

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der DIE LINKE
vom 3. September 2020**

„Länger, breiter, größer: SUV, Geländewagen und andere große Kraftfahrzeugarten im Stadtverkehr“

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Der Trend zu sogenannten Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen reißt nicht ab. 2019 lag der Anteil von SUV und Geländewagen bei Kfz-Neuzulassungen laut Kraftfahrtbundesamt bei 31,2 Prozent. Im vergangenen Jahr wurden 57,65 Prozent mehr SUV und Geländewagen zugelassen als 2016. Berücksichtigt man nur die SUV, dann liegt der Anstieg sogar bei 79 Prozent.

Diese Pkw sind besonders schwer (durchschnittlich 1535 kg), besonders stark motorisiert und besonders breit. Das Center for Automatic Research an der Universität Duisburg-Essen hat herausgearbeitet, dass die durchschnittliche Breite von neuzugelassenen PKW im Jahr 2017 bei 1,80 Metern lag - 1990 waren es noch 1,67 Meter. SUVs von deutschen Herstellern haben mittlerweile sogar häufig eine Breite von über 2 Metern (inclusive Außenspiegel) und sind zudem auch bis zu 2 Meter hoch.

Auch wenn es innerhalb der Klassen von SUV und Geländewagen Unterschiede gibt, verbrauchen SUV und Geländewagen mehr Treibstoff als vergleichbare Modelle anderer Fahrzeugklassen, stoßen mehr Emissionen aus und verbrauchen in der Produktion mehr Rohstoffe. Obwohl Motoren immer effizienter werden, steigen seit Jahren die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Der Trend zu größeren Pkw führt zu einem Rebound-Effekt (höherer Verbrauch trotz Effizienzsteigerung), der – sofern er anhält – es unmöglich macht, die sektoralen Klimaziele im Bund und im Land einzuhalten. Die Internationale Energieagentur veröffentlichte 2019 eine Studie, in der festgestellt wurde, dass die SUV in den letzten 10 Jahren weltweit die zweitgrößte sektorale Ursache für den Anstieg der CO₂-Emissionen sind. Einzig im Energiesektor nahm der CO₂-Ausstoß in dieser Zeit noch mehr zu. SUV stoßen demnach insgesamt so viel CO₂ aus, wie das Vereinigte Königreich und die Niederlande zusammen.

Aber auch im verkehrspolitischen Sinne sind immer breiter und größer werdende Pkw ein Problem. Die verkehrliche Infrastruktur ist nicht für diese Art von Kraftfahrzeugen konstruiert. In vielen Wohnstraßen ist durch die am Fahrbahnrand geparkten breiten Fahrzeuge die nötige Restbreite der Fahrbahn von 3,05 Metern (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, in Rd.-Nr. 22 zu § 12 StVO) nicht mehr gewährleistet. An diesen Stellen dürften die Pkw nicht parken, bzw. müssten abgeschleppt werden. Die im öffentlichen Raum zur Verfügung stehenden Parkbuchten sind immer häufiger zu schmal. Als Folge davon sieht man immer öfter, dass Autofahrer*innen ihre Pkw in den Parkbuchten auf Geh- oder Radweg aufgesetzt parken oder in den Straßenraum hineinragen lassen und damit andere Verkehrsteilnehmer*innen im besonderen Maße gefährden. Geh- und Radwege werden blockiert, das Queren von Straßen wird durch das Hineinragen in den Stra-

ßenraum unübersichtlich, Rettungsfahrzeuge behindert. Insgesamt trägt das Fahren dieser übergroßen Pkw dazu bei, dass die Konflikte und Gefährdungssituationen zwischen Verkehrsteilnehmer*innen weiter zunehmen.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Zahl der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der SUV- und Geländewagen-Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die Zahl, der in an Bremen angrenzenden Landkreisen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der SUV- und Geländewagen-Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (bitte nach Landkreisen getrennt angeben)?
3. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahre entwickelt?
4. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in an Bremen angrenzenden Landkreisen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahre entwickelt (bitte nach Landkreisen getrennt angeben)?
5. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen und Stickoxid-Emissionen der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und den Neuzulassungen der vergangenen zwei Jahre?
6. Wie hat sich die durchschnittliche Breite, Länge und Höhe der in Bremen zugelassenen Pkw in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (bitte nach Fahrzeugklassen unterscheiden)?
7. Ist dem Senat bekannt, ob und wie vom Ordnungsamt und/oder der Polizei Verstöße gegen § 12 StVO aufgrund einer fehlenden Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 Meter geahndet werden? Wenn diese geahndet wurden: In wie vielen Fällen wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeuge abgeschleppt, bzw. Fahrzeughalter*innen angewiesen ihr Fahrzeug zu entfernen?
8. Für wie wichtig erachtet der Senat die Einhaltung der Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 Meter? Hat der Senat ein Konzept, wie zukünftig sichergestellt werden kann, dass – insbesondere in zahlreichen Nebenstraßen – die notwendige Restbreite der Fahrbahn in der Regel vorhanden ist?
9. Ist dem Senat bekannt, ob vom Ordnungsamt und/oder der Polizei kontrolliert wird, ob Kraftfahrzeuge, die nach Zeichen 315 aufgesetzt oder auf dem Gehweg parken das zulässige Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen überschreiten? Wenn ja: In wie vielen Fällen wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeuge abgeschleppt, bzw. Fahrzeughalter*innen angewiesen ihr Fahrzeug zu entfernen?
10. Das Versicherungsunternehmen AXA Schweiz hat im vor kurzem bekannt gegeben, dass ihrer Schadensstatistik nach SUV-Fahrer*innen im Jahr 2019 10 Prozent mehr Unfälle verursachen als Fahrer*innen von PKW anderer Fahrzeugklassen (AXA Schweiz Schadensstatistik 2019). Ist dem Senat bekannt, ob auch in Bremen SUVs und Geländewagen häufiger in Unfällen verwickelt

