

G-Klassifizierung von Fahrzeugen

Fahr kleiner, fahr feiner

Sie sind einfach zu groß: Fette SUVs, Familien-Vans und Wohnmobile brauchen viel Raum, beim Parken wie beim Fahren. Für die Verkehrssicherheit und die Inanspruchnahme von Stadtraum ist es egal, ob sie mit Benzin, Diesel oder Strom fahren. Größe und Gewicht – darauf setzen Forschende und Fachverbände mit ihrem Konzept der Feinmobilität. Ihre innovative Fahrzeug-Klassifizierung reicht vom Elektro-Tretroller bis zum Geländewagen.

> Monika Zimmermann

Mit einer neu entwickelten G-Klassifizierung lassen sich bei Infrastrukturplanung und -bau sowie Verkehrs- und Gebührenregelungen Fahrzeuge nach standardisierten Kategorien differenzieren. Insbesondere die Faktoren Größe und Gewicht werden für Planende und Entscheider*innen leichter handhabbar. Denn es ist weder effektiv noch kommunizierbar, wenn sich jede Gemeinde

selbst Berechnungsformeln und Regeln ausdenkt, wie es beim Anwohnerparken derzeit geschieht.

Es braucht eine Dimensions-Wende
Wir müssen „Fahrzeuge“ neu denken und nach ihrer Körnung neu sortieren. Denn die Palette von Bewegungsmitteln ist nahezu stufenlos: von fein bis grob, vom Rollstuhl bis zum SUV. Planerische,

politische und finanzielle Entscheidungen orientieren sich aber leider an den großen Fahrzeugen.

Aktuell ist die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) dabei, die Maße des sogenannten Pkw-Bemessungsfahrzeugs für Parkieranlagen heraufzusetzen. Das hat zur Folge, dass Stellflächen auf Parkplätzen, in Parkhäusern und Tiefgaragen künftig größer dimensioniert werden. Was die FGSV empfiehlt, gilt als „anerkannte Regeln der Technik“, was sich letztlich auch in Förderkriterien oder bei Haftungsfragen niederschlägt. Die Einrichtung von Auto-parkplätzen wird dadurch teurer und es ist Platz für weniger, dafür größere Fahrzeuge.

Von XXS bis XXL

Die von den Partnern der Initiative „Feinmobilität“ entwickelten Klassen beruhen auf der Größe der Fahrzeuge und werden deshalb als G-Klassen bezeichnet. Sie unterscheiden das gesamte Spektrum in sieben Kategorien, zur leichten Handhabung benannt wie Produktgrößen: XXS, XS, S, M, L, XL, XXL. Jedes Fahrzeug fällt aufgrund seiner Abmessungen in eine dieser Klassen.

Die Fahrzeuge der L-Klassen sind heute der Standard auf unseren Straßen. Autos der M-Klasse werden derzeit immer weniger produziert und gekauft. Spannend wird es bei der Kategorie S, den Fahrzeugen der Verkehrswende und der Zukunft. Sie sind klein, leicht, flink



Foto: The Urban Idea

und wendig. Kabinroller und Fahrradtaxi gehören dazu, aber auch Minicars. Mit bis zu vier Sitzplätzen und einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 120 Kilometern pro Stunde taugen einige von diesen auch für berufliche oder Familien- und Freizeitfahrten.

Gute Gründe: Klimaschutz und Inklusion

Welchen Unterschied und Klimavorteil die Fahrzeuggröße ausmacht, hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie² errechnet. Dafür hat es die Potenziale von E-Scootern, E-Bikes, E-Cargobikes, S-Pedelecs³, Mopeds, Motorrädern sowie Minicars untersucht: Das E-Bike könnte knapp ein Zehntel der jährlich gefahrenen Auto-Kilometer übernehmen, der Minicar mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 125 Kilometern pro Stunde sogar die Hälfte. 50 Prozent weniger Auto-Kilometer würde die Pkw-Emissionen um 44 Prozent verringern – 57 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr weniger wären ein relevanter Beitrag zum nötigen Klimaschutz.

Klein und fein unterwegs zu sein, das ist sozialverträgliche Mobilität statt das „Recht des Stärkeren“. Viele werden sich mit Rad, Rollstuhl oder Rollator erst dann und mit größerem Radius in den Verkehr trauen, wenn sie sich von den großen und groben Fahrzeugen weniger bedroht fühlen. Tempolimits und eine Präferenz für kleine und leichte Fahrzeuge werden die Sicherheit für alle erhöhen.

Schon heute berücksichtigt die Stadt Freiburg die Fahrzeuglänge bei der Be-

rechnung ihrer Anwohnerparkgebühren – was die Gerichte bislang bestätigen.⁴ Diese neue G-Klassifizierung wird in das Standardwerk zur Feinmobilität der Universität Kassel⁵ einfließen. Damit bekommen Kommunen ein wissenschaftliches Fundament für eine nach Fahrzeuggrößen orientierte Verkehrspolitik.

