

**AUTODICHTE** Mit 548 Fahrzeugen pro 1000 Einwohnern hat Deutschland einen neuen Höchststand erreicht, obwohl der Verkehr auf den Straßen neben der Braunkohle-Verbrennung das größte Sorgenkind beim Klimaschutz ist. Dabei hat sich ein alter Trend fortgesetzt: Die Autodichte ist auf dem Land größer als in den Städten. Auch immer mehr ältere Bürger sitzen am Steuer, und immer mehr Oldtimer rollen über die Straßen. Doch es gibt auch Gegenbewegungen. Eine Bestandsaufnahme

# Das liebste Sorgenkind der Deutschen

VON ULLA THIEDE

Sonntagmittag in Burscheid-Hilgen, die Sonne brennt vom strahlend blauen Himmel. Auf dem Schotterplatz nahe der ehemaligen Bahntrasse reißen sich rund 100 chromverzierte Stoßstangen aneinander. Ein hellblaues Cabrio mit Heckflossen, ein Opel mit einem riesigen Kühlergrill, der an einen Wal erinnert, und aufsitzen runden Scheinwerfer wie Glubschaugen, die nicht in die Karosserie eingebettet sind. Markus Decker sitzt im Campingstuhl vor einem knallroten Citroen GS, Baujahr 1978. „Der ist seit 30 Jahren in der Familie“, erzählt der Kfz-Technikermeister. „Ist der nicht schöner als der ganze Einheitsbrei heute?“

**„Ist der nicht schöner als der ganze Einheitsbrei heute?“**

**Markus Decker**  
Kfz-Technikermeister und Oldtimerfan

über Endlosstaus und wider den angeleglichen Trend zu Klimaschutz und Sharing Economy. Mit 46,5 Millionen Pkw waren im Januar 2018 noch nie so viele Autos beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet wie heute. Die Pkw-Dichte erreichte mit 548 je 1000 Einwohner 2017 einen neuen Höchststand, 2010 waren es noch 527 Pkw je 1000 Einwohner gewesen. Innerhalb Europas rückte Deutschland damit im vergangenen Jahr von Rang acht auf Platz sechs.

**Bus und Bahn bieten Pendlern oft keine attraktiven Alternativen**

Je kleiner, je enger: In Luxemburg war die entsprechende Motorisierungsquote mit 661 Pkw pro 1000 am höchsten, gefolgt von Malta (634), Italien (610), Finnland (590) und Zypern (575). Den geringsten Wert hatte Rumänien mit 261 Pkw je 1000 Einwohner. Weltweit wächst nach diversen Hochrechnungen die globale Automobilflotte aktuell schneller (2,6 Autos pro Sekunde) als die Weltbevölkerung (2,5 Menschen pro Sekunde).

Ein Grund für den Autoboom ist die Konjunktur. „Wir erleben einen historisch langen Wirtschaftsaufschwung, und es gibt ein hohes Mobilitätsbedürfnis“, erklärt Martin Endlein, Sprecher der Deutschen Automobiltreuhand (DAT). Die vor bald 90 Jahren gegründete Gesell-

schaft sammelt alle Daten der Automobilhersteller und -händler und wertet sie aus.

Arbeit, Freizeit und das veränderte Leben auf dem Land treiben die Motorisierung auf immer neue Rekordwerte. Der Jobmarkt boomt, Arbeitsplatzwechsel sind häufig, aber ein Umzug teuer, zeitaufwendig und oft mangels bezahlbarem Wohnraum nicht machbar. Viele Beschäftigte werden deshalb zum Pendler und nehmen lange Anfahrten zum Arbeitsplatz in Kauf. Busse und Bahnen sind für sie oftmals keine attraktive Alternative.

