

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE**Länger, breiter, größer: SUV, Geländewagen und andere große Kraftfahrzeugarten im Stadtverkehr**

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 31,20 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 79,00 Prozent.

Diese Pkw sind besonders schwer (durchschnittlich 1 535 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 zehn 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 Straßenverkehrs-Ordnung) nicht mehr gewährleistet. An diesen Stellen dürften die Pkw nicht parken, beziehungsweise müssten abgeschleppt werden. Die im öffentlichen Raum zur Verfügung stehenden Parkbuchten sind immer häufiger zu schmal. Als Folge davon sieht man immer öfter, dass Autofahrerinnen/Autofahrer ihre Pkw in den Parkbuchten auf Geh- oder Radweg aufgesetzt parken oder in den Straßenraum hineinragen lassen und damit andere Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer im besonderen Maße gefährden. Geh- und Radwege werden blockiert, das Queren von Straßen wird durch das Hineinragen in den Straßenraum unübersichtlich, Rettungsfahrzeuge behindert.

dert. Insgesamt trägt das Fahren dieser übergroßen Pkw dazu bei, dass die Konflikte und Gefährdungssituationen zwischen Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer 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 Jahren 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 Jahren entwickelt (bitte nach Landkreisen getrennt angeben)?
5. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittliche 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 Straßenverkehrs-Ordnung 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, beziehungsweise Fahrzeughalterinnen/Fahrzeughalter 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, beziehungsweise Fahrzeughalterinnen/Fahrzeughalter angewiesen ihr Fahrzeug zu entfernen?
10. Das Versicherungsunternehmen AXA Schweiz hat vor kurzem bekannt gegeben, dass ihrer Schadensstatistik nach SUV-Fahrerinnen/SUV-Fahrer im Jahr 2019 10,00 Prozent mehr Unfälle verursachen als Fahrerinnen/Fahrer 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, beziehungsweise durch deren Fahrerinnen/Fahrer 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?

Ralf Schumann, Ingo Tebje, Nelson Janßen,
Sofia Leonidakis und Fraktion DIE LINKE