

Martin Tschechne

Ferngesteuert in die Zukunft

Wenn das Automobil selber fährt, hat der Fahrer nichts mehr zu bestellen

Wer Zukunftsromane schreibt, hat es auch nicht leicht. Immer hektischer überstürzen sich die Innovationen, immer knapper scheint der Abstand zwischen den Utopien der Science Fiction und ihrem Erscheinen als Sonderangebot im Technik-Supermarkt. Der amerikanische Autor Dave Eggers klagt in einem Interview, seine überzeichneten, weil als Mahnung entworfenen Bilder der Zukunft würden von der Gegenwart regelrecht vor sich her getrieben. Und mehr als einmal habe er seine Visionen von totaler Transparenz und totaler Kontrolle ganz neu ausarbeiten müssen. Noch krasser, noch polemischer, noch böser. Eine Armbanduhr, die Pulsfrequenz und Cholesterinwert ihres Trägers ins Internet meldet, um ihn von dort, noch während er faul auf dem Sofa liegt, mit fein dosierter Drohung zu einem fitness-konformen Lebenswandel zu zwingen. Eine Miniatur-Kamera, die aus dem kleinsten Versteck heraus Gesichter abtastet und erkennt und jede Bewegung vor ihrer Linse mit komplettem Personenprofil ins Netz einspeist. Oder ein subkutan eingepflanzter Peilsender, der jeden Aufenthaltsort auf dem Globus in Echtzeit an den Großen Bruder meldet.

»Na und?« habe Silicon Valley da gefragt. Was soll daran so neu sein?

Immer wieder, so klagt der gehetzte Eggers also, sei die Wirklichkeit der großen Datensammler – Google, Apple, Facebook – an seinen Horror-Szenarien vorbeigezogen. Ganz offen, ganz locker und sogar unter dem freudigen Applaus derer, die da arglos im Datenstrom planschen und ihn genau dadurch zu einer immer größeren Macht anschwellen lassen: Sie verbreiten sich mit Computer-Uhr und Datenbrille, mit Online-Shopping, Online-Part-

nersuche und Online-Portemonnaie, mit tweets und Urlaubsfotos, öffentlich geführten Tagebüchern, 1.000 virtuellen Freunden und Mobiltelefonen, die zu jeder Sekunde ihre Position auf den Meter genau preisgeben. Und immer sitzt am anderen Ende einer, der seine Hände reibt und sich freut, so viele Informationen über seine Kunden/innen so günstig zu bekommen und so tolle Geschäfte damit machen zu können.

So rollt auch das Auto der Zukunft schon heute durch Kalifornien. Es sieht aus wie ein quer halbiertes Riesen-Osterei, hat das freundliche Gesicht eines Teletubbies – und bezeichnenderweise war es der Internet-Konzern Google, der es einem durchwegs begeisterten Publikum zur Probefahrt anbot. So viel Bequemlichkeit, so viel Sicherheit, so viel gutes Gewissen!

Das Google-Auto fährt mit Öko-Strom. Emissionsfrei. Es hält Abstand zum Vordermann, reduziert rechtzeitig vor einer Kurve die Geschwindigkeit und reagiert auf alles, *Nie wieder Stau?* was sich in einen Computer einprogrammieren lässt. Kleine Unzulänglichkeiten werden sich ausgleichen lassen. Es wird ein paar Jahre dauern, bis das Ding in Serie geht. Aber schon heute ist das Prinzip definiert: Das Auto ist ständig mit dem Netz verbunden, jeder Weg wird codiert und gespeichert; es leitet seinen Fahrer auch in fremder Umgebung an jedem Stau vorbei und fährt zum guten Schluss schwungvoll auch in die kleinste Parklücke.

