

Erklärungen: Distinktion, Domestiken, Konsum und Überwachung

Zurück also zur Frage, die bereits zu Beginn im Kern des Interesses stand: Warum machen da nur so viele Leute mit? Warum haben so viele Menschen ein Smartphone und lassen sich freiwillig überwachen? Zwei von vielen typischen Fragen, die in vielen populären Debatten im Zusammenhang mit dem als Problem erkannten Überwachungsmöglichkeiten der Technologien verhandelt werden. Solche Fragen klingen oft verzweifelt und häufig schwingt auch ein aufklärerischer Ton mit; Verweise auf den Datenschutz, technische Lösungen, die Gier der Unternehmen und die Unwissenheit der Nutzer:innen werden angesprochen. Ein Unverständnis offenbart sich, Empörung ob der Geschäftspraktiken oder ein Kulturpessimismus angesichts neuer Mediennutzung macht sich breit. Das alles ist mitunter gerechtfertigt, hilft aber nur wenig bei der Beantwortung der obigen Fragen, die Anlass genug sind, diese einmal anders anzugehen. Sehr unterschiedliche Phänomene zeigen zum einen die große Variationsbreite der Digitalisierung, bei denen sich aber gerade in Bezug zur eingangs gestellten Frage eine Reihe von überraschenden Gemeinsamkeiten finden lassen. Dazu hier ein paar Beispiele.

So berichtet das Wall Street Journal am 22. Februar 2019 davon, wie Facebook die Daten von anderen Apps aus dem Smartphone auslesen kann und dies auch tut. Das allein ist nicht sehr neu und in einer Reihe von Facebookberichten nur eine weitere Geschichte des laxen Umgangs mit den Daten anderer Menschen. Mit dabei war allerdings auch eine App (der Firma Flo Health), die von Frauen zur Kontrolle ihres Menstruationszyklus genutzt wird und von

sich sagt, dass 25 Millionen Frauen aktive Nutzerinnen der App sind. Damit sammelt Facebook hochsensible Daten von 25 Millionen Frauen und ihren Angaben zu einer sehr privaten, intimen Angelegenheit. Das mag skandalös sein oder auch nur Teil eines digitalen Alltages. Die viel interessantere Frage ist aber, warum 25 Millionen Frauen einen solchen Dienst in Anspruch nehmen und warum sie eine App für etwas benutzen, das zum einen eine sehr intime Angelegenheit ist, zum anderen auch (so nehme ich an) ohne eine App bisher weitestgehend gut funktioniert hat. Dabei sind diese spezielle Anwendung und die damit verbundenen Services nur ein Beispiel von vielen anderen Gesundheitsapps, mit denen man den eigenen Blutdruck, den Puls, die Fitness, die Kalorien oder was auch immer messen kann. In den *Stores* von Google und Apple sollen 100.000 dieser kleinen Programme zur Verfügung stehen, die uns helfen können, den eigenen Körper besser zu verstehen und somit – so das Versprechen – uns selbst besser optimieren zu können, mithin bessere Menschen zu werden. Es geht bei den verschiedenen Programmen und Plänen der digitalen Zukunft um so unterschiedliche Dinge wie eben Gesundheit, Mobilität, das Wohnen der Zukunft, oder auch um die Ausforschung des Menschen, um ihnen die Angebote machen zu können, die das Leben an sich vereinfachen. Angetrieben wird vieles davon selbstverständlich von kommerziellen Interessen. So sind die Unternehmen sehr interessiert daran, ihre Kund:innen besser zu kennen, ja zu erkennen, z.B. beim Betreten eines Geschäfts ihre Gefühle zu analysieren, um entsprechende Angebote machen zu können. Werbepsychologie könnte man hier sagen. Anna Gauto beschreibt im Artikel »*Sie blicken in dein Herz*« (2017) sehr ausführlich die Produkte und Strategien und fragt zu Recht, ob wir eine Welt akzeptieren müssen, in der alles, auch gegen unseren Willen, protokolliert wird? Auch wenn diese Frage wichtig und wahrscheinlich entscheidend ist, wenn es darum geht die zukünftige digitale Ausgestaltung der Gesellschaft mitzubestimmen, so ist es nur die eine Hälfte der Entwicklung. Die andere Hälfte muss sich mit der Frage der »Lebenserleichterung und -verbesserung« beschäftigen. Ein Versprechen, das von den digitalen Anbietern, den großen Plattformen wie Google und Co gemacht wird. Ein Versprechen, dessen Annahme aber nicht allein

mit Zwang oder Unwissenheit erklärt werden kann, nicht hierzulande, nicht in China, wo mit dem *social Score* ein umfassendes System der Alltagskontrolle geschaffen wurde. Hier wird kontrolliert, überwacht, aber eben auch belohnt und wahrscheinlich trifft, wenn man den Berichten Glauben schenkt, die Maßnahme auf individuelle sowie gesellschaftliche Bedürfnisse.