„69 Prozent der Bewohner Deutschlands leben in Städten unter 100 000 Einwohnern“, erklärt Endlein. 15 Prozent lebten in Dörfern, die nicht einmal 5000 Einwohner hätten. „Dort gibt es oftmals keinen Arzt, nicht einmal einen Tante-Emma-Laden mehr.“ Wenn der Bus nur bis acht Uhr abends verkehrt und sonst auch nur alle zwei Stunden fährt, lebt es sich ohne eigenes Auto wie ein Fisch auf dem Trocknen. Als Landbewohner abends zum Theater in die Stadt? Undenkbar ohne Auto. Das hat auch eine Untersuchung des Car Centers Automotive Umwelt- und Unfallkosten von allen Transportmitteln verursacht. Während der Flugzeugverkehr pro Person die meisten Treibhausgase produziert, ist es die schiere Masse des motorisierten Individualverkehrs, der die Gesellschaft – Luftverschmutzung, Lärm, Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, Zusatzkosten in städtischen Räumen – am teuersten zu stehen kommt. Von den 80 Milliarden Euro, die die UBA für das Jahr 2005 an externen Umweltkosten festgestellt hat, entfielen 76 Prozent auf den Pkw-Verkehr. Zum Vergleich: Knapp 20 Prozent der Kosten verursachte der Güterstraßenverkehr, drei Prozent der Schienenverkehr, 0,6 Prozent der Luftverkehr und 0,5 Prozent die Binnenschifffahrt.

Und eine Besserung ist nicht in Sicht. Bereits 2014 prognostizierte das Bundesverkehrsministerium einen Anstieg der per Pkw zurückgelegten Personenkilometer von 2010 bis 2030 um zehn Prozent. „Dass den Deutschen das Auto weniger wichtig geworden sei, lässt sich an den Zulassungsdaten nicht ablesen. „In der Gesamtbevölkerung ist der Sinneswandel eher graduell“, urteilte vor wenigen Jahren

emission der Pkw-Verkehr mit 61 Prozent (Lkw: 35 Prozent). Der Pkw-Verkehr ist deutlich jener Sektor, der die höchsten externen Umwelt- und Unfallkosten von allen Transportmitteln verursacht. Während der Flugzeugverkehr pro Person die meisten Treibhausgase produziert, ist es die schiere Masse des motorisierten Individualverkehrs, der die Gesellschaft – Luftverschmutzung, Lärm, Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, Zusatzkosten in städtischen Räumen – am teuersten zu stehen kommt. Von den 80 Milliarden Euro, die die UBA für das Jahr 2005 an externen Umweltkosten festgestellt hat, entfielen 76 Prozent auf den Pkw-Verkehr. Zum Vergleich: Knapp 20 Prozent der Kosten verursachte der Güterstraßenverkehr, drei Prozent der Schienenverkehr, 0,6 Prozent der Luftverkehr und 0,5 Prozent die Binnenschifffahrt.

Und doch springen nicht alle auf diesen Zug auf, wollen das Lied vom Auto, das je nachdem Freiheit, Genuss und Lebensfreude bedeutet, nicht anstimmen. „Verzichtet“, fragt Gunhild Preuß-Bayer zurück, als sie sagen soll, wie ein Leben ohne Pkw aussieht. „Wir leisten uns den Luxus und das Vergnügen, ohne Auto zu leben“, sagt die 69-jährige. „Wir“, das ist der Verein „Autofrei leben“, den Preuß-Bayer vorsteht. Seit 20 Jahren tauschen sich hier Menschen aus, die mobil ohne Auto sein wollen. „Wer bei uns Mitglied wird,

**Die Bundesbürger fahren immer mehr Kilometer pro Pkw**

Insgesamt ist der Verkehr das Sorgenkind des deutschen Klimaschutzes geblieben, weshalb er auch seine Ziele bis 2020 nicht erreicht. Die zunehmende individuelle Motorisierung, der wachsende Güterverkehr auf der Straße und nicht zuletzt die Beliebtheit von Geländewagen haben die Fortschritte bei Kraftstoffverbrauch und Emissionsminderung wieder aufgetrieben. Nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) sank der Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) nach 1995 pro Kilometer bei Personenkilometern durchschnittlich um 13 Prozent, bei Lastkraftwagen sogar um 31 Prozent. Das UBA-Fazit: „Weil aber mehr Lkw unterwegs sind, liegt die gesamte CO<sub>2</sub>-Emission im Straßengüterverkehr heute um 16 Prozent höher als 1995.“ Trotzdem dominiert bei der Verkehrsgesamt-



Der Pkw-Verkehr verursacht 61 Prozent der klimaschädlichen Kohlendioxid-Emission des gesamten Verkehrs in Deutschland. Zahlreiche Fortschritte bei Kraftstoffverbrauch und Emission pro Kilometer wurden durch die rasante Zunahme der Fahrzeuge wieder zunichte gemacht.

