BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 21/953**
Landtag (zu Drs. 21/846)
21. Wahlperiode 14.01.2025

Mitteilung des Senats 14. Januar 2025

Trend zu Zweit- und Drittwagen auch in Bremen

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 21/846 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Zweit-, Dritt- und Viertwagen wurden in der Stadt Bremen sowie in der Stadt Bremerhaven seit 2014 angemeldet? (Bitte nach Jahren aufschlüsseln, Städte getrennt ausweisen, nach privater und gewerblicher Nutzung differenzieren.)

   Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) als Bundesrecht regelt beziehungsweise ist anzuwenden zum einen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als sechs Kilometern pro Stunde und zum anderen für die Zulassung ihrer Anhänger. Darüber hinaus regelt die Fahrzeug-Zulassungsverordnung keine Besitzstandsverhältnisse oder womöglich Eigentumsverhältnisse im Sinne des Artikel 14 Grundgesetz. Kraftfahrzeuge und Anhänger sind auf Antrag zuzulassen, soweit der/die Antragsteller:in alle notwendigen Unterlagen vorlegen kann und keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen. Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung sieht keine Limitierung der auf eine Person oder Unternehmen zugelassenen Fahrzeuge vor. Daher wird im Zentralen Fahrzeugregister auch nicht erfasst, ob es sich um ein Zweit- oder Drittfahrzeug handelt.

   Den Kfz-Zulassungsstellen in Bremen und Bremerhaven liegen entsprechend Anfrage vom 14. November 2024 keine solchen Zahlen vor. Die Zulassungsdaten beziehen sich stets auf den Halter und es gibt keine Verknüpfung der Daten von Halter, Wohnort und möglichen weiteren Fahrzeugen.

   Der Senat kann eine Aussage über die Motorisierung und Fahrzeugausstattung in Stadtbremer Haushalten treffen. Diese Daten werden durch die Haushaltsbefragung Mobilität in Städten (SrV)

erhoben, die alle fünf Jahre stattfindet und für die Verkehrsplanung wichtige Mobilitätskennziffern liefert.

In Tabelle 1 ist der Anteil der Haushalte mit keinem, einem und zwei oder mehr Personenkraftwagen in den Jahren 2013, 2018 und 2023 dargestellt, wie es aus der SrV hervorgeht. Tabelle 2 zeigt die durchschnittliche Anzahl Personenkraftwagen je Haushalt in denselben Jahren.

Die Daten aus der SrV können nicht mit den in der Vorbemerkung oben genannten Zahlen gleichgesetzt werden. Diese wurden einmalig vom Statistischen Bundesamt (Destatis) herausgegeben und basieren auf Daten des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) und der laufenden Wirtschaftsrechnung. Sie beziehen sich auf ganz Deutschland und nicht auf die Stadt Bremen wie die SrV.

Tabelle 1. Anteil der Haushalte mit keinem, einem und zwei oder mehr Personenkraftwagen.

	0 Personenkraftwagen			1 Personenkraftwagen			2 Personenkraftwagen oder mehr		
	2013	2018	2023	2013	2018	2023	2013	2018	2023
Alle HH	32 %	31 %	28 %	53 %	53 %	56 %	15 %	15 %	16 %

Quelle: Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), TU Dresden 2024.

Tabelle 2. Anzahl der Personenkraftwagen je Haushalt.

	Personenkraftwagen je HH		
	2013	2018	2023
Alle HH	0,8	0,9	0,9

Quelle: Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), TU Dresden 2024.

2. 2022 meldete das Statistische Bundesamt, dass der Trend in privaten Haushalten weiterhin zu Zweit- und Drittwagen geht. Wie bewertet der Senat diesen Trend?

   Die Anzahl der Haushalte mit zwei oder mehr Personenkraftwagen ist deutschlandweit von 28,6 Prozent (2012) auf 33,2 Prozent (2022) innerhalb von zehn Jahren recht stark gestiegen (Destatis; siehe Vorbemerkung). In der Stadt Bremen findet sich dieser Trend nicht

wieder. Laut den Daten der SrV gab es von 2013 auf 2023 nur einen leichten Anstieg der Haushalte mit zwei oder mehr Personenkraftwagen von 15,0 auf 16,0 Prozent (Tabelle 1).

