

# Geht es nicht auch feiner?

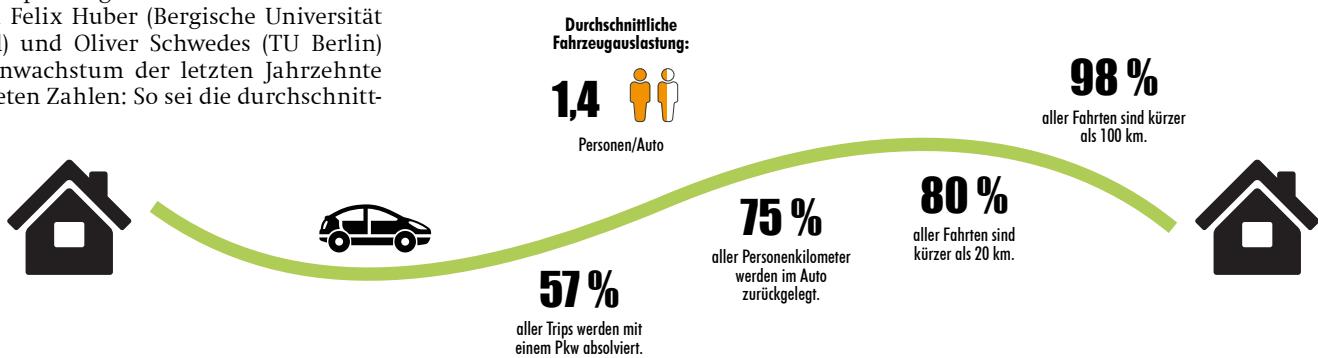
Treffender könnte man das Thema nicht veranschaulichen als die Automobilindustrie selbst: In einem Werbespot für den Fiat 500X, die Crossover-Variante des Cinquecento, gerät eine Viagra-Tablette in den Tank des Kleinwagens, dessen Bleche sich sofort mächtig ausbeulen – zum Wohlgefallen des Besitzers und einiger weiblicher Passanten. „Größer, mehr Leistung und bereit zur Aktion“, so das Fazit des knapp zehn Jahre alten Werbevideos, das heute etwas aus der Zeit gefallen wirkt. Dicke, aufgeblähte Blechkarosse gibt es dagegen immer noch und sogar immer mehr: und zwar nicht nur in der seit Jahren boomenden Kategorie der Sports Utility Vehicles (fast jeder dritte Neuwagen in Deutschland ist inzwischen ein SUV), auch klassische Pkw haben größtmäßig ordentlich zugelegt. Gerade unter den Elektrischen gibt es viele „dicke Brummer“.

In einem Beitrag im Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung vom November 2021 untermauern Felix Huber (Bergische Universität Wuppertal) und Oliver Schwedes (TU Berlin) das Größenwachstum der letzten Jahrzehnte mit konkreten Zahlen: So sei die durchschnitt-

liche Länge der auf dem Markt angebotenen Fahrzeugmodelle seit 1950 um zehn Prozent (von 4,22 auf 4,65 m) gewachsen. Die durchschnittliche Fahrzeugsbreite habe im gleichen Zeitraum um 15 Prozent (von 1,60 auf 1,85 m) zugenommen. Inklusive Rückspiegel seien 70 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge inzwischen breiter als zwei Meter. Auch bei der Höhe gebe es einen Trend nach oben: So lägen SUVs im Schnitt 20 Zentimeter über der mittleren Höhe von 1,50 Metern.

