

## fairkehr VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen

Niebuhrstraße 16b | 53113 Bonn | Telefon (0228) 9 85 85-85 | www.fairkehr-magazin.de

### Titel 3/2011

#### Vision 2040: Alles geliehen

**2040 besitzt kaum noch jemand ein Auto. Man leiht sich, was man braucht, wo man es braucht. Ein grundlegender Kulturwandel in den 20er Jahren macht es möglich. Eine konkrete Utopie.**

Niklas Müller ist ein Milleniumskind. Am 4. Januar 2000 geboren, hat er seine Kindheit in den sogenannten Nullerjahren verbracht. Smartphones, soziale Netzwerke im Internet und intelligente Fahrrad- und Autoleihsysteme wurden damals erfunden. Die ersten Hybridautos japanischer Herkunft fuhren auf kurzen Strecken lautlos elektrisch durch die Wohngebiete.

Niklas Müller hat vor wenigen Wochen seinen 40. Geburtstag gefeiert. Nun tritt er Mitte März um sieben Uhr morgens auf den breiten Gehweg vor sein Aktivhaus hinaus. Aktivhaus nennt man die ab den 2020er Jahren gebauten Häuser, die dauerhaft mehr Energie erzeugen können, als sie selbst verbrauchen.

An der Mobil-Station in seinem Viertel hat Müller jeden Morgen die Wahl: die E-Tram, eine hochmoderne Straßenbahn, leise und komfortabel ausgestattet, das E-Bike mit 500 Watt Rückenwind auf perfekt vernetzten Fahrradwegen in die Innenstadt oder bei Aufgaben im dünner besiedelten Westerwald ein E-Car. Elektroautos kamen in den 30ern erst so richtig ins Spiel. Sie waren klein, leicht und für mittlere Distanzen bis 200 Kilometer gut.

Die offensive Energieeffizienzpolitik des 2022 neu geschaffenen Klimaschutzministeriums hatte das Ziel, innerhalb von zehn Jahren in allen relevanten Feldern den Energieverbrauch auf unter 50 Prozent im Vergleich zu 1990 zu drücken. Im Verkehr war diese Aufgabe am größten, mussten doch zunächst Versäumnisse der davor liegenden 30 Jahre aufgearbeitet werden. Die Regierung unterstützte massiv Städte, die in vernetzte Förderung des Fuß- und Radverkehrs investierten.

#### Leihmobilität 2.0

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 die Schweizer Beispiele, wo der landesweite Carsharing-Anbieter Mobility, der Pionier der Pedelec-Revolution Flyer, die Schweizerischen Bundesbahnen, die örtlichen Anbieter des ÖPNV und 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 Chip-karte leihen und bezahlen. Mit einer speziellen App für das Smartphone konnte man schon damals in der ganzen Schweiz, von den Berggipfeln des Berner Oberlandes abgesehen, alle Fahrzeuge der Umgebung orten und reservieren. Swiss-mobil ist seitdem das weltweite Vorbild, nicht zuletzt wegen der Schweizer Präzision und Sicherheit, mit der alles funktioniert.



Foto: Marcus Gloger

"Mein erstes Auto ist gar keins": fairkehr schaut in die Zukunft. Die Abiturienten des Jahrgangs 2020 sind nicht mehr im Autokorso unterwegs, sondern feiern Fahrrad fahrend, Motorroller ersetzen das Auto auf kurzen Strecken, die BahnCard 100 gehört zum Mobilitätsstandard und wer ein Auto braucht, mietet sich eins.

Niklas Müller war 2030 sofort Kunde der neu gegründeten 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.

Müller wählt an dem sonnigen Frühlingstag das offene E-Bike. Lächelnd tritt er in die Pedale und beschleunigt mit dem elektrischen Rückenwind zügig. Der zweispurige Radweg führt ihn auf einem geschlossenen Wegenetz in die zehn Kilometer entfernte Innenstadt. Bei Dunkelheit erhellen dezente LED-Strahler den Fahrradhighway. Aus Energiespargründen folgt die Lichtspur dem Fahrer. 100 Meter vor ihm erglühen die Leuchten, 100 Meter hinter ihm erlöschen sie. Teilweise ist der Radweg sogar überdacht.