FOTO: PATRICK PLEUL/DPA

emission der Pkw-Verkehr mit 61 Prozent (Lkw: 35 Prozent).

**„Die Finanzierungsquote beim Pkw-Kauf ist gestiegen, weil Geld billig ist“**

**Martin Endlein**, Sprecher der Deutschen Automobiltreuhand

unterschreibt, dass er nicht ein privat zugängliches Auto nutzt. Deshalb kann auch jeder Taxi- oder Busfahrer Mitglied werden“, erklärt die studierte Mathematikerin. Die Münchnerin hat ihre ganz eigene Geschichte, die sie zum autofreien Leben führte. Anfang 20 schaffte sie sich eine „Schrottkarre“ an, die sei wohl „Erwachsenensymptom“ gewesen. Als das Gefährt bald aus Altersschwäche ausfiel, konnte sie das Auto ihres Freundes fahren. Aber das ständige Leben im Verkehrsstau war sie schnell leid.

„Ich habe dann einen Ehemann ohne Auto gefunden“, erzählt Preuß-Bayer. Der arbeitete als EDV-Dienstleister, war viel außer Haus zu seinen Kunden unterwegs – und bewältigte das alles mit Bahn, Bus und Taxi. „Er hatte das Glück, dass sich seine Firma auf dieses Experiment einließ.“ Preuß-Bayer glaubt auch nicht, dass Kinder ohne Auto nicht großgezogen werden könnten. „Zugfahren ist doch für Kinder viel interessanter. Unsere konnten im Gang auch mal hin- und herlaufen.“ Als Ideologie versteht die Vereinsvorsitzende ihre Haltung nicht, obgleich sie auch über „die wahnsinnige Wirtschaftsmacht der Autoindustrie“ schimpft. Wer auf der Vereinsseite im Internet die Rubrik „Fragen und Antworten“ liest, erfährt, dass für die Autofrei-Anhän-

ger Elektro-Pkw keine Alternative sind, weil allein bei der Autoproduktion doppelt so viel klimaschädliches CO<sub>2</sub> produziert werde als beim Fahren. Deshalb setzt die kleine Autofrei-Bewegung mit 200 Mitgliedern neben den öffentlichen Verkehrsmitteln auch auf das Fahrrad. Kürzlich war Preuß-Bayer auf der Spezialadresse im pfälzischen Gernersheim. „Da gab es Fahrräder mit Verkleidung für jedes Wetter.“ Auch für Körperbehinderte würden inzwischen Zweiräder entwickelt, für Schlaganfallpatienten etwa gab es ein elektrisch unterstütztes Dreirad. Längst sind Luxus und Extravaganz in die Fahrradszene eingezogen: Es gibt sie aus Titan, aus Holz oder komplett vergoldet (zum Preis

eines Einfamilienhauses). „Man braucht heute keinen Porsche mehr, um anzuzeigen“, sagt Preuß-Bayer. Als sie neulich einen Hexenschuss hatte, wollte sie erst im Bett bleiben. Am Ende zog es sie doch in ihre Kleingartenkolonie. „Auf der Fahrradfahrt dahin ging’s mir wieder gut. Mein Rücken sagte mir: Die Bewegung ist wunderbar.“ Neben Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Gesundheit ist es der Lebensrhythmus, der sich mit dem autofreien Leben verändert: „Er entspricht mehr dem Tempo, das uns in die Wiege gelegt ist“, resümiert Preuß-Bayer. Und wenn doch einmal etwas mehr zu transportieren ist? Dann können autonome Menschen immer noch ein Fahrzeug

mieten oder Carsharing machen. Die Carsharing-Anbieter vermelden einen neuen Rekord: Über zwei Millionen Kunden zählten sie im Februar, ein Plus von 23 Prozent gegenüber 2017. In fast 680 Städten findet sich ein solches Angebot, 80 mehr als im Vorjahr. Die Hälfte der