## Größere Parkplätze ...

Diese Lust an der Größe und Potenz nur als Statusphänomen zu sehen, greift sicherlich zu kurz. Denn geräumige Autos sind auch komfortabler, eine hohe Sitzposition wie im SUV gibt zudem einen besseren Überblick und vermittelt ein Gefühl der Sicherheit. Andererseits gehen diese Vorteile für die Insassen auf



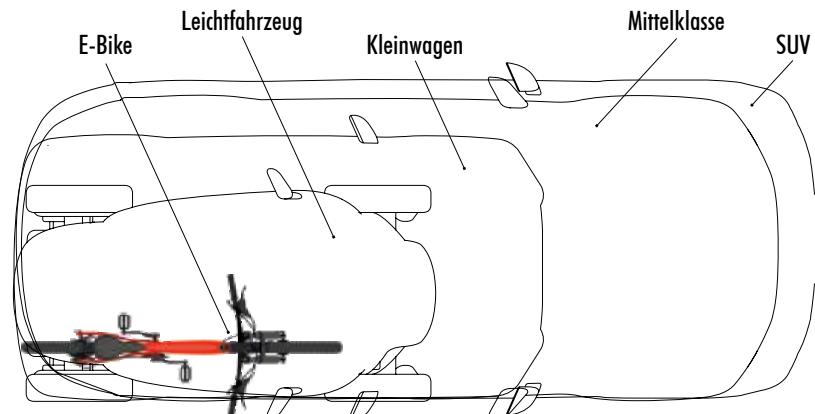
Unsere Autos werden immer voluminöser, aber der Platz in den Städten ist begrenzt. Mit dem Konzept der „Feinmobilität“ will ein Freiburger Verkehrsexperte dieses Dilemma auflösen und die Verbreitung kleinerer Fortbewegungsmittel für den Stadtverkehr fördern.

►Text: Reinhard Huschke ►Fotos: Hersteller, Shutterstock



Kosten der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, für die die kinetische Energie der massigen, teils hochmotorisierten Fahrzeuge eine gefühlte wie reale Bedrohung darstellt. Auch das Stadtbild leidet an den Folgen des Autowachstums: Breite Pkw passen nicht mehr auf Parkplätze am Straßenrand, sodass sie in die Fahrbahn oder auf den Gehweg ragen; der Stadtraum ist durch hohe Fahrzeuge optisch verstellt, sodass die andere Straßenseite nur noch eingeschränkt sichtbar ist; Gehwege verkommen zu Schluchten zwischen Haus- und Blechwänden.

Wenig hilfreich erschien bei dieser Problemlage die Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vom Anfang dieses Jahres, das sogenannte „Bemessungsfahrzeug“ zu vergrößern, welches Planern und Bauherren als Orientierung für die Abmessungen von Pkw-Stellplätzen dient. Hatte das Bemessungsfahrzeug von 2001 noch eine Länge von 4,74, eine Breite von 1,76 und eine Höhe von 1,51 Meter, ist es 2020 auf 4,88 Meter Länge, 1,89 Meter Breite (ohne Spiegel) und zwei Meter Höhe gewachsen. Bei der Flächenknappheit in den Städten den ohnehin erheblichen Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs weiter zu erhöhen, könne nicht die Lösung sein, kritisierten Umwelt- und Mobilitätsverbände. Während die Automobilindustrie von den höheren Margen bei großen Fahrzeugen profitiere, würden die Folgen auf die Allgemeinheit abgewälzt.



Die Draufsicht veranschaulicht, wie viel Verkehrsfläche durch Fahrzeuge unterschiedlicher Größe belegt wird. Fahrräder oder Leichtfahrzeuge gehen deutlich sparsamer mit dem Platz um.

Grafiken aus DLR-Studie „The Potential of Light Electric Vehicles for Climate Protection through Substitution for Passenger Car Trips“, März 2022.

