

Erkennen wir allerdings an, dass wir nun einmal im entfesselten Turbokapitalismus leben (und das sollten wir, denke ich), so können wir natürlich nicht erwarten, dass an irgendeiner Stelle der Produktionskette jemandem der Gedanke kommt, dass extrem umweltschädliche Autos per se allem zuwiderlaufen, was gerade geboten ist. Denn unser Wirtschaftssystem, möge man es nennen, wie man will, ist eines der Profitlogik und man muss nicht Naomi Klein lesen, um zu verstehen, dass die Welt durch diese Folie betrachtet eine völlig andere Art von Rationalität erhält. All dies ist außerdem standortpolitisch in Stein gemeißelt in der Autobahnrepublik Deutschland, wo die Automobilindustrie etwa 13 % des BIP ausmacht (wobei man gerne diverse % des BIP für die Kosten der von ihr angerichteten Schäden abziehen darf).

Die Rolle der Vermarktung sollte ebenfalls nicht unerwähnt bleiben in ihrer über 100-jährigen Tradition, Sozialdarwinismus in Automobilform zu verbreiten, doch sie bedarf einer eigenen, über diesen Text hinausgehenden Analyse.

Somit wären wir also bei der Kaufentscheidung: Was nun veranlasst Menschen, unter einer Riesenauswahl an Autos, die verschiedene Vor- und Nachteile haben, ausgerechnet eines derjenigen auszuwählen, die sowohl einen hohen Verbrauch als auch einen hohen Preis haben und in keinen, normalen Parkplatz, geschweige denn durch kleinere Straßen passen?^[2] Von den enormen Summen für Instandhaltung und Versicherung und der viel höheren Umweltbelastung ganz zu schweigen?

Schnell wird offensichtlich, dass rationale Erklärungsmuster hier nicht gefragt sind. Die Antworten derjenigen, die sich für einen solchen irrationalen Erwerb entscheiden, können hingegen hilfreich sein, allerdings erst auf einem genügend hohen Abstraktionslevel.

"Die Welt ist voller Möglichkeiten – und die BMW-X-Modelle bieten Ihnen die Gelegenheit, sie zu erkunden. Mit der

übersichtlichen Sitzposition, dem intelligenten BMW Allradantrieb xDrive und den sparsamen Motoren finden Sie in einem BMW X Ihr Fahrzeug für jeden Moment in Ihrem Leben." (BMW Website, Mai 2019)

Wieso also kaufen Leute diesen Schrott? Die Lieblingsantwort lautet Sicherheit, am liebsten gekoppelt an eine (deutsche) Vorzeigekleinfamilie, die das Riesenauto also beschützen soll. Die Begründung taugt natürlich nichts, da der durch den SUV geschützten Personengruppe die nun gewachsene Gefährdung der kompletten restlichen Menschheit entgegen steht. Dennoch verstehen SUV-Fahrer*innen offenbar, dass sie sich zu rechtfertigen haben, wenn sie so ein Auto anschaffen. Immerhin, könnte man sagen; doch die hinterhältige Anbiederung an das favorisierte Bedürfnis der deutschen Kleinbürgerlichkeit (Sicherheit! Sicherheit! Sicherheit!) lässt schnell erahnen, dass es hier um Taktik geht und um sonst nichts. Die besteht darin, den Vorwurf von sich wegzuhalten durch die Betonung eines vermeintlich menschlichen (eigentlich: deutschen) Grundbedürfnisses, das alle verstehen können.

Was noch? SUVs bieten mehr Platz, die hohe Sitzposition birgt gesundheitliche Vorteile und ist bequemer für ältere Menschen. Auch diese Begründungen taugen nichts, da sich mit ihr unter entsprechenden Umständen so gut wie alles, zum Beispiel auch Massenerschießungen an Europas Grenzen, legitimieren ließen, solange man das eigene Gefährdungspotenzial einfach ausblendet. Und mehr Platz boten bisher Kombis und Minivans. Die Erklärung, weshalb das plötzlich nicht mehr ausreichen sollte, bleiben die SUV-Apologeten schuldig. Doch auch hier ist klar zu sehen, worum es eigentlich geht: Wieder werden Dinge genannt, die einen breiten gesellschaftlichen Konsens geradezu einfordern und ausgerechnet an moralische Binsenweisheiten anknüpfen à la „Kümmere dich um deine Gesundheit“ und „Sei nett zu alten Menschen“. Solcherlei Begründerei soll außerdem dazu führen, dass, wer SUVs kritisiert, etwas kritisiert, was gesundheitliche

Vorteile birgt und bequemer für ältere Menschen ist – ein cleverer rhetorischer Kniff, gleichbedeutend mit der Denunziation von Kritik als menschen- oder fortschrittsfeindlich, die innerhalb reaktionärer Kreise eine lange Tradition hat.

Einer der witzigeren Gründe ist der Auftritt des SUVs als Geländewagen.^[3] Allradantrieb und überhaupt braucht man nur eben in der Stadt (und wenn wir ehrlich sind, in Deutschland) ungefähr so sehr wie man, um ein Papier zu zerschneiden, einen Laserstrahlschneider statt einer Schere einsetzen würde.

Manche geben aber auch an, einen SUV anzuschaffen, weil mit den wachsenden Zahlen von SUVs auf den Straßen ebendiese für all diejenigen gefährlicher werden, die keine Riesenkarre fahren. Das nun ist interessant: Diese Menschen haben verstanden, dass das Problem ein strukturelles ist, und lösen es auf individueller Ebene, wodurch sie es gleichzeitig auf der strukturellen Ebene größer machen und damit weitere Menschen dazu anregen, es individuell zu lösen. Zu solch urkomischen Teufelskreisen infolge von Logikfehlern ist die SUV-Debatte jederzeit und gerne bereit; man könnte wirklich lachen, wenn es auch nur im Geringsten lustig wäre.

Anschließend daran entwickelt sich tatsächlich - je mehr SUVs unterwegs sind - aus Angst eine wirre Form von Gruppenzwang, wodurch das Ganze zum Selbstläufer zu werden droht. Und je weiter wir auf dieser linearen Todesrennbahn fortschreiten, desto mehr wird es zu Forderungen kommen, dass der Rest der Welt sich den SUVs anzupassen habe, anstatt wie zuvor dann doch im gesunden