Überhaupt lassen sich viele Entwicklungen digitaler Technologien auf den Aspekt der Lebenserleichterung zurückführen, zumindest wenn es um die Argumente ihrer Nutzung angeht. Das bekannteste Beispiel dürfte hierbei Amazons *Alexa* oder ähnliche Produkte von Google oder Microsoft sein. Haushaltsassistenzsysteme, die auf sprachliche Befehle bzw. durch eine Mensch-Maschine-Kommunikation, die wie eine »ganz normale Interaktion« anmutet und hilft im Haushalt Dinge zu erledigen oder andere Services für die Besitzer:innen auf den Befehl hin zu organisieren. Dazu gehört die Bedienung von so genannten *Smart Homes* als auch eine Bestellung beim örtlichen Pizzalieferdienst, die Musikauswahl in der digitalen Plattensammlung oder etwa bei einem *Streamingdienst*. Die Möglichkeiten erscheinen unerschöpflich. Dass es im Zusammenhang mit *Alexa* auch schon zu einer eher bedenklichen Entwicklung gekommen ist, verwundert dabei nicht. Da dieses Assistenzsystem – man könnte auch technische Mitbewohner:in sagen – alles aufzeichnet, was sich in der Wohnung so abspielt, wurde es in den USA in einem Fall zum Komplizen der Strafverfolgungsbehörden (vgl. Lobe 2017; Heller 2017). Was als Spielerei erscheint, könnte tatsächlich Konsequenzen für den Bereich der Strafermittlung, der Strafprozessordnung oder auch der Rechtssprechung in diesem Bereich haben. Was die Kriminalistik angeht, so sind die Einflüsse unübersehbar, da es auch bereits jetzt so ist, dass Datenspuren Teil der Ermittlungen sein können. Die Implikationen einer freiwilligen und umfänglichen Raumüberwachung sind nicht ganz absehbar. Rechtlich dürfte dann u.a. die Frage bestehen, was oder wer überhaupt ein Zeuge ist oder sein kann; wenn diese Systeme in der Zukunft gar eigene Zusammenfassungen liefern könnten, von Einschätzungen oder Interpretationen bis hin zu Vorschlägen zu Urteilen liefern sollten. Das geht jetzt möglicherweise etwas weit, aber durch die Anwendung, ganz gleich ob sie sinnvoll ist oder nicht, stellt sich

möglicherweise auch die Frage nach einer Gleichstellung von Technik und Mensch. Aus der Perspektive des Rechts, aber vor allem aus einer gesellschaftsanalytischen, besteht die Frage, inwiefern Amazon und Co Hilfskräfte der Polizei oder gar die Polizei selbst, bzw. Agenten der sozialen Kontrolle im Auftrag eines Staates oder mit eigenem Auftrag werden können. Was an der Oberfläche wie ein Mehr an Nutzerfreundlichkeit oder Lebenserleichterung aussieht, basiert auf algorithmischen Verfahren und wird zunehmend unter der Überschrift der Künstlichen Intelligenz verhandelt – oder angepriesen, je nachdem ob man sich davon den nächsten wirtschaftlichen Boom verspricht. Dass die Ehrfurcht, die im Allgemeinen diesem Bereich digitaler Technologie entgegengebracht wird, nicht unbedingt der richtige Umgang damit ist, zeigen kritische Betrachtungen des Themas (vgl. Pasquale 2015; Feustel 2018; Pinker 2019; zu Überwachung und Religiosität auch Taureck 2014).

Es wird ersichtlich, dass die Einführung und enorm schnelle Verbreitung von algorithmischen Verfahren in Kombination mit digitalen Technologien, ihrer Vernetzung sowie der Bereich der Künstlichen Intelligenz jede Menge Herausforderungen für Gesellschaften stellen und sich grundlegende Fragen aufdrängen, die sich zum Beispiel auf die Wechselwirkungen von Technik und Gesellschaft beziehen. Dass dabei kaum Bereiche des täglichen Lebens ausgenommen sind, zeigen so banale Beispiele wie der tägliche Einkauf. Der Kauf mit Bargeld wird durch die Benutzung einer Bezahllapp auf dem Smartphone ersetzt, sowie auch andere Karten, die Zugänge oder Rabatte ermöglichen. Selbst für die Erstellung des Einkaufszettels, bisher vor allem im Alltag eine Sache von Stift und Notizblock, kann über eine App erledigt werden. Sebastian Balzter erkennt daran nicht ganz zu Unrecht einen »Irrsinn« (2019), wobei auch in seiner Beschreibung die Frage nach dem Warum der Benutzung von Seiten der Anwender:innen nicht explizit gestellt wird. Es ist klar, dass die Händler:innen den Vorgang digitalisieren wollen, denn dann können sie damit ihr eigenes Angebot verknüpfen – im Artikel ist es der Test zur REWE-App, es könnten aber auch andere sein. Initiativen im größeren Maßstab, wie das indische Programm einer *cashless society* (vgl. Ross 2017) verfolgen andere Ziele – hier u.a. Korruptionsbekämpfung –, die Effekte der Vernetzung dürf-