Orte mit Carsharing-Angebot haben sogar weniger als 20 000 Einwohner, was er sagt, das Konzept nur in Metropolen funktioniert. DAT-Sprecher Endlein sieht darin jedoch noch kein Erfolgsmodell: „Kein Autosharinganbieter ist in den schwarzen Zahlen.“ Noch wird experimentiert: BMW und Daimler wollen ihre beiden Dienste Drivenow und Car2Go zusammenlegen, so denn die Kartellwächter bald zustimmen. Die Idee der Fusion ist, die Kunden nicht nur über ein größeres Fahrzeugangebot zu locken, sondern über diverse Mobilitätsdienste, zu denen etwa auch der Neufordern Mytaxi gehört, eine neue Form der Fortbewegung zu ermöglichen. Der Nutzer gibt dann nur

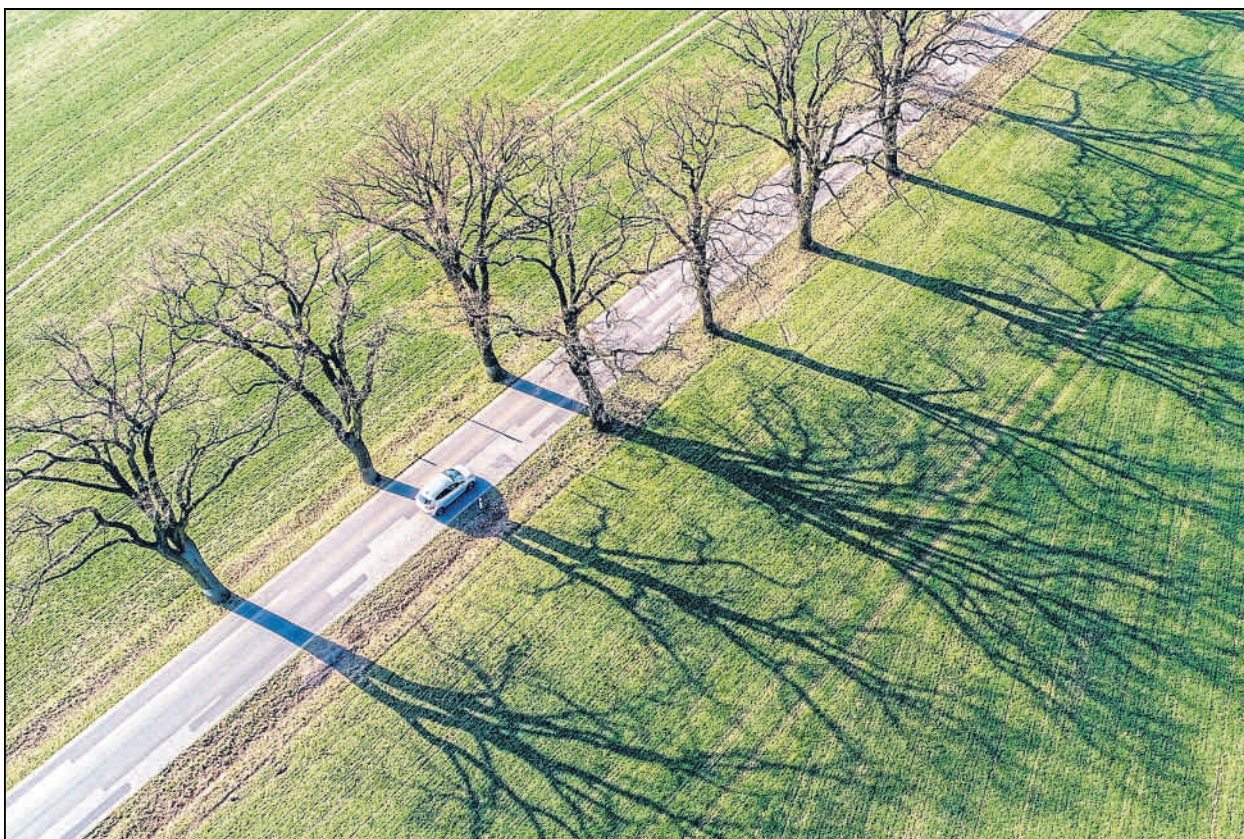
**„Ich habe dann einen Ehemann ohne Auto gefunden“**

