

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE**Der Trend zu besonders großen Pkw hält an: Welche Herausforderungen sieht der Senat und wie will er auf diese reagieren?**

Der Trend zu besonders großen Pkw wie beispielsweise sogenannten Sport Utility Vehicles (SUV) und Geländewagen reißt nicht ab. Laut der französischen Beratungsagentur Inovev lag EU-weit der Anteil an Neuzulassungen von SUVs im Jahr 2000 noch bei 3 Prozent, in 2022 lag er schon bei 46 Prozent. Auch in Deutschland nahm der Anteil an Kleinwagen ab. Im Jahr 2017 lag der Anteil an Neuzulassungen bei Kleinwagen noch auf Platz 1 mit 37,8 Prozent, im Jahr 2022 aber stieg der Anteil von SUVs und Geländewagen auf 40,6 Prozent (2019 noch bei 31,2 Prozent), der Anteil an Kleinwagen fiel auf 28,4 Prozent.

Insgesamt werden alle Pkw seit Jahren länger, breiter und schwerer. Nach der NGO Transport & Environment werden Pkws alle zwei Jahre 1 cm breiter, Neuwagen sind inzwischen EU-weit 180,3 cm breit (im Jahr 2017 noch 170,5), in Deutschland sogar 181,5 cm. Laut Inovev sind Pkw durchschnittlich 7 cm höher, 10 m breiter, 20 cm länger und wiegen bis zu 20 Prozent mehr als noch im Jahr 2000.

Ein besonderes Problem stellen aber SUVs, Geländewagen und BEV (Battery Electric Vehicle, batterieelektrisches Fahrzeug) dieser Größenklasse dar, wobei Breiten von mehr als 200 cm die Regel sind. Insbesondere aber sind sie wesentlich schwerer. Das durchschnittliche Gewicht von Pkw lag 2022 bei 1696 kg (Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg), SUVs und Geländewagen (Benziner und Diesel) aber wiegen im Leergewicht um die 2000 kg, als BEV oder Hybrid oft auch über 2500 kg (Projekt Albero 2021).

Die wachsenden Größen von Pkws im Allgemeinen und von SUVs, Geländewagen und BEVs in diesen Fahrzeugklassen stellen Kommunen und die unmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vor besondere Herausforderungen.

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. Auflage 2005, in Randnummer 22 zu § 12 StVO) 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 für diese Art von Pkw. Als Folge davon sieht man immer öfter, dass Autofahrerinnen und Autofahrer ihre Pkw in den Parkbuchten auf Geh- oder Radweg aufgesetzt parken oder in den Straßenraum hineinragen lassen und damit andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im besonderen Maße gefährden.

Insgesamt trägt das Fahren dieser übergroßen Pkw dazu bei, dass die Konflikte und Gefährdungssituationen zwischen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zunehmen.

Hinzu kommen Probleme für die Infrastruktur, da SUVs, Geländewagen und BEVs vollbeladen bis zu 3500 kg wiegen dürfen. So ist zum Beispiel das Parken auf Gehwegen laut StVO eigentlich nur bis zu einem Gesamtgewicht von bis zu 2,8 Tonnen zulässig.

Zudem verursachen größere und schwerere Pkw zunehmend Umweltprobleme, in dem sie einerseits mehr CO₂-Emissionen verursachen, andererseits mehr Ressourcen verbrauchen. Laut dem letzten Sonderbericht des EU-Rechnungshofes entstehen mehr als die Hälfte der Verkehrsemissionen durch Pkw, und dass obwohl Motoren immer effizienter werden. Weil diese Fahrzeuge tendenziell immer schwerer konstruiert werden, benötigen sie auch größere Motoren beziehungsweise Batterien.

Nicht zuletzt verursachen schwerere Pkw durch einen erhöhten Reifenabrieb auch eine größere Feinstaubbelastung.

