

Netz-Teil

Anke und Daniel Domscheit-Berg

Straßen für alle

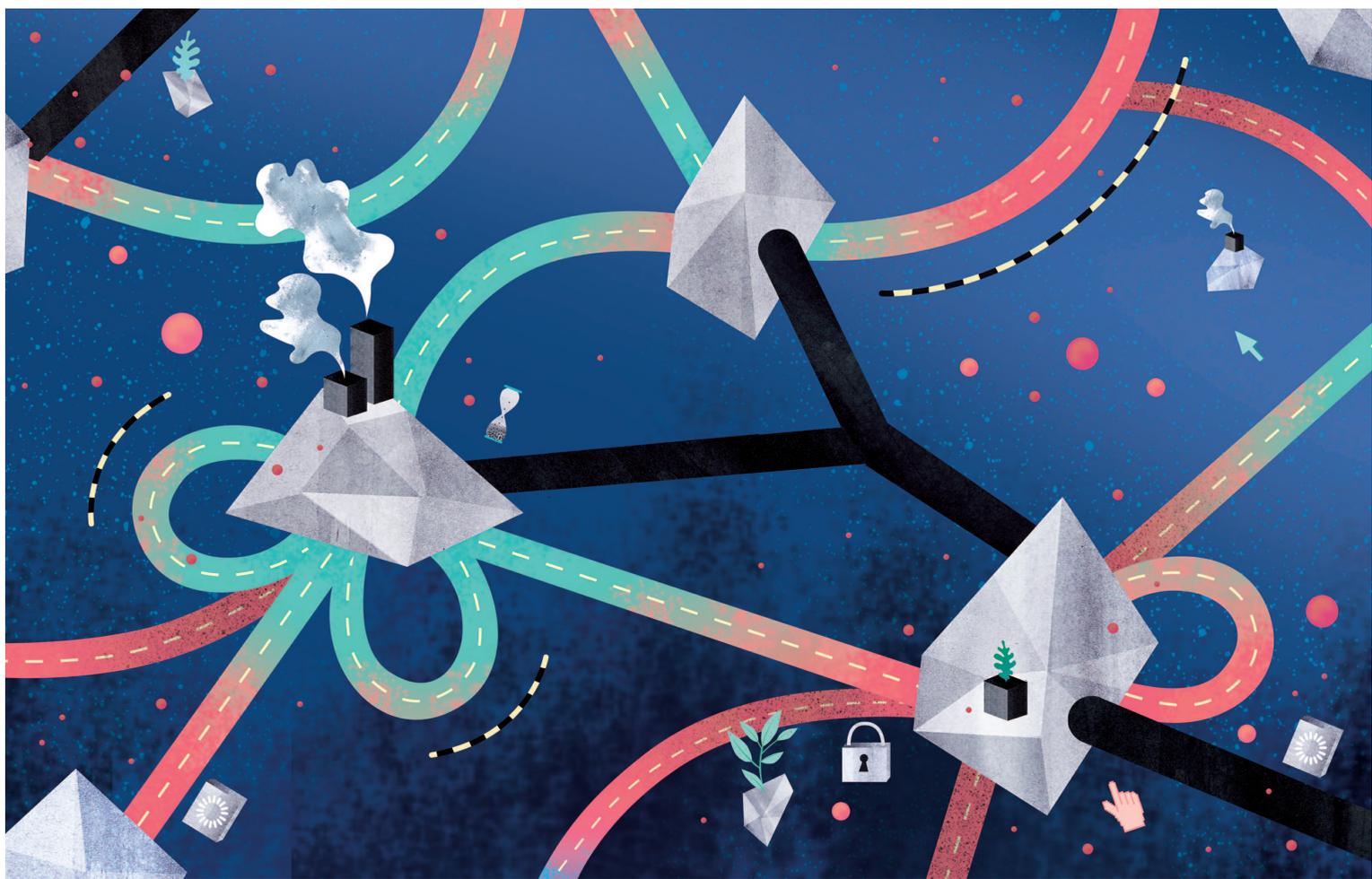


ILLUSTRATION: CAROLIN EITEL, AUTORENBILD: CHRISTIAN VAGT

In den nächsten Kolumnen wollen wir uns weiter mit dem Aufbau des Internets beschäftigen – basierend auf unserer Beschreibung des verteilten Inselnetzes. Erinnern wir uns kurz: Das Internet besteht aus einem Netzwerk von Inseln (autonomen Systemen). Auf diesen Inseln befinden sich diverse Nachbarschaften (Netzwerke). Damit Verkehr von einer Insel zur nächsten gelangen kann, gibt es Brücken zu schwimmenden Plattformen (Internet Exchanges), die als Verkehrsknotenpunkte dienen. Alle Haushalte in den Nachbarschaften sind über ein Adressierungsschema erreichbar und über unterschiedlichste Wege an das Verkehrsnetz angebunden.

