

Mitteilung des Senats vom 28. Mai 2024

Der Trend zu besonders großen Pkw hält an: Welche Herausforderungen sieht der Senat, und wie will er auf diese reagieren?

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 21/140 S eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

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 Fünfjahresschritten)?

Laut Kraftfahrtbundesamt ist der Pkw-Bestand in Deutschland innerhalb der letzten 15 Jahre (2008 bis 2023) von 50,0 Pkw pro 100 Einwohner auf 58,6 Fahrzeuge gestiegen (Tabelle 1). Das entspricht einem Wachstum von rund 17,0 Prozent.

In Bremen liegt der Pkw-Bestand pro 100 Einwohner deutlich unter den Durchschnittswerten von Deutschland. Allerdings ist auch in Bremen der Pkw-Bestand kontinuierlich gestiegen, von 39,3 Pkw pro 100 Einwohner (2008) auf 43,9 Pkw (2023) (Tabelle 1). Damit lag das Wachstum von 2008 bis 2023 bei 11,7 Prozent und damit unter dem im bundesdeutschen Mittel.

Daten für 2003 werden hier nicht zur Auswertung herangezogen, da sich die Datenerfassung seit 2008 geändert hat. Seit 2008 werden vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge in der Bestandsstatistik nicht mehr berücksichtigt. Dadurch besteht keine Vergleichbarkeit der Daten.

Tabelle 1: Entwicklung der Anzahl der Pkw in Deutschland und in der Stadt Bremen seit 2008, in Fünfjahresschritten (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

	2008	2013	2018	2023
Pkw je 100 Einwohner, Deutschland gesamt	50,0	53,1	56,6	58,6
Pkw, je 100 Einwohner, Stadt Bremen gesamt	39,3	41,5	43,2	43,9

2. Wie hat sich die Anzahl der Neuzulassungen getrennt nach Fahrzeugtypen in den letzten fünf Jahren in Deutschland entwickelt?

Die Anzahl der Neuzulassungen in den letzten fünf Jahren in Deutschland werden, getrennt nach „Segmenten“, in Tabelle 2 dargestellt. Es zeigt sich, dass die Anzahl der jährlichen Neuzulassungen in Deutschland insgesamt über den betrachteten Zeitraum zurückgegangen ist. Lag sie 2019 noch bei über 3,6 Millionen Fahrzeuge, sank sie bis 2023 auf rund 2,8 Millionen Fahrzeuge. Einen Rückgang der Neuzulassungen betraf die Mehrheit der Fahrzeugsegmente. Allerdings stieg die Anzahl von neu zugelassenen „SUVs“, „Wohnmobile“, Fahrzeuge der „Oberklasse“ und „Sonstige“. Das größte Wachstum verzeichneten SUVs. Ihr Anteil an den Neuzulassungen insgesamt stieg im betrachteten Zeitraum signifikant, von rund 21,0 Prozent (2019) auf über 30,0 Prozent (2023).

In Bremen zeigt sich eine ähnliche Entwicklung (Tabelle 3). Auch in Bremen waren die Neuzulassungen insgesamt und über die meisten Segmente hinweg von 2019 bis 2023 rückläufig. Gestiegen sind allerdings die Zulassungszahlen von „SUVs“, „Oberklasse“ und „Sonstige“. Das größte absolute Wachstum verzeichneten auch in Bremen die Gruppe der „SUVs“. Ihr Anteil an den Neuzulassungen insgesamt stieg von knapp 18,0 Prozent (im Jahr 2019) auf über 24,0 Prozent (2023). Damit liegt die Entwicklung in Bremen jedoch deutlich unter dem Niveau in Deutschland insgesamt.

Tabelle 2: Entwicklung der Anzahl der Neuzulassungen in Deutschland von 2019 bis 2023, nach Segmenten (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

Anzahl der Neuzulassungen, je Segment	2019	2020	2021	2022	2023
Minis	230.495	145.027	168.934	144.546	140.885
Kleinwagen	485.891	440.434	374.722	329.176	337.635
Kompaktklasse	737.985	597.797	459.977	422.654	465.061
Mittelklasse	371.300	313.012	269.340	270.116	300.059
Obere Mittelklasse	131.286	96.209	76.897	76.603	86.021
Oberklasse	28.378	22.893	24.826	26.277	29.677
Geländewagen	365.121	307.016	280.753	298.947	323.749
Utilities	177.889	142.185	102.864	107.738	110.866

