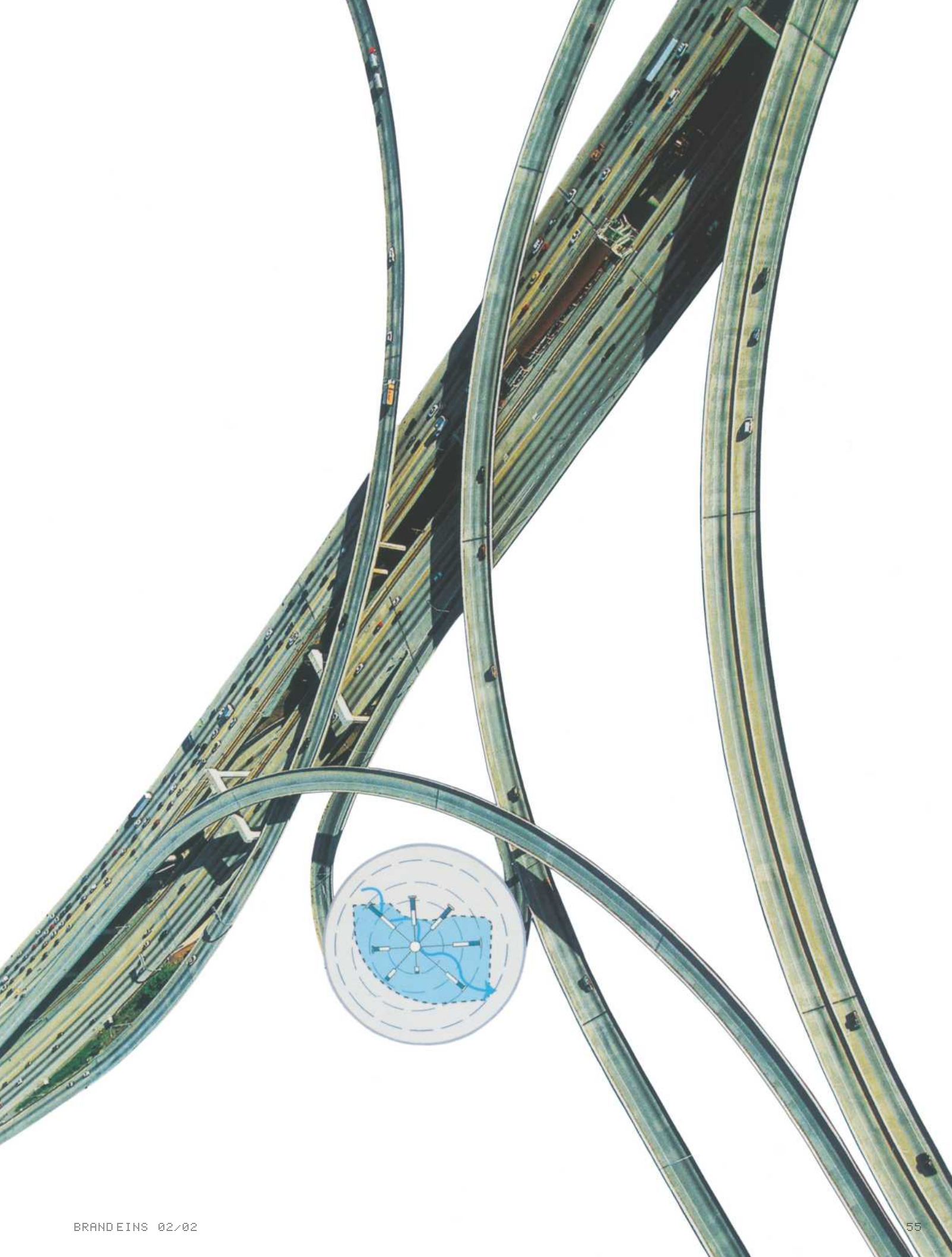


„Die Straßen des Staates sind, vor allem was ihre Breite betrifft, den Erfordernissen des Verkehrs anzupassen.“
(Aus der mittelalterlichen Rechtsammlung Sachsenspiegel, Deutschland, 13. Jahrhundert)

Spurwechsel

Die Industriegesellschaft machte Verkehrsplanung. Die Wissensgesellschaft braucht ein Mobilitäts-Management der autonomen Bewegungen. Der Unterschied ist so groß wie der zwischen Stop and go.

