahrtbundesamtes Neuzulassungen 2008 bis 2018, Greenpeace, August 2019.
- 18 Groneweg, Merle; Weiß, Laura (2019) Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit – Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Berlin, S. 14f.
- 19 Greenpeace Nachrichten (2017) Meilenstein 1995 – Smile frisst die Hälfte, in: Greenpeace Nachrichten, vom April 2017. Online verfügbar unter: <https://gpn.greenpeace.de/ausgabe/0417/frisst-die-haelfte/>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 20 In der Tabelle werden SUV-Modelle ihren im Nutzwert gleichen Kombi-Modellen gegenübergestellt. Die zu vergleichenden Modelle haben jeweils gleiche Motoren mit demselben Hubraum und derselben Leistung. Nach Möglichkeit wurden Motoren mit derselben Motorkennzahl ausgewählt, sodass sich Fahrzeuge mit identischem Antrieb gegenüberstehen. Auf Basis der online abrufbaren Autodatenbank des ADAC wurden Modelle einfacher Ausstattung mit moderater Leistung zum Vergleich ausgewählt. In einem zweiten Schritt wurde mithilfe des Online-Portals „Spritmonitor“ die entsprechende Baureihe nach Baujahr und Leistung identifiziert, um möglichst verbrauchsnahe Angaben zum Verbrauch der Fahrzeuge zu erhalten.
- 21 Auswertung der KBA-Neuzulassungen von Pkws 2008–2018 nach technischen Merkmalen, Greenpeace, August 2019.
- 22 ebd.
- 23 Eckard Helmers (2015) Die Modellentwicklung in der deutschen Autoindustrie: Gewicht contra Effizienz, Trier, S. 5f. Online verfügbar unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Auto_Umwelt/Gutachten_Modellentwicklung_deutsche_Autoindustrie_2015.pdf
- 24 ebd.
- 25 Auswertung Daten des KBA, Pkw Umwelt-Merkmale 2009–2018, Greenpeace, August 2019.
- 26 ADAC (2019) Aktuelle Elektroautos im Test: So hoch ist der Stromverbrauch, in: ADAC Online, vom 8. 8. 2019. Online verfügbar unter: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/elektromobilitaet/stromverbrauch-elektroautos-adac-test>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 27 Brand, Martin (2017) Autotest Hyundai IONIQ Elektro Style, München, S. 10. https://www.adac.de/_ext/itr/tests/Autotest/AT5605_Hyundai_IONIQ_Elektro_Style/Hyundai_IONIQ_Elektro_Style.pdf
- 28 Helms, Hinrichs; Kämper, Claudia; Biemann, Kirsten; Lambrecht, Udo; Jöhrens, Julius; Meyer, Kerstin (2019) Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial, Berlin, S. 25. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf
- 29 Wölbert, Christian (2018) Deutsche Autokäufer greifen zum PS-Protz, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung Online, vom 23. 8. 2018. Online verfügbar unter: <https://www.haz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Deutschland-Welt/Durchschnittliche-Leistung-von-Neuwagen-in-Deutschland-steigt-auf-152-PS>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 30 Auswertung der KBA-Neuzulassungen von Pkws 2008–2018 nach technischen Merkmalen, Greenpeace, August 2019.
- 31 KBA (2017) Downsizing – nicht in jedem Segment ein Thema, Flensburg. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Motorisierung/2017/2017_n_kurzbericht_motorisierung_tech_nutzen.pdf?__blob=publicationFile&v=21, aufgerufen am 15. August 2019.
- 32 Auswertung der KBA-Neuzulassungen von Pkws 2009–2018 nach Umweltmerkmalen, Greenpeace, August 2019.
