

Mathias Strolz, Michael Bernhard

26. September 2036, ein ganz normaler Freitag

Entwicklungen sind selten linear. Es gibt sie immer, die faszinierenden Überraschungen gleichsam aus dem „Nichts“, die unvorhersehbaren Hürden, die unvermuteten Beschleunigungen. Entwicklungsstränge gewinnen oder verlieren plötzlich an Kraft oder werden durch disruptive Dynamiken komplett obsolet. Sicher sind nur der Fortschritt und die lebensnotwendige Erneuerung. Dieser Erneuerungsprozess lässt sich im Verkehrsbereich auf das Motto „Von Sin (Sünde) zum Sinn“ verkürzen. Doch was heißt das konkret für unser Leben und wie sieht ein mobiler Alltag in 20 Jahren wohl aus? Dieser Frage haben wir uns gestellt und schildern daher unseren 26. September 2036.

I. Matthias Strolz am Freitag, den 26. September 2036

Ein süßes Erwachen

7.00 Uhr, der Wecker läutet. Ich bin schon wach. Es ist ganz schön warm heute, vor allem für Ende September. Damit hat unsere Photovoltaik-Anlage schon einiges an E-Coins verdient. Gut so, damit ist meine virtuelle Mobilitätsgeldbörse prall gefüllt. Das trifft sich bestens, da ich derzeit mit der Präsentation meines neuen Buches viel in Österreich und Europa unterwegs bin.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten in den 2020er Jahren hat sich das E-Coin-System Anfang der 2030er-Jahre in der ganzen Republik *Vereintes Europa* (VE) durchgesetzt. Alle 18 Mitgliedsländer haben das System auf Basis integrierter Energie-, Wirtschafts- und Finanzstrategien gleichzeitig und miteinander eingeführt – seither studieren Delegationen aus der ganzen Welt diese Errungenschaft. Weltweit haben sich die Energie-, Informations-, Kommunikations- und Mobilitätssysteme in den letzten zwei Jahrzehnten stark integriert. Das E-Coin-System schaffte jedoch die erste All-in-Solution und damit eine kompakte Gesamtlösung. Als sogenannter *Prosument* – eine Mischung aus Produzent und Konsument – erhalten unsere Nachbarn und wir für die Produktionsleistung unseres kleinen Sonnenparks am Dach die nun weltweit gehypten E-Coins. Diese kann ich zur Bedienung meiner Mobilitätsbedürfnisse einsetzen oder in Euro umwandeln.

Die illustre Bande der Game Changer

So wie die Sonne heute scheint, hat sogar die grüne Fassade unseres Nachbarn bereits ein paar E-Coins für dessen fahrerloses Fahrzeug verdient. Aslan Skeif, syrischer Ingenieur und vielzitiertes Role Model für gelungene Integration, wurde 2017 als Flüchtling hier ansässig. Viele seiner Landsleute, die zeitgleich mit ihm zwischen 2015 und 2017 hier ankamen, fanden keinen erfolgreichen Einstieg in Österreich. Die meisten von ihnen kehrten Anfang der 20er Jahre mit Hilfe eines UNO-Neustart-Programmes wieder in das befreite Syrien zurück.

Aslan Skeif jedoch blieb in Wien und konnte sich erstaunlich rasch eine wirtschaftliche Basis erarbeiten. Er ist ein beherzter Forscher und Bastler und seine begrünte Fassade erfreut mich jeden Morgen. Ob er die Kombination aus Begrünung und Energieproduktion wirklich schaffen würde, war lange offen. Doch als es 2025 zu einem Durchbruch der „Grätzel-Zelle 2.0“ kam, war er einer der ersten Anwender in Österreich und wurde sogar vom größten europäischen Webportal „Stream Europe“, das weltweit zehn Millionen Zugriffe verzeichnete, für eine Reportage besucht. Daraufhin wurde er als „Energy Celebrity“ in die Hall of Fame der Initiative „Energize Europe“ aufgenommen. Diese Initiative versammelt als Private Public Partnership unter Beteiligung der Republik Vereintes Europa, der UNO, BMW, Hyundai und Vattenfall eine Community von Energie-Pionieren, die mit ihren Innovationen global für Furore sorgen. Eine illustre Bande von echten Game Changern.

Der Fast-Bundespräsident ohne Chip und ohne Familien-Paket

„Guten Morgen! Wohin und wie fährst du heute?“, fragt mich meine Frau Anita. Wir feiern in drei Wochen unseren 31. Hochzeitstag und haben schon so einiges miteinander durch- und erlebt. Sie leitet mit 61 Jahren eine Sinngalerie und fragt sich manchmal, wie es sein konnte, dass vor 20 Jahren noch fast alle Frauen in diesem Alter bereits in Pension waren. Nichts gibt ihr so viel Kraft, wie schöpferisch tätig zu sein.