Die Stadt Paris hat darauf jetzt reagiert und verdreifacht die Parkgebühren für schwere SUVs. Zuvor hat bereits die Stadt Tübingen die Gebühr für das Anwohnerparken an das Gewicht des Fahrzeugs gekoppelt, für SUVs ab 1,8 Tonnen steigt die Jahresgebühr um 50 Prozent. Wie der Presse zu entnehmen war, wäre dies nach Ansicht einer auf Infrastruktur spezialisierten Anwaltskanzlei aus Bremen auch in Deutschland rechtlich möglich.

Sogar die Automobilindustrie selbst merkte in der Plattform Urbane Mobilität (PUM) kürzlich an, dass es seitens der Kommunen zu wenig Anreize für kleinere Fahrzeuge gebe und die Einführung größenbezogener Parkgebühren hierfür ein adäquates Gegenmittel sein könnte.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Anzahl der Pkw pro 100 Einwohnern in Deutschland und in Bremen in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln in Fünf-Jahres-Schritten)?
2. Wie hat sich die Anzahl der Neuzulassungen getrennt nach Fahrzeugtypen in den letzten fünf Jahren in Deutschland entwickelt?
3. Wie hat sich die durchschnittliche Breite, Länge und Höhe der in Deutschland neu zugelassenen Pkw in den vergangenen zwei Jahren entwickelt (bitte nach Fahrzeugklassen unterscheiden)?
4. Welche Kenntnisse hat der Senat über bremenspezifische Zulassungszahlen zu den Fragen 2 und 3?
5. Wie haben sich die CO₂-Verkehrsemissionen in Deutschland und in Bremen in den letzten 20 Jahren entwickelt und welchen Anteil daran haben Pkw?
6. Wie bewertet der Senat den Trend zu mehr SUVs, Geländewagen und BEV in diesen Größenklassen hinsichtlich der gesetzlichen Klimaschutzziele, verkehrlichen und städtebaulichen Fragen, sowie der Barrierefreiheit von Gehwegen und welche Schlussfolgerungen leitet der Senat daraus ab?
7. Mit welchen Maßnahmen reagiert der Senat auf den Trend zu immer größeren und schwereren SUVs, Geländewagen und großen BEVs? Welche Möglichkeiten sieht der Senat dem Trend der immer breiter und größer werdenden Pkw etwas entgegenzusetzen?
8. Die BREPARK-Parkhäuser Am Brill und Am Dom bieten bereits überbreite Parkplätze gegen höhere Gebühren an. Wie werden diese angenommen?
9. Durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Bremen muss Bremen gegen das sogenannte aufgesetzte Gehwegparken vorgehen. Inwieweit wird das Problem durch den Trend zu immer breiteren und schwereren Pkw verschärft und wie gedenkt der Senat gegen dieses Problem vorzugehen?
10. Durch immer breitere Pkw wird auch zunehmend die Rettungssicherheit gefährdet. Wie schätzt der Senat die Problematik ein und wie schafft er zukünftig Abhilfe?
11. Wie oft mussten Ordnungsamt oder Polizei im vergangenen Jahr Verstöße gegen § 12 StVO aufgrund einer fehlenden Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 Meter durch falsch abgestellte übergroße SUVs und Geländewagen ahnden? In wie vielen dieser Fälle

mussten diese Fahrzeuge abgeschleppt beziehungsweise die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter angewiesen werden, ihren Pkw zu entfernen?

12. In wie vielen Fällen wurden Straßenbahnen im vergangenen Jahr durch falsch geparkte übergroße SUVs und Geländewagen blockiert?
13. In Paris werden zukünftig die Parkgebühren für schwere SUVs massiv erhöht, Tübingen koppelt die Gebühr für das Anwohnerparken an das Gewicht des Fahrzeugs. Wie schätzt der Senat die rechtlichen Möglichkeiten für höhere Parkgebühren für SUVs, Geländewagen und BEVs dieser Größenordnung ein?
14. Unterstützt der Senat die Forderung der Deutschen Umwelthilfe nach verbindlichen Maximal-Vorgaben hinsichtlich der Größe und des Gewichts für Pkws?

Tim Sültenfuß, Sofia Leonidakis, Nelson Janßen und Fraktion DIE LINKE