Dabei hat es nicht mal ein Lenkrad. Der Fahrer steigt ein, gibt ein Ziel an – und ist, bis er dort ankommt, streng genommen nur noch Fahr-Gast: schaut auf den Bildschirm, checkt seine Mails, produziert

und verbreitet neue Daten und hat Zeit für Werbe-Botschaften, die jedes seiner Bedürfnisse vorwegzunehmen scheinen. Ist es ein Zufall, dass sich just im Moment einsetzender Müdigkeit ein Café am Straßenrand empfiehlt? Ist es Zufall, dass die vorausberechnete Route gerade hier entlang führt? Eine Grenze der kommerziellen Gestaltungsmöglichkeiten lässt sich nicht einmal erahnen. Die Produkt-Entwickler haben ganze Arbeit geleistet; die Vermarkter haben sie noch übertroffen.

Denn das Google-Auto gilt den Verkehrsplanern als sehr ernsthafter und innovativer Schritt in die Zukunft der Mobilität. Wenn unkontrollierte und immer weiter wachsende Massen von Autos die Luft verpesten, Stahl und Kunststoff zu ihrer Herstellung brauchen, um ein paar Jahre später zu Bergen von Schrott und Abfall zu werden, wenn sie die Straßen verstopfen und den Verkehr nun sehr absehbar zum Erliegen bringen, dann erscheint das ferngesteuerte Osterei wie eine Erlösung. Ein Verkehrsmittel, bei dem sich alle Ziele aller Verkehrsteilnehmer zentral abstimmen lassen und damit der Verkehr zu einem gleichmäßig fließenden Strom regulieren lässt. Maximale Koordination. Nie wieder Stau. Die Transformation des Individualverkehrs auf die Ebene der großen und aufgeschlossenen Gemeinschaft im Internet. Wo aber liegt der Denkfehler?

Es sind, genau genommen, zwei solcher Fehler. Der erste, offensichtlichere: Wenn ein Konzern, dessen Geschäft auf dem Sammeln von Informationen über seine Kunden beruht, auf dem Wissen darüber, wer wann was tut und es also in Zukunft genauso tun könnte, vielleicht sogar, entsprechend angestoßen, eine Spur häufiger und gewinnbringender – wenn ein solcher Konzern sich anschickt, ein ganz neues Feld zu erschließen, dann ist zumindest Wachsamkeit geboten. Längst schon kontrollieren die Herren über das Internet den Austausch von Nachrichten und Wissen, mischen sich ein in das Geschäft mit

Banken und Versicherungen, organisieren soziale Netzwerke und den privaten Konsum. Mittlerweile wissen und steuern sie auch, was die Nutzer/innen ihrer Dienste in der Freizeit tun, welche Filme sie anschauen, welche Helden sie verehren, welche Partner/innen sie attraktiv finden und wann sie welches Licht im Hause einschalten.

Nur die Bewegungsprofile weisen noch schmerzliche Lücken auf. Wer kein mobiles Navigationssystem im Auto nutzt, sondern nach Stadtplan, Orientierungssinn oder Gewohnheit fährt, verweigert quasi die Auskunft über Ziel und Zweck seiner Reise. Das Netz aber möchte wissen, warum sich einer auf den Weg macht, wohin er geht oder fährt, und was er dort tut. Aus der Perspektive der Datensammler betrachtet, ist die Straße eines der letzten Reviere, in denen ihre Kunden ihnen noch entweichen können. Kontrolle über den Verkehr hieße, einen ganzen Ozean von persönlichen Daten zu erschließen. Außerdem: Wo sonst, wenn nicht auf dem langen Weg von A nach B, lässt sich so viel Aufmerksamkeit von der Tachonadel auf die wirklich wichtigen Dinge im Leben lenken? Auf den Bildschirm, auf Tauschbörsen, Freundschaftsangebote und Chatrooms, auf Sondertarife für Frühbücher oder Nachrichten über das Weltgeschehen, zu denen noch rasch ein Kommentar aus der eigenen Perspektive ins Netz gestellt werden müsste...