Anzahl der Neuzulassungen, je Segment	2019	2020	2021	2022	2023
Wohnmobile	53.920	76.225	79.592	65.595	67.451
Sportwagen	43.712	33.542	26.654	26.497	29.861
Mini-Vans	83.887	38.131	26.944	23.013	18.846
Großraum-Vans	120.727	72.089	46.294	58.733	59.305
SUVs	762.490	620.827	667.096	778.127	855.678
Sonstige	14.177	12.291	17.239	23.335	19.515
Gesamt	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609
Anteil von SUVs an der Gesamtanzahl [%]	21,14	21,28	25,44	29,35	30,08

Tabelle 3: Entwicklung der Anzahl der Neuzulassungen in der Stadt Bremen von 2019 bis 2023, nach Segmenten (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

Anzahl der Neuzulassungen, je Segment	2019	2020	2021	2022	2023
Minis	1.370	802	1.012	758	1.290
Kleinwagen	2.343	1.812	1.440	1.380	1.417
Kompaktklasse	3.040	2.586	2.119	2.033	2.393
Mittelklasse	2.719	2.394	2.102	2.074	2.202
Obere Mittelklasse	856	748	511	537	695
Oberklasse	172	159	155	172	203
Geländewagen	1.860	1.615	1.615	1.596	1.734
Utilities	718	507	325	397	611
Wohnmobile	307	374	383	292	281
Sportwagen	453	318	213	183	190
Mini-Vans	588	338	235	136	169
Großraum-Vans	462	329	245	283	325
SUVs	3.254	2.961	2.855	3.366	3.730
Sonstige	35	110	113	418	175
Gesamt	18.177	15.053	13.323	13.625	15.415
Anteil von SUVs an der Gesamtanzahl [%]	17,90	19,67	21,43	24,70	24,20

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)?

Die durchschnittlichen Abmessungen der neu zugelassenen Fahrzeuge (Länge, Breite, Höhe) in Deutschland werden, nach „Segmenten“

differenziert, für die letzten beiden Jahre (2022; 2023) in Tabelle 4 dargestellt. Die Fahrzeuglängen lagen in Deutschland zuletzt (2023) zwischen 3,576 m („Minis“) und 5,125 m („Oberklasse“), ohne Berücksichtigung der deutlich größeren Wohnmobile. „SUVs“ liegen mit einer durchschnittlichen Länge von 4,440 m im Mittelfeld; nur drei Fahrzeugkategorien („Minis“, „Kleinwagen“ und „Kompaktklasse“) sind kürzer. Die Fahrzeugbreiten liegen zwischen 1,654 m („Minis“) und 1,950 m („Oberklasse“), ebenfalls ohne Wohnmobile. „SUVs“ liegen mit ihrer Fahrzeugbreite im hohen Bereich (1,837 m), allerdings sind nur vier Fahrzeugkategorien schmaler. Die Fahrzeughöhen liegen zwischen 1,461 m („Mittelklasse“) und 1,929 („Utilities“, dazu zählen Hochdachkombis, Kleinbusse und Pickups), ebenfalls ohne Berücksichtigung von Wohnwagen. „SUVs“ sind mit ihrer durchschnittlichen Höhe von 1,597 m deutlich höher als Wagen der Kategorien „Minis“, „Kleinwagen“, „Kompaktklasse“, „Mittelklasse“, „Obere Mittelklasse“, „Oberklasse“ und „Sportwagen“.

Die Abmessungen von neu in Bremen zugelassenen Fahrzeugen unterscheiden sich zum Teil deutlich von denen des deutschen Durchschnitts (Tabelle 5). Zehn Fahrzeugsegmente weisen in Bremen höhere Längen auf, zum Beispiel die „Kompaktklasse“ (48 mm), die „Oberklasse“ (61 mm) und „Sportwagen“ (136 mm). Die Unterschiede der Fahrzeugbreiten und -höhen unterscheiden sich in Bremen weniger stark von den deutschen Werten. Für die Mehrheit der Fahrzeugsegmente gilt allerdings ebenfalls, dass die bremischen Fahrzeuge in Mittel breiter und höher sind, wenn auch oftmals bis maximal 2 cm. SUVs in Bremen sind im Durchschnitt 63 mm länger, 14 mm breiter und 12 mm höher als in Deutschland insgesamt.

Es ist bekannt, dass Fahrzeugmodelle aller Segmente in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich größer geworden sind. Die Veränderungen von Abmessungen neu zugelassener Fahrzeuge in den vergangenen zwei Jahren (von 2022 bis 2023) zeigen allerdings kein einheitliches Bild.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich der Durchschnitt der Abmessungen von neu zugelassenen Fahrzeugen in Deutschland (über alle Segmente, ohne Wohnmobile) kaum geändert hat. Die Längen nahmen um 2 mm ab, die Breiten um 1 mm zu, die Höhen blieb gleich. Auch die Maße von SUVs ändern sich nur minimal (Breite: plus 1 mm; Länge: minus 3 mm). Fahrzeuge der Oberklasse verzeichneten das größte Wachstum; sie wurden 19 mm länger, 10 mm breiter und 16 mm höher.