Mit unserem ersten gemeinsamen Buch „7 Wege zu mir selbst“ waren wir in den letzten drei Jahren viel unterwegs; 38 Lesungen international mit Wegstrecken für insgesamt 45.449 E-Coins. Das war nach meiner knapp gescheiterten Kandidatur als Bundespräsident vor gut zwei Jahren ein wichtiges Projekt, das mir viel Vitalität zurückgab. Die Wahl gegen den wirklich beeindruckenden Thomas „Tom“ Neuwirth zu verlieren, ging schlussendlich schon in Ordnung für mich – dennoch brauchte es einige Zeit, um den Wahlkampf zu verdauen.

„Jetzt aber los!“ rufe ich und klappe meine „Virtue-Watch“ auf, um Herbert, meinen persönlichen virtuellen Assistenten, zu fragen, welche Mobilitätsmatrix er mir für meine Lesung in Landeck heute organisiert hat. Herbert meint mit seiner sonoren Stimme: „Matthias, du fährst heute multimodal. Die Matrix liegt in deiner Virtue-Inbox.“ Ich antworte schnippisch: „Multimodal ist ja klar. Aber wie genau?“ Herbert erläutert meinen Tagesplan: „Mein Vorschlag auf Basis deiner Wünsche: Du gehst zuerst zu Fuß mit deinem Enkel zum Kindergarten, dort holt dich um 8.45 Uhr ein fahrerloses Zip-Car ab und bringt dich zum Hauptbahnhof. Von dort Westbahn Tiger-Jet nach Landeck. Verlassen des Hauses um 8.30 Uhr, Ankunft in Landeck um 13.45 Uhr. Soll ich dir auch ein Mittagessen im Tiger-Jet buchen?“ Ich bedanke mich mit einem „Okay, das passt. Nein, kein Mittagessen.“ und klappe meine „Virtue-Watch“ zu.

„Virtue-Watch“ – was für ein Wunderding, diese Allzweck-Uhr, die das ehemals oberösterreichische Runtastic-Team in einem Joint Venture von Adidas und Apple 2028 auf den Markt brachte. Auf Wunsch gibt es die Watch auch als Chip-Implantat. Aber dafür fühle ich mich nun wirklich schon zu alt. Als Kind der Freiheitsliebe misstraue ich diesen ganzen Implantaten nach wie vor und gehöre zu den 40 % der VE-Bürgerinnen und Bürger, die Chip-frei sind. Meine zwei jüngeren Kinder lachen mich dafür manchmal aus. Unsere Älteste teilt meine Skepsis und ist wie ich auch eine „Chip-Virgin“, wie wir Verweigerer im Netz liebevoll genannt werden.

Meine Frau fragt mich noch, ob wir nicht doch endlich unsere „VV Green“-Mitgliedschaft auf ein Family Clan-Package umstellen können, um die beworbenen 5.000 E-Coins als Bonus zu lukrieren. „Nein, da mache ich nicht mit“, brumme ich vor mich hin. Mich nerven diese Tarifspielchen, seit die Telekomanbieter Ende der 90er Jahre damit begonnen haben – aber natürlich verstehe ich die Logik.

Die ruhig gewordene Großstadt

Der Kindergarten-Spaziergang mit meinem Enkel in der Früh ist mir wichtig. Wir lieben den begrünten Gehsteig. Lucie will hier immer Blumen pflücken und ich erkläre ihr stets, dass das nicht erlaubt sei. „Wieso nicht, Opa?“, will sie wissen, „da sind doch so viele.“ Es ist ja erfreulich, dass Wien heute noch grüner ist als früher. Aber dass die ganze Großstadt mit ihren heute 2,4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern eine grüne Lunge geworden ist, das war noch vor 20 Jahren nicht absehbar. Da war Großstadt eher verrückte und laute Hektik.

Nun ist es ruhig geworden. Der Elektroantrieb und die Neuorientierung an kindergerechtem – und vermutlich wohl vor allem pensionistengerechtem – Verkehr haben einiges bewirkt. Es war in den 20er Jahren, als Lärm als politi-

sches Thema so richtig aufkam. Die Sozialmediziner brachten erschlagende Evidenz, wie schädlich zu viel Lärm für den Menschen ist. Internationale Studien zu diesem Thema gelangten in den Fokus und zahlreiche Bürgerinitiativen formierten sich, um für zeitgemäße Lösungen zu protestieren. Die violett-pink-grüne Stadtregierung ab 2026 brachte schlussendlich den Durchbruch: Die Zeit war reif für umfassende Erneuerung, Innovation auf allen Ebenen – sozial, wirtschaftlich und technologisch.