Text : Wolf Lotter Zeichnung : Heike Sperling



----- Starke Autos haben breite Reifen. Der Audi A8 4,2 Liter quattro ist ein sehr starkes Auto. Schlechte Karten für grüne und braune Kröten, die sich ausgerechnet die Bundesautobahn zwischen Berlin und Hannover für ihre vorzeitige Laichwanderung ausgesucht haben:

Denn die Strecke ist nicht allein das Revier marodierender Amphibien, sondern auch das von Gerhard Schröder, dem Autokanzler und steten Mahner für mehr Mobilität in der Republik. Ob überhaupt – und wenn ja: wie oft – es schon unter den allradgetriebenen Breitreifen des Kanzler-Audis geplopp hat, wenn der – wie an jedem freien Wochenende – Kurs aufs heimatische Hannover nimmt, vermag niemand zu sagen, auch wenn Tierschützer das Schlimmste befürchten: In diesem Jahr, so meinen sie etwa auf der Website www.kaulquappe.de, würden „überdurchschnittlich viele Amphibien auf den Straßen umkommen! Diese Information sollte an den Verkehrsfunk weitergegeben werden!“ Doch der Verkehrsfunk schweigt, und tote Frösche quaken nicht.

Was schlecht ist für die Kröte, muss nicht von Übel für die Restpopulation sein, auch wenn sich das in der ökologisch bewegten Republik niemand vorstellen kann. Seit drei Jahrzehnten beschwört die Nation, deren wirtschaftliches Wohlergehen wie in keinem anderen Land vom Automobil abhängt, das Ende der automobilen Ära. Die Bahn, für Millionen Fahrgäste Synonym des täglichen Mobilitätsstörfalls, wird zum Universalmittel gegen alle Verkehrsprobleme erhoben. Dabei stand noch nie so fest wie heute, dass die Zukunft des Personenverkehrs ohne Auto nicht denkbar ist. Kein Verkehrsmittel ist in der Lage, die zeitliche und räumliche Autonomie seines Benutzers auch nur annähernd so sicherzustellen wie das Auto – Stau hin, Benzinerhöhungen her.

Schon richtig, dass das Durchschnittstempo für Autos in deutschen Großstädten bei 16 Stundenkilometern liegt. Rad, U-Bahn, Bus und Schnellbahn sind die schnelleren Alternativen. Theoretisch. Denn für mehr als zwei Drittel aller Wege, die deutsche Bürger zurücklegen, nutzen sie das Auto. Bis 2010 soll das Auto mehr als 80 Prozent aller Wege der Bürger erledigen, und zehn Jahre später soll die Zahl der Personenkraftwagen um 30 Prozent höher als heute oder, in Zahlen ausgedrückt, bei 80 Millionen angelangt sein. Die Automobilisierung der Bundesrepublik läge dann bei praktisch 100 Prozent. Es dürfte nicht nur Kröten nachdenklich machen, dass nach jahrelangen Debatten die Gesellschaft in Fragen der Mobilität noch gespaltener ist als bei anderen Themen.

Dieselbe kritische Masse, die die Ökologisierung des Alltags als selbstverständlich betrachtet, fährt Auto, bis der Arzt kommt – gern auch mit Greenpeace-Aufkleber am Heck. Das ist aber nur ein Widerspruch auf der Straße der verkehrspolitischen Planlosigkeit. Die Öko-Steuer, als Regulativ für die Eindämmung des umweltschädigenden und kostenintensiven Individualverkehrs geplant, wird längst auch von denen, die sie in die Welt gebracht haben, als das verkauft, was sie ist: als Mittel zum Stopfen der Löcher der Rentenkassen.