Die Entwicklung der Abmessungen zwischen 2022 und 2023 bei den neu zugelassenen Fahrzeugen in Bremen unterscheidet sich von denen im restlichen Deutschland. Die Fahrzeuglängen nahmen über alle Segmente (ohne Wohnmobile) hinweg um 6 mm zu. Das Wachstum von Breite und Höhe fiel geringer aus. Einzelne Segmente stechen beim

Wachstum hervor: So verzeichneten zum Beispiel das Segmente „Utilities“ ein Längenwachstum von 163 mm. SUVs in Bremen wurden innerhalb des Betrachtungszeitraums 27 mm länger, 7 mm breiter und 3 mm höher.

Insgesamt entsprechen alle Fahrzeuge jedoch den gesetzlichen Vorgaben aus der Straßenverkehrszulassungsordnung.

Tabelle 4: Durchschnittliche Länge, Breite, Höhe der neu zugelassenen Pkw in Deutschland, nach Segmenten (Quelle: Kraftfahrtbundesamt) und Veränderungen in 2023 im Vergleich zum Vorjahr (in mm)

Segmente	2022			2023		
	Länge in mm	Breite in mm	Höhe in mm	Länge in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]	Breite in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]	Höhe in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]
Minis	3.580,6	1.654,5	1.510,2	3.576,1 [-4]	1.654,6 [0]	1.509,1 [-1]
Kleinwagen	4.039,7	1.746,7	1.475,2	4.036,6 [-3]	1.747,6 [+1]	1.468,0 [-7]
Kompaktklasse	4.435,7	1.806,8	1.474,2	4.434,5 [-1]	1.810,2 [+3]	1.474,2 [0]
Mittelklasse	4.760,9	1.854,3	1.457,1	4.762,0 [+1]	1.856,2 [+2]	1.461,5 [+4]
Obere Mittelklasse	4.966,6	1.880,5	1.489,5	4.963,8 [-3]	1.890,5 [+10]	1.497,8 [+8]
Oberklasse	5.106,5	1.941,1	1.449,6	5.125,7 [+19]	1.950,8 [+10]	1.465,6 [+16]
Geländewagen	4.692,8	1.902,7	1.678,9	4.706,5 [+14]	1.906,2 [+3]	1.681,5 [+3]
Utilities	4.934,8	1.915,1	1.931,7	4.926,6 [-8]	1.919,9 [+5]	1.929,0 [-3]
Wohnmobile	6.273,9	2.131,9	2.652,8	6.219,3 [-55]	2.121,3 [-11]	2.640,0 [-13]
Sportwagen	4.531,7	1.872,4	1.320,9	4.528,8 [-3]	1.870,3 [-2]	1.325,5 [+5]
Mini-Vans	4.437,7	1.812,8	1.603,1	4.442,8 [+5]	1.819,5 [+7]	1.599,1 [-4]
Großraum-Vans	4.815,1	1.873,2	1.737,6	4.766,6 [-48]	1.855,7 [-17]	1.716,9 [-21]
SUVs	4.443,4	1.836,9	1.599,2	4.440,8 [-3]	1.837,9 [+1]	1.597,4 [-2]
Sonstige	4.683,6	1.886,5	1.563,0	4.685,8 [2]	1.881,9 [-5]	1.562,5 [-1]
Durchschnitt, über alle Segmente, ohne „Wohnmobile“	4244,9	1713,1	1449,3	4242,6 [-2]	1714,4 [-1]	1449,1 [0]

Tabelle 5: Durchschnittliche Länge, Breite, Höhe der neu zugelassenen Pkw in der Stadt Bremen, nach Segmenten (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