- 33 Die Welt Online (2019) Umweltbundesamt will SUVs mit hohem CO₂-Ausstoß verteuern, in: Die Welt Online, vom 6. 8. 2019. Online verfügbar unter: <https://www.welt.de/politik/article198044901/Klimakiller-Umweltamt-will-SUVs-mit-hohem-CO2-Ausstoß-verteuern.html>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 34 Ahlswede, Andreas (2019): Durchschnittliche CO₂-Emissionen der neu zugelassenen Pkws in Deutschland von 1998 bis 2018 (in Gramm CO₂ je Kilometer), in: Statista, vom 9. 1. 2019. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/399048/umfrage/entwicklung-der-CO2-emissionen-von-neuwagen-deutschland>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 35 Deutsche Energie-Agentur (Dena) (2018) dena-Monitoringbericht 1/2019. Alternative Antriebe in Deutschland, Berlin, S. 4. Online verfügbar unter: https://www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2019/dena-Monitoringbericht-Alternative-Antriebe_1_2019.pdf
- 36 Dena (2019) dena-Monitoringbericht. Alternative Antriebe in Deutschland, Berlin, S. 4. Online verfügbar unter: https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Pdf/Monitoringbericht_Alternative_Antriebe_in_Deutschland.pdf
- 37 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/4445 – Neuzulassungen von SUVs und Geländewagen, vom 16. 10. 2018, S. 22f. Online verfügbar unter: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/050/1905013.pdf>
- 38 Todts, William (Hrsg.) (2018) CO₂-Emissions from cars: The Facts, Brüssel, S. 2f. Online verfügbar unter: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_04_CO2_emissions_cars_The_facts_report_final_0_0.pdf
- 39 Statistisches Bundesamt (DESTATIS) (2018) Wachsende Motorleistung der Pkws führt zu steigenden CO₂-Emissionen, in: DESTATIS (online), vom 26. 11. 2018. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemittelungen/2018/11/PD18_459_85.html, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 40 DESTATIS (2016) Weiter steigende Motorleistung der Pkws verhindert Rückgang der CO₂-Emissionen, in: DESTATIS (online), vom 14. 12. 2016. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemittelungen/2016/12/PD16_451_85.html, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 41 Brockmann, Siegfried (2011) Sport Utility Vehicles (SUV) im Unfallgeschehen, Präsentation vom 28. 9. 2011. Online verfügbar unter: <https://udv.de/de/node/55569> und Axel Malczyk, Gerd Müller, Tina Gehlert (2012) The increasing Role of SUVs in Crash Involvements in Germany, Unfallforschung der Versicherer. Online verfügbar unter: https://www.udv.de/sites/default/files/Pub_2012_SUVs_in_Germany_IRCOBI.pdf
- 42 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/4445 – Neuzulassungen von SUVs und Geländewagen, vom 16. 10. 2018, S. 22f. Online verfügbar unter: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/050/1905013.pdf>
- 43 DESTATIS (2019) Verkehrsunfälle 2018, Wiesbaden, S. 179f.
- 44 Wallner, Peter; Wanka, Anna; Huttler, Hans-Peter (2017) SUV driving „masculinizes“ risk behavior in females: a public health challenge, in: Wiener klinische Wochenschrift, Jg. 129, Nr. 17, S. 625–629.
- 45 Ediriweera Desapriya u.a. (2010) 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.
- 46 Munoz, Felipe (2018) More SUVs, more trucks and less cars: the shift continues in the USA, in: Jato (online), vom 16. 7. 2018. Online verfügbar unter: <https://www.jato.com/more-suvs-more-trucks-and-less-cars-the-shift-continues-in-the-usa/>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 47 Frankfurter Rundschau (2015) ADAC-Test zeigt, wie gefährlich SUV sind, in: Frankfurter Rundschau Online, vom 26. 10. 2015. Online verfügbar unter: <https://www.fr.de/ratgeber/auto/adac-test-zeigt-gefaehrlich-sind-1141942.html>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 48 Umweltbundesamt (2016) Umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor auf Rekordniveau, in: Umweltbundesamt (online), vom 13. 10. 2016. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemittelungen/umweltschaedliche-subventionen-im-verkehrssektor>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 49 Cames, Michel; Helmers, Eckard (2013) Critical evaluation of the European diesel car boom – global comparison, environmental effects and various national strategies, in: Environmental Sciences Europe, Jg. 25, Nr. 15, S. 3.
