

Ein Tag im Jahr 2050

Die CO₂-Emissionen sind auf fünf Prozent reduziert

Flora P. lebt in jener Bandstadt, die sich mittlerweile von Graz in Richtung Süden bis weit ins slowenische Drautal erstreckt. Ihr Abschnitt heißt Feldkirchen, und tatsächlich ist die barocke Kirche, die früher im freien Feld stand, noch immer ein wichtiger Bezugspunkt. Die Bezeichnung „Bandstadt“ ist durchaus wörtlich zu nehmen. Von der Terrasse des Apartments, das Flora mit ihrer Tochter Irina bewohnt, blickt man auf das saftig grüne Vorland der Mur, das man in den letzten Jahrzehnten von der chaotischen Verhüttelung befreit hat, und das nun als weitläufiges Erholungsgebiet allen zur Verfügung steht – mit Sportplätzen, Radwegen, Teichen. Auf der anderen Seite der Wohnung im sechsten Stock sieht Flora die Hochhäuser an der Triester Straße. Es sind vor allem Bürobauten, aber auch Wohntürme mit ausladenden Grünterrassen, dazwischen sind alte Vorstadthäuser stehen geblieben. Die Stadt zieht sich also wie ein Band in Nord-Süd-Richtung, mit Grüngeländen zu beiden Seiten, die auf kurzem Weg erreichbar sind. Die Triester Straße, die das Rückgrat der Bandstadt bildet, ist nun eine Art Boulevard, mit einer Straßenbahn in der Mitte, breiten Gehsteigen, Baumreihen und Geschäften zu beiden Seiten. Nachdem der Autoverkehr nicht mehr dominiert, sondern auf je eine Spur in jede Richtung und auf eine Geschwindigkeit von 40 km/h beschränkt ist, kann man die Fahrbahn überall zu Fuß queren. Flora ist – so wie die meisten Bewohnerinnen der Bandstadt - nicht auf ein Auto angewiesen. Zu ihrer Arbeit im Magna-Werk, das nun alle Arten von Fahrzeugen, auch für den Schienen- und Luftverkehr, entwickelt und fertigt, fährt Flora meist mit der S-Bahn. Das ist möglich, seit die alte Südgürteltrasse, die ursprünglich für den Autoverkehr gebaut worden war, für die Bahn adaptiert worden ist. Zum Nahverkehrsknoten Puntigam gelangt sie meist mit dem Rad, bei Regen mit der Straßenbahn. Das Umsteigen ist praktisch, nachdem im Zuge der Adaptierung der Gürteltrasse der Bahnhof aus seiner abseitigen Lage direkt an die Triester Straße verlegt worden war, wo es nun auch eine Fülle von Geschäften und Lokalen gibt, und gegenüber das traditionsreiche Brauhaus Puntigam.

Freilich gibt es auch Situationen, in denen Flora ein Auto benötigt, wie neulich, als ihre Tochter abends mit Gepäck zum Nachtzug nach Malaga musste. In solchen Fällen nimmt Flora einfach ein passendes Auto aus dem Car-Sharing-Regal, von denen einige in ihrem Quartier stehen. Dass man mit dem Zug nach Südspanien fährt, ist mittlerweile Normalität, nachdem im Flugverkehr nur mehr interkontinentale Verbindungen angeboten werden. Mit dem Ausbau des Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes ist von Graz aus jeder Ort in Europa innerhalb von 24 Stunden erreichbar. Nach Barcelona dauert es zum Beispiel 8h 25min. Damit hat sich natürlich auch der Flughafen, der nahe Feldkirchen liegt, gänzlich gewandelt. Er dient nun neben den Einsatzdiensten vor allem dem Freizeitverkehr mit Solarflugzeugen, mit denen man auf angenehme Weise die kroatischen Inseln oder die Urlaubsorte an der Adria erreichen kann. Dazu braucht man allerdings etwas Zeit und gute Witterung. Verlässlicher geht das mit dem Huckepackverkehr auf der Auto-Bahn. Da kann man sein vollgepacktes Elektromobil auf den Tieflader heben lassen und reist selber im Pullmann auf der gleichen Strecke nach Zadar oder Rimini. Dazu muss man wissen: Die alten Autobahntrassen sind mittlerweile ausschließlich dem Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Bussen vorbehalten. Die Fahrzeuge verkehren automatisiert in Konvois, wobei die Antriebsenergie über Oberleitungen zugeführt wird. Den Individualverkehr hat man im Zuge der post-fossilen Wende schon in den 2030er-Jahren von der Autobahn verbannt. Das System heißt nun Auto-Bahn, da es wie ein Schienenweg betrieben wird. Im Zuge dieser Umstellung konnte man in den meisten Abschnitten eine gesamte Richtungsfahrbahn stilllegen. Beim Grazer Plabutschunnel wurde eine der beiden

Röhren für den Schienenverkehr adaptiert. Auf anderen Abschnitten entstanden Solarfelder, Gewerbeflächen oder Glashäuser.