### ... oder nach Größe gestaffelte Parkgebühren?

Und die Allgemeinheit reagiert: So wurden die bisherigen Jahresgebühren für einen Anwohnerstellplatz in Freiburg und Tübingen von 30 Euro deutlich erhöht und zugleich nach Fahrzeuglänge (Freiburg) bzw. Fahrzeuggewicht (Tübingen) gestaffelt. „Mehr Gewicht heißt auch mehr Platzbedarf auf der Straße“, hieß es in der Beschlussvorlage des Tübinger Gemeinderats. Dort zahlen Verbrenner mit einem Leergewicht bis 1.800 Kilo und E-Fahrzeuge bis 2.000 Kilo nun 120 Euro pro Jahr, darüber 180 Euro. In Freiburg beträgt die Standardgebühr 360 Euro pro Jahr; Motorräder zahlen 120 Euro, Pkw bis 4,20 Meter Länge



XXS

XS

S

M

L

XL

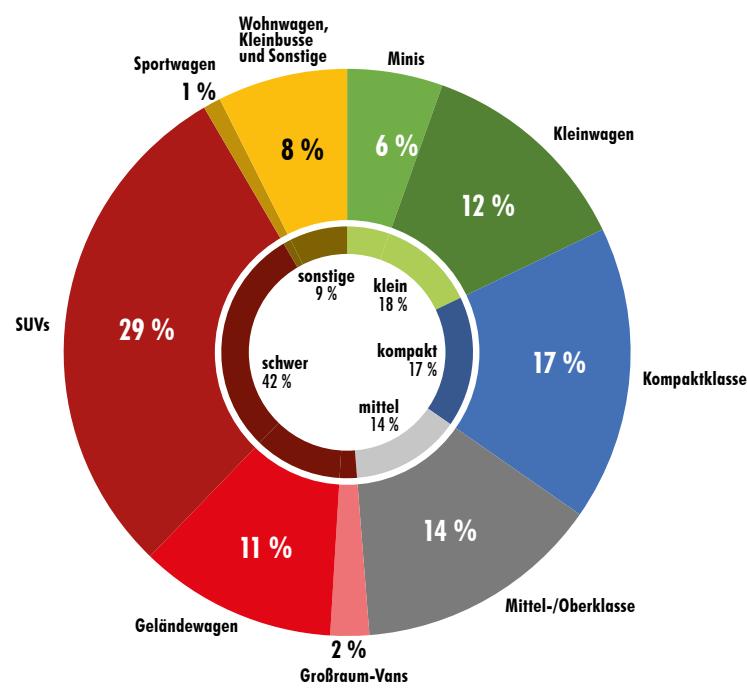
XXL

**Fein****Mittel****Grob**

240 Euro und über 4,70 Meter Länge 480 Euro. Inzwischen musste Freiburg seine Gebührensatzung nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wieder zurückziehen: Neben formalen Fehlern bemängelte das Gericht eine zu grobe Staffelung der Gebühren, da im Extremfall bereits 50 Zentimeter Längenunterschied zu einer Verdoppelung führen könnten.

Der Freiburger Stadt- und Umweltplaner Konrad Otto-Zimmermann kennt das Problem nicht nur aus seiner eigenen Stadt: „Überall starren die Kommunen auf die immer größer werdenden Autos und ringen um Parkflächen und Parkregelungen.“ Mit plausiblen – und im Fall einer Klage gerichtsfesten – Kriterien will er ihnen Hilfestellung geben: Auf seine Initiative und unter seiner Mitwirkung hat das Fachgebiet für Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) eine neue Fahrzeugklassifizierung entwickelt und kürzlich als „Fachlichen Standard zur Klassifikation von Bewegungsmitteln nach Größe (G-Klassen)“ veröffentlicht. Das System sieht sieben Größenklassen von XXS bis XXL, entsprechend den bekannten Konfektionsgrößen, vor. Neu an dieser Klassifizierung ist, dass sie nicht nur Pkw und Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen umfasst, sondern sämtliche Fortbewegungsmittel „zwischen Schuh und Auto“, also z. B. auch Skateboards, E-Bikes, Roller und Leichtmobile.

**Von fein bis grob:** Die sieben G-Größenklassen der Feinmobilität.  
Quelle: Projekt Feinmobilität



**Trend zur Größe:** Unter den im Jahr 2022 neu zugelassenen Fahrzeugen waren 50 Prozent großvolumig. Besonderer Beliebtheit erfreuten sich SUVs, die bereits fast ein Drittel der Neuzulassungen ausmachen.