Segmente	2022			2023		
	Länge in mm	Breite in mm	Höhe in mm	Länge in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]	Breite in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]	Höhe in mm [Veränderungen zu 2022 in mm]
Minis	3.551,1	1.663,1	1.508,7	3.552,5 [+1]	1.644,3 [-19]	1.519,4 [+11]
Kleinwagen	4.038,3	1.743,1	1.473,1	4.038,1 [0]	1.747,0 [+4]	1.470,4 [-3]
Kompaktklasse	4.469,4	1.812,2	1.469,8	4.483,1 [+14]	1.816,8 [+5]	1.473,4 [+4]
Mittelklasse	4.779,2	1.859,6	1.461,6	4.767,6 [-12]	1.861,0 [+1]	1.463,1 [+2]
Obere Mittelklasse	4.970,1	1.887,2	1.492,5	4.946,6 [-24]	1.899,3 [+12]	1.494,2 [+2]
Oberklasse	5.158,8	1.938,3	1.468,0	5.187,1 [+28]	1.950,4 [+12]	1.493,9 [+26]
Geländewagen	4.728,4	1.915,1	1.697,5	4.737,7 [+9]	1.915,4 [0]	1.697,7 [0]
Utilities	4.881,5	1.902,6	1.902,6	5.044,5 [163]	1.915,7 [+13]	1.946,4 [+44]
Wohnmobile	6.181,5	2.110,9	2.593,6	6.117,8 [-64]	2.102,4 [-8]	2.556,9 [-37]
Sportwagen	4.706,9	1.876,5	1.383,1	4.665,1 [-42]	1.888,3 [+12]	1.368,6 [-15]
Mini-Vans	4.428,6	1.801,4	1.590,9	4.432,6 [4]	1.804,7 [+3]	1.585,5 [-5]
Großraum-Vans	4.905,4	1.891,6	1.776,9	4.814,9 [-91]	1.867,9 [-24]	1.738,1 [-39]
SUVs	4.477,4	1.845,2	1.607,0	4.504,5 [+27]	1.852,3 [+7]	1.609,7 [+3]
Sonstige	4.760,7	1.887,5	1.523,4	4.771,8 [+11]	1.900,8 [+13]	1.474,4 [-49]
Durchschnitt, über alle Segmente, ohne „Wohnmobile“	4275,4	1716,0	1453,9	4281,9 [6]	1718,9 [3]	1452,5 [1]

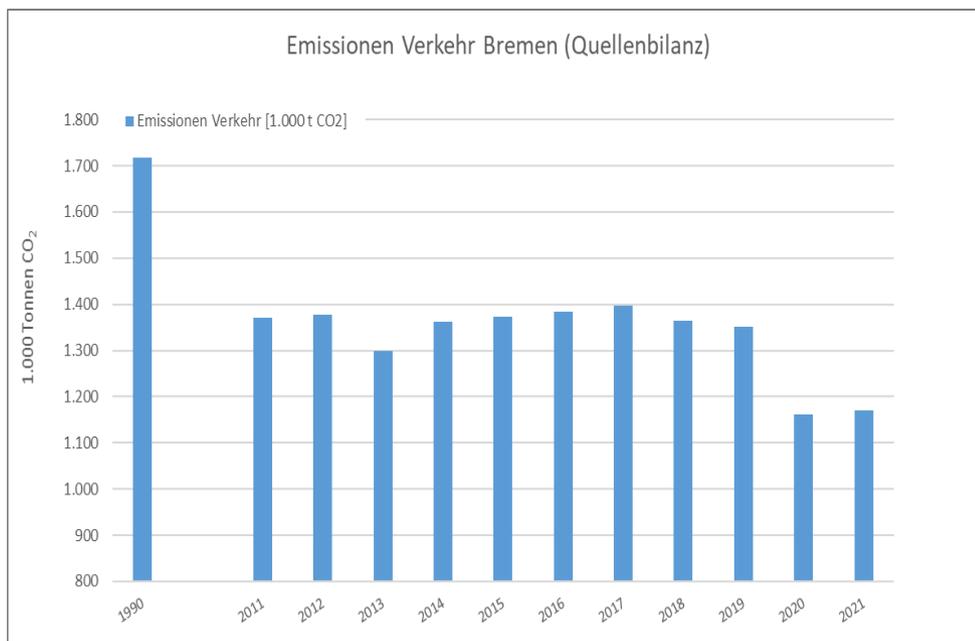
4. Welche Kenntnisse hat der Senat über bremenspezifische Zulassungszahlen zu den Fragen 2 und 3?

Siehe Frage 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?

Für das Land Bremen liegen keine Daten über ausschließlich von Pkw ausgehende Emissionen vor. Hilfsweise werden im Folgenden die Verkehrsemissionen der letzten CO₂-Berichterstattung vom 29. August 2023 für das Berichtsjahr 2021 dargestellt.