sind als andere Fahrzeugklassen, bzw. durch deren Fahrer*innen häufiger Unfälle verursacht werden?

11. Sieht der Senat Möglichkeiten die Zulassung von besonders breiten und großen Pkw einzuschränken?
12. Gibt es nach Ansicht des Senats die Möglichkeit Kraftfahrzeugen die Nutzung bestimmter Fahrbahnen ab einer bestimmten Fahrzeugbreite zu untersagen?
13. Welche Möglichkeiten sieht der Senat dem Trend der immer breiter und größer werdenden Pkw etwas entgegenzusetzen?
14. Wie bewertet der Senat die Idee, die Kfz-Steuer künftig nicht nur vom Hubraum und dem CO₂-Verbrauch abhängig zu machen, sondern auch von der Größe – und sind entsprechende Initiativen auf Bundesebene geplant?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie hat sich die Zahl der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der SUV- und Geländewagen-Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?**
- 2. Wie hat sich die Zahl, der in an Bremen angrenzenden Landkreisen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der SUV- und Geländewagen-Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (bitte nach Landkreisen getrennt angeben)?**
- 3. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahre entwickelt.**
- 4. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in an Bremen angrenzenden Landkreisen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen zwei Jahre entwickelt (bitte nach Landkreisen getrennt angeben)?**
- 5. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen und Stickoxid-Emissionen der in Bremen zugelassenen SUV und Geländewagen insgesamt und den Neuzulassungen der vergangenen zwei Jahre?**
- 6. Wie hat sich die durchschnittliche Breite, Länge und Höhe der in Bremen zugelassenen Pkw in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (bitte nach Fahrzeugklassen unterscheiden)?**

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen des Sachzusammenhanges zusammengefasst beantwortet.

Die gewünschten Details zu den Zulassungen von sogenannten SUVs liegen als Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) nur zu den Entwicklungen für das gesamte Bundesgebiet vor. Zahlen für eine Bremen-spezifische Beantwortung der Fragen 1-6 können ohne statistische Auswertung durch das Kraftfahrt-Bundesamt nicht geliefert werden. Diese müssten beim KBA kostenpflichtig erstellt werden. Das KBA hat hierzu als möglichen Liefertermin das 3. Quartal 2021 genannt. Aufgrund der Lieferzeit und Kosten in Höhe von min. 7.500 Euro wurde in Absprache mit der Fraktion Die Linke auf eine detaillierte Auswertung verzichtet.

Deshalb werden für die Beantwortung ersatzweise die Neuzulassungszahlen des KBA für SUVs insgesamt sowie der prozentuale Anteil im Verhältnis zu den gesamten Pkw-Neuzulassungen für das gesamte Bundesgebiet herangezogen.

Im Jahr 2018 stellten die SUVs mit einem Anteil von 18,3 % das zweitgrößte Segment bei den Neuzulassungen dar, die Zahl der Neuzulassungen in diesem Segment stieg ggü. dem Vorjahr um 20,8 %; darunter gewerbliche Halter 55,2%.

Im Jahr 2019 entfielen mit 21,1 % über ein Fünftel aller neu zugelassenen Pkw auf das Segment der SUVs; darunter gewerbliche Halter 68,5%.

Im Jahr 2020 war im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar bis November (Dezemberdaten liegen noch nicht vor) ein Rückgang von -20,2% der Neuzulassungen im Segment der SUVs zu verzeichnen; darunter gewerbliche Halter 52,5%.