- 50 European Environment Agency (EEA) (2018) Dieselisation (share of diesel cars in the total passenger car fleet), in: EEA (online), vom 22. 11. 2018. Online verfügbar unter: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/dieselisation-of-diesel-cars-in-3#tab-chart_1, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 51 Cames et al. (2013) S. 1.
- 52 Hubik, Franz (2018) Der Absatz von Diesel-SUVs bricht ein, in: Handelsblatt Online, vom 4. 6. 2018. Online verfügbar unter: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/dieselskandal-der-absatz-von-diesel-suvs-bricht-ein/22638460.html?ticket=ST-9510824-cs5yedjoRhsYa72E1cWv-ap6>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 53 KBA (2017) Fahrzeugzulassungen (FZ). Neuzulassungen nach Umwelt-Merkmalen. Jahr 2016, Flensburg, S. 28f.
- 54 KBA (2018) Fahrzeugzulassungen (FZ). Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen. Jahr 2017, Flensburg, S. 28f.
- 55 Spritmotor <https://www.spritmonitor.de/de/ueberricht/50-Volkswagen/1045-Tiguan.html?fueltyp=1&powerunit=2>, aufgerufen am 15. 8. 2019.
- 56 Diekmann, Laura; Gerhards, Eva; Klinski, Stefan; Meyer, Bettina; Schmidt, Sebastian; Thöne, Michael (2011) Steuerliche Behandlung von Firmenwagen in Deutschland, Köln, S. 4.

- ⁵⁸ Umweltbundesamt (2019) Umweltschädliche Subventionen, in: Umweltbundesamt (online), vom 25.6.2019. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umweltschaedliche-subventionen#textpart->, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁵⁹ Süddeutsche Zeitung (2019) Branchenexperte: SUV-Autos werden kleiner, in: Süddeutsche Zeitung (online), vom 23.6.2019. Online verfügbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/auto-branchenexperte-suv-autos-werden-kleiner-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-190623-99-760485>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁶⁰ KBA, Neuzulassungen 1999 und 2002 (online nicht mehr zugänglich).
- ⁶¹ Helmers, Eckard (2015) Die Modellentwicklung in der deutschen Autoindustrie: Gewicht contra Effizienz, Trier, S. 8f. ebd.
- ⁶² ebd.
- ⁶³ Reh, Werner; Hilgenberg, Jens (2012) Freie Fahrt ins Klimachaos? Die Vorgaben der Europäischen Union zur CO₂-Minderung bei neuen Pkws, Berlin, S. 3f.
- ⁶⁴ Gesetzliche Grundlage dafür ist die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), mit der Deutschland die EU-Richtlinie 1999/94/EG umsetzt. Aus Dena (2015) Entwicklung der Neuzulassungen CO₂-effizienter Pkws, Informationsbericht. Online verfügbar unter: https://www.dena.de/fileadmin/dena/Dokumente/Pdf/9123_Bericht_Entwicklung_Neuzulassungen_CO2-effizienter_Pkws.pdf, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁶⁵ Helmers (2015) S. 11.
- ⁶⁶ Deutsche Umwelthilfe (DUH) (2013) Autolobby schrieb Rechtsverordnung zur Energiekennzeichnung von Pkws in weiten Teilen selbst, in: Pressemitteilung der DUH (online), vom 28.10.2013. Online verfügbar unter: <https://www.duh.de/pressemitteilung/autolobby-schrieb-rechtsverordnung-zur-energiekennzeichnung-von-pkw-in-weiten-teilen-selbst/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁶⁷ Europäische Kommission (2019) Reducing CO₂ Emissions From Passenger Cars, in: European Commission (online), ohne Datum. Online verfügbar unter: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁶⁸ ebd.
- ⁶⁹ KBA (2019) Fahrzeugzulassungen (FZ) Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen Jahr 2018 (FZ 14), Flensburg, S. 30.