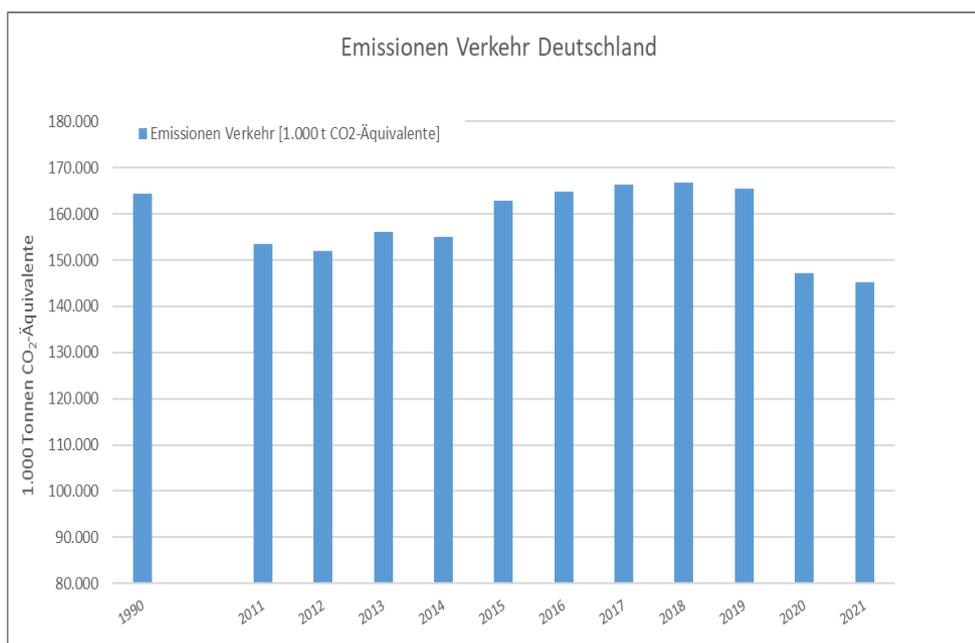
Bremen berichtet seit dem Berichtsjahr 2021 CO₂-Emissionen anhand der Quellenbilanz nach der Methodik des Länderarbeitskreises Energiebilanzen. Darin werden die Emissionen des gesamten Verkehrs (Straßen-, Schienen-, Luft und Schiffsverkehr) seit 2011 gegenüber 1990 in Summe dargestellt:



Quelle: Entwicklung der CO₂-Emissionen im Land Bremen (Berichtsjahr 2021) – Bericht nach § 5 des Bremischen Klimaschutz- und Energiegesetzes (BremKEG)

Die Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs im Land Bremen betrug zwischen 1990 und 2021 rund 32,0 Prozent. Zwischen 2011 und 2021 wurden die Emissionen um rund 15,0 Prozent gesenkt. Am deutlichsten war die CO₂-Minderung – vermutlich durch Sondereffekte (Corona) – nach 2019.

Für Deutschland werden vom Umweltbundesamt anstelle von CO₂-Emissionen THG-Emissionen (Treibhausgase) veröffentlicht. Zum Vergleich hier eine zur obigen Darstellung analoge Grafik für verkehrsbedingte THG-Emissionen in Deutschland:



Quelle: Umweltbundesamt

(<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionendesverkehrs#verkehrbelas tetluftundklimaminderungsziele derbundesregierung>) (Link geprüft am 28. Mai 2024)

Auf Bundesebene beträgt die Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen zwischen 1990 und 2021 rund 12,0 Prozent.

Zwischen 2011 und 2018 ist ein Wiederanstieg der Emissionen erkennbar. Nach 2018 sinken die THG-Emissionen – auch bundesweit ist die THG-Minderung ebenfalls nach 2019 am deutlichsten.

6. Wie bewertet der Senat den Trend zu mehr SUVs, Geländewagen und Elektroauto mit Batterie (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?

Der Trend zu größeren Kraftfahrzeugen wird aus mehrfacher Hinsicht von Seiten des Senats als problematisch bewertet. Der Flächenverbrauch im ruhenden Verkehr nimmt zu und Flächenkonflikte verschärfen sich. Der Parkdruck im öffentlichen Raum in vielen Quartieren erhöht sich. Baulich hergestellte Parkbuchten oder markierte Parkstände sind mittlerweile zu schmal für alle breiteren Kraftfahrzeuge, nicht nur für die oben genannten. Darüber hinaus sind Fahrzeuge mit hohem Fahrzeuggewicht, zum Beispiel Battery Electric Vehicles (BEVs), in Hinblick auf die bestehende Infrastruktur problematisch.