Für einige Jahre war es fast ein Glaubenskrieg gewesen: autofreie Stadt – ja oder nein. Die Frage, wie weit man die Autos auch jenseits der immer zahlreicher gewordenen Fußgängerzonen zurückdrängen sollte, spaltete die Wiener Bevölkerung. Motorisierter Lärm durch benzingetriebene Fahrzeuge wurde für manche zur groben Sünde. Andere wiederum geißelten das Zurückdrängen der klassischen Individual-Motorisierung als freiheitsfeindliche Verbotskultur. Der Komplettdurchbruch der elektrischen Mobilität brachte schlussendlich die Versöhnung. Der Innenstadtbereich wurde ab 2027 zur Verbrennungsmotoren-freien Zone und zu einer europaweit viel beachteten Pionierregion für fahrerlose Mobilität. Die Umrüstung der Straßen hierfür war nicht trivial und brachte riesige Herausforderungen.

„Opa, bist du auch hier zum Kindergarten gegangen?“, fragt mich meine vierjährige Enkelin mit erwartungsvollem Blick. „Nein, ich bin in einem Bergdorf weit weg von hier aufgewachsen. In Vorarlberg, fünf Stunden mit dem Tiger-Jet entfernt. Aber deine Mama ging auch hier in den Kindergarten. Damals haben die Autos viel Lärm gemacht und hinten bei den Autos kam ein dunkler Rauch heraus“, zeichne ich mit den Händen die Form einer Abgaswolke. „Okay, damals gab es also rauchende Autos. So wie Onkel Michael, der raucht ja auch“, kichert Lucie und pustet vor sich hin.

„Weißt du, früher war die Straße ein noch viel gefährlicherer Ort als heute“, sinniere ich vor mich hin. „Wieso, Opa?“, fragt mich Lucie. „Naja, damals war noch vieles anders. Und wir haben dann zu Allerheiligen immer an gefährlichen Stellen an den Straßen Kreuze aufgestellt, um daran zu erinnern, dass hier Menschen auf der Straße gestorben sind.“ Lucie schaut mich groß an. „Wie viele Kreuze, Opa? Und auch bei Tante Ariane in Berlin?“ Ich runzle die Stirn und klappe meine Virtue-Watch auf, um die Informationen zu besorgen: „Herbert, wie viele Verkehrstote gab es in Deutschland und Österreich in den Jahren 1970, 2015 und 2035?“ Sogleich tönt es: „Die Zahlen für Deutschland: 19.193 Verkehrstote im Jahr 1970, 3.475 im Jahr 2015 und 1.201 im Jahr 2035. Die Zahlen für Österreich: 2.507 Verkehrstote im Jahr 1970, 475 im Jahr 2015 und 150 im Jahr 2035.“ Lucie schaut mich mit großen Augen an. Das ging ihr jetzt zu schnell. Und auch ich schüttle verwundert den Kopf. Dass Anfang der 1970er Jahre die blutigsten Zeiten auf unseren Straßen waren, das

wusste ich. Dass damals jedoch in Deutschland eine ganze Kleinstadt und in Österreich eine große Landgemeinde ihr Leben auf der Straße verlor, das hatte ich schon vergessen. Das ist heute einfach nicht mehr vorstellbar.

Die intelligente Straße und das große Datenleaken

Die Sicherheit auf der Straße hatte sich über die Jahrzehnte massiv verbessert. Das Zurückdrängen der Todesfälle um weitere zwei Drittel allein in den letzten 20 Jahren war vor allem einer europäischen Initiative zu verdanken, die sich „Intelligente Straße“ nannte. Die ersten Vorbereitungen zur nationalen Umsetzung trafen wir in unserer ersten Regierungsperiode 2018–2023. Im Jahr 2020 kam von der Europäischen Kommission ein breites Offensivprogramm, an dem sich alle Mitglieder der damaligen Europäischen Union beteiligten. Vor allem in den Ballungsräumen wurde die Verkehrspolitik neu erfunden. Telematik und E-Mobilität waren in den ersten drei Jahren die Schwerpunkte, fahrerloses Fahren dann ab 2023. Dieses Projekt war eine der letzten großen Initiativen der Europäischen Union, die nach Jahren der heftigen Krisen und nach einem dreijährigen Europäischen Konvent in eine gemeinsame Republik Vereintes Europa übergeführt wurde. Auf Basis von Volksabstimmungen nahmen nur 18 der 27 damaligen EU-Mitgliedsländer die neue Verfassung und die Mitgliedschaft in der Europäischen Republik an. Die Kooperation bei Forschungs- und Innovationsprojekten, vor allem in den Bereichen Energie, Verkehr und Mobilität bleibt aber auch mit den Nachbarn jenseits der neuen republikanischen Grenzen bis heute sehr eng.