Grundsätzlich bewertet der Senat den bundesweiten Trend zu Zweit- und Drittwagen in privaten Haushalten kritisch. Eine steigende Zahl an Fahrzeugen führt zu einem erhöhten Flächenverbrauch, sowohl für Parkplätze als auch für den Straßenraum, was in einer dicht besiedelten Stadt wie Bremen problematisch ist. Zusätzliche Fahrzeuge belasten zudem die Verkehrsinfrastruktur und stehen oft im Widerspruch zu den städtischen Klimazielen und der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Der Senat sieht in diesem Trend daher eine Herausforderung für eine umwelt- und klimafreundliche Stadt- und Verkehrsentwicklung und setzt auf Maßnahmen, die klimafreundliche Mobilitätsformen attraktiver machen und den Anreiz zur Anschaffung mehrerer Fahrzeuge in einem Haushalt verringern.

3. Welche Maßnahmen sind im Land sowie in der Stadt Bremen bereits auf den Weg gebracht worden, um diesen Trend zu brechen?

   Die Anschaffung von einem oder mehreren Personenkraftwagen ist eine Entscheidung von Privatpersonen. Hier sind Fragen der Wahl des Arbeitsplatzes und des Wohnortes, aber auch Schulstandorte, Ausbildungsstandorte, Einkaufmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs, Freizeitaktivitäten et cetera neben Führerscheinbesitz, ÖPNV-Angebot, Einkommen und Bildung wichtige Faktoren für das Verkehrsverhalten und für die Wahl des Verkehrsmittels.

   Sowohl mit den Maßnahmen der beschlossenen strategischen Verkehrskonzepte als auch mit integrierten Konzepten der Stadtentwicklung soll ein Angebot geschaffen werden, welches ein attraktives Leben und Arbeiten in Bremen ohne den Besitz eines privaten Personenkraftwagen ermöglicht. Maßnahmen zur Attraktivierung dieser Mobilitätsangebote sind im Verkehrsentwicklungsplan 2025 (Beschluss: 2014; insbesondere Ausbau Straßenbahnnetz, Ausbau Radpremiumroutennetz), in dessen Teilfortschreibung (Beschluss: 2022; insbesondere BSAG-Angebotsoffensive, attraktive ÖPNV-Tarife, Ausweitung Parkraumbewirtschaftung, Stadtregionales Verkehrskonzept/Pendlerverkehre) sowie im Masterplan Green City (2018; Shared Mobility, Vernetzung ÖPNV) beschrieben und mit Maßnahmen hinterlegt.

4. Welche Maßnahmen hat der Bund auf den Weg gebracht, um diesen Trend zu brechen?

   Explizite Maßnahmen des Bundes zur Reduzierung von Zweit- und Dritt-Personenkraftwagen sind dem Senat nicht bekannt.

5. Welche weiteren Maßnahmen sind aus Sicht des Senats auf Bundesebene nötig und möglich, um der beschriebenen Entwicklung entgegenzuwirken?

   Aus Sicht des Senats ist eine konsequente Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsstrategien, eine verbesserte Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln sowie die Schaffung von Rahmenbedingungen für die Antriebswende eine wichtige Aufgabe des Bundes, um Mobilität klimafreundlicher zu gestalten.

6. Welche Maßnahmen sind auf kommunaler und Landesebene in Bremen und Bremerhaven nötig und möglich, um der beschriebenen Entwicklung entgegenzuwirken?

   Der Senat verweist auf die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Konzepte und deren beabsichtigte Umsetzung.

7. Welche Handlungsmöglichkeiten fehlen auf kommunaler und Landesebene im bestehenden Rechtsrahmen nach Ansicht des Senats, um der beschriebenen Entwicklung entgegenzuwirken? Auf welche Weise setzt sich der Senat dafür ein, diese Handlungsmöglichkeiten zu realisieren?

   Der Senat verweist auf die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Konzepte und deren beabsichtigte Umsetzung.

8. Welche Erkenntnisse hat der Senat darüber, wo die Zweit- und Drittwagen in Bremen und Bremerhaven geparkt werden – im öffentlichen Raum, auf privaten Grundstücken, in Garagen, auf gewerblich angemieteten Stellplätzen?

   Dem Senat liegen hierzu keine Daten vor.

9. Wie bewertet der Senat, dass bei der Erhebung der Kfz-Steuer nicht zwischen Erst-, Zweit- und Drittwagen differenziert wird?

   Der Senat sieht die gleichmäßige Erhebung der Kfz-Steuer für nicht als Problem an. Der Senat ist der Auffassung, dass mit den in der Antwort zu Frage 3 ausgeführten Konzepten ausreichend Maßnahmen vorliegen, um den beschriebenen Problemen entgegen zu wirken.

10. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat darüber vor, um welche Fahrzeugklassen es sich beim Zweit- und Drittwagen handelt?

    Darüber liegen dem Senat keine Kenntnisse vor. Eine Anfrage an die Zulassungsstelle ergab Fehlanzeige.

11. Welchen Einfluss hat die Anschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlicheren Antriebsarten wie etwa Elektroantrieben auf die Anzahl der privaten Personenkraftwagen pro Haushalt?

Zu einer Kausalität zwischen der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb und der Zahl der privaten Personenkraftwagen pro Haushalt liegen dem Senat keine Daten vor.

In Bremerhaven sind die Erfahrungen der beiden Bürgerbüros (Kfz-Zulassung), dass generell Verbrenner durch klimafreundliche Antriebe ersetzt werden. Ein zusätzliches greifbares Aufwachsen ist nicht festzustellen.

12. Wird bei der Ausstellung von Bewohnerparkausweisen abgefragt, ob es sich um einen Erst-, Zweit- oder Drittwagen handelt?

    In Bremerhaven wie in Bremen fragt die Straßenverkehrsbehörde nicht explizit nach den Fahrzeugen. Gibt es mehrere Fahrzeuge pro Anwohner, geben diese das in der Regel an. Allerdings werden hierüber keine Statistiken geführt.

13. Wie bewertet der Senat eine mögliche Staffelung der Parkgebühren im Anwohnerparken für Erst-, Zweit- und Drittwagen?

    Eine Staffelung von Ausnahmegenehmigungen im Anwohnerparkbereich wird in Bremerhaven kritisch gesehen, um Nutzungskonflikte zwischen privaten und gewerblichen Fahrzeugen wie zum Beispiel Pflege- und Lieferdiensten zu vermeiden. In der Stadt Bremen wurde eine solche Staffelung bisher nicht diskutiert.

14. Wie der BUND Bremen im August kritisierte, hat der CO_2-Ausstoß im Verkehrsbereich 2022 gegenüber dem Vorjahr sogar zugenommen. Er wies auch auf die steigenden Zulassungszahlen für Personenkraftwagen in der Stadt Bremen hin. Welche Erkenntnisse hat der Senat hinsichtlich der Auswirkungen der steigenden Zahl der Personenkraftwagen auf die Klimabilanz Bremens?

    Die Coronapandemie hat dazu geführt, dass vor allem im Jahr 2020, aber auch in den Jahren danach, bundesweit die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor deutlich unter denen der Vorjahre lagen. In Bremen lagen die CO_2-Emissionen im Verkehr im Jahr 2022 um 28,9 Prozent unter den Emissionen im Jahr 1990, das als Referenzjahr für die Klimaschutzziele herangezogen wird (https://www.bremische-buergerschaft.de/dokumente/wp21/land/drucksache/D21L0723.pdf) (Stand 14. Januar 2025). Der Anstieg von 2021 auf 2022 ist vergleichsweise klein und auf die Zunahme des Straßenverkehrs nach den pandemiebedingten Einschränkungen zurückzuführen.

    Der Senat ist sich dessen bewusst, dass ein stetiger Zuwachs der zugelassenen Personenkraftwagen – sofern diese Verbrennungsmotoren besitzen – den Klimaschutzzielen entgegenwirkt

und verweist auf die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Konzepte und deren beabsichtigte Umsetzung.

15. Wie plant der Senat für Bremen die selbstgesetzten Klimaziele im Verkehrsbereich trotz stetig steigender Zulassungszahlen für private Personenkraftwagen einzuhalten?

    Die Abschaffung eines Personenkraftwagens oder die Entscheidung zur Nichtanschaffung eines solchen ist eine Abwägungsentscheidung anhand vielfältiger persönlicher Kriterien, die im Kontext gesellschaftlicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen getroffen werden. Die in der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Konzepte und die Umsetzung der darin aufgeführten Maßnahmen werden zu einer deutlichen Verbesserung in den Sektoren ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Shared Mobility führen. Sie können die Notwendigkeit, ein Auto zu besitzen, reduzieren. Besonders wichtig ist hierbei ein integrierter Ansatz, um auch den Stadt-Umland-Verkehr zu adressieren. Hierzu wird derzeit ein Stadt-Regionales Verkehrskonzept erarbeitet. Außerdem setzt sich der Senat für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte ein, zum Beispiel durch die Umsetzung des Ladeinfrastrukturkonzeptes. Siehe insgesamt hierzu auch Antwort zu Frage 3.