Wo weit mehr als zwei Drittel der Bevölkerung das Auto für ihre Wege nutzen, wäre es nur logisch, dass die Straße nicht nur gleich viele öffentliche Mittel – oder nach aktuellem Plan: weniger – als die Schiene erhält, sondern mehr. Doch weil längst als ausgemacht gilt, dass Individualverkehr immer schlecht sein muss, werden neue Konzepte für die Mobilität, die wir heute brauchen, gar nicht mehr gedacht. Dabei steht fest, „dass niemand weiß, wie viel Mobilität der Mensch wirklich braucht“, so Mobilitätsforscher Thomas Waschke, Mitarbeiter der Abteilung Gesellschaft und Technik der DaimlerChrysler AG in Berlin. Zumindest niemand, der zentralistische Verkehrspolitik nach alten Mustern betreibt.

Der Staat plant, aber die Leute fahren Auto. Ist das ärgerlich oder bloß logisch?

Das Auto ist Symbol für den wirtschaftlichen Aufschwung in der Nachkriegszeit und längst unübersehbares Zeichen für die gesellschaftliche Stellung. Die Automobilindustrie hat die Nachkriegsgesellschaft auf ein unvorstellbares Einkommensniveau gehoben. Sie stellt sich nach wie vor als die stabilste ökonomische Größe im Land dar. „Freie Fahrt für freie Bürger.“ Das mag den Gegnern des Individualverkehrs als anachronistische Parole der Autolobby erscheinen, dennoch steht der Satz auf soliderem Fundament als die Kritik an ihm. Die Freiheit, sich bewegen zu dürfen, wann immer man möchte, ist mehr als ein Menschenrecht: Es ist eine unabänderliche Eigenschaft unserer Art, so normal wie Essen, Trinken, Sex und Atmen.

Bewusst ist das aber kaum jemandem – außer man hört deutlich auf die Bedeutung des Wortes Freiheitsentzug, dem Synonym für Gefängnis. Wer dem Menschen seine zeitliche und räumliche Autonomie nimmt, ihn de-mobilisiert, und gleichsam meint, dass dies nur zu seinem Besten geschieht, der findet wohl auch nichts Schlimmes an Gefängnissen. Andererseits ist es barbarisch, die Grenzen des Machbaren bei der Mobilität zu übersehen. Auf dem Grat zwischen Vollgas-Ideologie und politisch verordnetem Freiheitsentzug fehlt vor allem Aufklärung und Mut.

Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur sind ohne massive Mobilität unvorstellbar. Technische Bewegung hat zu allen Zeiten die Voraussetzung für die Entwicklung der Menschheit gebildet. Die Erfindung des Rades und die Sesshaftwerdung der Menschen liegen nicht zufällig in ein und derselben Epoche der Kulturgeschichte. Sie sind untrennbar miteinander verbunden. Der Homo faber, der nicht mehr ständig aus reinem Überlebenstrieb seinen Standort wechseln musste, sondern Tiere und Pflanzen zu kultivieren verstand, musste gleichsam seinen Radius ausdehnen, um die Grundlagen für Handel und soziales Überleben zu sichern. Die antiken Vorlagen des heutigen Staatswesens, Griechenland und das Imperium Romanum, waren Mobilitäts-Großmächte. Vor allem ihre logistische Überlegenheit sicherte den Staaten ihren

Bestand. Das römische Post-Straßennetz ist das Rückgrat des Imperiums, das beständigen Wohlstand und Machtsicherung erst ermöglicht. Dabei leben die Römer noch im überschaubaren Stadtstaaten-Modell, technisch jedoch bei weitem darüber hinaus: Alle Wege führen nach Rom, die Stadt ist zu ihrer Blütezeit so angelegt, dass sie mit einem Radius von 2400 Metern von jedem Bürger innerhalb einer Stunde durchquert werden kann. Gleichzeitig aber sorgt das immense Netzwerk des Imperiums dafür, dass das auf Europa, Asien und Nordafrika erweiterte „Hinterland“ der Stadt unmerklich Teil des Systems wird. Bis weit in die Neuzeit bleibt die Dimension Roms die Vorlage für Städte – begehbar, überschaubar und mobil, während die mobile Technologie, die sich ständig verbessert, die dafür nötigen Ressourcen außerhalb der Stadt erschließt.