Was geschah mit den Tausenden Pendlern, die noch in den 2020ern auf ihr Recht pochten, täglich von der Oststeiermark und dem Burgenland, aus Slowenien und aus dem Mürztal mit ihren Autos in den Raum Graz zu fahren und dafür auch noch steuerliche Vergünstigungen in Anspruch nahmen? Für diese Menschen änderte sich der Alltag grundlegend – zum Guten, wie viele heute erzählen. Die meisten verlegten sich darauf, mit dem Auto zu einer S-Bahn-Station zu fahren, wie etwa Dravo M. aus einem Dorf in den Windischen Büheln - acht Kilometer auf Nebenstraßen nach Mureck, von dort aus in 36 Minuten nach Graz-Puntigam, wo er bis zu seiner Pensionierung bei einem großen Möbelhaus beschäftigt war. Heute sagt Dravo, das habe ihm gutgetan, auch wenn er zugibt, erst auf die Bahn umgestiegen zu sein, als die A9 im Jahr 2033 für den Individualverkehr gesperrt worden war. Das war dann auch eine große finanzielle Erleichterung gewesen, denn zuletzt hatte die kilometerabhängige Maut bereits einen beträchtlichen Teil seines Gehalts aufgeessen. Andere, wie Pia B. aus Bruck an der Mur, die am Landeskrankenhaus Graz als Chirurgin arbeitet, hat sich mit ihrem Mann, der als IT-Fachmann selbständig tätig ist, schon vor dem Autobahnumbau eine Wohnung in der Grazer Ragnitz zugelegt. Das große Haus mit Blick auf Kapfenberg, das sich das Paar gebaut hatte, vermissen sie nicht mehr. Sie fährt nun mit dem Fahrrad zum Dienst, in der Nacht und bei Schlechtwetter mit dem auf Elektroantrieb umgerüsteten Fiat-Oldtimer, der in der Garage steht.

Doch zurück zu Flora und ihrer Tochter Irina: Neben Arbeit und Schule haben die beiden auch viel Freizeit. Was macht man als Bewohnerin der Bandstadt, wenn man frei hat? Da lockt natürlich der Konsum – zum Beispiel in der nahegelegenen Shopping City Webling. Die hatte in den letzten Jahrzehnten einen gewaltigen Auftrieb, vor allem, seit sie an die S-Bahn angebunden ist, und man den gesamten Außenbereich umgestaltet hat. Auf dem vormaligem Parkplatz gibt es nun viele Bäume, einen Markt und Gastgärten. Die Parkplätze für ein paar Elektroautos liegen am Rand und fallen kaum auf – vor allem seit für das gesamte Grazer Stadtgebiet eine Größenbeschränkung für Fahrzeuge gilt, 3,6 m Länge für PKW und 6,25 m für den Gütertransport. Natürlich musste dazu auch die gesamte Lieferlogistik umgestellt werden. Am Knoten Webling - gleich gegenüber der Shopping City - entstand ein gewaltiges Terminal, in dem nun Waren von der Auto-Bahn bzw. von der Bahn auf kleine, meist automatisierte Lieferwägen umgeschlagen werden, die einen Umkreis von rund zehn Kilometern bedienen. Solche Terminals gibt es im Stadtgebiet an vielen Punkten, immer an den Bahntrassen bzw. an den früheren Autobahnzubringern. Wenn man also heute etwas Größeres kauft, wird die Ware in der ganzen Region binnen drei Stunden zugestellt. Das gilt übrigens auch für Einkäufe in der schönen Grazer Altstadt, die sich bei Einheimischen und Besuchern großer Beliebtheit erfreut. Wie das mit der Logistik genau funktioniert, interessiert die beiden Damen allerdings nicht. Sie finden ihre Einkäufe verlässlich in der Warenbox, die jedes Haus im Erdgeschoss hat. Die Drohnenzustellung, die eine Zeitlang vom Handel propagiert wurde, hat sich in den letzten Jahren wieder einigermaßen reduziert, weil den Menschen das allgegenwärtige Surren in der Luft zunehmend auf die Nerven ging. Heute werden Drohnen nur für dringende Medikamente oder für die Unterstützung von Notdiensten eingesetzt. Dafür sind die Logistikzentren mit Plattformen und Leitstellen für den Lufttransport ausgestattet.

