

**Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 24. Oktober 2018**

**Immer mehr übermotorisierte, breite und klimaschädliche Pkw: Wie viel „SUV“ verträgt die Stadt?**

Sport Utility Vehicles, sogenannte SUVs, sind seit einigen Jahren das am stärksten wachsende Fahrzeugsegment. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes wurden im vergangenen Jahr 22,5 Prozent mehr SUVs zugelassen als noch 2016. SUVs verbrauchen durchschnittlich mehr und stoßen mehr Emissionen aus als andere Neuwagen. Auch dieser Trend trägt dazu bei, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren wieder angestiegen sind, sodass die sektoralen Klimaziele im Bund und im Land Bremen verfehlt werden dürften.

Der Trend zu SUVs ist aus klimapolitischen und verkehrlichen Gründen problematisch. Diese Pkw sind besonders schwer (durchschnittlich 1535 kg), besonders stark motorisiert und besonders breit. Die Universität Duisburg/Essen hat herausgearbeitet, dass die durchschnittliche Breite von neuzugelassenen Pkw im vergangenen Jahr 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).

Rechtlich gesehen müssen Straßen eine befahrbare Mindestbreite von 3,05 Metern aufweisen (Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Auflage 2005, in Rd.-Nr. 22 zu § 12 Straßenverkehrsordnung [StVO]). In Bremen ist diese Mindestbreite durch parkende Autos in vielen Wohnstraßen nicht mehr gegeben, SUVs verschärfen diese Problematik zusätzlich.

Im städtischen Kontext ist der Trend zu SUVs ausgesprochen kontraproduktiv, weil die Straßen und Parkplätze nicht auf diese Art von übergroßen Pkw ausgelegt sind. In der Folge nehmen Konflikte und (potenzielle) Gefährdungssituationen zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer weiter zu.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Zahl der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und die der SUV-Neuzulassungen in den vergangenen drei Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen drei Jahren entwickelt?
3. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittliche Treibhausgasemissionen und Stickoxidemissionen der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und den Neuzulassungen der vergangenen drei Jahre?
4. Wie bewertet der Senat den Trend zu mehr SUV hinsichtlich der gesetzlichen Klimaschutzziele, verkehrlichen und städtebaulichen Fragen und welche Schlussfolgerungen leitet der Senat daraus ab?
5. Mit welchen Maßnahmen reagiert der Senat auf den Trend zu immer mehr SUVs (Beispielsweise bei der BREPARK)?

6. Sieht der Senat wegen dem Trend zu breiteren Pkw Änderungsbedarf am Stellplatzortsgesetz?

Kristina Vogt und Fraktion DIE LINKE

D a z u

**Antwort des Senats vom 4. Dezember 2018**

1. Wie haben sich die Zahl der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und die der SUV-Neuzulassungen in den vergangenen drei Jahren entwickelt?
2. Wie haben sich die durchschnittliche Motorisierung der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen drei Jahren entwickelt?
3. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen und Stickoxidemissionen der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und den Neuzulassungen der vergangenen drei Jahre?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden im Sachzusammenhang 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 bremenspezifische Beantwortung der Fragen 1 bis 3 können ohne statistische Auswertung durch das Kraftfahrtbundesamt nicht geliefert werden. Diese müssten beim KBA kostenpflichtig erstellt werden. Das KBA hat hierzu eine Lieferzeit von mindestens vier bis sechs Wochen angegeben. Deshalb werden für die fristgerechte 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.

SUVs bilden seit 2013 eine eigene Kategorie in der Zulassungsstatistik. Hier wurden Pkw-Modelle mit Offroad-Charakter eingruppiert, die geländewagenähnlich sind – aber bestimmte technische Anforderungen an Geländewagen<sup>1</sup> (Differentialsperre, Steigfähigkeit und ähnliches) nicht erfüllen.

