

## *Sport Utility Vehicles (SUVs)*

### *Quelle*

Schweizerische Beratungsstelle  
für Unfallverhütung bfu  
Laupenstrasse 11  
CH-3008 Bern

Tel. 031 390 22 22  
Fax 031 390 22 30  
E-Mail [info@bfu.ch](mailto:info@bfu.ch)  
Internet [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

### *Kontaktperson*

Roland Allenbach



## 1. Einleitung

Mit Steuererhöhungen und Fahrverboten wollen Politiker in mehreren europäischen Ländern den Trend zu sportlichen Geländewagen bremsen. Die Umwelt- und Sicherheitsproblematik von Sport Utility Vehicles (SUVs) ist auch in der Schweiz ein Thema. In mehreren parlamentarischen Vorstössen wurde sie in den Jahren 2003 und 2004 im Nationalrat aufgegriffen.

Zur Versachlichung der Diskussion um SUVs hat die bfu Grundlagen zusammengestellt. Diese sind nachfolgend in Form von vier Fragen und Antworten zusammengefasst.

## 2. Kann der Fahrzeugtyp SUV (Sport Utility Vehicle) definiert werden?

SUVs sind in den geltenden schweizerischen Vorschriften nicht definiert und auch international werden verschiedene Definitionen verwendet. Für die Definition von SUVs hat die bfu insbesondere sicherheitsrelevante Eigenschaften herangezogen:

SUVs unterscheiden sich von den "gewöhnlichen" Personenwagen dadurch, dass sie über eine *erhöhte Bodenfreiheit*, eine *grössere Fahrzeugmasse*, zum Teil eine *stärkere Motorisierung* und eine *höhere, steile (z. T. nahezu vertikale) Frontpartie* verfügen.

Dabei ist es nicht von Bedeutung, welches Antriebssystem das Fahrzeug aufweist und ob es geländetauglich ist.

## 3. Wie viele SUVs verkehren in der Schweiz?

Aufgrund der Entwicklung der SUV-Anteile an den Neuwagen schätzt die bfu, dass ihr Anteil am gesamten Personenwagenbestand (alte und neue Fahrzeuge) mindestens 4 Prozent beträgt, im Jahr 2004 also mehr als 150'000 Fahrzeuge dieser Kategorie auf den Schweizer Strassen verkehrten.

## 4. Wie sicher sind SUVs für Insassen und Kollisionsgegner?

Obwohl keine Unfalldaten für die Schweiz vorliegen, kann aufgrund von in- und ausländischen Untersuchungen eine Beurteilung der Sicherheit von SUVs abgegeben werden. Für die drei Bereiche "Insassen von SUVs", "Insassen von Kollisionsgegnern (Personenwagen)" und "Schwache Kollisionsgegner (Fussgänger, Velofahrende, Motorradfahrende)" gilt:

- Insassen von SUVs sind gut geschützt, jedoch nicht so gut, wie es aufgrund der äusseren Erscheinung dieser Fahrzeuge zu vermuten wäre.
- SUVs weisen eine rund doppelt so hohe Fahrzeugaggressivität (Anzahl in anderen Fahrzeugen getötete Lenker pro 1'000 Kollisionen) auf als "gewöhnliche" Personenwagen.
- Im Vergleich zu den Personenwagen führt die ungünstige Frontgestaltung der SUVs – aber auch der Vans und Minivans – bei schwachen Kollisionsgegnern (v. a. bei Fussgängern) zu schwereren Verletzungen. Wie Beispiele zeigen, kann das Problem indessen zumindest entschärft werden.

## **5. Welche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zu treffen?**

Die Schweiz muss auf europäischer Ebene eine aktive Rolle bei der Umsetzung der vorhandenen Fachvorschläge spielen, auch wenn ihr Einfluss bescheiden ist. Umso wichtiger ist es, anderweitige Verkehrssicherheitsmassnahmen zu fördern und das Kaufverhalten zu beeinflussen.

### *Technische Massnahmen an den SUVs*

- Senkung des Fahrzeug-Schwerpunktes
- Verzicht auf serienmässige Auslieferung von Neufahrzeugen mit Ganzjahres-Bereifung

### *Generelle technische Massnahmen an den Motorwagen*

- Verbesserung der Kompatibilität mit anderen Fahrzeugen (Struktur, Geometrie, Masse)
- Verbesserung des Fussgängerschutzes

Beispiele für konkrete Möglichkeiten sind: Ausdehnung der vom Bundesrat ins Schweizer Recht (in Kraft: 1.10.2005) übernommenen EU-Richtlinie zum Schutz von Fussgängern auch auf Personen- und Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 2'500 bis 3'500 kg (nicht nur bis zu einem Gesamtgewicht von 2'500 kg) / Sanfte Rundungen der Karosserie (keine Ecken und Kanten) / Tiefe, abgerundete, weiche Motorhaube / Vermeidung von hohen und senkrechten Frontflächen / Keine steifen Frontschutzbügel (Energie absorbierende Bügel können aber von Vorteil sein) im Sinne des Europaparlament-Entscheides vom 26.05.05, gemäss dem die Verwendung von Frontschutzbügeln nur noch dann erlaubt ist, wenn sie an dem jeweiligen Fahrzeug nachweislich einen Sicherheitsgewinn bringen / Weichere Bauart (weniger steife Fahrzeugkonstruktion mit ausgeprägter Knautschzone) / Erhaltung des Raumes zwischen Motorhaube und Motor (z. B. Pop-up-Motorhaube) / Aussenairbags etc.

*Beeinflussung des Kaufverhaltens*

- Informationen zum fahrzeugspezifischen Insassen- und Fussgängerschutz kommunizieren (z. B. Crash-Test-Resultate aus EuroNCAP)
- Überlegungen zur Deklaration von Crash-Test-Resultaten an den Fahrzeugen (analog Energieetikette)

*Generelle Massnahmen*

- Durchsetzung bestehender Vorschriften (Tempo, Alkohol, Gurt) und konsequente Umsetzung der SVG-Revision (0,5 Promille, anlassfreie Atemalkoholkontrolle, 2-Phasen-Ausbildung etc.)
- Konsequente Umsetzung von Tempo 50/30 innerorts
- Tempo 70 auf gefährlichen Ausserortsstrassen
- Umsetzung der (neuen) Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (Via sicura)

Weitere Informationen sind zu finden im bfu-Bericht:

Allenbach, R., (2005). *Grundlage zu Positionspapier Sport Utility Vehicles (SUVs)*. Bern: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu.