



INTERVIEW

„Wenn wir Wandel nur als Verlust begreifen, verlieren wir doppelt – ökonomisch und gesellschaftlich“

Wer mit Stefan Carsten spricht, bekommt einen Einblick in die Mobilität von Morgen. Im Gespräch erklärt er, warum sich die Mobilitätswende auch ohne politische Hilfe durchsetzt, was Köln dabei besser macht als andere – und weshalb Zukunft nicht mit Technik beginnt, sondern mit Nachbarschaften

Herr Carsten, Sie beschäftigen sich beruflich mit etwas, das es noch gar nicht gibt – der Zukunft. Ein Bereich, in dem sich viel verändert, ist die Mobilität. Wie bewegen wir uns in zehn bis 15 Jahren fort?

Stefan Carsten: Menschen fahren schon heute mehr Fahrrad, nutzen Bus und Bahn, gehen zu Fuß. Doch das eigene Auto ist im Besitzdenken noch fest verankert, steht aber häufig die meiste Zeit nur rum. Künftig werden Miet- und Sharing-Modelle wichtiger: für Ausflüge an Wochenenden, Urlaube, Freizeit. Und auch junge Menschen definieren Mobilität neu. Nehmen wir E-Scooter: Die sind zwar hier und da verpönt, aber natürlich sind die wichtig. Es gibt 800.000 E-Scooter in Privatbesitz, gerade im ländlichen Raum sind sie für viele Menschen essenziell für die erste Meile – also um beispielsweise zur Bahnstation zu kommen.

Gibt es in Deutschland Vorzeigestädte, wo der Wandel weg vom Auto schon besonders sichtbar ist? Hamburg ist da schon recht weit, München auch. Auch Köln ist besser als sein Ruf: Hier wurde ein Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr etabliert. Autos sollen auf den Hauptachsen fahren, die Quartiere werden entlastet. Und das funktioniert. Erst neulich hat der Mobilitätsbeauftragte der Stadt Köln, Ascan Egerer, verkündet, dass dieses Jahr auf dem Hohenzollernring erst-

mals mehr Radfahrer als Autofahrer unterwegs waren. Das ist bemerkenswert.

Was macht die Stadt der Zukunft jenseits der Mobilität aus?

Wir erleben gerade den Übergang von der industriellen zur wissensbasierten Stadt. Die industrielle Stadt war funktional getrennt: Wohnen hier, Arbeiten dort, Einkaufen noch mal woanders. Die wissensbasierte Stadt dagegen ist gemischt, kleinteilig, lebendig. Nachbarschaften gewinnen an Bedeutung. Paris ist das beste Beispiel: Parkplätze verschwinden, Straßen werden zu Grünflächen. Der Autoverkehr liegt bei vier Prozent, während deutsche Städte noch bei dreißig liegen. Trotzdem boomt dort die Wirtschaft.

Sie sagen, Nachbarschaften werden wichtiger. Was heißt das genau?

Menschen suchen Nähe und soziale Strukturen. In Paris gibt es die „Super-Nachbarn“: Gruppen, die über Messengerdienste wie Whatsapp täglich kommunizieren, sich gegenseitig helfen, aufeinander achten. Das klingt banal, ist aber revolutionär. Wir brauchen solche lokalen Netzwerke, um Städte lebendig zu halten. Zukunft entsteht nicht Top-down, sondern in der Straße, im Viertel, im Miteinander.

» Wir haben Angst vor der Zukunft, weil wir hoffen, es könne wieder werden wie vor zehn Jahren

Was brauchen Städte, um lebensfähig zu bleiben? Klimaanpassung ist das alles überlagernde Thema. Es wird heißer, trockener, unberechenbarer. Viele Städte sind dafür nicht gerüstet. In Regensburg etwa dürfen wegen Denkmalschutz keine Bäume gepflanzt werden – absurd, wenn man bedenkt, dass ältere Menschen an der Hitze buchstäblich sterben können. Wir müssen Straßen aufbrechen, versiegelte Flächen entsiegeln, Grünräume schaffen. Parkplätze können zu Oasen werden, Straßenbahngleise zu Wiesen. Das ist kein Luxus, sondern eine Überlebensstrategie.

Einmal haben Sie gesagt, dass es in Städten „Ich-Räume“ braucht. Was meinen Sie damit? Menschen zieht es in Städte, aber sie brauchen Rückzugsorte. Orte, an denen man atmen kann, an denen man der Hektik entfliehen kann – auch außerhalb der eigenen Wohnung. Das können Parks, Bibliotheken, Cafés, Co-Working-Spaces sein.

Städte müssen Raum für Individualität schaffen. In China wird gerade eine Stadt gebaut, die aus den Erfahrungen der Pandemie gelernt hat: Sie integriert Rückzugsräume als festen Bestandteil der Stadtstruktur. So etwas brauchen wir auch hier.

Wie verändert sich die Energieversorgung in der Stadt der Zukunft?

Menschen, die Photovoltaikanlagen auf dem Dach haben, freuen sich jetzt schon darauf, dass wir irgendwann bidirektionales Laden haben werden. Das heißt, das Elektroauto wird einfach an die Ladebox gehängt. Und der regionale, lokale Energieversorger hat Zugriff auf die Energie, die in der Batterie gespeichert ist. Der Endkonsument, also in dem Fall der E-Autobesitzer, bekommt dann natürlich Geld, weil es ja seine Energie ist. Und das ist plötzlich ein Kreislaufsystem, das unglaublich attraktiv ist. Ein E-Auto ist dann nicht nur Verkehrsmittel, sondern Energiespeicher. Leider dauert auch diese Entwicklung in Deutschland viel länger als anderswo.

Wie kommt es, dass solche und andere Entwicklungen in Deutschland ausgebremst werden?

Alte Infrastrukturen, politische Zaghaftigkeit – und Geld. Der Umbau einer Straße kostet, und oft werden nur provisorische Lösungen umgesetzt. In Paris wird der Asphalt aufgerissen, in Deutschland wird er bemalt. Wir haben Angst vor der Zukunft, weil wir hoffen, es könne wieder werden wie vor zehn Jahren, als die Automobilindustrie den Wohlstand gefördert hat. Doch die Zeiten sind vorbei. China ist locker an Mercedes und BMW vorbeigezogen. Und da stehen wir jetzt. Wir brauchen neue Narrative, neue Erzählungen, positive Bilder. Wenn wir den Wandel nur als Verlust begreifen, verlieren wir doppelt – ökonomisch und gesellschaftlich.

Liegt das Problem also auch in der politischen Kommunikation?

Absolut. Wir reden zu viel über Verzicht und zu wenig über Gewinn. Die Mobilitätswende ist kein Angriff auf Freiheit, sondern eine Erweiterung. Wenn Städte lebenswerter werden, profitieren alle. Dafür braucht es Mut – auch in der Finanzverteilung. Wir stecken Milliarden in marode Brücken, statt in die Stadt der Zukunft. Nachhaltige Energie und Mobilität sind keine Risiken, sondern Zukunftsmärkte. Sie könnten der wichtigste Wirtschaftsfaktor dieses Landes werden. Dafür müssen Städte und Unternehmen enger zusammenarbeiten. In Düsseldorf baut die Metro ihr Areal zum Stadtquartier um – mit Wohnen, Bildung, Kultur. Solche Allianzen sind der Schlüssel für eine lebenswerte Stadt.

ZUR PERSON

Stefan Carsten ist Zukunftsforscher und Stadtgeograf. Er berät Ministerien, Städte und Unternehmen, wenn es um die Frage geht, wie wir künftig leben, arbeiten und uns bewegen. Geht es nach ihm, sollten Stadtplaner nicht länger Straßen für Autos, sondern Lebensräume für Menschen planen. Aktuell ist Carsten unter anderem Beirat des Bundesverkehrsministeriums für „Strategische Leitlinien des ÖPNVs in Deutschland“. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt in Berlin.