ten aber auch hier ökonomisch begründet sein und den Händler:innen eher zum Vorteil gereichen als letztlich den Kund:innen. In Indien kommt dazu das Problem einer sehr ungleichen Entwicklung und einer enormen Armut bei einem substantiellen Teil der Bevölkerung, die an den Segnungen des digitalen Zeitalters nicht unbedingt oder nur uneingeschränkt teilnehmen kann. Daher ist ein wichtiger Grund in Indien, wie auch in den vermeintlich hoch entwickelten Staaten des Westens, die Modernität an sich. Eine Analyse der Verbreitung digitaler Technologien im Alltag kann sich nicht nur auf die Effekte der Technik oder der soziotechnischen Wechselwirkungen im Hinblick auf Kontrolle, Überwachung oder Datenschutz allein konzentrieren, sondern muss auch den Bedürfnissen nachgehen, die möglicherweise die Akzeptanz der Technologien erleichtern, ihre Verbreitung beschleunigt und die Hemmschwellen der Nutzung auch in Bereichen, wo es möglicherweise wie »Irrsinn« oder schlicht abwegig erscheint, erklären. Dass Vieles geht, ist ersichtlich und technische Neuerungen werden weiterhin scheinbar alltägliche Bereiche mit neuen Möglichkeiten erfreuen.

Dass es dabei um eine Kontrolle, um das Abgreifen von Daten oder schlicht um Profit durch neue Geschäftsmodelle geht, kann in vielen Fällen als gegeben vorausgesetzt werden. Das erklärt aber nicht die Verbreitung selbst, die Annahme und tatsächliche Anwendung der Apps, Programme, Services und der vernetzten Lebenserleichterer insgesamt. Denn der Diskurs wird weithin kritisch geführt und auch eigene empirische Forschungen haben gezeigt, dass das Wissen über mögliche Gefahrenpotenziale durchaus vorhanden ist (vgl. Zurawski 2011; ebd. 2014), dieses aber nicht unbedingt ein Hindernis darstellen muss. Warum also? Aus soziologischer Perspektive möchte ich hier folgende Aspekte für eine Erklärung der Verbreitung vorschlagen, die mögliche Bedürfnissen auf Seiten der Nutzer:innen ansprechen, jedoch nicht allein durch individuelle Vorlieben zu begründen sind.

Zum einen handelt es sich dabei um den Wunsch nach *Modernität*. Was dabei Modernität ist, muss hier zunächst unkonkret bleiben, auf keinen Fall aber bezieht es sich auf die historische Epoche der Moderne – etwa in Abgrenzung zur Postmoderne –, sondern eher auf eigene Wahrnehmungen von Zeitverläufen in individuel-

len Biografien oder einfach gegenwärtigen Zeithorizonten. Man braucht einfach den letzten Stand der Technik, das neueste Design und muss sich im Sinne des Konsums auf der »Höhe der Zeit« befinden, sonst ist man »von gestern«, was immer das heißen mag und worin auch immer diese Wünsche begründet liegen. Des Weiteren spielt der Aspekt der Distinktion eine wichtige Rolle bei der Akzeptanz vieler Angebote. Diese ist nicht zuletzt auch mit einer Idee von Modernität verbunden, nämlich dann, wenn der Gebrauch solcher Technik eben auch ein Ausweis der eigenen Modernität ist und man sich damit möglicherweise von anderen bewusst absetzen kann. Die soziologische Rahmung dieser Begriffe und ihrer Wirkmächtigkeit wäre die Konsumgesellschaft oder ein Konsumismus (vgl. Bauman 2009), dessen innere Logik ein wichtiger Baustein für die Erklärung ist. Den dritten Aspekt in dieser Reihe möchte ich als eine digitale Refeudalisierung bezeichnen, der auf einem Wunsch nach Domestiken und Dienstboten entspringt, vor allem in den Mittelschichten, hier auch als Mittel der Distinktion, aber auch getrieben von dem Menschheitstraum der Weltbeherrschung durch technische Überlegenheit, Automatisierung und allmächtiger Kontrolle der eigenen Umwelt.

Was steht hinter den Begriffen von Modernität, Distinktion und Domestiken, wie sind diese verknüpft und warum lässt sich damit eine andere Perspektive auf Überwachung und Kontrolle einnehmen – und mit welchen Gewinn für die Erklärung gegenwärtiger gesellschaftlicher Dynamiken? Vor allem beschreiben die Begriffe soziale Praktiken, in denen Menschen aufeinander bezogen in ihrem Alltag handeln; oft in Routinen, aber vor allem mit sozialem Sinn. Überwachung ist Teil dieser Routinen und Beziehungen, auch und insbesondere über Technologie vermittelt sowie wenn es um den Wunsch geht, »modern« zu sein. Das muss allerdings nicht heißen, dass Überwachung auch immer klar als solche benannt werden kann, da diese auch selbst zu einem Gut geworden ist, das verhandelt oder konsumiert wird. Immer, so scheint es mir, ist Überwachung dabei ein Vermittler von Beziehungen, bzw. in der Art und Weise der Beziehungen und Praktiken selbst eingeschrieben.

Konsum und Distinktion

Indem Konsum auch sekundäre Bedürfnisse befriedigt, also solche die über die primär physischen des Wohlbefindens und Überlebens hinausgehen, kommt der Distinktion dabei eine entscheidende Rolle zu (vgl. Hellmann 2005, 11ff u.a. anknüpfend an Bourdieu und Veblen; auch Lamla 2013, 168ff; Reith 2019). Konsum hat nicht nur ein Ziel, sondern ist das Ziel, der Sinn und Zweck der Handlung selbst. Ähnlich nimmt Bauman (2009) verschiedene Abstufungen von Konsum vor. Vor allem unterscheidet er Konsum von Konsumismus, einem gesellschaftlichen Attribut, mit der eine spezifische Form des menschlichen Zusammenlebens beschrieben wird. Bauman (2009: 65; 108f) beschreibt diese spezifische Form als Ökonomie des Überschusses und der Täuschung, in der es sichtbare Zeichen der Zugehörigkeit bedarf, um im Prozess der Selbstidentifikation eine Identität auszubilden. Das Merkmal der Konsumgesellschaft ist die Inszenierung, nicht nur der Produkte, sondern auch der Menschen als Produkte in der Ausgestaltung sozialer Beziehungen. Diese Logik wurde vielfach beschrieben, wobei nicht allein eine so genannte »konsumkritische« Haltung den Diskurs bestimmt (und hier bestimmen soll), sondern zunächst die schlichte Tatsache, dass eine solche Logik existiert und diese strukturierend wirkt. Der britische Anthropologe Daniel Miller hat durch zahlreiche ethnografische Studien zum Konsumalltag von Menschen (2012), ihren Beziehungen zu Dingen (2010) oder dem Sinn von *Shopping* (2008) gezeigt, wie eine Kultur des Konsums sich im Alltag materialisiert. Einkaufen als Erlebnis – im Deutschen eher mit dem englischen Begriff *Shopping* beschrieben – ist dabei noch kein sehr altes Phänomen, dessen Ursprünge sich auf den Beginn der Industrialisierung verorten lassen. Adam (2012) zeigt sehr schön am Beispiel der Entstehung von Warenhäusern, wie hier eine Kultur der Inszenierung von Massenartikeln entstanden ist, deren größter Erfolg wohl die symbolische Individualisierung von Massenprodukten ist. Dass es dabei auch um Täuschung, Simulation, das Kopieren von adeligen Lebensstilen und Symbolen ging, sollte man einfach hinnehmen; die Konsequenzen für die sozialen Beziehungen sind dadurch aber nicht weniger real. Wolfgang Ullrich (2013)

bezeichnet eine Kritik an dem Konsumismus als widersprüchlich, da dabei übersehen würde, dass auch eine Ablehnung innerhalb der Konsumlogik stattfindet. Diese spezielle Kritik an Konsum sähe diesen als Gegenüber einer reinen Kultur, die es so allerdings nicht gegeben haben könne. Insbesondere arbeite sich eine Kulturkritik von links an den Verblendungszusammenhängen der Warenwelt ab, wobei man mittlerweile durchaus argumentieren könnte, dass auch diese Art der Kritik zu einem Lebensstil geworden ist und damit zu einem Teil von Konsum. Konsum ist mehr als das kaufen: Konsum beschreibt die Art und Weise wie soziale Beziehungen gestaltet sind; nämlich über die Auswahl, die Selbstinszenierung, die symbolische Kraft von Waren, wobei eben auch die eigene Darstellung (und soziale Identität) als Form einer Ware angesehen werden kann. Meine eigene Untersuchung zu Einkaufserfahrungen und Kundenkarten (vgl. Zurawski 2011; 2014) hat auch hier gezeigt, wie soziale Beziehungen in den Alltagspraktiken des *Shopping* thematisiert und verhandelt werden. Konsum ist nicht ein Extra zum ansonsten vollkommen anders verlaufenden Alltag, sondern ist der Alltag selbst. Interessanterweise waren bei der Benutzung von Kundenkarten die problematischen Aspekte der Datensammlung und der möglichen Überwachung von Gewohnheiten sowie Aktivitäten durchaus ein Thema und sogar bekannt – das aber wurde durch andere Aspekte des Konsums überlagert. Dabei auch solche Aspekte, die mit und durch eine Kundenkarte geschaffen bzw. verdeutlicht worden sind, z.B. die Treue zu einem Produkt oder den Anbieter:innen. Kundenkarten sind, bei aller Kritik an den Datensammelpraktiken ihrer Anbieter:innen, eben auf den Prozess des Konsums, sprich des Shoppens ausgerichtet, und werden nicht als ein Element der Überwachung wahrgenommen – anders als Kameras zur Kontrolle öffentlicher Plätze, die in Verbindung mit einer Kriminalprävention aufgestellt werden. Kundenkarten zu besitzen oder eben nicht, ist auch Teil von Distinktionspraktiken im Kontext des *Shopping* (vgl. Zurawski 2011). Dabei sind auch heute Simulationen und Nachahmungen bestimmter Konsumformen und Lebensstile von besonderen Milieus Teil von Konsumpraktiken, ähnlich wie vor 200 Jahren die Nachahmung eines adligen Stils in bürgerlichen Lebensformen, wie am Beispiel der Warenhäuser ersichtlich wird.