- ⁷⁰ Nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Prüfstand ermittelt.
- ⁷¹ Spritmonitor <https://www.spritmonitor.de/de/uebersicht/3-Audi/936-Q7.html?fueltype=7&powerunit=2>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷² Heike Proff (Hrsg.) (2015) Entscheidungen beim Übergang in die Elektromobilität. Technische und betriebswirtschaftliche Aspekte, Wiesbaden, S. 365.
- ⁷³ Spritmonitor <https://www.spritmonitor.de/de/uebersicht/3-Audi/936-Q7.html?fueltype=7&powerunit=2>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷⁴ Seifried, Dieter (2018) Wie Hybridautos saubergerechnet werden, in: Klimareporter (online), vom 9.8.2018. Online verfügbar unter: <https://www.klimareporter.de/verkehr/wie-hybridautos-saubergerechnet-werden>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷⁵ Ford-Werke GmbH (2016) Ford-Studie erklärt anhaltende Beliebtheit von SUVs, in: Ford Pressemitteilung (online), vom 12.5.2016. Online verfügbar unter: <https://media.ford.com/content/fordmedia/feu/de/de/news/2016/05/12/ford-studie-erklart-anhaltende-beliebtheit-von-suvs.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷⁶ Puls Marktforschung GmbH (2013) Marktpotenziale von SUVs. Repräsentative Puls Studie zum Kaufinteresse und gewünschten Eigenschaften von SUV, Präsentation vom November 2013. Online verfügbar unter: <https://www.puls-marktforschung.de/images/studien/697/2013-11pulsstudie-marktpotenziale-vonsuvsauszug.pdf>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷⁷ Ahlsweide, Andreas (2019) Entwicklung der Bruttoausgaben der Automobilhersteller für Werbung in Deutschland in den Jahren 2013 bis 2018 (in Millionen Euro), in: Statista (online), vom 16.5.2019. Online verfügbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/74992/umfrage/werbeausgaben-der-automobilhersteller-in-deutschland/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁷⁸ Greenpeace-Anfrage bei Nielsen Media, August 2019.
- ⁷⁹ Volkswagen (2019) Die Volkswagen SUV-Familie, facebook-Post, vom 3.1.2019. Online verfügbar unter: <https://www.facebook.com/volkswagenAT/posts/dein-weg-dein-suventdecke-jetzt-14771884>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸⁰ Theobald, Tim (2016) Audi und Thnk werden poetisch-und feiern die Freiheit, in: Horizont (online), vom 1.12.2016. Online verfügbar unter: <https://www.horizont.net/marketing/auftritte-des-tages/Q-Modelle-Audi-und-Thnk-werden-poetisch---und-feiern-die-Freiheit-144521>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸¹ BMW AG (2017) Der neue BMW X3 präsentiert die BMW X Challenge, in: BMW Pressemitteilung (online) vom 7.11.2017. Online verfügbar unter: <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0275909DE/der-neue-bmw-x3-praesentiert-die-bmw-x-challenge?language=de>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸² Spot auf Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=kwVhldQ8HHs>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸³ Spot auf Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=19Rd4c9XxPM>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸⁴ Landrover Media (2018) Live for the city, in: Landrover Media (online), vom 2018. Online verfügbar unter: <https://media.landrover.com/2018/live-city>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸⁵ Rudolph, Frederic; Koska, Thorsten; Schneider, Clemens (2017) Verkehrswende für Deutschland, Hamburg, S. 3–5. <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/20170830-greenpeace-kursbuch-mobilitaet-kurzfassung.pdf>
- ⁸⁶ Becker, Joachim (2019) Der Riese erwacht, in: Süddeutsche Zeitung Online, vom 18.2.2019. Online verfügbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/vw-tesla-elektroautos-1.4326717>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸⁷ Volkswagen AG (2018) Die SUV-Offensive, in: Volkswagen (online), vom Oktober 2018. Online verfügbar unter: <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/10/focusing-on-suvs.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁸⁸ KBA (2019) Fahrzeugzulassungen (FZ). Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen. Jahr 2018, Flensburg.
