



Fotos: Porsche/Mercedes-Benz

Das Porsche Cayenne Coupé gibt es ab 72.500 Euro. 2,20 Meter breit ist es von Spiegel zu Spiegel und wiegt mindestens zwei Tonnen

SUV – eine spezielle Gattung

Entweder man liebt oder hasst Sie. Dabei wird in diesem Zusammenhang kaum eine andere Diskussion so oft unsachlich und unehrlich geführt. Es gibt aber auch Fakten.

Die Frage Pro oder Contra SUV spaltet die Nation fast so wie die Frage des Fleischkonsums. Die meisten Menschen beteuern, wenn sie gefragt werden, zum Tierwohl kein Billigfleisch kaufen zu wollen, aber am Wochenende werden die Discounter zum Anlaufpunkt aller gesellschaftlichen Schichten – SUV-Fahrer und Kleinwagenfahrer –, um Massen an billigem Grillfleisch zu kaufen. Geht es ums SUV, zeigt sich im Kaufverhalten der Konsumenten ein ähnliches Bild. Fast jeder spricht sich für besseren Klimaschutz aus, dennoch steigen die Zulassungszahlen der „Sport Utility Vehicle“ kontinuierlich an.

Da in den Medien gerne polarisierend „diskutiert“ wird, werden zunehmend Rufe nach Innenstadt-Verboten von SUV laut, insbesondere wenn ein solches Fahrzeug zuvor auch noch in einen innerstädtischen Unfall verwickelt war. Einige Politiker wollen diese Fahrzeuggattung gar gänzlich abschaffen.

Was ist ein SUV?

Daher sollte zunächst einmal geklärt werden, was ein SUV überhaupt ist, ein hochgelegter Pkw, ein Geländewagen oder eine eigene Zulassungsart?

Wirklich böse Menschen behaupten Jäger führen Geländewagen, Rechtsanwälte, Zahnärzte dagegen SUV. Hinsichtlich der damit unterstellten Nutzung der Fahrzeuge, bei aller Polemik dieser Aussage, ist sie im Ergebnis vielleicht doch gar nicht so falsch.

Seit 2013 werden SUV und Geländewagen in der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) getrennt voneinander aufgeführt. Dabei macht es auch keinen Unterschied, wie die Hersteller in ihren Werbungen die Fahrzeuge beschreiben. Wer den Unterschied nachvollziehen möchte, muss zunächst in Anlage XXIX der

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) schauen. Dort ist geregelt, wie die einzelnen Fahrzeugklassen zu unterscheiden sind. Geländefahrzeuge sind demnach Kraftfahrzeuge der internationalen Klasse „N1“ (Klasse N1: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen) oder „M1“ (Klasse M1: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) zugeordnet sind. Diese Unterscheidung hilft nun nicht wirklich in der Diskussion pro oder contra SUV weiter.

In der Richtlinie 87/403/EWG des Rates vom 25. Juni 1987 zur Ergänzung des Anhangs I der Richtlinie 70/156/EWG sind Geländewagen als Fahrzeuge beschrieben, die folgende Merkmale oder Ausstattung aufweisen:

- Allradantrieb: Wenn beim Fahrzeug Vorder- und Hinterachse gleichzeitig angetrieben werden (auch zuschaltbar möglich)
- Differentialsperre: Wenn das Fahrzeug eine oder mehrere Differentialsperren aufweist oder ein ähnlicher Mechanismus, der eine gleiche Wirkung gewährleistet
- Wenn das Fahrzeug nachgewiesen eine Steigung von 30 Prozent überwinden kann

Neben den oben genannten Merkmalen muss das Fahrzeug auch noch mindestens fünf der sechs folgenden Anforderungen erfüllen!

- Überhangwinkel vorne muss mindestens 25° betragen
- Überhangwinkel hinten muss mindestens 20° betragen
- Der Rampenwinkel muss mindestens 20° betragen
- Die Bodenfreiheit der Vorderachse muss mindestens 180 mm betragen
- Die Bodenfreiheit der Hinterachse muss mindestens 180 mm betragen
- Die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 200 mm betragen

Fazit insoweit: Während ein SUV im Unterschied zur Limousine lediglich durch eine erhöhte Bodenfreiheit und die mehr oder weniger charakteristische Karosserieform gekennzeichnet ist, muss ein Geländewagen sehr klare Kriterien zur tatsächlichen Geländetauglichkeit erfüllen.