Kernaspekt einer Konsumgesellschaft ist damit ein Widerspruch: nämlich die Individualisierung von Stilen und der eigenen Identität mithilfe von Massenprodukten. Andreas Reckwitz (2017) sieht daher auch die von ihm so genannten Singularitäten als sozial fabriziert an. Diese Singularitäten sind ein Produkt des Wunsches nach Distinktion, aber eben mit den Mitteln massenhaft produzierter Güter und massenhaft verfügbarer Symbole der Distinktion, der besonderen Lebensstile. Das Zusammenspiel von Ökonomie und Technologie würden, so Reckwitz, in der Spätmoderne zu *Singularisierungsgeneratoren* (ebd. 15; 173ff). Menschen suchten in dieser Spätmoderne nach dem Einzigartigen, »erfanden« sich quasi als Subjekte, wobei – und das wird so nicht deutlich bei Reckwitz – sie dazu auf eben jene Massenprodukte zurückgreifen, die über Geschichten zu dem Besonderen werden. Sonst wäre es nicht erklären, warum Apples *iPhone* einen derartigen Status erlangt hat, das Kaffeetrinken so *hip* geworden ist, Moden und Trends der Einzigartigkeit in Massen auftreten. Dass dabei romantische Verklärungen einer guten alten Zeit eine Rolle spielen; zu erkennen am Retro-Design vieler Dinge, von Autos, über Möbel, bis hin zur Gestaltung von ganzen Stadtvierteln, Geschäften, aber auch Gewohnheiten und Trends, ist Teil dieser Geschichten. Modern sein bedeutet auch immer fortschrittlich zu sein, an den Fortschritt zu glauben. Obwohl ein ungebrochener Fortschrittsglauben und eine ungebrochene Fortschrittserzählung nicht mehr so existieren wie noch in den Hochzeiten des Industriealters, so schöpft der Wunsch nach Modernität auch aus dem Glauben an eine immer weitergehende Entwicklung, die teleologisch auf eine bestimmte Form der höchsten Vollendung zustrebt. Robert Feustel sieht daran eine Religiosität des Digitalen (vgl. Feustel 2018; auch Sarr 2019 zur westlichen Moderne). Modern zu sein, heißt auch dabei sein zu können, technologisch sowieso, aber darüber eben auch gesellschaftlich, indem man sich mit einer Distinktionsleistung von der Masse absetzt. Die Beherrschung digitaler Technologien, die Annahme neuer, digital vermittelter Dienste und Angebote, die Nutzung von sozialen Medien, Smartphones, elektronischen Bezahlapps, digitalen Einkaufslisten und die automatische Steuerung von *Smart Homes* (oder einzelner Funktionen in der Wohnung) sind eben jene

Tätigkeiten oder Errungenschaften, über die sich diese Art der Distanzierung im Sinne einer Modernität umsetzen lässt. Bei vielen der Tätigkeiten geht es nicht primär um digitale Technologien, sondern um die Umsetzung alltäglicher Praktiken mit eben jenen Apps und Technologien, gerade weil man modern sein will. Das Beispiel der Einkaufsliste zeigt sehr gut, wie sich eine nahezu banale Tätigkeit mithilfe eines Smartphones zu einem Akt moderner Selbstvergewisserung ummünzen lässt – einfach auch, weil es geht und weil es Teil eines Lebensstils geworden ist. Konsum und Modernität gehen in dieser Hinsicht zusammen und bedingen einander.