Die Intelligente Straße kam Stück für Stück ins Leben. Zu einem wichtigen Teil basierte sie auch auf der Eigeninitiative der damals riesigen Autoindustrie. Bereits vor über 20 Jahren erkannten die Automobilhersteller, dass sie ihren Fokus von der reinen Produktion von Autos auf die Erzeugung von Mobilitätslösungen verlegen mussten. Ein erster Pionier war hier „George“, das ab 2015 von HERE entwickelt wurde, ein gemeinsames Projekt von BMW, Audi und Daimler. Die Branchenteilnehmer begriffen, dass sie zusammenarbeiten mussten, um die anstehende Phase der Transformation gut meistern zu können.

Die Autoindustrie nahm ihr Schicksal also selbst in die Hand. Die Intelligente Straße entstand vor allem durch die rasante Entwicklung von Mapping-Technologien für Autos. Dies bedeutete jedoch auch, dass Straßenbetreiber eine Menge von Daten erhielten, gleichermaßen die Mobilitätsdienstleister. Es kam zu einem regelrechten Kampf um die Daten zwischen Straßenbetreibern – also vor allem der öffentlichen Hand – und der Autoindustrie sowie den verbündeten Mobilitätsdienstleitern. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind bis heute eine Herausforderung.

Natürlich hatten wir viel an Sicherheit gewonnen im Straßenverkehr. Aber wir haben wohl auch einiges an Freiheit verloren, so meine Einschätzung. Ein riesiges Datenleak im Jahr 2032 führte uns das sehr beklemmend vor Augen. Damals wurden von einem Hacker-Kollektiv über Nacht die Mobilitätsdaten von 20 Millionen Briten, Franzosen und Polen ins Netz gestellt. Die Empörung darüber war grenzenlos. Der Verdacht der Bürgerinnen und Bürger, dass mit ihren Daten – egal ob im Gesundheits-, Verkehrs- oder Freizeitbereich – zweifelhafte Geschäfte ohne ihr Wissen gemacht werden, hatte sich über Jahre aufgebaut. Hier kam es nun gleichsam zur eruptiven Entladung.

Die Autozombies und das virtuelle Kidnapping

Heute, vier Jahre später, ist das Thema noch immer heiß. Das selbstfahrende Auto, wie es in ausgewiesenen Bezirken in Großstädten bereits völlige Normalität darstellt, ist auf vollintegrierte Datennutzung und damit -vernetzung angewiesen. Das bringt immer wieder neue Sicherheits Herausforderungen mit sich. Und auch das Miteinander von selbstfahrenden und fahrgelenkten Fahrzeugen ist bis heute nicht friktionsfrei. Manche Expertinnen und Experten meinen, in zehn Jahren werde das fahrgelenkte Auto komplett aus dem Straßenbild verschwunden sein. Man werde es verbieten müssen. Andere pochen auf die Wahlfreiheit. Da ich gerade vor zwei Wochen mit einem Salzburger Jugendfreund eine Mountainbike-Tour in der Steiermark machte, leuchtet mir das ein. Die Schotter- und Waldwege werden wir nie alle „intelligent“ machen können. Also wird es auch immer ein Miteinander von selbstfahrenden und fahrgelenkten Autos geben. Jedenfalls ein Kopfwehthema auch für die Zukunft – „Da wünsch ich mal unseren Abgeordneten alles Gute“, denke ich mir.

Die Herausforderungen in Sachen Sicherheit sind groß. Im Frühsommer wurden wir Zeugen eines schrecklichen und bis heute nicht aufgeklärten Angriffs. In der Innenstadt von Mailand fuhr ein fahrerloses Auto Amok und tötete dabei zwei Passanten. Bereits im letzten Jahr gab es in Budapest einen toten Passagier, nachdem Hacker ein fahrerloses Auto mit 40 km/h gegen eine Wand führen. Nüchtern betrachtet rettet das selbstfahrende Auto jährlich tausende von Menschenleben quer über den Kontinent. Doch diese beiden Zwischenfälle ließen alle Zahlen und Fakten in einem Orkan der Emotionen versinken. Zwei Monate lang dominierten Horrorszenarien die Online-Boulevardmedien. Im Zuge dessen geisterte auch noch das Schlagwort „virtuelles Kidnapping“ durch das Netz. Inwieweit sich diese kollektive Emotion wieder verflüchtigt, ist heute noch nicht abschätzbar. Versicherungen, Märkte und Börsen nehmen das Thema offensichtlich sehr ernst.

