

Vision 2040: Das Millenniumskind

Niklas Müller ist ein Millenniumskind. Geboren am 4. Januar 2000, hat er seine Kindheit in den »Nullerjahren« verbracht. iPod und iPhone wurden damals entwickelt. Die ersten Hybridautos fahren zumindest auf kurzen Strecken lautlos elektrisch durch die Wohngebiete. Prius hieß der Pionier, produziert von dem japanischen Hersteller Toyota.

Vor einigen Wochen hat Niklas Müller seinen 40. Geburtstag gefeiert. Nun tritt er Mitte März um sieben Uhr morgens bei 15 Grad plus auf den breiten Gehweg vor sein Aktivhaus. So nennt man die ab den 2020er-Jahren gebauten Häuser, die mittels einer Kombination aus Geothermie, Solarthermie und Dünnschicht-Photovoltaikmodulen dauerhaft mehr Energie erzeugen können, als sie selbst verbrauchen.

Aufgrund der angenehmen Temperatur und des wolkenlosen Himmels entscheidet sich Müller für ein Pedelec des großen Mobilitätsdienstleisters Bonn-mobil. Pedelecs sind Fahrräder, die den Radler mit einem kleinen Elektromotor beim

Tritt in die Pedale unterstützen. Die ersten Exemplare dieser zweirädrigen Elektromobilität waren um 2010 aufgetaucht.

An der Mobilstation in seinem Viertel hat Müller die Wahl zwischen der E-Tram – einer hochmodernen Straßenbahn, leise und komfortabel ausgestattet –, dem E-Bike – mit 500 Watt Rückenwind auf perfekt vernetzten Fahrradwegen in die Innenstadt – und einem E-Car – für Fahrten in den dünner besiedelten Westerwald. E-Cars kamen erst in den 2030er-Jahren richtig ins Spiel. Die offensive Energieeffizienzpolitik des 2022 neu geschaffenen Klimaschutzministeriums verfolgte das Ziel, innerhalb von zehn Jahren in allen relevanten Feldern den Energieverbrauch auf unter 50 Prozent im Vergleich zu 1990 zu drücken. Im Verkehrsbereich war diese Aufgabe am größten, mussten doch zunächst die Versäumnisse der vorherigen 30 Jahre aufgearbeitet werden. So unterstützte die Regierung massiv die Städte, die in vernetzte Förderung des Fuß- und Radverkehrs investierten. Als Vorbilder galten immer noch Kopenhagen und Amsterdam, inzwischen aber auch New York, Paris und London. In Deutschland hatten sich Tübingen, Kiel und Karlsruhe zu solchen Vorbildstädten entwickelt: Bereits in den Nullerjahren hatten sie erkannt, dass der Schlüssel für eine zukunftsfähige Stadt in der nicht motorisierten Mobilität liegt.

Swiss-mobil als weltweites Vorbild

Hinzu kam der rasante Aufstieg der Leihmobilität. Stadtwerke und neu gegründete Mobilitätsdienstleister boten nicht mehr nur Busse und Bahnen mit muffeligen Fahrern und 20

Jahre alten Gefährten an. Ein Innovationsruck ging durch die Branche, ausgelöst durch Beispiele in der Schweiz, wo der landesweite Carsharing-Anbieter Mobility, der Pionier der Pedelec-Revolution Flyer, die Schweizerische Bundesbahnen, örtliche Anbieter des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Supermarkt- und Einzelhandelsgenossenschaft Migros bereits 2015 ein Konsortium mit dem Namen Swiss-mobil gegründet hatten. Nie zuvor konnte man alle Mobilität von einer Firma »kaufen« und alles mit seinem Handy oder einer einzigen SmartCard leihen und bezahlen. Swiss-mobil ist seitdem das weltweite Vorbild, nicht zuletzt wegen der Schweizer Präzision und Sicherheit, mit der alles funktioniert.

Niklas Müller war 2030 sofort Kunde des neu gegründeten Dienstleisters Bonn-mobil geworden. Seitdem bekommt er monatlich zwei Abrechnungen seiner Mobilitätskosten – eine ins Büro für seine dienstlichen Touren und eine nach Hause für seine privaten Reisen. Beim Leihen oder Besteigen der öffentlichen Verkehrsmittel genügt die Eingabe einer Codenummer, die Zuordnung erfolgt automatisch. Auch das hervorragende Bioessen in den Fernzügen wird so abgerechnet. Der Internetbreitbandzugang in sämtlichen Bussen, Bahnen und E-Cars, der keine Wünsche offen lässt, ist für alle Kunden inklusive.

