

# Entwicklungen der Vergangenheit gelten nicht für die Zukunft

VON BERNHARD SCHNEIDER

**B**is in die 1990er-Jahre gehörte das meist schwarze Telefon in die gute Stube oder in den Vorraum. Das Gerät war von der PTT gemietet, der Anschluss anderer Telefonapparate verboten. 1996 wurden die Tarife für Inlandgespräche ausserhalb der eigenen Vorwahlzone auf 25 Rappen pro Minute gesenkt, im Nachttarif auf 12,5 Rappen. Entsprechend konsequent überwachten die meisten Eltern die Dauer der Telefongespräche ihrer Kinder. Privatsphäre hatte der Nachwuchs am Telefon keine, umso wichtiger war das eigene Auto mit 18.

Zwanzig Jahre später ist nicht mehr das Auto Inbegriff der Privatsphäre, sondern das Smartphone. Wer würde heute noch mit

den Eltern das Telefon teilen? Beim Auto stellt Sharing kein Problem mehr dar, luxuriösere Ausführungen sind gar in der Lage, die Einstellungen für verschiedene Fahrerinnen und Fahrer zu speichern und automatisch abzurufen. Mobilität und Kommunikation standen schon immer in einem direkten Zusammenhang. Bis ins 19. Jahrhundert war für ein Zwiesgespräch meist ein kürzerer oder längerer Fussweg erforderlich. Die Eisenbahn, das Fahrrad, das Auto, das Flugzeug verlängerten die entsprechenden Wege.

Die Telekommunikation hat grundsätzlich eine entgegengesetzte Wirkung zum Ausbau der Verkehrsmittel. Telefongespräche, Videokonferenzen, Kurzmitteilungen, E-Mails erlauben Kommunikation auf Distanz. Diese Möglichkeiten haben bisher allerdings nicht zu einer Verkehrsreduktion

geführt, sondern zu einem Kommunikationsboom. Erst in den letzten Jahren hat die Trendwende begonnen: Wer am Steuer oder an der Lenkstange sitzt, ist, selbst wenn er oder sie sich nicht an entsprechende Verbote hält, zumindest stark eingeschränkt im Einsatz des Smartphones. Die Generationen Instagram und Snapchat benutzen deshalb lieber Zug und Bus.

Die von Markus Maibach vor den ZPK-Delegierten erläuterten Veränderungen in der Nutzung von Verkehrsmitteln dank neuer Apps werden bereits kurzfristig die Art der Nutzung von Schiene und Strasse so verändern, dass sich auch die Engpässe verschieben werden. Von besonderer Brisanz in der Diskussion war die Frage von Christian Gabathuler nach der künftigen Unterscheidung von privatem und öffentlichem Ver-

kehr, denn der motorisierte Individualverkehr wurde in der September-Abstimmung in der Verfassung verankert.

Schon in wenigen Jahren wird man sich wohl fragen, was mit diesem neuen Verfassungsartikel überhaupt gemeint ist: Zählen Fahrzeuge, die nach dem System Uber verkehren, oder gar nach Bedarf abrufbare, selbstgesteuerte Elektroautos zum motorisierten Individualverkehr? Was bedeutet es, wenn E-Bikes zum motorisierten Individualverkehr gehören, Fahrräder aber nicht? Verkehrsregulierung und -finanzierung hinken zwingend hinter der Realität nach. Wenn wir weiterhin mit Tunnelblick in die Vergangenheit Gesetze erlassen, die neue Entwicklungen missachten, anstatt ihnen einen rechtssicheren Rahmen zu geben, entsteht eine gefährliche Rechtsunsicherheit.