Die Verkehrssicherheit ist bei großen Pkw nicht pauschal schlechter als bei kleineren Fahrzeugen. Sie ist abhängig von vielen Variablen. Laut Euro NCAP („European New Car Assessment Programme“/„Europäisches Neuwagen-Bewertungs-Programm“; eine Gesellschaft europäischer Verkehrsministerien, Automobilclubs und Versicherungsverbände) haben manche Kleinwagen mit wenig Knautschzone einen schlechteren Fußgängerschutz als große Fahrzeugmodelle (<https://www.adac.de/rundumsfahrzeug/Rautokatalog/crashtest/sichereautoseuroncap-2020-2021/>) (Link geprüft am 28. Mai 2024). Das Gefährdungspotenzial von großen Fahrzeugen (SUVs, Geländewagen, aber in größerem Maße auch Lkw etc.) auf den Fußverkehr hängt insbesondere von der Fahrzeuggeometrie und Bauweise der jeweiligen Fahrzeugmodelle sowie deren Ausstattung ab. So sind zum Beispiel neue SUVs, mit Stoßfängern und Front aus nachgiebigen Kunststoffelementen und automatische Bremssysteme mit Fußgängererkennung, oft sicherer als etwas ältere Modelle.

Allerdings ist die Sicht auf den Fußverkehr, insbesondere auf Kinder, aus hohen Fahrzeugen mitunter reduziert (siehe auch https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf). (Link geprüft am 28. Mai 2024.) Hohe Fahrzeuge im Straßenraum beschränken auch die Sichtachsen von Fußgängern und insbesondere von Kindern und erhöhen somit das Unfallrisiko.

Im Kontext städtebaulicher Fragen ist der Platzbedarf für den ruhenden Verkehr sowohl im Rahmen der Schaffung von neuem Planungsrecht und insbesondere in Bestandssituationen von Bedeutung. Je größer die Fahrzeuge sind und werden, desto größer ist der Einfluss auf den Platzbedarf und eine entsprechende räumliche Wirkung hinsichtlich funktionaler Anforderungen an Verkehrs- und Stadträume sowie die Dimensionierung und Erschließung von Stellplatzanlagen oder Mobilitätshäuser. Für bestimmte städtebauliche Situationen kann sich ein dauerhaft höherer Platz- und Raumbedarf durch SUVs, Geländewagen und BEV negativ auf die architektonische Wirkung von Elementen/Gebäudeteilen in direkter Nähe auswirken.

Neben dem höheren Platzbedarf sind SUVs mitunter schwerer als vergleichbare Limousinen und SUVs haben eine weniger aerodynamische Form. Dadurch werden laut Angaben der Internationalen Energie-Agentur (IEA) etwa 20,0 Prozent mehr verbrennungsbedingte CO₂-Emissionen ausgestoßen (siehe <https://www.iea.org/commentaries/astheirsalescontinuetorisesuvsgloba> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/suvtrendstaateingriff-100.html>) (Links geprüft am 28. Mai 2024). Selbst bei elektrifizierten SUVs ist der Klimaschutz-Nutzen wie bei allen elektrischen Fahrzeugen nach aktuellem Kenntnisstand noch eher fraglich und müsste weitergehend untersucht werden.

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?

Grundsätzlich existieren in Deutschland und somit auch in Bremen keine staatlichen Möglichkeiten, den privaten Erwerb von Kraftfahrzeugen hinsichtlich deren Breite oder Länge über den gesetzlichen Rahmen der Straßenverkehrszulassungsordnung hinaus einzuschränken, da alle genannten Kraftfahrzeuge die gesetzlichen Maße nicht überschreiten.

Der Trend zu größeren Kraftfahrzeugen sollte durch die Ausgestaltung von (neu angelegten) Parkflächen im öffentlichen Raum nicht weiter

gefördert werden. Für Parkstände werden in der Regel keine größeren Parkbreiten vorgesehen, um das Parken von relativ breiten Fahrzeugen zu erleichtern. Bei der Dimensionierung von Parkständen ist die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen nach den notwendigen Mindestmaßen ausulegen. So wird zum Beispiel eine Breite von Parkständen im Längsparken von 2,00 m als ausreichend erachtet (EAR, Seite 34). Im Sinne der Verkehrswende ist davon auszugehen, dass keine Flächenverfügbarkeit für eine mögliche Verbreiterung von Parkständen gegeben ist. Verfügbare Flächen sollten eher dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen der Klimaschutzstrategie 2038 wird im Bereich Verkehr auf eine massive Verbesserung CO₂-armer Mobilitätsangebote gesetzt. Darunter zählen beispielsweise Maßnahmen zur Angebotsoffensive der BSAG, zum Ausbau von Radwege- und Bahnnetzen, die Errichtung von Fahrradbrücken, aber auch Maßnahmen zur Reduzierung des generellen Pkw-Aufkommens über die Umgestaltung des öffentlichen Raums (unter anderem Einsatz des Landes Bremens auf Bundesebene für ein Tempolimit 30 in der Stadt). Weitere in Prüfung befindliche Maßnahmen umfassen die Anpassung der Straßennutzungsgebühr und Zufahrtsbeschränkungen nach CO₂-Emissionen.