Die Stadt des Mittelalters und der frühen Neuzeit ist Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum. Das Land selbst ist in kleinen und kleinsten wirtschaftlichen Einheiten erschlossen. Das hat nicht nur mit der agrarisch-feudalen Wirtschaftsform – Bauern- und Gutshöfe als wichtigste Einheiten – zu tun, sondern auch vor allem mit der zur Verfügung stehenden Energie. Im Mittelalter ist die Hälfte der Bevölkerung ständig unterwegs. Es sind hochmobile Zeiten, notgedrungen. Neben Pferden und Ochsen sind Wasser und Wind die einzigen Kraftquellen dieser Zeit. Nur mit ihrer Hilfe können Rohstoffe gefördert und verarbeitet werden. Das bleibt so bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, dem Zeitpunkt, an dem die Dampfmaschine in die Geschichte eintritt. Das ist das eigentliche Ende des Nomadentums. Kohle lässt sich transportieren, Wind und Wetter nicht. Wo Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, zunächst in den englischen Städten, werden mit Dampfmaschinen betriebene Textil- und Stahlfabriken errichtet. Karl Marx notiert begeistert rund 70 Jahre nach dem Beginn der Dampfmaschinen-Ära: „... dass damit ein erster Motor gefunden ist, dessen Kraftpotenz ganz unter menschlicher Kontrolle steht, der die Konzentration der Produktion in Städten erlaubt, statt sie wie das Wasserrad über das ganze Land zu zerstreuen, universell in seiner technologischen Anwendung.“

Die Arbeiterbewegung liebt den Zug – die Autos werden dem Klassenfeind überlassen. Bis heute

Innerhalb kürzester Zeit lösen sich die dezentralen Wirtschaftseinheiten des flachen Landes auf. Städte werden in nur wenigen Jahren zu Millionenmetropolen. Nach der großen Mobilisierung folgt die große De-Mobilisierung: Die Fabrik ist ein Staat im Staat. In Deutschland schaffen Industrielle wie Krupp eigene Realverfassungen rund um die Produktionsstätte. Es ist üblich, dass Arbeiter ihren Lohn in Gutscheinen erhalten, mit denen sie in fabrikeigenen Geschäften einkaufen. Niemand muss sich, vom Weg von und zur Arbeit abgesehen, mehr bewegen. Es soll sich auch nichts bewegen außer den Maschinen und Rohstoffen. Die per-

manente Verfügbarkeit der Produktivkraft ist eine der Grundlagen der industriellen Revolution. Die Eisenbahn dient lange nur dem Gütertransport. Unfreie Bauern werden zu unfreien Arbeitern. Die Fabrik ist ein Gefängnis. Die Lokomotive hingegen wird zum Symbol der Arbeiterbewegung, das bewegliche Kraftsymbol wird in Liedern und Gedichten verehrt. Die Eisenbahnergewerkschaften sind in Europa die stärksten und wichtigsten Verbündeten der Sozialdemokratie. Alle Räder stehen still, wenn ein starker Arm es will. In den Jahren zwischen 1871 und 1900, der Ideologie bildenden Epoche der bis heute dominanten Volksparteien, ist die Lokomotive das Symbol der Emanzipation und Freiheit, das aufkommende Auto das Zeichen verwerflichen Individualismus. Das Kollektiv fährt Bahn.

Das Automobil wird dem Klassenfeind überlassen. Die Personalisierung des Industriekapitalisten des 20. Jahrhunderts, Henry Ford, macht das Auto zur erschwinglichen Massenware in den USA und gibt der letzten und stärksten Epoche des Industriekapitalismus seinen Namen.

