

# Bremen überrascht mit vielen Autos

In Hansestadt mehr Fahrzeuge zugelassen als im Durchschnitt / Berlin hat die wenigsten Pkw pro Einwohner

**Eine Studie der Universität Duisburg-Essen hat das Auto-Aufkommen in deutschen Großstädten untersucht. Bremen landet überraschend weit vorn – hier sind mehr private Fahrzeuge angemeldet als in vergleichbar großen Städten. Hannover etwa hat weit weniger Autos und verweist auf sein Nahverkehrssystem.**

VON HELGE DICKAU  
UND HANS ETTEMEYER

**Bremen-Hannover.** Bremen bezeichnet sich selbst gern als Fahrradstadt. Die Universität Duisburg-Essen jedoch hat nun in einer Studie untersucht, wie viele Autos in Deutschlands größten Städten privat zugelassen sind. Bremen landet im Mittelfeld. Auf je 1000 Einwohner – Neugeborene und Menschen über 100 Jahre sind mit eingerechnet – kommen demnach 355 Autos. Damit landet die Hansestadt auf Platz sechs von 14. Die wenigsten Autos gibt es in Berlin (289 Autos pro 1000 Einwohner), auto-reichste Stadt ist Dortmund (410).

Je größer die Stadt, desto weniger Autos – so lautet der Tenor der Studie des „Center Automotive Research“ (Car). Städte zwischen 500000 und 600000 Einwohnern (in Bremen leben knapp 550000) haben eine

durchschnittliche Autodichte von 336. Bremen hat also pro 1000 Einwohner 19 mehr, hochgerechnet sind es gut 10000 Autos mehr als im Schnitt.

Der Geschäftsführer des Bremer ADFC, Klaus-Peter Land, zeigt sich erstaunt über das Ergebnis. „Das ist eine Bewegung gegen den Trend“, sagt er. Die Nutzung von Carsharing nehme zu. Außerdem sei Bremen eine Fahrradstadt, viele Bürger würden neben dem Auto auch das Fahrrad nutzen. Das bestätigt eine Erhebung der Verkehrsbehörde, wonach die Bremer 25 Prozent aller Wege auf zwei Rädern zurücklegen. In Düsseldorf beispielsweise sind es nur elf Prozent.

Andererseits wird der öffentliche Nahverkehr in Bremen weniger genutzt – für nur 14 Prozent aller Strecken nehmen die Bremer Bus und Bahn. „In vergleichbaren Städten sind das circa 20 Prozent“, sagt Gunnar Polzin, Abteilungsleiter Verkehr in der Verkehrsbehörde. Der verhältnismäßig hohe Auto-Anteil könne verschiedene Gründe haben. „Wir haben weite Wege in Bremen“, sagt Polzin. Die Stadtstruktur – viele Reihenhäuser, wenige Hochhäuser – sorge, verglichen mit anderen Städten, für eine Verteilung der Menschen auf größerer Fläche. Ein gutes Parkplatzangebot könne

ebenso ein Faktor sein wie die Sozialstruktur: Wenn sich viele Menschen ein Auto leisten könnten, gebe es auch viele.

Nicht zuletzt sei die Autodichte einer Stadt auch immer eine Reaktion auf die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs. „Dessen Verbesserung ist aber ein Schwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan“, sagt Polzin. Dieser Plan umfasst die Ent-

„Autos werden aus emotionalen Gründen genutzt.“

Nils Linge, Sprecher des ADAC Weser-Ems


wicklung des bremischen Verkehrs bis zum Jahr 2025.

Nils Linge vom ADAC Weser-Ems bringt noch einen anderen Faktor ins Spiel. „Autos werden aus emotionalen Gründen genutzt“, sagt er. Sei es Bequemlichkeit, der Wunsch, An- und Abfahrt individuell bestimmen zu können, oder die Lust am Fahren: Dieser Gefühlsebene sei mit restriktiven Mitteln nicht beizukommen.

„Das zeigen auch die Zulassungszahlen, die nicht zurückgehen“, so Linge.

Dass ein attraktiver Nahverkehr durchaus ein lenkender Faktor sein kann, zeigt Niedersachsens Landeshauptstadt: Hannover liegt in der Studie des Instituts Car mit 320 Autos pro 1000 Einwohner unter dem Durchschnitt. „Das hat sicher mit dem gut ausgebauten Nahverkehrssystem zu tun“, vermutet Udo Möller, Hannovers Pressesprecher. Zur Expo 2000 sei das S-Bahn-System weitreichend ausgebaut worden. Auch die Stadtbahn, eine Mischung aus U- und Straßenbahn, sei ständig modernisiert und erweitert worden, sagt Möller. Und Busse haben in Hannover an allen Ampeln Vorrang vor dem übrigen Straßenverkehr. „Das ist unser Vorteil“, sagt Udo Iwannek, Sprecher des Nahverkehrsunternehmens Üstra. „Je schneller der Nahverkehr ist, umso besser wird er angenommen.“

Auch für Radfahrer hat Hannover nach Angaben Möllers viel getan: „Wir haben das Streckennetz erweitert und Radfahrer-Spuren angelegt.“ Hinzu kämen Carsharing-Systeme. „Man braucht hier eigentlich kein eigenes Auto.“ **Kommentar Seite 2**

 Eine Bildergalerie zum Thema finden Sie unter [www.weser-kurier.de/bremen](http://www.weser-kurier.de/bremen)