Keine 200 Meter von Müllers Arbeitsplatz in der Bonner Südstadt entfernt, befindet sich eine sogenannte „Docking Station“. Platz für ungefähr 20 Räder, mit und ohne Elektromotor. Anschließen, mit einem kurzen Strich des Handys über den Bonn-mobil-Scanner und das Rad ist in Sekundenschnelle zurückgegeben. Zehn kleine E-Autos mit einem oder drei Sitzplätzen sind dort auch zu mieten. Leihstationen dieser Art spannen sich in einem dichten Netz über alle Städte.

### **Tram im Fünf-Minuten-Takt**

Als Müller Feierabend macht, regnet es Bindfäden. Er geht die 200 Meter zu Fuß zum Bonn-mobil-Punkt. Die Straßenbahnen sind seit seiner Kindheit kleiner, leiser und windschnittiger geworden. Dafür fahren sie viel häufiger. Auch in mittleren Städten wie Bonn ist ein Fünf-Minuten-Takt tagsüber die Regel.

Müller betritt die Bahn, sein Handy in der Tasche registriert automatisch, wo er ein- und wieder aussteigt, und verbucht den Bestpreis auf seinem Mobil-Konto. Das Personal, das man früher für Fahrscheinkontrollen gebraucht hat, ist längst überflüssig geworden. Dafür hat sich der ganze öffentliche Verkehr eine Charmeoffensive verordnet. In vielen Zügen fahren jederzeit ansprechbare Servicemitarbeiter mit.

Um sich das Ausmaß der Veränderung vorstellen zu können, muss man den großen Kulturwandel der 20er Jahre begreifen. Den macht vielleicht der Rauchervergleich deutlich. Schlagartig war Rauchen gegen Ende der Nullerjahre out. Wer sich nach diesem Paradigmenwechsel noch eine Kippe in einem Restaurant in den Mund steckte, war sich der deutlichen Missbilligung durch seine Mitmenschen sicher. Und genauso erging es Besitzern von Geländewagen und Großlimousinen gegen Ende der 20er Jahre.

Niklas Müller erinnert sich noch gut an die fossile Zeit. Es war laut und gefährlich auf den Straßen. In den 20ern hatte er mit gekämpft, mit menschlichen Straßenbarrikaden die Autoströme gestoppt, mit spontan organisierten Flashmobs die öffentlichen Räume besetzt und Autoverkehr unmöglich gemacht. Inzwischen arbeitet er als Journalist und hat sich auf Energie- und Umweltthemen spezialisiert.

In diesem Job ist Müller viel unterwegs in ganz Europa. Ein Flugzeug hat er dennoch seit einigen Jahren nicht mehr bestiegen. 2030, wie üblich mit einer gewissen Verzögerung zum Rest der Welt, hatten sich die europäischen Bahngesellschaften zum integrierten Konsortium „Eurail“ zusammengeschlossen. Die Hochgeschwindigkeitsnetze der einzelnen Länder wurden nicht mehr eifersüchtig getrennt und nur jeweils für das eigene Land betrachtet. Die Metropolen wurden im Stundentakt vernetzt und mit Tempo 200 bedient. Man hatte von den extremen Hochgeschwindigkeitszügen wieder Abschied genommen, da der Zeitgewinn in keinem vernünftigen Verhältnis zum Energieaufwand stand.



Foto: Marcus Gloger

"Mein neues Auto hat 150 PS."

Nach einer anstrengenden Arbeitswoche strandet Niklas Müller am Freitagnachmittag von Brüssel kommend am Kölner Hauptbahnhof. Von unterwegs hatte er sich in der dortigen Dom-Garage einen elektrischen Einsitzer reserviert. Er spart sich die 40 Minuten Wartezeit auf den Anschlusszug und steuert das leise Kleinfahrzeug Richtung Bonn. Er gibt das E-Auto auf dem großen Mobil-Punkt am Rand seines Stadtteils zurück und geht den Rest zu Fuß.

Müller freut sich jeden Tag an den vielen Bäumen, die inzwischen auch den Hauptstraßen einen völlig neuen Charakter geben. Ab 2025 müssten Fahrspuren für den Autoverkehr in einem aufwändigen Verfahren gegenüber dem Klimaschutzministerium begründet werden. Die Autospuren wurden umgebaut in

begrüneten Raum für Fußgänger oder je nach Netzaufbau für eine großzügige Fahrradspur in zwei Richtungen genutzt. Alle 300 Meter findet sich nun eine Mobil-Leihstation. Die Zentren der Dörfer und Stadtviertel bieten wieder alle Geschäfte fürs alltägliche Leben.