Jahr der Neuzulassungen	Anzahl Neuzulassungen SUV	Anteil in % an Neuzulassungen
2018	630.005	18,3
2019	762.490	21,1
2020 (Jan. – Nov.)	552.332	21,2

Segmentübergreifend sind alle Fahrzeuge in den letzten 30 Jahren immer größer leistungsstärker und schwerer geworden. Zum Beispiel:

Modell	Länge in mm	Breite in mm	Gewicht kg	KW Zahl
Golf I	3.705	1.610	790-930	37-81
Golf VIII	4.284	1.789	1255-1624	66-235
Passat 1.Generation	4.200	1.620	880-995	40-81
Passat Aktuell	4.780	1.853	1367-1776	92-176
BMW X5	4.667	1.923	2070-2275	170-265
BMW x 5 aktuell	4.938	2.015	2135-2510	195-460
VW Bus T3	4.637	1.870	zu viele unterschiedliche Modelle	37-82
VW Bus T 6	Bis 5.304	1.959	„	85-173

Es handelt sich somit nicht nur um ein SUV-spezifisches Phänomen. Die Gewichtszunahme ist zu einem nicht unerheblichen Teil auf geänderte Sicherheitsanforderungen und /-austattungen zurückzuführen.

- 7. Ist dem Senat bekannt, ob und wie vom Ordnungsamt und/oder der Polizei Verstöße gegen § 12 StVO aufgrund einer fehlenden Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 Meter geahndet werden? Wenn diese geahndet wurden: In wie vielen Fällen wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeuge abgeschleppt, bzw. Fahrzeughalter*innen angewiesen ihr Fahrzeug zu entfernen?**

Das Ordnungsamt ahndet Parkverstöße gemäß §12 StVO hinsichtlich einer fehlenden Restfahrbahnbreite im ruhenden Verkehr. In den Jahren 2017 bis 2020 (Stand: 21.09.2020) wurden durch das Ordnungsamt insgesamt 3.684 Verwarnungen wegen fehlender Restbreite der Fahrbahn erteilt. In 147 Fällen wurden Kraftfahrzeuge abgeschleppt. Zahlen über angewiesenes Entfernen der Kraftfahrzeuge liegen nicht vor.

Die Polizei Bremen ahndet ebenfalls Verstöße gemäß §12 StVO, insbesondere auch im Zusammenhang mit zu geringen Restfahrbahnbreiten und dadurch oftmals versperrten Rettungswegen. Eine statistische Erfassung einzelner Tatbestände, sowie Abschleppvorgängen liegt bei der Polizei Bremen nicht vor.

- 8. Für wie wichtig erachtet der Senat die Einhaltung der Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 Meter? Hat der Senat ein Konzept, wie zukünftig sichergestellt werden kann, dass – insbesondere in zahlreichen Nebenstraßen – die notwendige Restbreite der Fahrbahn in der Regel vorhanden ist?**

Eine notwendige Fahrbahnbreite von 3,05 ergibt sich aus der für Fahrzeuge (z.B. auch Müllabfuhr, Feuerwehr große Lieferfahrzeuge etc.) nach §32 StVZO maximal zulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m plus eines jeweils 25 cm, insgesamt also 50 cm umfassenden Sicherheitsabstandes. Wie im SUNRISE Projekt demonstriert, ist ein Ordnen des Parkens – auch in Hinblick auf ausreichende Nutzbarkeit der Gehwege (Barrierefreiheit) notwendig, um angesichts der Fahrzeugbreiten sowohl die Befahrbarkeit für Müllabfuhr und andere Nutzfahrzeuge als auch die notwendigen Mindestbreiten für Gehwege sicherzustellen. Derartige Konzepte sind auch Gegenstand der aktuellen Teilfortschreibung zur Verkehrsentwicklungsplanung (Parken in Quartieren).

- 9. Ist dem Senat bekannt, ob vom Ordnungsamt und/oder der Polizei kontrolliert wird, ob Kraftfahrzeuge, die nach Zeichen 315 aufgesetzt oder auf dem Gehweg parken das zulässige Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen überschreiten? Wenn ja: In wie vielen Fällen wurden in den letzten drei Jahren Fahrzeuge abgeschleppt, bzw. Fahrzeughalter*innen angewiesen ihr Fahrzeug zu entfernen?**

Die Überprüfung von Gewichtsbeschränkung im ruhenden Verkehr erweist sich grundsätzlich in der Umsetzung insofern als schwierig, als dass hier das Gewicht in der Regel lediglich geschätzt werden kann und daher mit hohen Unsicherheiten verbunden ist. Im Rahmen der Überwachung im ruhenden Verkehr liegt eine Zulassungsbescheinigung (Fahrzeugschein) nicht vor. Trotzdem ahnden das Ordnungsamt und die Polizei Verstöße gegen das Verkehrszeichen 315 und das Parken auf dem Gehweg, wenn entgegen der an-

geordneten Aufstellungsart oder entgegen von Beschränkungen durch Zusatzzeichen offensichtlich verstoßen wird. Eine Differenzierung nach Fahrzeuggewicht erfolgt dabei nicht. Eine statistische Auswertung liegt deshalb nicht vor.