Bei der Diskussion um SUV dürfen jedoch auch unfallstatistische Aspekte nicht außer Acht gelassen werden. Laut im Internet auch frei zugänglichen Zahlen haben SUV-Fahrzeuge ein gesteigertes Risiko dafür, dass es bei einem Aufprall zu einem Fahrzeugüberschlag kommen kann. Bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen ist dagegen ein ebenso erhöhter Schutz der eigenen Fahrzeuginsassen wahrscheinlich. Bei Unfällen mit Fußgängern führt die höhere Front von SUV durchaus zu einem erhöhten Verletzungsrisiko. Zwischenzeitlich sind jedoch Frontschutzbügel untersagt und die Hersteller haben viel in passiven Unfallschutz für Fußgänger investiert. Ein weiterer Fakt ist, dass bei Kollisionen mit kleineren und leichteren Fahrzeugen letztere stärker beschädigt werden. Die sogenannten Knautschzonen werden aber in den letzten Jahren zunehmend kompatibler, so dass sich diesbezügliche Aussagen nur einzelfallbedingt treffen lassen.

Tempolimit für SUV?

Daraus aber, wie in der Schweiz diskutiert, zu folgern, keine SUV mehr zulassen zu wollen oder ein Tempolimit für diese Fahr-

zeugsegmente zu fordern, erscheint doch eher weltanschaulich motiviert als sachlich begründbar. Unfallstatistisch sind SUV nicht häufiger in schwere Unfälle involviert als andere Fahrzeugarten.

Die „Welt“ veröffentlichte am 25. August 2020 u.a. folgendes Zitat: „Immer mehr SUV auf deutschen Straßen sorgen für immer mehr Unfälle. Doch die Zahl der Fahrzeuge wächst schneller als die der gefährlichen Crashes ...“, gab es 2015 deutschlandweit 20.885 Unfälle mit Personenschäden unter Beteiligung eines SUVs oder Geländewagens. 2019 waren es 33.463 – was einem Zuwachs von 60 Prozent entspricht. Der Bestand an SUV und Geländewagen ist im gleichen Zeitraum um 73 Prozent auf 6,36 Millionen Fahrzeuge gestiegen.“ Diese Zahlen für sich allein betrachtet sind aber genauso differenziert zu betrachten wie ähnliche statistische Unterschiede zwischen einzelnen Fahrzeugmarken. Ausschließlich von Unfallzahlen her betrachtet würden heute selbst Motorräder sonst keine Zulassung mehr erhalten können.

Bei zum Glück in den letzten Jahren allgemein rückläufigen Unfallzahlen sollte versucht werden, das europäische Ziel „Zero Unfalltote“ durch intelligente Lösungen



Das G-Modell gilt als Urmeter der Geländewagen – im Foto das 2012er-Professional-Modell

bei der passiven Sicherheit der Fahrzeuge und der Verkehrs- und Straßenführung, auch in den Städten, zu lösen. Die aktuell verfügbaren Fahrzeugprogramme bezüglich passiver Sicherheit (Unfallerkennung, Notbremsassistenten, Spurhalte- und Ausweichsysteme etc.) entschärfen die Diskussion um das Risiko SUV oder Geländewagen bei vernünftiger verkehrsgerechter Nutzung dieser Fahrzeuge deutlich.

Wie sollte auch eine Alternative aussehen? Möchte man etwa auch Transporter, Lkw, hochmotorisierte Fahrzeuge innerstädtisch verbieten? Diejenigen, für die Kraftfahrzeuge schon immer ein ideologisches Problem sind, sollten in diesem Punkt ehrlich sein und bei ihren Forderungen nach autofreien Innenstädten bleiben und nicht einzelne Fahrzeugarten aus dem verkehrsmäßigen Gesamtbild herausgreifen. Es gibt – wie die Entwicklungen zeigen – vernünftigere Lösungen als Verbote.