Müller genießt die entspannte Freitagsnachmittagsatmosphäre und freut sich auf die Woche Urlaub, die er mit seiner Familie in die Provence verbringen wird. Er hat bereits zwei E-Cars reserviert, die die vierköpfige Familie morgen Nachmittag mit Gepäck zum Eurail-Bahnhof nach Siegburg transportieren. Müller hat sich diesmal für die Anreise mit dem Zug entschieden.

In einem „Nachtsprung“ reist Familie Müller nach Avignon. Nach ein paar Stunden Schlaf werden sie geweckt durch den köstlichen Duft frischer Buttercroissants. Klimaschonendes Reisen kann so angenehm sein. In Avignon mieten die Müllers wieder mit ihrem Handy zwei reservierte E-Cars. So schaffen sie sehr entspannt die letzten 30 Kilometer zur Ferienwohnung.



Foto: Marcus Gloger

"Mein nächstes Auto fährt auf Schienen."

## Pioniere aus den Nullerjahren

Am Abend auf der Terrasse bei einem Glas südfranzösischem Rotwein aus Bandol, Jahrgang 2022, denkt Müller zurück. Als er ungefähr zehn Jahre alt war, hatte er mit seinen Eltern noch sehr anstrengende Autofahrten gefesselt auf dem Rücksitz verbringen müssen. Staus auf den Autobahnen waren an der Tagesordnung. Er selbst durfte mit zehn Jahren nicht mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Das war wegen des unglaublichen Autoverkehrs in den Städten zu gefährlich.

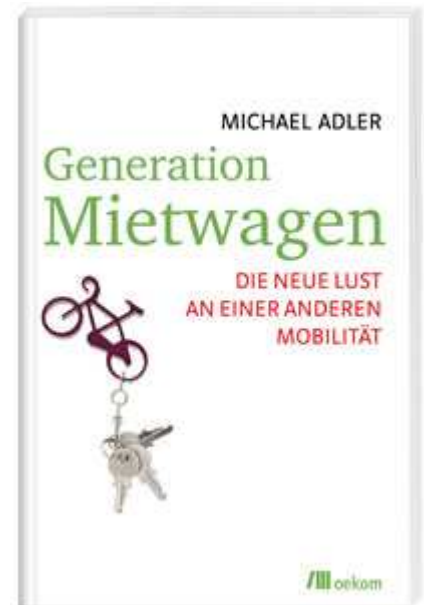
Ein Glück, dass Pioniere in Paris, New York, Kopenhagen, aber auch in München, Karlsruhe, Kiel oder Tübingen schon in den Nullerjahren vorangegangen waren. Und ein Glück, dass manche Dinge noch so gemacht werden wie vor 50 Jahren, denkt Müller bei einem Blick auf das Glas in seiner Hand.

**Der Text ist in Teilen aus dem Buch von Michael Adler „Generation Mietwagen“ entnommen und vom Autor variiert.**

## Das Buch

Das Buch von fairkehr-Chefredakteur Michael Adler macht Mut. Das Szenario der klimaschonenden Mobilität ist kein Plädoyer für Verzicht. Im Gegenteil zeigt das Buch an einer Vielzahl aktueller Beispiele, dass die neue Mobilität mit weniger Autos eine Verheißung ist. Weniger Lärm, saubere Luft, mehr Platz für Menschen und mehr Sicherheit und soziale Nähe sind das Ergebnis eines Wandels in der Mobilitätskultur. Ein Wandel, der an vielen Stellen in der Welt bereits in vollem Gange ist.

Adlers Credo: Für die Veränderung hin zu einer ressourcensparenden Mobilität muss nichts Neues erfunden werden. Wir wissen, wie man fußgänger- und fahrradfreundliche Städte plant, wir wissen, wie der öffentliche Verkehr bequemer und dichter werden kann. Wir können morgen damit anfangen. Fuß- und Radverkehr sind die erneuerbaren Energien der Mobilität. Das Buch ermutigt dazu, einfach anzufangen mit der anderen Mobilität und damit die letzte Kraft anzustoßen, die es für den Wandel noch braucht: den politischen Willen.



**Michael Adler: Generation Mietwagen. Die neue Lust an einer anderen Mobilität. oekom verlag 2011, 112 Seiten, 12,95 Euro  
Gibt's im Buchhandel oder im fairkehr-Shop**