In diese Analyse mag ein System wie das Sozialkreditsystem in China auf den ersten Blick nicht hineinpassen. Es wirkt zu repressiv, der Staat selbst ist autoritär, teilweise willkürlich und hat nur wenige Berührungspunkte mit westlichen Demokratien (oder ihren Idealbildern). Dennoch ist China technologisch absolut auf der Höhe, wenn nicht gar vielen voraus, vor allem was die Anwendung von digitalen Technologien angeht. Eine Reportage von Xifan Yang (2019; vgl. auch Dorloff 2019), der China-Korrespondentin der ZEIT zeigt aber, dass es auch hier zum einen die kapitalistischen Strukturen sind, die eine wichtige Rolle bei der Ausbreitung und Akzeptanz der Technologien als solche spielen; zum anderen geht es beim Sozialkreditsystem um die Herstellung von Vertrauen u.a. in Abgrenzung zu einem korrupten Staat und einer noch korrupteren Wirtschaft. Dass 80 Prozent der Chines:innen einer Untersuchung zufolge dieses System positiv bewerten würden, sei daher auch keine Überraschung. Auch hier trifft die Überwachungstechnologie auf soziale Bedürfnisse in einer autoritären Gesellschaft, in der sich manche politischen Entscheidungen sehr einfach von oben durchsetzen lassen. Auch wenn es ein Bewusstsein für die Überwachung gibt, so scheint das Bedürfnis nach Vertrauen und gesellschaftlichem Zusammenhalt stärker zu sein als die Bedenken. Das soll keine Verteidigung des Systems sein, aber ein Hinweis, dass Überwachung eben auch aus den Wechselwirkungen gesellschaftlicher und individueller Bedürfnisse, staatlicher Kontrollwünsche und technologischen Möglichkeiten entstehen kann. Das brutale System aus Orwells »1984« taugt nicht um diese Wechselwirkungen zu beschreiben. Es reicht eben nicht nur darauf zu schauen, wel-

che Formen der Überwachung durch neue Technologien möglich sind – dank *Big Data* und der so genannten Künstlichen Intelligenz fast alles –, sondern es bedarf auch einer Analyse der Beweg- und Akzeptanzgründe. Modernsein und die Dinge des Lebens mit digitaler Technologie zu erledigen, gehört dann eben auch dazu.

Domestiken und elektronische Dienstboten

Der dritte Punkt (neben der Distinktion und dem Wunsch »modern« zu sein), den ich als Erklärung für den scheinbar so bedenkenlosen Umgang mit Technologien, die ein starkes Potenzial für Überwachung und Kontrolle besitzen, anführen will, handelt von Domestiken. Die Refeudalisierung, wie ich es nennen möchte, durch digitale Technologien vermittelt, schließt an die durch einen Konsumkapitalismus geprägten Formen der Identitätsbildung und Alltagspraktiken nahtlos an. Und nicht von ungefähr sind die Mittelklassen die hauptsächlichen Träger dieser Kultur, oder eben die kulturellen Klassen, wie sie bei Reckwitz heißen – ähnlich sieht auch Lamla das Bürgertum als einen Hauptakteur und beschreibt dabei den *Consumer Citizen* (2013, 182ff) – oder ein neues Bürgertum, wie es von Christoph Bartmann (2016; zur Geschichte des Dieners als kulturelle Figur vgl. auch Krajewski 2010) als neue Feudalherren – meine Begrifflichkeit – ausgemacht wird. Bartmann beschreibt sehr anschaulich wie sich, digital vermittelt, ein Heer an Servicepersonal organisierten lässt – vom bekannten Pizzaboten, dem Hausmeister, der Putzfrau, Handwerkern, Babysittern bis hin zu Fahrdiensten oder den viel beschriebenen Paketlieferanten. Er schöpft seine vielfältigen Beispiele aus seinen Erfahrungen aus New York, wo er das Goethe-Institut geleitet hat. Deutlich wird dabei vor allem, wie hier eine neue Unterklasse entsteht, ein Heer an Dienstboten und Haushaltspersonal, welches die oft unsichtbare Seite eines digital befeuerten Kapitalismus ausmacht – schlecht bezahlt, kaum organisiert, nicht selten illegal, auf sich selbst zurückgeworfen, ohne große Absicherung. Bartmann beschreibt die vielfältigen Verflechtungen und konzentriert sich nicht zu Unrecht auf die so genannten Plattformen (Google, Amazon, AirBnB, Uber