Der NeuWind weht

Beim Kindergarten angekommen, öffne ich mit meinem persönlichen Code die Tür, während gerade ein oranger Lkw an uns vorbeifährt. „Schau Opa, ein Mistwagen“, stupst mich die Kleine von der Seite an. „Ach ja, auch die sind leiser geworden“, sage ich. „Und viel weniger. Zum Glück.“ Allein in Wien hat sich in den letzten 20 Jahren das Aufkommen an Lebensmittelabfällen um 90.000 Tonnen reduziert. Bei einer durchschnittlichen Beladung von acht Tonnen pro Müllwagen sind das 11.250 Lkw-Fahrten weniger.

Die Verpackungsindustrie wurde zur Kreislaufwirtschaft organisiert und das Bruttoinlandsprodukt (BIP) dient zumindest in Europa nicht mehr als allein dominante Steuerungskennzahl für Staaten. Nicht nur die Budgetpolitik ist nach mehr als einem halben Jahrhundert Schuldenmachen in eine nachhaltige und generationengerechte Form gebracht worden. Österreich schaffte 2020 zum ersten Mal seit 56 Jahren einen ausgeglichenen Haushalt. Insgesamt konnten wir einen ganzheitlicheren Blick auf das Thema Wohlstand entwickeln. Es geht auch und vor allem um gesellschaftliches und individuelles Wohlbefinden.

Als wir im Jahr 2014 unseren neuen Wohlstandsindikator „NeuWind“ präsentierten, waren wir damit in Österreich noch so ziemlich allein auf weiter Flur. Die Medien und die Öffentlichkeit interessierte es nur mäßig. Angelehnt an unser sozial-ökologisches Marktwirtschaftsmodell präsentierten wir 36 Indikatoren, die dabei helfen sollten, Lebensqualität darzustellen und gleichzeitig die Herausforderungen der Zukunft abzubilden. Schritt für Schritt konnten wir in den Folgejahren mit unserer evidenzbasierten Politik Verbündete gewinnen. Bei unserer ersten Regierungsbeteiligung ab 2018 war es auch NEOS-intern noch heftig umstritten, inwieweit ein ganzheitlicheres Wirtschaftsmodell Pate für unsere Wirtschaftspolitik stehen sollte. Ja, es war auch intern ein Kampf. Es müsse zunächst aufgeräumt werden und dann könne man sich um diese Orchideenthemen kümmern. Heute ist zumindest in unserer Bewegung allen klar, dass Wohlbefinden und Lebensqualität keine Orchideenthemen sind, sondern die Überlegungen dazu im Zentrum jeder guten Politik zu stehen haben. Die zweite Regierungsbeteiligung ab 2023 brachte für mich zwar den geplanten Abschied aus der Regierung, aber für den NeuWind kam der Durchbruch.

Politik ist der Ort, wo wir uns ausmachen, wie wir miteinander leben. Und an diesen Ort brachten und bringen wir Lust, Lebendigkeit und Lösungen. Freiheitsliebe, Eigenverantwortung und Nachhaltigkeit waren und sind dabei unsere Kernwerte, die unser Handeln als politische Kraft leiten. Sie waren und sind auch großartige Paten für eine zukunftsweisende Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Mit Erneuerung, Lebensqualität und Nachhaltigkeit als Referenzpunkte für das zweite Regierungsprogramm, das ich noch mitverhandelte,

wurde Österreich Mitte der 20er Jahre schließlich ein weltweit beachteter Innovationshub für alternative Antriebstechnologien, innovative Ladeinfrastruktur, smarte Energielösungen und Telematiksysteme sowie ein gefeierter Pionier für multimodale Mobilitätsdienstleistungen. Fast jede intelligente Straße und ein Großteil aller smarten Autos und Mobilitätssysteme weltweit tragen ein Stück „Made in Austria“ in sich. Darauf sind wir stolz.