Die Sehnsucht der Menschen nach individueller Mobilität nutzen die Nationalsozialisten: „Man muss dem Auto seinen ... klassenbetonenden und damit leider auch klassenspaltenden Charakter nehmen. Es darf nicht länger Luxusmittel bleiben, sondern muss zum Gebrauchsmittel werden“, verordnete Hitler über den »Völkischen Beobachter«. Ein Führerbefehl, der nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches ausgeführt wird: Das Auto für die Massen wird zur tragenden Säule des Wirtschaftswunders. In Deutschland ist das Auto eine politische Sache. Das steckt bis heute in den Knochen vieler, die Verkehrspolitik betreiben. Wo die Last der Geschichte drückt und der Hang zur Ideologisierung, zur Politisierung alltäglicher Prozesse zur Kulturtradition gehört, haben es Sachdebatten schwer. Das trübt den Blick auf die Perspektiven ein. Naturgemäß sind Automobilhersteller an der Frage, wie sich die Zukunft der Mobilität entwickeln wird, besonders interessiert. Vor zwei Jahren erstellte die Abteilung Gesellschaft und Technik der DaimlerChrysler AG in Berlin ein Szenario über den wahrscheinlichen Ablauf der Entwicklung in den nächsten Jahren. Das zentrale Thema der Studie, die unter dem Titel „Perspektiven der mobilen Gesellschaft“ veröffentlicht wurde, lautet: Mobilität ist Alltagsverhalten. Wie und warum werden wir in 20, 30 Jahren fahren?

„Die Lösung der Probleme kann nicht in einer erheblich gesteigerten Individualmobilität bestehen. Vielmehr muss für die Bereitstellung eines Spektrums an alternativen Mobilitätsmöglichkeiten plädiert werden“, schreiben die Autoren. Bereits heute liegt der Anteil der Freizeitfahrten mit Auto und Zug bei rund 50 Prozent. Nur maximal ein Drittel aller Wege werden zu Berufszwecken gemacht. Ein Drittel aller Bundesbürger – und ein Drittel aller Autofahrer – wird 2020 im Rentenalter sein. Rüstige Rentner der zweiten Nachkriegsgeneration sind mit dem Auto aufgewachsen, sie wollen nicht darauf verzichten. Die bevorzugten >

Lebensquartiere dieser Menschen werden nicht in der Stadt liegen. In den Vororten und auf dem Land ist die Automobilität – mangels verfügbarer öffentlicher Verkehrsmittel – noch bedeutender als in der Stadt.

Die Mittelschichten, die Träger des Wohlstands im Lande, stehen in Deutschland und im restlichen reichen Europa vor ihrem Ende. „Die Mittelschicht wird deutlich abschmelzen (...), die Löhne abhängig Beschäftigter werden mit den Wachstumsraten, die bei Managergehältern und bei den Gewinnen, die aus Besitz an produktivem und finanziellem Kapital resultieren, bei weitem nicht mithalten können (...) Ein Zweit- und Drittarbeitsverhältnis zum Halten des Lebensstandards wird für viele Menschen üblich“, schreiben die DaimlerChrysler-Forscher in ihrer Studie.

Mobilitätsmanagement kann Verkehr und Vorurteile abbauen – falls der Stau im Kopf aufgelöst wird

Genau das aber führt notwendigerweise zu mehr individueller Mobilität – ein Trend, den die amerikanische Gesellschaft bereits vorlebt. Das Ende der „Normalarbeitsverhältnisse“ führt dazu, dass die Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit zusehends verschwinden. Im räumlichen Sinne heißt das: Die Trennung zwischen Arbeits- und Wohnort wird nicht zu halten sein. Dies aber ist nicht nur fester Bestandteil aller von der Politik heute gedachten Mobilitätskonzepte, es ist deren Grundlage.

Die Verhältnisse ändern sich radikal, und zwar keineswegs in eine Richtung. Einerseits nimmt die Individual-Mobilität von Bevölkerungsgruppen – Senioren und Frauen, die heute erst vier von zehn Autofahrern stellen – massiv zu. Mehr verschiedene Jobs für alle werden gleichsam mehr Wege verursachen, was gleichbedeutend ist mit mehr Verkehr. Ein Anschwellen der Personenkilometer pro Jahr auf mehr als 800 Milliarden – heute 500 Milliarden – ist bis 2015 wahrscheinlich.