Aber was gibt es denn neben dem Konsum noch an Freizeitangeboten in der Gegend? Die sechzehnjährige Irina ist in einer Reitgruppe, die in der großen Halle im Stadtteil Suburbia trainiert. Diese Halle war früher, als es dort noch die Autobahnauffahrt Flughafen gab, das Auslieferungslager einer Möbelfirma. Heute gehört sie zum Verband Suburbia, der das vormalige Einfamilienhausgebiet

zwischen Seiersberg und Feldkirchen managt. Die Einfamilienhäuser gibt es dort nach wie vor, aber sie dürfen schon seit 2024 nicht mehr vergrößert werden. Auch die Bodenversiegelung wurde gestoppt. Gleichzeitig hat man damals die Regel eingeführt, dass nicht mehr auf eigenem Grund geparkt werden darf, sondern nur auf Sammelparkplätzen, von denen es einige im Gebiet gibt. Damit hat sich das Radfahren und das Gehen zur normalen Art der Fortbewegung der Einfamilienhausbewohner entwickelt. Ein automatischer Spurbus, der das Gebiet an die S-Bahn anbindet, und vielfältige Taxidienste haben diesen Wandel erleichtert. Gleichzeitig hat man die Straßen, die früher oft in Sackgassen mündeten (weil man den „Durchzugsverkehr“ fürchtete), mit Wegen verbunden, unnötige Asphaltierungen aufgebrochen und Straßenbäume gepflanzt. Freie Grundstücke wurden nicht etwa mit Geschoßbauten bebaut, wie es manche Architekten mit dem Argument der „Verdichtung“ propagiert hatten, sondern als Nutzgärten ausgestaltet. So ist zum Beispiel unsere Flora P. Mitglied einer Gartengemeinschaft, die in Suburbia rund sechs Hektar Gemüsefelder betreibt. Die Produkte werden von den Mitgliedern teils selbst konsumiert, oder am Markt in Webling verkauft. Die von der Suburbanisierung verschont gebliebenen Felder, die zuletzt nur noch als spekulative Bodenreserve dienten und oft brachlagen, sind nun mit Obstgärten und Gemüsefeldern kultiviert. Die Felder sind nun Teil einer Landschaft, die von Menschen aller Altersgruppen auf vielfältige Weise erlebt werden kann. Suburbia ist mit seiner dichten Bepflanzung auch eine wichtige mikroklimatische Ressource, denn, das muss man festhalten, auch 2050 ist die zunehmende Erderwärmung noch nicht zum Stillstand gekommen. Dazu benötigt es Jahrhunderte CO₂-neutralen Lebens und Wirtschaftens. Ein wesentlicher Beitrag ist natürlich auch der Wandel in der Nahrungsmittelproduktion. Dazu hier nur so viel: die Hallen der nahegelegenen, vormaligen Shopping City Seiersberg mit einer Grundfläche von mehr als acht Hektar werden seit langem für unterschiedliche Formen von Permakultur, basierend auf erneuerbaren Energien, genutzt. Nach der Einführung des PKW-Fahrverbots auf der Autobahn war ja das Geschäftsmodell „Einkaufen mit dem Auto“ obsolet geworden.

Wenn also Flora abends mit dem Fahrradkorb voll Gemüse in ihre Stadtwohnung zurückfährt, denkt sie nicht mehr an ihren beruflichen Anfang als Verkäuferin in der Shoppingcity, wie sie nach dem Dienst im Dunkeln an der Bushaltestelle stand, während auf vier Spuren die Kunden in ihren qualmenden Autos vorbeidefiliierten, manche Fahrer überheblich aus ihren Großraumvehikeln herablächelnd, andere selbst gestresst und mit ihren Kindern gedrängt in billigen Gebrauchtwagen, ohne die sie den Alltag nicht bewältigen konnten. Und Irina? Die sitzt mir ihren Reitfreundinnen im elektronisch gesteuerten Vereinsbus und ihr kommt das alles ganz selbstverständlich vor.