8. Die BREPARK-Parkhäuser Am Brill und Am Dom bieten bereits überbreite Parkplätze gegen höhere Gebühren an. Wie werden diese angenommen?

Die Komfortparkdecks, die breitere Parkplätzen anbieten, werden laut BREPARK gut angenommen. Aufgrund dieser Resonanz wurde der Komfortbereich im BREPARK Parkhaus „Am Brill“ bereits einmal erweitert. Die Stichproben zeigen, dass die Auslastung in diesem Bereich durch Pkw unabhängig von ihrer Breite entweder gleich oder sogar höher ist als im Normalbereich.

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?

Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Bremen ist nicht rechtskräftig und wird zurzeit vor dem Bundesverwaltungsgericht in der Revision verhandelt.

Der Trend hin zu größeren Fahrzeugen verschärft das Problem des regelwidrigen Parkens (siehe Frage 6). Gegen das regelwidrige Gehwegparken geht der Senat nach dem „4-Punkte-Plan“ vor (siehe Mitteilung des Senats an die Stadtbürgerschaft vom 28. Juni 2022

„Überwachung des ruhenden Verkehrs: Wie werden Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit in Bremen gesichert?“). Er umfasst als Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Vorrang haben dabei die notwendigen Maßnahmen zur Gewährleistung der Rettungssicherheit. Anschließend werden die Straßen bearbeitet, bei denen durch das aufgesetzte Parken eine Restgehwegbreite unter 0,90 m verbleibt – danach die unter 1,10 m und anschließend die weiteren Straßen. Das Parken soll darüber hinaus in einem umfassenden, integrierten Konzept („Parken in Quartieren“) quartiersbezogen geordnet werden, flankiert mit der Einführung von Bewohnerparken (optional) und der Schaffung von Mobilitätsangeboten sowie dem Bau von Quartiersgaragen oder der Nutzung alternativer Parkflächen, etwa bei Supermärkten. Bestandsanordnung zum Gehwegparken (Verkehrszeichen 315) sollen überprüft werden. Ein weiteres Element des „4-Punkte-Plans“ ist die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines regelkonformen Parkverhaltens. Derzeit werden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgesetzt. Aufgrund der beschränkten personellen Kapazitäten muss diese Prioritätensetzung erfolgen. Nach aktueller Planung kann frühestens ab 2025 mit den Maßnahmen zu „Parken in Quartieren“ gestartet werden.

10. Durch immer breitere Pkw wird auch zunehmend die Rettungssicherheit gefährdet. Wie schätzt der Senat die Problematik ein, und wie schafft er zukünftig Abhilfe?

Für die Sicherstellung der Rettungssicherheit ist es erforderlich, Mindestfahrbahnbreiten zur Befahrung für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten und Kreuzungs- und Einmündungsbereiche frei zu halten. Dies erfolgt durch bauliche Maßnahmen und Parkregelungen (wie etwa Beschilderung und Markierungen) und deren Überwachung. Grundsätzlich sieht die Straßenverkehrsordnung keine Höchstbreiten für parkende Fahrzeuge vor. Nicht ausreichend ist eine nutzbare Fahrbahnbreite in der Regel erst dann, wenn der zur Durchfahrt insgesamt freibleibende Raum für ein Kraftfahrzeug nach der Straßenverkehrszulassungsordnung höchstzulässiger Breite von maximal 2,55 m zuzüglich 50 cm Seitenabstand, demnach 3,05 m bei vorsichtiger Fahrweise nicht ausreichen würde.

11. Wie oft mussten Ordnungsamt oder Polizei im vergangenen Jahr Verstöße gegen § 12 Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund einer fehlenden Restbreite der Fahrbahn von mindestens 3,05 m durch falsch abgestellte übergroße SUVs und Geländewagen ahnden? In wie vielen dieser Fälle mussten diese Fahrzeuge abgeschleppt beziehungsweise die Fahrzeughalter:innen angewiesen werden, ihren Pkw zu entfernen?

Die Bezeichnung der Fahrzeugklasse und der Aufbau eines abgeschleppten Fahrzeuges werden statistisch weder bei der

Ausstellung einer Verwarnung noch bei einem Abschleppvorgang erfasst. Insofern ist nicht bekannt, ob es sich bei abgeschleppten Fahrzeugen an einer engen Stelle um eines der vorgenannten Fahrzeuge handelte. Nur offensichtliche Unterscheidungen, wie zum Beispiel Pkw zu Lkw, werden bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten berücksichtigt und statistisch erfasst. Im Übrigen entsprechen grundsätzlich alle Fahrzeuge den vorgeschriebenen Maßen der Straßenverkehrszulassungsordnung, sodass eine enge Stelle nur durch das Fehlverhalten, also das falsche, nicht platzsparende Halten oder Parken, entstehen kann.