Bitte entnehmen Sie die Entwicklung der folgenden Zusammenfassung:

SUVs Neuzulassungen Bundesrepublik	Anzahl Neuzulassungen	Anteil in % an Pkw-Neuzulassungen
2013	246.430	8,3%
2014	295.225	9,7%
2015	340.097	10,6%
2016	425.803	12,7%
2017	521.660	15,2%
Jan.-Juni 2018	326.168	17,7%

Bauartbedingt haben Fahrzeuge mit einem höheren Gewicht und einem schlechteren Luftwiderstandswert einen höheren Kraftstoffverbrauch und damit auch einen höheren CO<sup>2</sup>-Ausstoß als andere Fahrzeuge mit gleichem Antriebsstrang.

Es ist auch zu beachten, dass – wie in anderen Fahrzeugsegmenten auch – die einzelnen Fahrzeugtypen mit sehr unterschiedlichen Motorisierungen und Antriebskonzepten auf dem Markt sind. Zudem müssen die Automobilhersteller das ab 2021 gültige Limit in der EU von durchschnittlich 95

<sup>1</sup> M1G-Fahrzeug gemäß Richtlinie 2007/46/EG

Gramm CO<sup>2</sup> je Kilometer (entsprechend zum Beispiel 4,1 Liter Benzin/100 Kilometer) für die Gesamtflotte einhalten. Die Autobauer können höhere CO<sup>2</sup>-Ausstöße von emissionsintensiveren Fahrzeugen durch den Bau besonders sparsamer Fahrzeuge ausgleichen, sonst müssen Strafzahlungen geleistet werden.

4. Wie bewertet der Senat den Trend zu mehr SUV hinsichtlich der gesetzlichen Klimaschutzziele, verkehrlichen und städtebaulichen Fragen und welche Schlussfolgerungen leitet der Senat daraus ab?

Der Senat bewertet den generellen Trend zu größeren Pkw als problematisch, vor allem da sie mehr Straßenraum in Anspruch nehmen. Es gibt hierbei nicht nur den Trend zu einem höheren Anteil an SUVs, sondern generell eine Tendenz, dass Pkw der gleichen Baureihe über die Generationen an Länge und auch Breite zunehmen. So ist beispielsweise der aktuelle VW Golf gegenüber dem ersten Modell in den Siebzigerjahren um über 50 Zentimeter in der Länge und 18 Zentimeter in der Breite gewachsen<sup>2</sup>.

Die in der Anfrage zitierte Studie des CAR-Instituts der Universität Duisburg/Essen zeigt, dass andere Fahrzeugkategorien ähnliche Tendenzen zeigen. Am breitesten sind demnach Vans mit 185,3 Zentimetern und Limousinen mit 184,7 Zentimetern. Erst auf Platz drei liegen SUVs mit einer Breite von 183,9 Zentimetern im Durchschnitt.

Insgesamt ergibt sich so eine Zunahme des Platzverbrauchs beim Parken, was in den dicht bebauten Stadtteilen die Konkurrenz in der Straßenraumnutzung wachsen lässt und zum Beispiel zunehmende Probleme in der Befahrbarkeit für größere Fahrzeuge (zum Beispiel Müllabfuhr, Feuerwehr) schafft.

Die emissionsseitigen Auswirkungen (Luftbelastung, Klimaschutz) hängen sehr von der spezifischen Antriebstechnik, Fahrweise und Nutzungsintensität ab. Diese haben üblicherweise stärkere Auswirkungen als die reine Klassifizierung als SUV. Von daher sieht der Senat den Ansatz zur Stärkung des Umweltverbundes im Verkehrsentwicklungsplan als auch im Klima- und Energieprogramm bestätigt.

Insgesamt bildet das Straßenraummanagement in den Quartieren eine Kernaufgabe. Hier ist entsprechend des beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 eine Lösung nur durch ein Bündel von Maßnahmen zu erreichen. Hierzu zählen die Alternativen zum Autofahren (Verbesserungen für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), Förderung der Nahmobilität, Ausweitung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung wie auch der Ausbau des Carsharing in Bremen als Alternative zum Autobesitz.