Damit überhaupt Verkehr fließen kann, braucht es zunächst ein ordentliches Straßennetz. Betrachten wir die verschiedenen Nachbarschaften auf den unterschiedlichen Inseln, so ist das Bild alles andere als einheitlich. Der Ausbau des Straßennetzes ist ein heiß diskutiertes Feld. Eine ordentliche Straßeninfrastruktur entscheidet schon heute, aber vor allem morgen ganz maßgeblich über die Attraktivität einer Immobilie oder eines Standorts. Genau wie fließend Wasser und ein Anschluss an den Abwasserkanal in unseren Breitengraden eine Selbstverständlichkeit geworden sind, ist auch eine zeitgemäße Anbindung an das Datennetz unabdingbar.

In Deutschland, einem Land, das maßgeblich von einigen großen Inseln geprägt ist, findet sich keine besonders

moderne Straßeninfrastruktur. Die meisten Häuser sind nur über Feldwege erreichbar. Der Nachteil von Feldwegen ist, vereinfacht gesagt, dass sie zwar zwei Spuren haben, die Spur weg vom Haus al-

lerdings extrem schmal ist. Die Anlieferung von Gütern an ein Haus über einen Feldweg ist relativ problemlos möglich, das Versenden aus dem Haus heraus allerdings extrem kompliziert und langsam. Aufgrund gewisser technischer Einschränkungen von Feldwegen lässt sich an dieser Situation wenig verändern. Die einzige Lösung des Problems ist der Ausbau ordentlicher Straßen. Diese sind, was die Spurbreite angeht, vollkommen flexibel und die einzige wirkliche Antwort auf die steigende Nachfrage nach der Möglichkeit, auch Güter versenden zu können. Denn in einer digitalen Welt erfolgen Wertschöpfung und Produktion immer lokaler und viel öfter auch aus einem Heim heraus. Ebenso entsteht der Bedarf, kleine Unternehmungen in den Nachbarschaften gründen zu können, abseits von großen Industriegebieten.

Ein solches Ausbauprojekt als Grundlage für mehr Flexibilität und Innovationsfähigkeit ist allerdings kompliziert, und die Betreiber der Verkehrswege auf den großen Inseln sind mit einem flächendeckenden Ausbau komplett überfordert. Damit niemand merkt, wie unzulänglich die Wegesituation eigentlich ist, wird zum einen ordentlich die Werbetrommel gerührt: Begriffe werden aufgepöbelt, und so entstehen Kunstworte wie „Feldstraße“. Was nach Straße klingt, bleibt trotzdem ein Feldweg. Zum anderen wird ständig heraufbeschworen, wie unmöglich der Ausbau sei und auch wie unnötig. Dies verschweigt, dass ein flächen-

deckender Ausbau des Straßennetzes in viel komplexeren Umgebungen schon längst erfolgreich war – schauen wir nach Schweden. Und es offenbart eine extrem paternalistische Sicht auf die Welt: Wer etwas liefern will, also wer etwas zu sagen hat oder wer seine geschöpften Werte teilen möchte, der muss für eine richtige Straße zu seinem Haus auch richtig zahlen.

Schaut man genauer hin, so überträgt sich diese Mentalität auch auf den Betrieb der Brücken. Es gibt eine Art internationales Verständnis, dass keine Kosten anfallen für die Verbindung über einen Knotenpunkt auf einer schwimmenden Plattform. Der Gedanke, dass eine möglichst gute Verflechtung der Inseln untereinander gut für alle ist, ist Grundlage eines freien, neutralen und zukunfts-fähigen Inselnetzes. Gerade für die vielen kleinen Inseln ist dieses Verständnis überlebenswichtig, und leider sehen wir, allen voran in Deutschland, dass es die großen Inseln sind, die sich nicht an diesen Kodex halten. So werden private Plattformen errichtet, zu denen man sich nur gegen entsprechende Gebühren verbinden darf. Oder man verlangt diese Gebühren an öffentlichen Plattformen. Es ist diese Art von Paternalismus und Ausgrenzung, die es zu verhindern gilt. Es wird Zeit, dass Deutschland ordentliche Straßen bekommt, und wir hinterfragen, wem diese Straßen eigentlich gehören sollten. Auch darum wird es in den nächsten Kolumnen gehen.



Hier schreiben Anke und Daniel Domscheit-Berg, zwei notorische Netzaktivisten, Weltverbesserer, Start-up-Unternehmer und Gemüsebauern, jede Woche über die Welt - digital wie analog, vor allem aber über die Schnittstelle von beidem.