**Gunhild Preuß-Bayer**, Vorsitzende des Vereins „Autofrei leben“

# „König ist der Fußgänger, nicht der Radfahrer“

**GESPRÄCH** Hans-Georg Kleinmann führt durch das Stellwerk 60, die größte autofreie Siedlung Deutschlands in Köln

VON ULLA THIEDE



Arbeiten in der Stadt, Leben auf dem Land: 2017 gab es mit 18,4 Millionen Pendlern einen neuen Rekordwert. Faustregel zur Autodichte: Je ländlicher die Region, desto höher liegt die Zahl der Autos pro Einwohner.

FOTO: PLEUL/DPA



Hans-Georg Kleinmann in einem Tretauto: Durch die Siedlung dürfen die Bewohner sich nur per Muskeltrieb bewegen.

FOTOS: BENJAMIN WESTHOFF

führen, und großzügigen Plätzen. „Die Straße ist hier ein Aufenthaltsort für Menschen, nicht für Autos“, erklärt Kleinmann. Und: „König ist der Fußgänger, nicht der Radfahrer.“ Aus diesem Grund machen die Wege auch immer wieder einen Knicke, damit sie Pedalisten nicht als Rennstrecke benutzen. „Das hier ist kein Architekturjuwel“, räumt Kleinmann mit Blick auf die ziemlich geschlossenen Fassaden ein. Dafür gibt es öffentlich geförderten Wohnraum neben Eigentumswohnungen, die mit 2400 Euro

pro Quadratmeter anfangs recht günstig waren, 15 Wohneinheiten für geistig Behinderte, die Caritas betreibt, ein Solarpassivhaus und einige Einfamilienhäuser. Die Gebäude passen sich in der Höhe an die umliegende Wohnbebauung an, so dass Besucher zunächst gar nicht bemerken, dass sie eine eigene Welt betreten. Herzstück der Siedlung ist die Mobilitätsstation. Ihr Name ist Programm: Wer kein Auto hat, braucht andere Hilfsmittel, um den Wocheneinkauf, Möbel und andere schwere Transporte zu bewältigen.



Die Station verleiht Fahrradanhänger in verschiedenen Größen, Sackkarren und einen Schwerlast-Rollwagen, der bis zu 800 Kilogramm bewegen kann. Stolz ist Kleinmann auf die Fahrradgarage, die unter den Mehrfamilienhäusern gebaut wurden. Breite Rampen führen dorthin, die Türen öffnen sich per Fernbedienung. Je nach Wohnungsgröße stehen bis zu fünf Stellflächen pro Wohneinheit zur Verfügung. Aber auch hier kann es eng werden: „Manche Familie hat 15 Fahrräder“,

sagt Kleinmann. Für das Unterbringungskonzept, zu dem auch der direkte Zugang von der Garage zu den Wohnungen gehört, hat die Siedlung 2013 den dritten Deutschen Fahrradpreis gewonnen. Ein Selbstläufer war die Idee mit der autofreien Siedlung allerdings nicht. Der Arbeitskreis um Kleinmann, Geschäftsführer der Grünener Fraktion in Frechen, musste bei der Politik dicke Bretter bohren, bis der Kölner Rat grünes Licht für das Projekt gab. Und nur gegen eine Auflage: Für ein Fünftel der Wohneinhei-