Mehr Mut, mehr Spielraum ...

Mutige Kommunen können voran gehen, aber spätestens, wenn die G-Klassen im Straßen- und Straßenverkehrsrecht verankert sind, sollten sie ihre Gebühren für Bewohner*innenparken und stadtweite Parkraumbewirtschaftung danach ausrichten. Auch der Zugang zu sensiblen Stadtbereichen lässt sich entlang der Fahrzeugklasse regeln. Vielleicht orientieren sich in der Zukunft Flächennutzungs-Zonen oder Auflagen bei Baugenehmigungen an den G-Klassen.

Auch die Tarife der diskutierten Fahrzeugmaut sollten – sobald eingeführt – nach Größenordnung gestaffelt werden. Denn große, schwere Fahrzeuge beanspruchen die Straßeninfrastruktur stärker als kleine, leichte.

... und eine Kehrtwende in der Förderpraxis

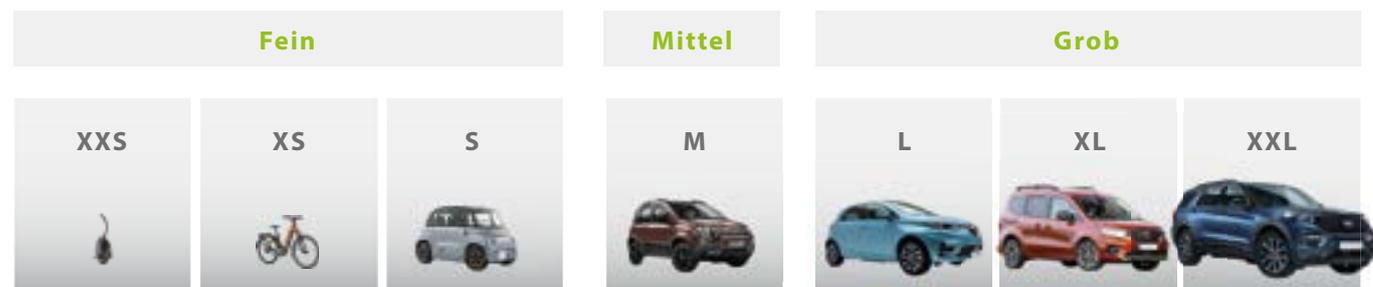
Bund, Länder und Kommunen müssen sie dringend neu ausrichten: Nicht mehr der Antrieb soll das Kriterium dafür sein, wer Zuschüsse, Raum oder sonstige Vorteile bekommt, sondern die Fahrzeuggröße. Heute läuft die Förderpraxis in die falsche Richtung: große Autos bekommen viel; für kleine, feine Fahrzeuge dagegen gibt es keine öffentliche Unterstützung. Wer sich ein großes Auto

leisten kann, für den oder die spielt der Kaufpreis eine geringere Rolle. Dann braucht man weder staatliche Subventionen noch kommunale Privilegien. Nach Fahrzeuggröße gestaffelte Gebühren und Förderungen sollte zu einer grünen Förderung werden.

- 1) Bestehend aus Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Stadtplaner-Vereinigung SRL e.V., Universität Kassel (Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme), Freiburger Kreativstudio The Urban Idea. Weitere Informationen auf feinmobilitaet.de
- 2) Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: The Potential of Light Electric Vehicles for Climate Protection through Substitution for Passenger Car Trips Germany as a Case Study, Stuttgart 2022, 37 Seiten, PDF auf verkehrsforschung.dlr.de: ogy.de/93x0
- 3) Sie werden bis zu 45 Kilometer pro Stunde elektrisch unterstützt und bedürfen als Kleinkrafträder einer Zulassung; sie dürfen nicht auf Radwegen fahren, sondern müssen die Fahrbahn benutzen. S-Pedelecs sind bei Pendlern beliebt, die täglich Strecken von 20 oder 30 Kilometern schnell zurücklegen möchten
- 4) Zimmermann, Monika: Gebühren für das Bewohner*innenparken – Ungenutzte Spielräume und ein hilfreiches Urteil, in: AKP 5/2022, Seite 16 f., zweiseitige PDF auf akp-redaktion.de: ogy.de/g745
- 5) Das „Standardwerk Feinmobilität“ ist an der Universität Kassel in Bearbeitung und wird Ende 2023/Anfang 2024 erscheinen

> Monika Zimmermann ist Co-Sprecherin des Arbeitskreises Mobilität Freiburg und Region sowie eine von vier Stellvertretenden Sprecher*innen der Bundesarbeitsgemeinschaft Verkehr und Mobilität der Grünen.

FEINMOBILE IM FAHRZEUGSPEKTRUM



Bildquellen: Inmotion, Bergamont, Stellantis (Opel/Fiat), Volkswagen, Renault, Ford; © Projekt Feinmobilität 2023