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 1 710 Vorgänge erfasst, bei denen Fahrzeuge an einer engen und oder unübersichtlichen Straßenstelle hielten oder parkten. Davon waren vier Lkw Verursacher einer engen Stelle. Der Rest waren Pkw. In elf Fällen war durch falsch parkende Pkw bei der vorhandenen Restfahrbahnbreite eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge im Einsatz nicht mehr gewährleistet. In einem Fall handelte es sich hier um einen Lkw. In solchen Fällen werden Pkw und Lkw auch abgeschleppt. Ob es allerdings in diesen zwölf Fällen zu einem Abschleppvorgang gekommen ist oder ob die Fahrer:innen noch rechtzeitig vor Ort erschienen sind, kann abschließend nicht gesagt werden, da Verwarnung und Abschleppvorgänge nicht gemeinsam statistisch erfasst werden.

12. In wie vielen Fällen wurden Straßenbahnen im vergangenen Jahr durch falsch geparkte übergroße SUVs und Geländewagen blockiert?

Die Bremer Straßenbahn AG erfasst die Blockierung von Straßenbahnen und Bussen durch Falschparker:innen, dabei wird allerdings keine Differenzierung nach Fahrzeugtypen vorgenommen. Es können daher keine Angaben dazu gemacht werden, in wieweit SUVs und Geländewagen involviert waren. Zur Einschätzung der Größenordnung kann die Gesamtzahl der Vorfälle genannt werden: Im Jahr 2022 wurden von der BSAG insgesamt 598 Falschparker:innen (alle Fahrzeugtypen) erfasst, im Jahr 2023 waren es 583 Falschparker:innen. Dabei waren zu circa 85,0 Prozent Straßenbahnen betroffen, vor allem die Linien 2,3 und 10.

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?

Objektiv betrachtet sind in den letzten Jahrzehnten alle Pkw-Modelle in der Größe gewachsen. Familienvans/Busse oder Kombis sind ähnlich oder genauso groß wie viele SUV-Modelle. Gerade die von der

Bundesregierung favorisierten E-Autos weisen aufgrund ihrer Akkus ein höheres Fahrzeuggewicht auf. Siehe auch Antwort zu Frage 14.

In Bremen betragen die Bewohner:innenparkgebühren 75 Euro jährlich, unabhängig von Größe und Gewicht der Fahrzeuge. Es wird davon ausgegangen, dass eine nach der Größe der Fahrzeuge gestaffelte Bewohnerparkgebühr mit Bundesrecht (vergleiche § 6a Absatz 5a Satz 3 Straßenverkehrsgesetz) im Einklang stehen würde. Derzeit ist dies in Bremen aber nicht beabsichtigt.

Inwieweit rechtlich eine höhere allgemeine Parkgebühr für bestimmte Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung des Prinzips der Kostendeckung und auch unter Beachtung des Gleichheitssatzes zulässig ist, wird als eher kritisch bewertet. Die Ermächtigungsgrundlage des § 6a Absatz 6 StVG für das Erheben von Parkgebühren enthält im Gegensatz zur Ermächtigungsgrundlage für Bewohnerparkgebühren keine vergleichbaren Vorgaben, mit der Gebührenbemessung über die Kostendeckung hinaus einem wirtschaftlichen Vorteil Rechnung zu tragen.

14. Unterstützt der Senat die Forderung der Deutschen Umwelthilfe nach verbindlichen Maximalvorgaben hinsichtlich der Größe und des Gewichts für PKWs?

Gemäß § 32 Absatz 1 Nr. 5 Straßenverkehrszulassungsverordnung dürfen Pkw bis zu 2,50 m breit sein. Der Gesetzgeber hat somit bereits eine maximale Breite für Pkw verankert. Nachweislich sind alle Pkw-Modelle in den letzten Jahrzehnten von Generation zu Generation größer geworden. Höhere Gewichte sind vor allem bei vollelektrischen Pkw aufgrund des schweren Akkus zu verzeichnen. Bewohner:innen in Quartieren mit hohem Parkdruck fahren eher kleinere Pkw. Somit findet eine Regulierung durch die Nutzer:innen beziehungsweise Eigentümer:innen der Pkw statt. Der Senat ist daher der Auffassung, dass es hier kein weiterer gesetzlicher Regelungsbedarf besteht.