Müller wählt das offene E-Bike. Aufgrund deutlich verbesserter Wege und in das Pedelec eingebauter aktiver Sicherheitssysteme wie Abstandsregulierer und Notbremssysteme ist damit Tempo 40 erlaubt. Lächelnd tritt Müller in die Pedale und beschleunigt zügig mithilfe des elektrischen Rückenwinds. Der zweispurige Radweg führt ihn auf einem geschlossenen Wege-

netz in die zehn Kilometer entfernte Innenstadt. In der Dunkelheit wird der Radweg durch dezente LED-Strahler erhellt, teilweise ist er sogar überdacht. Keine 200 Meter von Müllers Arbeitsplatz in der Bonner Südstadt entfernt befindet sich eine »Docking Station« mit Platz für ungefähr 20 E-Bikes und 20 normale Räder: Anschließen, mit einem kurzen Schwenk des Handys über den Bonn-mobil-Scanner fahren – und in Sekundenschnelle ist das Rad zurückgegeben. Der Platz für dieses Radwegenetz de luxe wurde dadurch frei, dass man Mitte der 2020er-Jahre systematisch mit dem Rückbau der Autofahrspuren begonnen hat. Wo früher noch vier Spuren für den Autoverkehr zur Verfügung standen, waren es jetzt nur noch zwei, aus zwei wurde häufig nur noch eine. Der gewonnene Platz wurde mit Bäumen bepflanzt sowie für breite Fuß- und Radwege genutzt. In Wohngebieten entstanden flächendeckend Quartiersgaragen für private Räder und Pedelecs. Und natürlich wurde der Platz gebraucht für die Installation der Verleihstationen für Räder, Scooter und E-Cars.

Der Kulturwandel der 2020er-Jahre

Um sich das Ausmaß der Veränderung vorstellen zu können, muss man den großen Kulturwandel der 2020er-Jahre begreifen. Dabei hilft vielleicht ein Vergleich mit der Entwicklung des Rauchverhaltens. Hatte in den 1960er- und 1970er-Jahren noch jeder in allen Situationen, beispielsweise auch im Fernsehen oder bei Politikerinterviews, geraucht, änderte sich die Kultur diesbezüglich scheinbar schlagartig gegen Ende der Nul-

lerjahre. Wer sich nach diesem Paradigmenwechsel im Restaurant oder sogar in der Diskothek noch eine Kippe in den Mund steckte, konnte sich der deutlichen Missbilligung durch seine Mitmenschen sicher sein. – Ebenso erging es Rasern und Verkehrsrowdys gegen Ende der 2020er-Jahre.

Niklas Müller ist in einem Reihenhaus am Stadtrand von Bonn groß geworden. Wendehammer und Spielstraßen wurden damals noch als Errungenschaft der kindgerechten Verkehrsberuhigung gefeiert. Außer Wohnen und Schlafen spielte sich aber in der Siedlung wenig ab. Einkaufsmöglichkeiten, Arbeit, Schule, Sportverein, Kneipe und Disko lagen ohne Auto in einer unerreichbar fernen Welt. Häuser in solchen Gegenden waren ab dem Jahr 2030 nahezu unverkäuflich, weil Autofahren schlicht zu teuer, noch viel mehr aber auch unmodern geworden war.

Das Klimaschutzministerium greift durch

Der demografische Wandel hatte Schneisen der Entvölkerung geschlagen. Aufgrund einer fehlenden durchdachten Zuwanderungspolitik sowie einer latent zunehmenden Kinderfeindlichkeit war die deutsche Bevölkerung im Jahr 2040 auf 70 Millionen gesunken und wies dabei einen deutlich erhöhten Anteil an über 65-Jährigen auf. Stadtrandsiedlungen aus den 1960er- und 1970er-Jahren waren einfach abgerissen worden: Die miserable Bausubstanz machte die Umsetzung der neuen Emissionsanforderungen des Klimaschutzministeriums unbezahlbar. Renaturierung und Rebuilding stellten das Verkehrs-

und Bauministerium in den vergangenen 20 Jahren vor große Aufgaben – denn Straßen und Siedlungen waren in manchen Gegenden einfach überflüssig geworden.

Eingesetzt hatte dieser Trend eigentlich schon zur Jahrtausendwende, verstärkt trat er in den 2020er- und 2030er-Jahren auf. Die Menschen rückten wieder in den alten Orts- und Stadtkernen zusammen. Durch die schier unglaubliche Verringerung privaten Autoverkehrs konnten in den Ballungsräumen wieder Naturräume angelegt werden, die den Namen tatsächlich verdienten und nicht nur Straßenbegleitgrün waren. Die Flucht an den grünen Stadtrand – mit all ihren logistischen Schwierigkeiten – war nicht mehr nötig. Die Wiederentdeckung des Fußgängers und die technische Perfektionierung des Radverkehrs machten eine komplette Kehrtwende in Architektur und Stadtplanung notwendig. In Fachkreisen nannte man sie »Europäische Renaissance«. Die Wiedergeburt der europäischen Stadt nach menschlichem Maß wurde zum Paradigma der urbanen Kultur im 21. Jahrhundert – eine Stadt für Menschen, nicht für Autos.