2. Michael Bernhard am Freitag, den 26. September 2036

Als ich vor 13 Jahren mit meiner Familie nach Belgrad zog, konnte ich nur erahnen, wie sich die „Weiße Stadt“ entwickeln würde. Den bevorstehenden Eintritt Serbiens in die EU, deren Erweiterung im Jahr 2028 auch Mazedonien, Albanien und den Kosovo zu gleichwertigen Mitgliedstaaten machte, konnte ich gegen Ende meiner zweiten Amtszeit als Abgeordneter der NEOS zwar voraussehen. Die rasanten technologischen Veränderungen, die die Stadt zu einer der innovativsten und lebenswertesten Städte Europas haben werden lassen, hingegen nicht. Als noch die Rede von „Smart Cities“ war und Wien mehrfach als intelligenteste Stadt der Welt ausgezeichnet wurde, hatten wir keine Ahnung, was die Zunahme an intelligenten Lösungen wirklich bringen würde. Dass die futuristisch anmutenden Projektionen von Städten als hoch technologisierte Systeme, eingepackt in fast schon zwanghaft glänzende Fassaden mit integrierten Grünflächen, wahr werden würde, hatte vermutlich nur Siemens in seine Unternehmensstrategie miteinkalkuliert. Siemens, und glücklicherweise die DATA Drotzky GmbH, ein Tochterunternehmen der global office Franchise AT GmbH, das Unternehmen, dessen Geschäftsführer sowie Miteigentümer ich im Jahr 2012 wurde, kurz bevor ich mit den damals noch unbekanntem NEOS in den Nationalrat einzog.

„Erinnerst du dich an die Zeit, als wir mit DATA Drotzky unser Produkt DCTrust angemeldet haben?“, schreie ich hinüber zum Balkon, wo meine Frau, wie jeden Morgen, am Computer sitzt und schreibt. Während ich die Unterlagen für den vorliegenden „Roll-Out“ in Wien vorbereite, blicke ich immer wieder aus den großen Fenstern direkt auf jene Stelle, an der die Save in die Donau fließt. Seitdem wir eine der hoch begehrten Wohnungen der „Belgrade Waterfront“ ergattern konnten, schreibt meine Frau nur noch mit Blick über das Wasser. Es mache sie kreativer, sagt sie. Außerdem erinnere es sie an eine fast vergessene Zeit, als man noch glaubte, man müsse jede zweite Woche verreisen, um Freiheit zu spüren. Dass wir damals mehrmals monatlich das Flugzeug nahmen, um uns zu sehen, ist heute kaum vorstellbar. Ryanair, Airberlin und Eurowings, für 40 Euro fliegen – kaum vorstellbar heute.

Bio-Huhn, biokraftstoffbetriebener VAN und Überwachungsstaat

Als „Belgrade Waterfront“ vor mehr als 20 Jahren ins Leben gerufen wurde, hatte niemand geglaubt, dass die Stadt es ohne Gentrifizierung und Korruption schaffen würde, Lebens- und Wohnraum gepaart mit Grünflächen und einem intelligenten Transportsystem zu erschaffen. Inzwischen fahren geräuschlose, elektrobetriebene Schnellboote die Donau auf und ab und transportieren jene Personen, die nicht gewillt sind, sich am Carbon-Offsetting zu beteiligen. Das Sich-Freikaufen vom individuellen Beitrag an der Klimakrise war immer nur ein Tropfen auf den heißen Stein gewesen. Genau wie jede andere Form der Klima-Kompensation, die sich ausschließlich am Verhalten des Individuums orientiert, ohne die systemrelevanten Größen benennen zu können. Damals drohte der Nachhaltigkeitsdiskurs eine Mode jener zu werden, die es sich leisten konnten, mit ihrem biokraftstoffbetriebenen VAN das Bio-Huhn beim Biobauern abzuholen, um es dann auf ihrer Dachterrasse im siebten Wiener Gemeindebezirk mit Gleichgesinnten zu verspeisen.

Nichtsdestotrotz, der grüne Schuldiskurs, gepaart mit futuristischen Vorstellungen vom „klimaneutralen Leben“, hat etwas mit den Menschen gemacht, nicht mit allen, aber mit vielen. Oder, wie Matthias Strolz es in seiner Autobiographie (theatralisch wie immer) auf den Punkt zu bringen wagte: Von der Sünde zum Sinn und wieder zurück. NEOS hat damals viel Druck gemacht, um die Einführung der CO₂-Steuer voranzutreiben. Die war wirtschaftsfreundlich möglich. Das glaubte nur keiner.

„Ja, ich erinnere mich“, kommt es mit etwas Verzögerung vom Balkon zurück „Vor allem erinnere ich mich an die Angst, die wir hatten, als die kaskadenhafte Verbreitung von zentralisierten Überwachungssystemen überhandnahm. Und das ausgerechnet in Wien. Ihr hättet es verhindern müssen.“

„Wir haben es verhindert. Das Schlimmste zumindest. Was machst du als Politiker mit einer breiten Masse, der das gefühlte Recht auf Privatsphäre abhandengekommen ist. Es ist nun einmal praktisch, wenn dir andere sagen, wie und wann du Energie sparen kannst, Fenster geöffnet oder geschlossen, Waschmaschinen an- oder ausgeschaltet werden und das am besten auch noch automatisch“, erwidere ich.