5. Mit welchen Maßnahmen reagiert der Senat auf den Trend zu immer mehr SUVs (Beispielsweise bei der BREPARK)?

Wie dargestellt, gibt es eine über die Kategorie SUV hinausgehende Tendenz zu breiteren und längeren Pkw.

In den BREPARK-Parkhäusern Am Brill und Am Dom stehen „XXL-Stellplätze“ zur Verfügung. Diese Stellplätze richten sich an Kunden, die für ihr Fahrzeug eine größere Stellplatzbreite in Anspruch nehmen wollen und dafür einen höheren Parkpreis zu zahlen bereit sind. Die Nutzergruppen sind unterschiedlich. So finden sich auf diesen Stellplätzen kleine, mittlere und größere Pkw und auch sogenannte SUV.

Der Senat wird nicht Parkstände generell verbreitern in Verbindung mit der Neugestaltung von Verkehrsanlagen. Die schmalen Straßen in Bremen bieten schon gegenwärtig nicht die wünschenswerten Querschnittsbreiten

---

<sup>2</sup> Golf I: B 1610mm; L 3705mm; Golf VII: B 1799mm; L 4255-4586mm

für Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer sowie für den fließenden Kfz-Verkehr.

Die Durchfahrbreiten für Müllabfuhr, Feuerwehr etc. müssen gewährleistet bleiben. Die Belange der Rettungssicherheit haben Vorrang vor dem Bedürfnis nach wohnortnahe Pkw-Parken.

6. Sieht der Senat wegen dem Trend zu breiteren Pkw Änderungsbedarf am Stellplatzortsgesetz?

Das Stellplatzortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. Seite 555) enthält keine Anforderungen an die erforderliche Breite von notwendigen Stellplätzen, sondern überlässt die konkrete Ausgestaltung der Eigenverantwortung des Bauherrn.

Lediglich für Stellplätze in Garagen fordert die Bremische Garagenverordnung vom 16. Dezember 2010 (Brem.GBl. Seite 646) Mindestbreiten von 2,30 bis 2,50 Metern je nach Umgebung von Wänden oder Stützen.

Darüber hinaus werden an alle notwendigen Stellplätze für Menschen mit Behinderungen nach der als technische Baubestimmung eingeführten DIN 18040-1 und -2 mit einer Mindestbreite von 3,50 Metern konkrete Maßanforderungen gestellt.

Ergänzende technische Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen enthalten Vorschläge für Stellplatzbreiten, die deutlich über die Mindestanforderungen der Garagenverordnungen hinausgehen. Dieses untergesetzliche technische Regelwerk ist allerdings nicht öffentlich-rechtlich verbindlich, sondern kann auf freiwilliger Basis herangezogen werden.

In der Regel werden Stellplätze im öffentlichen Straßenverkehrsraum durch das Amt für Straßen und Verkehr nach den Vorgaben der RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) geplant. Derzeitige Gültigkeit hat die RASt 06. Diese sieht für Längsstellplätze eine Mindestbreite von 2,00 Metern für Pkw-Stellplätze vor.

Die Breite von Parkplätzen in Schräg- und Senkrechtaufstellung sind nach RASt mit einer Mindestbreite von 2,50 Metern vorzusehen, die Tiefe richtet sich nach dem Winkel der Aufstellung. Von dieser Vorgabe wird bislang auch nicht abgewichen. Zusätzlich sind die erforderlichen Überhangstreifen und Breitenzuschläge für das Öffnen der Türen zu berücksichtigen.

Ein gesetzlicher Anpassungsbedarf wird somit nicht gesehen, da es mit Ausnahme der Stellplätze für Menschen mit Behinderungen entweder keine (Stellplatzortsgesetz) oder lediglich Mindestanforderungen (Garagenverordnung) an die Breite von Stellplätzen gibt. Die konkrete Ausgestaltung und damit auch die Steuerung der „Attraktivität“ der Stellplätze sollte auch zukünftig in der Eigenverantwortung des Bauherrn oder des Betreibers der Stellplatzanlage überlassen werden.