Quelle: KBA, nach Vorbild von Felix Huber und Oliver Schwedes: Autos und Stadtraum, Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 11/2021



**Der VW Bulli einst und heute:** Der zwischen 1950 und 1967 gebaute T1 maß 4,280 m x 1,750 m x 1,940 m; sein 2022 eingeführter elektrischer Nachfolger ID. Buzz ist auf 4,712 m x 1,985 m (mit Außenspiegeln 2,212 m) x 1,951 m gewachsen, das Fahrzeugvolumen hat sich somit von 14,5 auf 18,25 m³ erhöht. Das Leergewicht (inkl. Fahrer) ist von (je nach Variante) 975 bis 1.150 auf 2.471 kg und die Leistung von 18 bis 32 auf 150 kW gestiegen.

## Feiner mobil in Asien

Anderswo ist man in puncto Platz sparend Mobilität schon weiter: So sind in asiatischen Großstädten zahlreiche Motorroller sowie dreirädrige Tuk-Tuks (zunehmend elektrisch) unterwegs. In Japan sind außerdem Leichtmobile, sogenannte Kei-Cars, allgegenwärtig. Ein Kei-Car darf höchstens 3,4 Meter lang und 1,48 Meter breit sein und seine Leistung ist auf 47 kW begrenzt. Trotzdem sind die – bereits 1949 als preiswerte Autos für ärmeren Schichten eingeführten – Kleinstwagen

sehr beliebt, weil für sie mancherorts kein (sehr teurer) Stellplatznachweis erforderlich ist und auch die Maut- und Parkgebühren niedriger ausfallen. Entsprechend groß ist inzwischen die Modellauswahl – auch renommierte Hersteller wie Honda, Toyota und Nissan haben Kei-Cars im Programm. In Deutschland waren bisher nur wenige Kei-Cars in veränderter Form erhältlich, z. B. der Mitsubishi iMiEV.

### Geht's nicht auch „feiner“?

Als zentrales Kriterium für die G-Klassifizierung dient die „Raumnahme“ (das Außenvolumen) eines Fahrzeugs bzw. Fortbewegungsmittels. Eine Überprüfung der Einteilung anhand von rund 100 Referenzfahrzeugen, vom Rollschuh bis zum Wohnmobil, hat laut Otto-Zimmermann plausible Ergebnisse geliefert. Um alle unterschiedlichen Fortbewegungsmittel unterhalb der M-Klasse (Pkw) auf einen Nenner zu bringen, hat er außerdem die Bezeichnung „Feinmobilität“ eingeführt. Wozu der neue Begriff? „Man kann ja nichts fordern, das sich nicht benennen lässt“, erklärt der Verkehrsexperte, der in der Vergangenheit auch schon andere Begriffe (z. B. „Umweltverbund“) erfolgreich etablieren konnte. Mit den G-Klassen der Feinmobilität hätten Kommunen nun eine objektive und transparente Grundlage, um Platz sparenden Verkehrsmitteln Vorrang oder Vergünstigungen einzuräumen.

Ein weiteres Problem: Obwohl es (wie auch dieses *Urban Mobility Spezial* zeigt) mittlerweile eine wachsende Modellvielfalt „feiner“ Fortbewegungsmittel auf zwei, drei oder vier Rädern gibt, werden diese im Allgemeinen nicht als dem Pkw gleichrangig anerkannt – auch nicht vom deutschen Gesetzgeber. So profitieren gegenwärtig weder elektrische Leichtfahrzeuge der Klasse L7e noch elektrisch angetriebene Zweiräder von der staatlichen Kaufprämie für E-Autos. Auch hier soll der neue Begriff ein verändertes Bewusstsein schaffen. Etablierte Klassifizierungen von Pkw seitens der EU und des Kraftfahrtbundesamtes, z. B. nach Hubraum, bleiben von