„Stimmt. Aber Du weiß, was ich meine. Wenn ich am Ende des Monats weniger Steuern zahle, nur weil ich ein paar Hundert Meter zu Fuß gegangen und ein paar Kilometer mehr mit dem Fahrrad gefahren bin, als jemand, der aus welchen Gründen auch immer, nicht gerne Fahrrad fährt oder zu Fuß geht.“

Ja, ich weiß, was sie meint. Obwohl es lange zurückliegt, erinnere ich mich gut an die Debatten um Datensouveränität, Datenklau, an Facebook, Google.

Alles zusammengebrochene Firmen. DATA Drotzky hatte es damals geschafft, ein System anzubieten, das Datensicherheit gewährleisten konnte. Damals hatten ganze Stadtverwaltungen an DATA Drotzky geglaubt. Wir wurden zuerst Teil der intelligenten Verwaltung und dann Teil des intelligenten Verkehrs. Das war vor zwölf Jahren. DCTrust – Data. Communication. Trust. Klang einfach, war es auch.

„Möchtest Du noch einen Kaffee, bevor Du aufbrichst?“

„Gerne. Ich habe noch zehn Minuten“, antworte ich, wissend, dass meine Frau zur Zubereitung nicht mal aufstehen muss. Die Organisation unseres Haushalts hat sich auf das Drücken von Knöpfen und das Sprechen mit Haushaltsgeräten reduziert. Was früher nur Autos und Siri konnten, kann heute der gesamte Haushalt. Die Nach-außen-Stülpung des Smartphones. Ich trage meine Daten nicht mehr mit mir herum. Ich bin von ihnen umgeben.

Als wir den Entschluss fassten, nach Serbien zu ziehen, war klar, dass das Leben in der Stadt die einzige Option war. Während Belgrad mit der neuesten Technik versehen wurde, drohte dem ländlichen Raum die Schockstarre. Kleinstädte entvölkerten sich; auch Dörfer. Es blieben leerstehende hässliche Relikte, die wie überdimensionale, ausgetrocknete, schimmelnde Schwämme die Landschaft zerschnitten. Viele Gebäude wurden abgerissen und ganze Landstiche wiederbegrünt. Anstatt in den Ausbau von Autobahnen zu investieren, wurde neuen technologischen Lösungen Raum zur Entfaltung gegeben. Was Frank Lloyd Wright unter organischer Architektur verstand – eine Korrelation von Natur, Topographie und Architektur – wurde als Anleitung für die Entwicklung ganzer Städte herangezogen.

„Vielleicht sollten wir doch aufs Land ziehen.“ Ich hatte mich zum Kaffeetrinken auf den Balkon begeben und verlor mich in Gedanken.

„Ich habe dir gesagt, dass ich es mir vorstellen kann. Die Arbeit kann ich von zu Hause erledigen und die Kommunikation über das Internet fühlt sich schon fast echt an.“

„Stimmt ... Jetzt muss ich aber los. Drück mir die Daumen. Bis später!“

Auf der Donau durch Europa

Die Haustür öffnet sich. Die technische Anpassung der Wohnung an unsere Bewegungen, Stimmlagen, Fingerabdrücke und die Schnelligkeit unseres Ganges hat ewig gedauert. Inzwischen kennt uns das gesamte Inventar und reagiert aus uns, meist zuvorkommend richtig. Mit dem Lift fahre ich in das Untergeschoß, das sich auf Straßenniveau befindet und direkt zur Schiffs-

anlegestelle führt. Ein Rollteppich, eingebettet in eine Allee aus Bäumen und Sträuchern, fährt mich direkt zum Eingang des Schiffes, das mich, jedes Mal, wenn ich es sehe, an einen durchsichtigen glänzenden Käfer erinnert. Platz 23A. Den Platz hatte ich auch immer in Flugzeugen.

Als die Personenschiffahrt auf der Donau ausgebaut wurde, wussten wir noch nicht, dass es bald Schiffe geben würde, die geräuschlos und sauber die Donau bis nach Wien in drei Stunden hinauffahren können würden. Die Anzahl der Schiffe und Passagiere ist zwar beschränkt, jedoch völlig ausreichend für eine Bevölkerung, deren Mobilitäts- und Konsumverhalten sich massiv verändert hat. Vor 20 Jahren sprachen alle davon, dass Beschleunigung und Narzissmus Ausdruck moderner Gesellschaften seien. Aber schon damals gab es Gegenbewegungen zu Ruhelosigkeit und Entwurzelung. Ich erinnere mich, als das Teilen zum neuen Kaufen avancierte und sich Carsharing verbreitete wie das Salatangebot bei McDonalds. Heutzutage besitzt in der Stadt kaum noch jemand ein Auto. Kleine Märkte befinden sich in der Nähe. Einkäufe werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Alles andere machen Drohnen.

