

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Christine Kamm**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 04.01.2012

### Vision Zero: SUV

Die Zahl der zugelassenen Sport Utility Vehicles, der sog. SUVs, steigt kontinuierlich an. Zudem sind die Kilometer, die jährlich zurückgelegt werden, bei diesen Autos jeweils deutlich höher als bei den normalen Pkws. Von zunehmenden Interesse ist daher, inwieweit bei SUVs besondere und zusätzliche Unfallrisiken und Unfallgefahren bestehen. Die Unfallforscher der Versicherer fanden heraus, dass das Risiko, schwere Verletzungen davonzutragen, für einen Pkw-Fahrer bei einem Unfall mit einem SUV rund viermal so hoch ist wie für den Lenker des Geländefahrzeugs: Mehr als jeder zweite SUV FahrerInnen blieb bei den untersuchten Zusammenstößen unverletzt. Bei den Pkw-LenkerInnen hatte nur jeder neunte das Glück. Zum einen werden die Pkws in der Regel bei Unfällen stärker beschädigt, zum zweiten haben SUVs in der Regel mehr Masse und höher gelegene Stoßstangen, die bei einem seitlichen Aufprall auf Höhe der Tür in den Pkw eindringen und so Becken und Brustbereich der Pkw-Insassen gefährden. Auch bei Unfällen mit Fußgänger(innen) bestehen zusätzliche Verletzungsgefahren.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welchen Anteil haben SUVs in Bayern am Pkw-Verkehr, und welchen Anteil haben sie am Unfallgeschehen?
2. In welcher Anzahl und zu welchem Anteil sind in Bayern Verletzungen von Pkw-Fahrer(innen), Fahrradfahrer(innen) und Fußgänger(innen) auf Unfälle mit SUVs zurückzuführen?
3. Inwieweit können durch technische Maßnahmen wie Verlängerung der Karosserie vorne nach unten oder durch Notbremsassistenten die Unfallrisiken und Verletzungsrisiken durch SUVs gesenkt werden, und welche weiteren Initiativen sind aus der Sicht der Staatsregierung erforderlich, um die Unfallrisiken von SUVs zu reduzieren?
4. Welche Emissionen in Gramm CO<sub>2</sub>/km weisen typische SUV-Modelle im Vergleich zu Pkws auf?
5. Inwieweit entstehen durch SUVs aufgrund der höheren Masse und Breite zusätzliche Aufwendungen für die öf-

fentliche Infrastruktur, inwiefern wurden oder werden die Vorgaben für Straßenbreiten oder Parkplätze der Größe der SUVs angepasst?

6. Inwieweit bestehen Möglichkeiten, dem wachsenden Trend zu SUVs in den Innenstädten entgegenzuwirken?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,  
Verkehr und Technologie**  
vom 27.02.2012

Zu 1. und 2.:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. In der bayerischen Verkehrsunfallstatistik erfolgt keine spezielle Erfassung einer Unfallbeteiligung von Sport Utility Vehicles (SUV). Eine Aussage über den Anteil dieser SUV am Unfallgeschehen sowie die Anzahl und die Art von Verletzungen in diesem Zusammenhang kann deshalb nicht erfolgen.

Zu 3.:

Technische Verbesserungen können die aktive und passive Sicherheit von Fahrzeugen erhöhen. Zur passiven Sicherheit zählen z. B. größere, energieabsorbierende Bereiche, sog. Knautschzonen, die im Falle eines Unfalles zu geringeren Verzögerungen und damit zu geringeren Verletzungsrisiken für die Insassen aller unfallbeteiligten Fahrzeuge führen. An SUV werden höhere Anforderungen an Böschung- und Rampenwinkel gestellt, damit sie stärker ansteigende Hindernisse oder Mulden überfahren können. Von daher sind verlängerte oder tiefere Karosserien an SUVs nur eingeschränkt möglich. Jedoch zählen bessere Sichtverhältnisse durch erhöhte Sitzpositionen, wie sie viele SUVs bieten, ebenso zur aktiven Sicherheit wie die in der Fragestellung genannten Notbremsassistenten. Diese sind jedoch nicht nur für SUV, sondern auch für andere Kraftfahrzeuge zu fordern.

In diesem Zusammenhang sind die 2009 veröffentlichten EU-Verordnungen Nr. 78/2009 für den Fußgängerschutz und Nr. 661/2009 für die allgemeine Sicherheit zu begrüßen. Demnach müssen auch SUVs die EU-weit gültigen Anforderungen hinsichtlich des Fußgängerschutzes erfüllen. Lkws und Busse sind künftig verbindlich mit Fahrerassistenzsystemen für Notbremsungen und zur Spurhaltung auszurüsten. Mit einer Fülle von Sicherheitsvorgaben leisten die genannten EU-Verordnungen wesentliche Beiträge zur künftigen Verbesserung der technischen Verkehrssicherheit.

Aus Sicht der Staatsregierung sollen darüber hinaus Notbremsassistenten auch für Pkws und SUVs zum allgemeinen Standard werden.

Zu 4.:

Im Vergleich zu Pkws sind SUVs bei gleicher Motorisierung und ähnlichem Platzangebot etwa einhundert Kilogramm schwerer. Mit zunehmender Fahrzeughöhe ergibt sich auch eine größere Stirnfläche, die mit einem schlechteren Luftwiderstandbeiwert gleichfalls höheren Kraftstoffverbrauch bedingt. Wird noch der erhöhte Energie- und Materialaufwand für einen evtl. Allradantrieb berücksichtigt, sind auch über 10 % höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen möglich. Dem steht der Wunsch der Fahrzeugkäufer nach einer übersichtlicheren, höheren Sitzposition, besserer Wintertauglichkeit, höherer Anhängelast und meist besserem Insassenschutz gegenüber.

Zu 5.:

Für die Bundesfern- und Staatsstraßen ergeben sich die Fahrbahnbreiten auf der Grundlage eines Bemessungsfahrzeugs

von 2,50 m Breite und 4,00 m Höhe. Dazu kommen Zuschläge für Bewegungsspielräume seitlich und in der Höhe. Im Einzelnen ist dies in der RAS Q-96 geregelt. Die Abmessungen bestimmter Fahrzeugklassen – wie SUV – haben darauf keinen direkten Einfluss. Insofern entstehen durch SUVs dem Straßenbaulastträger keine Mehrkosten.

Zu 6.:

Um dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung, nicht nur im Innenstadtverkehr, zu begegnen, verfolgt die Staatsregierung eine verkehrspolitische Gesamtstrategie. Dabei soll u. a. der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut und die Verkehrsverlagerung auf energieeffiziente Verkehrsträger weiter gefördert werden.