- 10. Das Versicherungsunternehmen AXA Schweiz hat im vor kurzem bekannt gegeben, dass gemäß ihrer Schadensstatistik SUV-Fahrer*innen im Jahr 2019 10 Prozent mehr Unfälle verursachten als Fahrer*innen von PKW anderer Fahrzeugklassen (AXA Schweiz Schadensstatistik 2019). Ist dem Senat bekannt, ob auch in Bremen SUVs und Geländewagen häufiger in Unfällen verwickelt sind als andere Fahrzeugklassen, bzw. durch deren Fahrer*innen häufiger Unfälle verursacht werden?**

Eine Unterscheidung der zugelassenen Personenkraftwagen in Kleinwagen, Mittel- oder Oberklassefahrzeuge oder Geländewagen oder SUV findet nicht statt. In der Verkehrsunfallstatistik werden Personenkraftwagen bundesweit einheitlich mit einer Schlüsselnummer erfasst und sind in der Auswertung auch nur über eben diese Schlüsselnummer darstellbar. Somit kann keine prozentuale Angabe über die Verursachung von Verkehrsunfällen durch Fahrerinnen und Fahrern von Geländewagen oder SUV gemacht werden.

- 11. Sieht der Senat Möglichkeiten die Zulassung von besonders breiten und großen Pkw einzuschränken?**

Nein, eine gesetzliche Grundlage hierfür gibt es nicht. Die Fahrzeuge müssen die in der StVZO vorgegebenen Abmessungen einhalten.

- 12. Gibt es nach Ansicht des Senats die Möglichkeit Kraftfahrzeugen die Nutzung bestimmter Fahrbahnen ab einer bestimmten Fahrzeugbreite zu untersagen?**

Solange die Durchfahrbreiten für Müllabfuhr, Feuerwehr etc. gewährleistet bleiben, gibt es keine gesetzliche Grundlage Kraftfahrzeugen im Pkw-Segment die Nutzung bestimmter Fahrbahnen zu untersagen. Die Belange der Rettungssicherheit haben generell Vorrang vor dem Bedürfnis nach wohnortnahem Pkw-Parken.

- 13. Welche Möglichkeiten sieht der Senat dem Trend der immer breiter und größer werdenden Pkw etwas entgegenzusetzen?**

Ein klares Parkraummanagement mit deutlichen Anordnungen des Parkens in Kombination mit Überwachung durch die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes führt zu Nutzungsvorteilen für kleinere Fahrzeuge. Die neuen Optionen zur Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise erlaubt auch einen Bezug zum wirtschaftlichen Wert des beanspruchten Parkraums – hier sind Möglichkeiten gegeben, die Gebühr für Bewohnerparkausweise an die Fahrzeuggröße zu koppeln.

In Gesprächen mit der Automobilindustrie (z.B. Plattform Urbane Mobilität beim VDA) wird das Thema Flächenverbrauch intensiv angesprochen, um hier die Fahrzeuganbieter auf die Probleme der Flächenkonkurrenz in den Städten aufmerksam zu machen.

14. Wie bewertet der Senat die Idee, die Kfz-Steuer künftig nicht nur vom Hubraum und dem CO2-Verbrauch abhängig zu machen, sondern auch von der Größe – und sind entsprechende Initiativen auf Bundesebene geplant?

Die Bundesfinanzverwaltung ist für die Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer zuständig. Die Kraftfahrzeugsteuer wird als Anreizinstrument zur Umrüstung bzw. Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Kraftfahrzeuge genutzt. Elektrofahrzeuge sind für fünf Jahre bzw. für zehn Jahre nach der ersten Zulassung steuerbefreit und anschließend mit 50 Prozent der für „andere Kraftfahrzeuge“ festgelegten Steuer belegt. Hier besteht damit keine Option zu einer größenbezogenen Lenkungswirkung. Es ist wichtig, dass in der weiteren bundespolitischen Diskussion (s.a. Antwort zu Frage 13) der Aspekt Fahrzeuggröße stärker thematisiert wird. Bremen wird dieses auch in seiner Rolle des Vorsitzes der Verkehrsministerkonferenz ansprechen.