usw.), um sein Argument deutlich zu machen. Der Vorteil an dieser Art von Servicepersonal im Gegensatz zu echtem Hauspersonal à la *Downton Abbey*, ist, dass es wenig bis gar nichts kostet, immer verfügbar ist und als billige Angestellte oder Selbstständige den Unterboden eines modernen Kapitalismus darstellen. Diese Art der Domestiken ist nicht neu, sondern Teil einer Dienstleistungsökonomie, die allerdings durch digitale Technologien und Plattformen dynamisiert wurde. Die Ausbeutungsverhältnisse treten noch stärker zutage, die Aspekte der Überwachung vielfältiger Lebensbereiche wird enger und gravierender – Plattformen und ihre Angebote sind zusehends mit dem Alltag verwoben und beeinflussen ihn (vgl. dazu auch Murakami Wood & Monahan 2019; Lobe 2019a). In diesem Sinne kann man die Plattformen auch mit der Saline von Chaux vergleichen, denn auch hier finden die Einflussnahmen und die Kontrollen im und als Teil des Alltags statt. Nun sind die Nutzer:innen der Plattformen nicht ihre Arbeiter:innen, dennoch erwirtschaften die Unternehmen mit ihnen einen Gewinn, sei es durch die angebotenen Dienstleistungen oder die weitere Verwendung ihrer Daten. Da die Plattformen allumfassend sein, also möglichst viel Aspekte des Lebens umfassen wollen, ist dieser Vergleich durchaus berechtigt. Noch allerdings gibt es keine Plattform für alles, sondern sie decken nur ganz spezielle Bereiche (Uber, AirBnB, verschiedene *Gaming*-Plattformen) oder größere Ausschnitte ab (Google, Amazon usw.). Mehr und mehr verschmelzen aber auch hier immer mehr Aspekte des alltäglichen Lebens, so dass es nicht wie eingangs festgestellt, der Googleplex ist, welcher der Saline ähnelt, sondern zunehmend ganze Unternehmen wie Google (und andere) selbst sowie die von ihnen bereitgestellte Informationsinfrastruktur.

Darüber hinaus bieten die digitale Welt und ihre Technologien aber noch mehr als nur eine elektronische Kommunikation mit echten Menschen – auch wenn man diese im besten Fall nicht sieht oder wahrnimmt bzw. per Plattform über diese verfügt wird –, nämlich die automatischen Helfer im Internet der Dinge. Und das beinhaltet mehr als nur die vielen Hilfsapps, wie z.B. der digitale Einkaufszettel oder die Gesundheitsapp für Frauen zum Management der eigenen Menstruation. Hier geht es konkret um die Steuerung von

Dingen, Geräten, Maschinen, ganzer Häuser (den *Smart Homes*) und dem Alltag ganz allgemein; bis hin zum autonomen Fahren und einem umfassenden Mobilitätsmanagement. Gerne werden solche Anwendungen als »intelligent« bezeichnet, wobei unklar ist, was genau damit gemeint ist und ob es über algorithmische Verfahren und Programmierungen hinausgeht – und wenn ja inwieweit. Der Begriff des Servers ist dabei ein nicht zufällig nicht hinterfragter Bestandteil der digitalen Infrastruktur geworden, wie Krajewski (2010) in seiner Mediengeschichte des Dieners hervorhebt. Der *Server*, also der Diener, ist quasi das Sinnbild eines vernetzten Denkens, in dem nicht länger klar ist, wer hier letztendlich genau wem dient.

Über das Internet der Dinge aber scheint sich der Traum von einer automatisierten Umwelt, in einigen Fällen auch den automatisierten Menschen, endgültig umsetzen zu lassen. Der Traum ist nicht so neu, aber gerade die aufkommende Moderne und die Rationalisierung der Welt hat immer wieder, zumindest fiktional, diese Verbindungen gezogen. Von ETA Hoffmanns *Sandmann*, Goethes *Zauberlehrling*, Shelleys *Frankenstein*, HG Wells oder anderen Autor:innen der fantastischen Literatur, und (später) der Science-Fiction bietet der automatisierte Helfer (oder der helfende, aber zugleich von Menschen kontrollierte Automat, der Roboter) immer wieder ein willkommenes Sujet, um über die eigene Unvollkommenheit, aber eben auch über die eigenen Machtfantasien oder menschliche Hybris selbst nachzudenken. Und mit der digitalen Vernetzung kann sich nun fast jede:r solche Diener:innen wieder leisten. Die Beherrschung der digitalen Domestiken wird so zu einem Ausweis gesellschaftlicher Stellung und Bedeutung – auch wenn in einer Welt automatisierter Massenproduktion potenziell jeder diese Art der Distinktion für sich in Anspruch nehmen kann. Und damit würde sich der Kreis auch wieder schließen. Neben den Aspekten der Bequemlichkeit und der eigenen Lebenserleichterung wird so die Verfügbarkeit über Domestiken wieder schick, sozusagen zu einem Teil des eigenen *Lifestyles*, einem Aspekt absoluter Modernität und Praktikabilität, der eigenen Effizienzsteigerung, die sich scheinbar logisch ergibt, aber eben auch nicht mehr ist, als Teil eines ökonomischen Narratives der totalen Ver-