**Mehr Autos durch mehr Pro-Kopf-Einkommen**

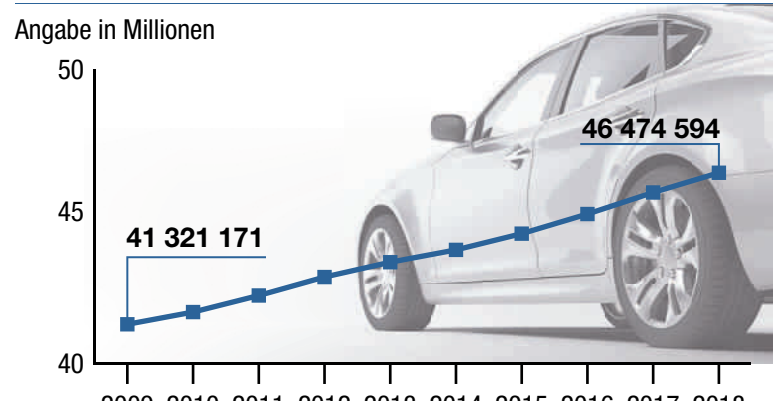
Eine statistische Erfahrung aus der Volkswirtschaft lautet: Steigt das Pro-Kopf-Volkseinkommen um 1000 Dollar, erhöht sich die Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner um 13 Autos. Aber auch die Infrastruktur steuert die Fahrzeugdichte. In Indien etwa, wo weitgehend autotaugliche Straßen fehlen, werden etwa fünfmal mehr Motorräder als Autos verkauft. Auf dem indischen Subkontinent kommen rund 23 Pkw auf 1000 Einwohner. Obwohl China, noch das bevölkerungsreichste Land der Erde, in den letzten Jahren stolze wirtschaftliche Wachstumsraten erzielte und zum wichtigsten Exportmarkt der Autobauer avancierte, liegt die Motorisierungsquote noch unter 100 Pkw pro 1000 Einwohner, weshalb die Automobilindustrie das Reich der Mitte weiterhin als Wachstumsmarkt betrachtet. 2010 (dem Jahr, als bei der weltweiten Autozahl die Eine-Milliarden-Grenze überschritten wurde), führte bei der Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Ranking der Kontinente Ozeanien/Australien (458) vor Europa (368) und Amerika (240), während Asien (40) und Afrika (21) die niedrigsten Motorisierungsquoten aufwiesen. In Somalia, Schlusslicht im Länder-Ranking, kam 2010 ein Auto auf 5000 Einwohner. Zeitweise rollten in Nordrhein-Westfalen mehr Autos als im gesamten Afrika. Neben der Straßeninfrastruktur und dem Wirtschaftswachstum könnte mit der wachsenden Verstärkung ein weiterer Faktor die künftige Autontwicklung prägen und dazu führen, dass sich die Prognose von mehr als 2,5 Milliarden Autos im Jahr 2050 nicht bewahrheitet: **Nach einer Hochrechnung des Bevölkerungsinstituts der Vereinten Nationen werden 2050 etwa 68 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben.** Gegenwärtig sind es 55 Prozent. Die Siedlungsstruktur (siehe Haupttext) ist nicht nur in Deutschland – höhere Pkw-Dichte auf dem Land als in der Stadt – ein maßgeblicher Faktor für die Motorisierungsquote. Das hängt mit den tendenziell kürzeren Wegen in einer Stadt oder einem urbanen Ballungsraum zusammen und dem dort besser ausgebauten öffentlichen Nahverkehr. Ob autonom fahrende Autos auf Elektrobasis einmal einen gegenläufigen Trend im städtischen Individualverkehr auslösen, lässt sich heute nicht absehen. ww



Täglich bewegt Gerd Knetsch (r.) seinen Opel (Baujahr 1935), der noch 75 Stundenkilometer in der Spitze schafft.

FOTO: ULLA THIEDE

**Bestand an PKW in den Jahren 2009 bis 2018**



Grafik: GA; Quelle: KBA © General-Anzeiger