- ⁸⁹ Volkswagen AG (2018) Die SUV Offensive, in: Volkswagen (online), vom Oktober 2018. Online verfügbar unter: <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/10/focusing-on-suvs.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹⁰ ebd.
- ⁹¹ Auswertung von KBA-Daten zu Neuzulassungen nach Segmenten 2018, Greenpeace, Juni 2019.
- ⁹² Volkswagen AG (2018) Volkswagen rechnet 2025 mit 50 Prozent SUV-Anteil, in: Volkswagen Nachrichten (online), vom 25.10.2018. Online verfügbar unter: <https://www.volkswagenag.com/de/news/2018/10/volkswagen-expects-an-suv-share-of-50-percent-by-2025.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹³ Volkswagen AG (2019) Mit Tempo in Richtung Zukunft. Geschäftsbericht 2018, Wolfsburg, S. 18.
- ⁹⁴ Baumann, Uli; Wittich, Holger (2019) Elektrischer Tiganu erwischt, in: auto motor sport Online, vom 30.7.2019. Online verfügbar unter: <https://www.auto-motor-und-sport.de/elektroauto/erkoenig-vw-id-crozz-aka-id-3-x-2021-e-tiganu-erwischt>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹⁵ Volkswagen AG (2018) „Volkswagen übernimmt Verantwortung für das Klima“, in: Volkswagen Nachrichten (online), vom Dezember 2018. Online verfügbar unter: <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/12/volkswagen-accepts-climate-responsibility.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹⁶ Audi AG (2018) Audi konkretisiert Strategie und plant Absatz von 800.000 Elektroautos im Jahr 2025, in: Audi-Pressemitteilung (online), vom 9.5.2018. Online verfügbar unter: <https://www.audi-mediacyber.com/de/pressemitteilungen/audi-konkretisiert-strategie-und-plant-absatz-von-800000-elektroautos-im-jahr-2025-10217>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹⁷ Bentley Motors Ltd. (2019) Bentayga Hybrid, in: Bentley Motors Online. Online verfügbar unter: <https://www.bentleymotors.com/en/models/bentayga/bentayga-hybrid.html>, aufgerufen am 15. August 2019.
- ⁹⁸ Karr, Anthony (2019) Lamborghini Urus Performante: Rendering zeigt Super-SUV, in: motor1.com, vom 31.5.2019. Online verfügbar unter: <https://de.motor1.com/news/352450/lamborghini-urus-performante-rendering/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ⁹⁹ Herbert Diess (2019), Auszüge aus einer Rede bei der GLOBAL Top Management Conference am 13.6.2019 in Wolfsburg. Online verfügbar unter: https://www.volkswagenag.com/presence/konzern/documents/Herbert_Diess_GTMC_2019_DE.pdf, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁰ Volkswagen AG (2018) „Volkswagen übernimmt Verantwortung für das Klima“, in: Volkswagen Nachrichten (online), vom Dezember 2018. Online verfügbar unter: <https://www.volkswagenag.com/de/news/stories/2018/12/volkswagen-accepts-climate-responsibility.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰¹ IPCC 2018: Sonderbericht 1,5 Grad, <https://www.de-ipcc.de/256.php>
- ¹⁰² PA Consulting (Hrsg.) (2018) Driving Into A Low Emissions Future. Looking Beyond 2021, London, S. 12.