Arbeit und Leben unter einem Dach bedeutet zunächst nur mal, dass längere Wegstrecken wegfallen. Doch die sind für die Dichte des Verkehrs nicht so bedeutend. Wichtig ist die Anzahl der Wege. Heute legt der durchschnittliche Deutsche pro Tag 17,7 Kilometer zurück, wobei er etwa drei Wege erledigt. Heimarbeiter, die in virtuellen Unternehmen ihrem Job nachgehen, entlasten zwar den täglichen Pendlerverkehr und sorgen so für eine Reduktion der Staus, doch auch sie werden fahren wollen: in den Supermarkt, auf den Fußballplatz, in Schulen und in Kliniken. Es gibt mehr an unterschiedlichen Orten zu tun. Damit zeigt sich schon, dass zentrale Verkehrsplanung mit Schwerpunkten auf einzelne Verkehrsmittel keine Zukunft haben kann.

„Das Wichtigste ist nicht, womit wir fahren, sondern wie wir fahren“, sagt der Mobilitätsforscher Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Der Forscher ist kein Autofreund. Er hält es für „seltsam, dass Menschen sich über so ein Vehikel definieren und es unbedingt besitzen wollen“. Der

Besitz eines Autos führt unbedingt zu seiner ständigen Benutzung. Das liegt an den Kostenstrukturen. Einmal bezahlt, scheint die Anschaffung sich nur zu lohnen, wenn alle möglichen Wege damit abgewickelt werden. Solange Eigentum und nicht Nutzung im Vordergrund steht, meint Canzler, „kriegen wir kein vernünftiges Mobilitätsmanagement zusammen. Und um nichts anderes geht es.“ Mobilitätsmanagement ist mehr als Verkehrsfunk, der vor Krötenwanderungen warnt. Es geht darum, dass der Personenverkehr nicht einfach, wie heute, willkürlich erfolgt, sondern nach Bedarf und durch neue Technologien organisiert wird. Das Ganze natürlich so, dass Beschränkungen und Limitierungen nicht zur Last werden. Freiheit der Bewegung, aber organisiert.

Der Unterschied ist gewaltig. Canzler setzt, wie viele der jüngeren Generation der Mobilitätsforscher, auf das so genannte Intermodale Konzept. Dabei werden Verkehrsträger und Verkehrsmittel querbeet zusammenschaltet. Der Mensch benutzt, was gerade optimal zur Verfügung steht. Taxi, Auto, Fahrrad, U-Bahn, Bus, ICE und die eigenen Beine, wenn es Sinn macht. „Alle Anbieter von Verkehrsdienstleistungen müssen einheitliche Bedingungen schaffen, die ohne Aufwand das Umsteigen von Verkehrsmittel A zu Verkehrsmittel B gewährleisten“, sagt Weert Canzler. Er weiß aber, dass dabei nicht bloß punktuelle Kooperationen nötig sind – wie etwa die von der Deutschen Bahn AG an einigen Bahnhöfen angebotenen Kombinationen auf Zugticket, Mietwagen und Fahrrad. „Das muss lückenlos funktionieren, ohne weiteren Aufwand.“

Die lückenlose Transportdienstleistung braucht allerdings einen radikalen Wandel in den Köpfen. Zunächst mal müssten die Anbieter von Mobilitätsleistungen, von der Bahn über Verkehrsbetriebe, Speditionen, Taxiunternehmen, Mietauto-Agenturen und natürlich Automobilhersteller, in einem Informationsnetzwerk zusammenarbeiten. Denn nur wenn die Transportleistung lückenlos erfolgt, auf eine Rechnung und ohne die heute noch bewegungsbehindernden Wartezeiten und Umsteigeorgien, klappt das intermodale System.

