

Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE

**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. Aufl. 2005, in Rd.-Nr. 22 zu § 12 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 (potentielle) Gefährdungssituationen zwischen den Verkehrsteilnehmer\*innen 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 Jahre entwickelt?
2. Wie hat sich die durchschnittliche Motorisierung der in Bremen zugelassenen SUV insgesamt und die der Neuzulassungen in den vergangenen drei Jahre entwickelt?
3. Welche Kenntnisse hat der Senat über die durchschnittliche Treibhausgasemissionen und Stickoxid-Emissionen 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