- ¹⁰³ Volkswagen AG (2019) Volkswagen plant 22 Millionen E-Autos in zehn Jahren, in: Volkswagen Nachrichten (online), vom 12.3.2019. Online verfügbar unter: https://www.volkswagen.com/de/news/2019/03/VW_Group_JPK_19.html, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁴ Orange by Handelsblatt (2019) Wie Volkswagen das Elektroauto massentauglich machen will, in: Orange by Handelsblatt (online), vom 12.3.2019. Online verfügbar unter: <https://orange.handelsblatt.com/artikel/56983>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁵ Daimler AG (2019) Ambition 2039: Unser Weg zu nachhaltiger Mobilität, in: das Daimler Blog (online), vom 13.5.2019. Online verfügbar unter: <https://blog.daimler.com/2019/05/13/mercedes-klimaneutral-CO2-neutral-e-mobilitaet/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁶ Joachim Becker (2019) Über Nacht zum Klimaschutzführer?, in: Süddeutsche Zeitung Online, vom 25.2.2019. Online verfügbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/daimler-elektroauto-1.4335519?reduced=true>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁷ Manager Magazin Online (2019) Daimler will CO₂-Ausstoß auf Null senken – bis 2039, in: Manager Magazin Online, vom 13.05.2019. Online verfügbar unter: <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/daimler-co2-ausstoss-sinkt-bis-2039-auf-null-a-1267211.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹⁰⁸ KBA (2019) Fahrzeugzulassungen (FZ). Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen. Jahr 2018, Flensburg.
- ¹⁰⁹ Daimler AG (2019) Der neue EQC. Der Mercedes unter den Elektrischen, in: Mercedes-Benz Online. Online verfügbar unter: https://www.mercedes-benz.de/passengercars/mercedes-benz-cars/models/eqc/explore/footnote.module.html?ef_id=CjwKCAjwyyTqBRAYEiwA8K_40_ACuKkEibXioh8J5F7CpYhIldj_cFTTRNyJEeBaLIQaITkVQOBhoCxGQQAvD_BwE:G:s&s_kwid=AL13888131347725124585!e!ll!mercedes%20eqc&csref=mc-sem_MB_EQC-Brand_ci-Google_si-g_pi-1t1_cri-347725124585_aione&kpid=go_cmp-1882911586_adg-70558419059_ad-347725124585_kwd-356009267027_dev-c_ext-, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹⁰ Wittich, Holger (2018) Mercedes-Neuheiten: Diese Modelle kommen bis 2022, in: Auto Motor Sport Online, vom 28.8.2018. Online verfügbar unter: <https://www.auto-motor-und-sport.de/news/alle-mercedes-neuheiten-bis-2020/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹¹ Daimler AG (2019) Ausdruck innerer Stärke. Der neue GLE, in: Mercedes Benz Online. Online verfügbar unter: <https://aktion.mercedes-benz.de/suv?owda=misc>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹² BMW AG (2019) Geschäftsbericht 2018. Meilensteine zukünftiger Mobilität, München, S. 30f.
- ¹¹³ BMW AG (2019) S. 50.
- ¹¹⁴ BMW AG (2019) S. 18.
- ¹¹⁵ Manager Magazin Online (2019) BMW will Zahl der Elektroautos mehr als verdoppeln, in: Manager Magazin Online, vom 25.6.2019. Online verfügbar unter: <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/bmw-zahl-der-elektroautomodelle-soll-bis-2023-auf-25-steigen-a-1274181.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹⁶ BMW AG (2019) S. 49.
- ¹¹⁷ Efer, Marcus; Wieler, Jochen (2019) BMW X5: Wie gut ist der Premium-SUV?, in: ADAC Motorwelt (online), vom 19.7.2019. Online verfügbar unter: <https://www.adac.de/der-adac/motorwelt/reportagen-berichte/auto-innovation/bmw-x5-2018/>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹⁸ Grünweg, Tom (2019) Bayerischer Größenwahn, in: Spiegel Online, vom 20.3.2019. Online verfügbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/fahrberichte/bmw-x7-im-test-neues-riesen-luxus-suv-aus-muenchen-a-1258590.html>, aufgerufen am 15.8.2019.
- ¹¹⁹ BMW AG (2018) The X7, in: BMW Online. Online verfügbar unter: <https://www.bmw.de/de/neufahrzeuge/x7/2018/bmw-x7-entdecken.html>, aufgerufen am 15.8.2019.

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Rund 590.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.