Der zweite Denkfehler: Auch ein ferngesteuertes Auto ist ein Verkehrsmittel zur individuellen Nutzung – mit allen Konsequenzen für die Verkehrsplanung, die auch der massenhafte Auftrieb herkömmlicher Autos mit sich bringt. Der Zweisitzer von Google braucht ein dichtes Netz breiter Straßen und für durchschnittlich 23 Stunden am Tag einen Parkplatz. Viel, viel Asphalt. Bis auf den eher umweltfreundlichen Antrieb – und den bauen auch Volkswagen und BMW, Daimler Benz, Tesla, Ford und, und, und – ist nichts Wesentliches gewonnen.

*Die Ökonomie
des Teilens*

Die Probleme mit der Mobilität und ihrer Infrastruktur – sprich: mit Straßen, Trassen und Flug-Korridoren – beschäftigen die Planer, seit zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn fuhr. Ihre Lösungen folgten stets dem bewährten Prinzip: Wo mehr Andrang herrscht, muss mehr Platz geschaffen werden. Wenn täglich nicht – wie ursprünglich vorausberechnet – 40.000, sondern 160.000 Autos auf der A 7 durch Hamburg rasen, dann muss diese meistbefahrene Autobahn Deutschlands eben auf acht Spuren verbreitert werden: Gesteigerte Quantität im Verkehr erfordert gesteigerte Quantität in den Strukturen.

Die intelligentere, nachhaltige Lösung freilich ist immer: Wandel in der Qualität. Umdenken, Gewohnheiten hinterfragen, neue Begriffe erproben! Ein schnelles, breit ausgebautes Internet – wenn es denn gegen Monopolisierung und dreiste Ausbeutung gesichert ist – kann vertrauliche Ver-

bindungen schaffen, ohne dass ein Auto oder Flugzeug bewegt werden müsste. Eine Ökonomie des Teilens könnte helfen, etwa mit Carsharing das Gedränge in den Städten zu reduzieren, preisgünstige und attraktive U- und S-Bahnen könnten den Verkehrskollaps verhindern. Und im extralangen Bus mit eigener Fahrspur lassen 180 Fahrgäste jeden Porsche-Fahrer im Stadtverkehr stehen.

Aber toll wäre es auch schon, lieber Herr Bürgermeister, wenn Sie von meiner Wohnung endlich einen erstklassigen Radweg quer durch die Stadt in mein Büro bauen würden. Breit genug, um Rempeleien zu vermeiden, schön glatt asphaltiert, mit intelligent ausgebauten Kreuzungen und Ampeln, die für Radfahrer stets auf Grün geschaltet sind. Vielleicht bauen Sie einfach ein paar Straßen um. Und die großen Datensammler müssten ihre Daten dann eben woanders sammeln.



Martin Tschechne

ist Journalist und lebt in Hamburg. 2012 erhielt er den Preis für Wissenschaftspublizistik der Deutschen Gesellschaft für Psychologie DGP.

Hanjo Kesting

Die Glut des roten Oktobers

Erinnerung an den russischen Schriftsteller Isaak Babel

Isaak Babel, geboren 1894 in der Moldawanka, dem jüdischen Viertel von Odessa, gestorben vor 75 Jahren in sowjetischer Haft, trat Anfang der 20er Jahre in die russische Literatur ein als genialer Dichter kühner Visionen und einer Prosasprache von neuer, unerhörter Dichte und Farbigkeit.

Er war das Kind einer Kaufmannsfamilie. Seine Vorfahren waren spanische Rabbiner, deutsche Gelehrte, Händler und

Geldwechsler gewesen, die ihn mit der jüdischen Tradition vertraut machten. In Odessa, dem größten Zentrum des Judentums in Russland, war der Antisemitismus stark ausgeprägt, hier kam es zu Exzessen, häuften sich die Pogrome – bis zu dem Oktoberpogrom des Jahres 1905, den der elfjährige Babel miterlebte und später in einer seiner Erzählungen – sie heißt *Die Geschichte meines Taubenschlages* – beschrieben hat. Damals stürmte eine fanatische