Dass wir bereits 30 Minuten auf dem Wasser unterwegs sind, habe ich kaum registriert. Die Stimme aus dem Smartphone empfiehlt mir die Bestellung eines Elektroautos mit Chauffeur. Seit Neuestem werden sogar die bei der Produktion entstandenen CO₂-Emissionen in den Preis miteingerechnet. Die Zeiten haben sich geändert. Was damals noch Luxus war, ist heute Standard. Nicht für jeden, aber für viele. Die Trennlinien der Gesellschaft verlaufen nun entlang der Bereitschaft und Fähigkeit, Teil einer digitalisierten Welt zu sein.

Nach drei Stunden Fahrt ist die Anlegestation in Sichtweite. Als ich mich erhebe und zum Ausgang gehe, sehe ich bereits meinen Chauffeur. Sein Auto, ein alter VW, ist schon 240.000 km gefahren. Die Batterie nur 5.000. Es ist die Vierte. Inzwischen ist die Lithium-Luft Batterie serientauglich. Vor 20 Jahren war es keineswegs sicher, ob sich die Elektromobilität durchsetzen würde. Verbrennungsmotoren wurden zwar seltener produziert, aber seitdem das Batterieproblem so gut wie gelöst ist, steigt die Zahl der privaten Automobile wieder an.

Der Blick zurück und das Erwachen

Während der Fahrt erzähle ich dem jüngeren Chauffeur von unserem ersten Parlamentarischen Antrag zu Elektromobilität und Carsharing.

„Wir wollten, dass die beiden Konzepte adäquat in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden. Businessmodelle, die das vorlebten, hätten viel besser in die bestehenden Strukturen integriert werden können. Eines Tages

bin ich zu spät zu einer Konferenz gekommen, weil ich nicht wusste, dass es in manchen Gegenden Wiens Pilotprojekte gab, die darauf abzielten, kleinere Autos einzuführen und den Besetzungsgrad zu erhöhen. Die Flotte war aber viel zu klein und es gab einfach keine Fahrtendienste mehr. Dann haben sie eine App entwickelt, die es erlaubte, nachzuverfolgen, wie viele Fahrzeuge welcher Größe in einer Gemeinde zu welchem Zeitpunkt benötigt wurden. Als wir 2018 in die Regierung kamen, umfasste die Autoflotte in Wien etwa 700.000 Fahrzeuge. 900 Hektar – eineinhalb Mal die Fläche der Donauinsel – gingen damals an Autos.“

„Kaum vorstellbar. Gab es keinen öffentlichen Verkehr, keine Mobilitäts-Apps?“ fragt mich der jungen Mann.

„Doch, aber die Mobilitäts-Apps hatten erst vor 15 Jahren die nötigen Echtzeitdaten. Sie konnten schon damals Routen berechnen und das Car- oder Bike-Sharing-Angebot miteinkalkulieren. Das einheitliche Abbuchungssystem innerhalb der EU war eine politische Errungenschaft!“

Ein interessierter Blick in den Rückspiegel: „Warst du damals auch beim großen Paris-Gipfel dabei?“ zeigt sich mein Lenker geschichtsinteressiert.

„Bei COP 21? Ja, war ich. Ein historisches Ereignis. Das erste verbindliche Klimaabkommen! Wir wollten die globale Erwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius, möglichst 1,5, begrenzen. Damals reisten Tausende aus aller Welt an. Mit Flugzeugen. Heute schon fast eine Sünde. Was wir in Paris damals beschlossen, sollte unerreichbar bleiben. Die fossilen Brennstoffe sind zu wichtig geblieben, vor allem im Verkehr. Aber die Menschenrechte, die haben wir reingebracht. Klimagerechtigkeit als Menschenrecht!“

„Monsieur, s'il vous plaît. Il faut que vous partiez. C'est fini pour aujourd'hui. On recommence demain matin.“ „Was, what?“ Ich schrecke auf. Fahles Licht. Ein unbequemer Sessel. Ein deutlich ungeduldiger Franzose afrikanischer Abstammung mit Besen. Wir starten morgen früh? Womit? Ich, im Plenarsaal. Eingeschlafen. Ich bei COP 21. Hatte ich alles nur geträumt?

„Sir, you cannot sleep here. We have to clean the rooms for tomorrow. Last negotiation day. Je suis Paris, you know. You have to make the Paris agreement happen. Promised?“

Alles nur ein Traum?