Telematik heißt die Technologie, die Wissen um die Wege bereitstellt, Mobilitäts-Know-how, eine Fernsteuerung für Informationen und Verkehr. Für Fluggesellschaften und große Spediteure sind telematische Leitsysteme seit Jahren der Normalfall. Doch die meisten Berufsfahrer arbeiten bei kleinen und mittleren Unternehmen, sie verfügen über solche Systeme nicht. Und in Summe sind die Informationen, die heute von professionellen Telematik-Terminals ausgegeben werden, noch ziemlich unintelligent: Sie weisen den Weg, geben ein paar Stau-Infos durch, das war's. Sie gleichen damit den Navigationssystemen in Pkw, die eben zur Standardausstattung auch der Kompaktklasse werden. Die über Mobilfunk gesteuerten Informationskanäle können aber noch weit mehr: Wer sich von A nach B bewegen will, kann durch einen Telematik-Assistenten – zum Beispiel via Handy – die gemäß den aktuellen Bedingungen ideale Verbindung erfahren. >



Gleichzeitig könnte ein Sammeltaxi aktiviert werden, das den Reisenden zu einem Zug oder einer Auto-Sammelstelle bringt. Nach Bedarf ergibt sich eine lückenlose Versorgung mit Mobilität. Zugriff und Dienstleistung statt Eigentum. Natürlich misst das System automatisch die entstehenden Kosten. Relativ problemlos kann es Alternativen anbieten, etwa wenn es darum geht, mal nicht auf dem schnellsten, sondern dem besten Weg von A nach B zu gelangen. Sie sagen dem Benutzer, der sich gerade auf die Suche nach drei Brötchen, einem Telefonkabel, vier Packungen Papier und einer Schachtel Aspirin macht, wo diese Waren in nächster Nähe zu haben sind und welcher Weg und welches Verkehrsmittel dafür ideal sind.

Fest steht aber auch, dass die telematischen Leit- und Informationssysteme, die die Intermodalität ermöglichen, für die Bewältigung der künftigen Verkehrsströme nicht ausreichen. Innerhalb der nächsten zehn Jahre rechnen fast alle Mobilitätsforscher damit, dass nach dem Muster der Lkw-Maut auch das Fahren mit Pkw auf den Bundesautobahnen kostenpflichtig wird – wie in vielen EU-Staaten heute bereits üblich. Fast sicher ist auch, dass das Parken in Städten überall kostenpflichtig sein wird. Die Effekte dieser Maßnahme sind allerdings relativ gering: Sie wirken sich bestenfalls auf den verfügbaren Parkraum aus, weniger Verkehr erzeugen sie nicht.

Ein enormes Potenzial an Verkehrsreduzierung läge hingegen in der konsequenten Nutzung des Webs als Verkehrsmittel. Arbeiten im Netz, Webworking, spart Verkehr. Schon Mitte der neunziger Jahre, vor dem großen Internet-Boom in Deutschland, hätten sich Studien zufolge bis zu 30 Prozent des Berufsverkehrs und wenigstens zehn Prozent des Freizeitverkehrs einsparen lassen. Wer zu Hause nicht nur arbeitet, sondern auch Waren und Dienstleistungen einkauft, hilft nochmals mit, Kosten und Wege zu sparen. eCommerce-Outlets können zwar keine Milchtüten durchs Netz jagen, aber allein der Umstand, dass die Kunden ihre Ware online bestellen, die dann nach Hause geliefert werden, erspart die Hälfte der Wege.

Videokonferenzsysteme sind kein vollwertiger Ersatz für Face-to-face-Besprechungen. Aber selbst dann, wenn nur jede zweite oder dritte Geschäftskonferenz via Terminal abgewickelt wird, lassen sich zwischen 20 und 30 Prozent der Verkehrsbewegungen im Business-Bereich einsparen.