SUV verbrauchen mehr

Nächster Diskussionspunkt: SUVs sind groß und schwer, haben damit einen hohen Spritverbrauch. Größe und Gewicht kommen vor allem in Innenstädten mit vielen Ampeln, Staus, Stop-and-go zum Tragen. Dort verbrauchen schwere Autos besonders viel. Auch diese Aussage sollte differenziert betrachtet werden. Zum Beispiel sinnvoll eingesetzte Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, die nicht nur wegen des Steuervorteils gekauft werden und deren Ladekabel genutzt werden, können den Fakt des Mehrverbrauchs relativieren, wenn etwa innerstädtisch der Elektro-Motor genutzt wird und der Verbrenner für längere Strecken außerorts (Stichwort „elektrisch fahren dort, wo es Sinn macht“). Oder gleich auf einen rein elektrischen SUV zurückgreifen.

Aspekte der Fahrerlaubnis sind hinreichend geklärt, insbesondere bezüglich der allseits bekannten 3,5-Tonnen-Regelung und den damit verbundenen Anhänger-Vorschriften. Ebenso Fragen nach der Nutzung von Fahrspuren in Autobahnbaustellen mit Fahrbahn-Breitenbeschränkungen. Im Zweifel kann der Blick in den eigenen Fahrzeugschein hilfreich sein.

Am Ende sollte es dem Kunden überlassen bleiben, welches Fahrzeug er sich

anschafft. Der Kunde weiß am besten für welchen persönlichen Nutzungszweck er welches Auto benötigt oder einfach nur möchte. Eine Welt von Vorgaben oder gar Verboten ist nicht die, die wir uns wünschen sollten. In anderen Lebensbereichen verbitten wir uns ja auch jedwede „lenkenden“ Eingriffe. Und belehrende Besserwisserei gepaart mit falsch verstandenem Sendungsbewusstsein führt nicht zu konstruktiven Anregungen und Weiterentwicklungen. Und Letztere brauchen wir für fortgesetzt mehr Sicherheit und mehr Umweltschutz im Straßenver-

kehr. Beides lässt sich aber nicht verallgemeinernd am SUV oder Geländewagen festmachen.

Dr. Michael Ludovisy



Dr. Michael Ludovisy,
Rechtsanwalt und Rechtsexperte
der Autoflotte

§ Überhöhte Geschwindigkeit in einer Kurve

Das Durchfahren einer Kurve mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit stellt keine vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles dar. Aus der überhöhten Geschwindigkeit allein kann nicht auf ein Billigen des Ausbrechens des Fahrzeugs und damit ein Abfinden mit dem Eintritt des Versicherungsfalles geschlossen werden.

OLG München, Entscheidung v. 24.5.2019, Az. 10 U 500/16, DAR 2019, 513

Anrechnung des Herstellerrabatts bei konkret berechnetem Schadensersatz

Der Geschädigte, der im Wege der konkreten Schadensberechnung Ersatz der Kosten für ein fabrikneues Ersatzfahrzeug begehrt, muss sich einen erhaltenen Nachlass (vorliegend für Menschen mit Behinderung) anrechnen lassen.

BGH, Entscheidung v. 4.7.2020,
Az. VI ZR 268/19, zfs 2021, 22



Foto: Jens Rother/Getty Images/iStock

Zerkratzen eines Fahrzeugs als Unfall?

Nach den Bedingungen der Kraftfahrzeug-Vollkaskoversicherung (AKB) ist das Zerkratzen eines Kfz ein versicherter „Unfall“, auch dann, wenn das Kraftfahrzeug durch eine Vielzahl von Kratzern beschädigt worden ist, was einige

Minuten gedauert haben muss. Dennoch ist von einem „plötzlichen“ Ereignis im Sinne der Definition eines Unfalles auszugehen.

OLG Hamm, Entscheidung v. 27.4.2020, Az. 20 U 42/20, zfs 2021, 151