

## Umwelthilfe fordert höhere Parkgebühren für SUV-Fahrer

*Koblenz staffelt die Preise für Anwohnerparkausweise schon nach Autogröße. Doch in Frankfurt ist das Echo geteilt.*

Frankfurt -Groß, schwer, hoch: Genau deshalb sind Sport Utility Vehicles (SUV) gleichermaßen umstritten wie beliebt: 12,2 Prozent aller 49 Millionen in Deutschland zugelassenen Autos sind SUVs. Laut Statistik gibt es nur Kleinwagen und Kompaktklassefahrzeuge häufiger. Heruntergebrochen auf Frankfurt würde das bedeuten: Von den 342 708 Autos, die 2023 durch die Stadt fuhren, waren 41 800 SUVs. Und die finden in vielen Stadtteilen kaum Parkplätze, blockieren selbst oft gleich zwei, was in Parkhäusern deshalb andere Autofahrer besonders ärgert, weil SUV-Besitzer auch dann nur einen Platz bezahlen. Und: SUV stoßen laut Statista rund 20 Prozent mehr CO<sub>2</sub> aus als eine Limousine des gleichen Herstellers.

### Höhere CO<sub>2</sub>-Steuer, keine SUVs als Dienstwagen

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die vor einigen Jahren gegen Stickoxide und Dieselmotoren kämpfte, hat denn auch ein neues Ziel: SUV-Besitzern die Stadt zu verleiden. In einem Schreiben an 32 hessische Kommunen macht die DUH einige Vorschläge, wie das gehen soll: eine höhere CO<sub>2</sub>-Steuer ist dabei, auch ein Verbot, SUV als Dienstwagen zuzulassen. Und: innerstädtisches Parken zu verbieten oder zumindest Kurzzeitparken und Anwohnerparken für SUVs wesentlich zu verteuern.

### Alles, was breit ist, versperrt Wege

„Nicht alles was die DUH vorschlägt, können Städte heute rechtssicher umsetzen“, sagt dazu ein Sprecher des deutschen Städtetages. Heiko Nickel, Leiter der strategischen Verkehrsplanung im Frankfurter Mobilitätsdezernat. Immerhin sagt er: „Wir werden uns in einer Telefonkonferenz mit der Deutschen Umwelthilfe inhaltlich austauschen und stehen in Kontakt mit dem deutschen Städtetag.“

Bislang, so Nickel, gestatte das Bundesrecht nur in Ausnahmen, verschiedene Autotypen unterschiedlich zu reglementieren. Parken sei so eine Ausnahme: So sind für Fahrzeuge über 2,8 Tonnen Gesamtgewicht Gehwege grundsätzlich tabu. „Da werden auch Anzeigen ausgestellt“, sagt Nickel. Allerdings sind die wenigsten der SUVs so schwer. Es seien neben „Monster-SUVs“, wie die Deutsche Umwelthilfe sie bezeichnet, vor allem auch Wohnmobile und Kastenwagen, die Parkraum beanspruchen. Nickels Hauptsorge: „Da kommt dann die FES oder die Feuerwehr nicht mehr durch, wenn auf beiden Seiten einer Anwohnerstraße so ein Fahrzeug steht. Die Folge ist, dass wir auf einer Seite ein Parkverbot aussprechen müssen“ - was wiederum Anwohner beeinträchtigt und verärgert.

### Freiburg hat gestaffelte Preise, Koblenz ebenfalls

Bleibt die Frage, ob Kommunen für SUVs höhere Parkgebühren verlangen dürfen, sowohl auf Kurzzeitplätzen als auch mit Anwohnerausweis. Zwar scheiterte eine Satzung der Stadt Freiburg im vergangenen Jahr beim Bundesverwaltungsgericht, aber nicht, weil sie für verschieden große Autos verschiedene Tarife aufgerufen hatte. Die Richter monierten lediglich, dass die Sprünge zwischen den Tarifen extrem waren. Koblenz staffelt die Preise fürs Anwohnerparken bereits nach Pkw-Größe. Ein Smart kostet dort 105 Euro pro Jahr, ein VW Tiguan 196 Euro - errechnet aus dem Grundbetrag von 23,40 Euro pro Jahr mal der Länge mal der Breite des Fahrzeugs.

Da wäre also was möglich. Und beim Kurzzeitparken? Nickel vom Mobilitätsdezernat sieht da kaum Chancen. „Wie soll das gehen?“ Die Ticketautomaten in der Innenstadt seien kaum auf zwei Tarife für

zwei Fahrzeuggrößen einzustellen.

### **Wer viel Platz braucht, soll viel zahlen**

Katharina Knacker, Fraktionsvorsitzende der Grünen im Römer, begrüßt die Initiative der Umwelthilfe „Es geht auch um Gerechtigkeit. Jemand, der viel Parkfläche benötigt, soll mehr zahlen als jemand, der weniger benötigt.“ Frankfurts Stadtverordnete sind diesbezüglich auch selbst schon aktiv geworden, haben 2023 eine Vorlage an den Magistrat geschickt. Der sollte prüfen, ob rechtliche und technische Voraussetzungen geschaffen werden könnten, um die Gebühren für Bewohnerparkausweise auch nach Länge, Größe, Gewicht und CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu bemessen.

Nein, lautete das Ergebnis. Zum Jahreswechsel ist dann die Erhöhung auf 120 Euro in Kraft getreten - für alle. Die entsprechende Gebührenordnung hat die Stadtverordnetenversammlung für Bewohnerparken und bewirtschaftetes Parken beschlossen. Ingmar Bolle, der stellvertretende Leiter des Straßenverkehrsamts, sieht deshalb auch keinen Grund, sich mit dem Vorstoß der DUH zu befassen: „Ich gehe persönlich auch nicht davon aus, dass das Thema im parlamentarischen Raum derzeit aktuell wäre.“

### **Grüne finden's gut, Liberale schlecht**

Innerhalb der Römer-Koalition ist der Vorschlag der DUH ohnehin umstritten. Die FDP lehnt ihn im Gegensatz zu den Grünen „entschieden ab“, sagt Fraktionsvorsitzender Yanki Pürsün und fordert eine Verkehrspolitik „mit Augenmaß und Vernunft“: Ein SUV-Malus sei diskriminierend. „Und wer soll entscheiden, ab welcher Größe und welchem Gewicht ein Auto als SUV gilt?“, fragt sich Pürsün. „Das würde nur zu mehr Aufwand und Kosten führen, die am Ende der Steuerzahler tragen müsste.“ Selbst der kompakte VW ID.3 wiege in manchen Versionen fast zwei Tonnen, dabei gelte er mit seinem Elektroantrieb als besonders umweltfreundlich.

Frank Nagel, der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Opposition, bewertet den Vorschlag der DUH als sozial unausgewogen: „Wenn man nach Quadratmetern oder Fahrzeuglänge geht, stellt man fest, dass viele Familienkutschen größer sind als manche SUVs. Es geht gegen Familien und gegen Gewerbetreibende.“