Telematische Wartungssysteme für Autos, Haushaltsgeräte, Büromaschinen, Heizungen und andere Systeme könnten 75 Prozent aller Wege von Handwerkern und Spezialisten überflüssig machen. Die meisten elektronischen Systeme bedürfen bloß simpler Einstellungsarbeiten. Die lassen sich online schneller, günstiger und genauso gut machen wie vor Ort. Autos mit telematischen Systemen nützen ihre Computerintelligenz dazu, ihren Status an eine Werkstätte zu melden. Der Rechner dort kann durch feine, unmerkliche Korrekturen, die über den Mobildatenweg übertragen werden, größere Probleme verhindern. Ist mal ein

Ersatzteil fällig, dann wird der Fahrer, wenn er in der Nähe eines Service-Stützpunktes ist, diskret vorbeigebeten. Heute fährt man in die Werkstatt, lässt das Auto besichtigen, vereinbart einen Termin, fährt nach Hause, fährt in die Werkstatt, mit dem Bus oder Taxi zur Arbeit, und nach einiger Zeit wiederholt sich die Prozedur wieder in umgekehrter Richtung. Klug ist das nicht.

Und erst gar nicht mobil werden, wo es nicht nötig ist? Arbeiten, wo man lebt? Telearbeit? Bis zu 30 Prozent Verkehrseinsparung, gewiss.

In den achtziger Jahren als Arbeitsform der Zukunft entdeckt, zeigte sich rasch, dass die Idee – zu Hause und mit dem Netz der Firmenzentrale verbunden zu arbeiten – alles war, nur nicht kompatibel zum deutschen Sozialethos. Gewerkschaften orteten – ohne weitere Beweise – Vereinzelung und Entsolidarisierung und „Ausbeutung auf Draht“. Um das zu verhindern, wurden Modelle ausgeheckt, die den unterhaltsamen Versuch unternahmen, Arbeitstechnologie und Organisation der Wissensgesellschaft mit Arbeitsvorschriften aus der Industriegesellschaft zu koppeln. Der Acht-Stunden-Tag-Telearbeiter, dessen Wohnung nach den Vorschriften des Arbeitnehmerschutzgesetzes präpariert werden musste, war ein Versuchskaninchen auf verlorenem Terrain. Anstatt nur die nötigen Rahmenbedingungen für Telearbeit zu schaffen, pfuschten Gewerkschaften und Politiker an untauglichen Sozialprojekten herum.

Mit dem Aufstieg des Webs zum Massenmedium hat sich die Situation radikal geändert. Die Leitungen stehen heute allen zur Verfügung. Die neuen Telearbeiter, die sich in Abgrenzung zum stigmatisierten Begriff Webworker nennen, sind aber in aller Regel Unternehmer.

„Seit fünf, sechs Jahren werden Forschungsarbeiten zum Thema Mobilitätseffizienz und virtuelle Unternehmen kaum noch gefördert. Das ist absurd. Ausgerechnet jetzt, wo die Voraussetzungen geschaffen sind, kümmert sich niemand mehr um die Möglichkeiten, die die Netze in Sachen Arbeit und natürlich damit auch Verkehrsmanagement bieten“, klagt ein Stuttgarter Wissenschaftler, der nicht genannt werden will: „Wer nicht der offiziellen Politik folgt, hat das Nachsehen. Die heißt nun mal: alles auf Schienen, alles hübsch überschaubar – wie gehabt.“

Oder wie Mobilitätsforscher Waschke sagt: „Der öffentliche Verkehr unterliegt Regelungen, die Jahrzehnte alt sind. Diese Regelungen sind aufgrund des technischen Fortschritts überholt.“ Wenn die Regeln nicht mehr stimmen, warum bleiben sie dann? Ganz einfach, meint Waschke: „Die Politik denkt in der Kategorie der Industriegesellschaft.“

Dumm nur, dass es die nicht mehr gibt – und dass das Weiterdenken gleichsam auch die Grenzen der eigenen Haltbarkeit der Politik widerspiegelt, die sich auf die alten Zeiten beruft. Dann bleibt im Zweifel nur: die neuen Zeiten ignorieren. Und vorläufig alles beim Alten lassen, wie Mobilitätsforscher Canzler fürchtet: „Ja, ja, Mobilität ist Freiheit. Aber Verkehr ist die Hölle.“ ----|