**Mitsubishi iMiEV** Der schmale iMiEV war in Japan als iMiEV Kei-Car zugelassen und profitierte so von Sonderregelungen.



der G-Klassifizierung hingegen unberührt, da diese vor allem die Stadtverträglichkeit von Fortbewegungsmitteln in den Fokus nimmt. Auch die Antriebstechnik spielt keine Rolle, denn ein kleiner Verbrenner stört den Stadtraum zweifellos weniger als ein großes Elektro-SUV.

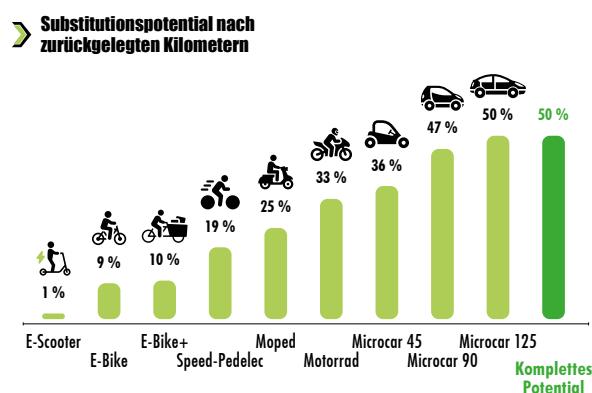
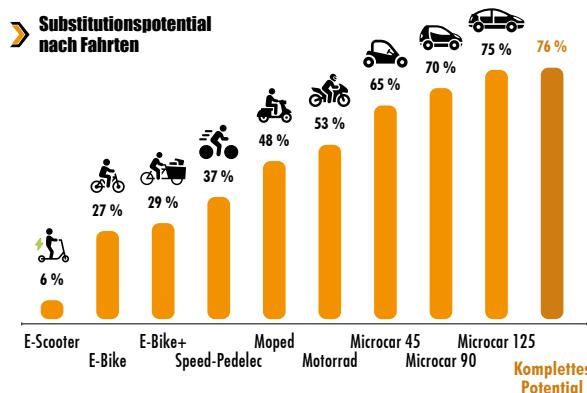
### Ist das „Auto für alles“ noch zeitgemäß?

Im täglichen Pendelverkehr könnten leichte Elektromobile zahlreiche Autofahrten ersetzen, hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie von 2022 herausgefunden. Die Studienautoren haben ein „Substitutionspotenzial“ leichterer Fahrzeuge gegenüber einem Pkw von 76 Prozent der Fahrten und 50 Prozent der gefahrenen Kilometer errechnet. Tatsächlich sind größere Fahrzeuge für die meisten Verwendungen im Jahr überdimensioniert; man benötigt sie allenfalls ab und zu für die Fahrt in den Urlaub oder den Einkauf in einem schwedischen Möbelhaus. Konrad Otto-Zimmermann sieht das Dilemma, hofft aber darauf, dass sich immer mehr Menschen von der Idee des einen Autos für alle Nutzungen verabschieden oder zumindest ihren Zweitwagen durch ein Leichtmobil oder einen Roller ersetzen werden. Wer im Alltag ohne „richtigen“ Pkw auskomme und sein Urlaubsauto beim Carsharing miete, spare letztlich auch viel Geld: „Das könnte für viele ein guter Weg sein.“ ▶



**Toyota C+Pod**

Toyota bietet in Japan den C+ Pod an, ein zweisitziges und nur 2,50 m kurzes Kei-Car für Pendler.



**Substitutionspotential verschiedener Leichtfahrzeuge:** Ein 125 km/h schnelles Microcar könnte bis zu 75 % der Pkw-Fahrten sowie die Hälfte der von Pkw zurückgelegten Kilometer ersetzen. Quelle: DLR-Studie, s.o.