fügbarkeit und der eigenen Optimierung. Das *Mängelwesen Mensch* (Arnold Gehlen), schafft sich Abhilfe durch eine digitale *Vermehrungsmeute* (angelehnt an vgl. Canetti 2006), eingebettet in einen Konsumkapitalismus und digitaler Technologien. Dass der Weg zu Überhöhungen der Technologie ins Religiöse nicht weit und quasi in der Wahrnehmung von digitaler Technologie angelegt ist, zeigt Robert Feustel (2018) in seiner Analyse des Informationsbegriffes und daranhängender Menschenbilder. Auch das Silicon Valley benutzt immer wieder Bilder quasi religiöser Anmutung, wenn z.B. der verstorbene Steve Jobs, einem evangelikalen Prediger gleich, die neueste Entwicklung von Apple vorgestellt hatte. Dem weniger charismatischen Nachfolger, Tim Cook, gelang dies nicht so gut. Aber eine Fetischisierung von Technologie lässt sich hier durchaus zeigen. Die Verbindungen des *Silicon Valley* zur *New Age Esoterik*, von den Hippies bis hin zu evangelikalen Erweckungsbewegungen, sind fester Teil seiner Geschichte geworden (vgl. u.a. Turner 2008; Nachtwey & Seidl 2017). Als hochrationale, aber dennoch technoreligiöse Variante davon erscheint die so genannte Bewegung der Transhumanisten (vgl. Spreen u.a. 2018). Ihre Ideen, den Menschen mit Technik überwinden zu wollen, bilden mehr als nur technische Neugier ab. Man kann sich allerdings fragen, warum und für wen die totale Herrschaft gut sein soll – wenn es dann keine Menschen mehr gibt, die diesen Zustand genießen oder ausnutzen können. Steven Pinker (2019) hält diese Versprechungen der Künstlichen Intelligenz und ihrer Übernahme der Macht ohnehin für überzogen und hält die Technik eher für eine Projektionsfläche von Wünschen, Träumen und Vorstellungen als greifbare Realität; vor allem aber ein falsch verstandenes Konzept von Intelligenz. Nosthoff und Maschewski (2019) zeigen in ihrem Buch »Gesellschaft der Wearables« sehr eindringlich, wie hier vor allem eine neue Biopolitik qua Datenanalyse vertieft wird.

In den Niederungen des Alltags spielen diese Ideen zwar herein, ihre Erscheinungsweisen sind hier allerdings viel banaler, auch wenn die Ideen oft hochfliegend sind und oft die Rettung der Welt, die Zukunft der Menschheit versprochen wird. Zwei Bereiche, die die Pläne, Ideen oder auch tatsächlichen Entwicklungen, die Automatisierung von Alltagswelt und Umwelt sehr anschaulich zeigen

können, sind u.a. die verschiedenen Konzepte für *Smart Cities* sowie das so genannte autonome Fahren als ein Aspekt davon. Und wenn es um die elektronischen, digitalen Dienstboten geht, dann kommt man nicht an den Ideen des *Smart Home* vorbei, in denen die bauliche Infrastruktur und die Funktionalität von Wohnungen oder Eigenheimen digital vernetzt werden soll. Florian Rötzer spricht hier sehr passend von der »*neuen Unheimlichkeit*« (2019). In Bezug auf eine Refeudalisierung des Alltags als Teil von Disktinktionspraktiken der digital modernen Bürger:in, bietet sich das *Smart Home* geradezu als Beispiel an, auch wenn die Handreichungen mitunter banal sind – automatisch das Licht anmachen, Kameras per Smartphone kontrollieren, die Heizung steuern, den Herd bedienen usw. Hinsichtlich der Auswirkungen ist hier aber nicht zu unterschätzen, dass die Vernetzung einen ehemals absolut privaten Raum, sprich das eigene Heim, wenn nicht öffentlich, so doch transparent und von außen kontrollierbar macht. Ein *Smart Home* scheint den Bewohner:innen die Wünsche vorwegzunehmen, das Management des Eigenheims abzunehmen, so Rötzer (2019), auch wenn es tatsächlich von der Ferne aus kontrollierbar wird, und eben nicht allein durch die Bewohner:innen, sondern durch die Unternehmen, die entsprechende Infrastrukturen, technische Einheiten und Netzwerke anbieten und wie so häufig im Zeitalter der Digitalisierung, durch den Zugriff unbefugter Dritter von außen. Die Digitalisierung der Welt produziert ihre eigenen Sicherheitslücken quasi permanent selbst mit. Sie sind eine ihrer festen Begleiterscheinungen, so wie es der Unfall bei der Technisierung und Beschleunigung der Welt war, wie Paul Virilio bereits feststellte. Diese Erkenntnis oder auch nur die Möglichkeit steht dabei kaum im Zentrum der Erzählungen. Diese drehen sich um andere Aspekte, wie z.B. die Geschichte vom »guten Leben« in dem alles effizient und »praktisch« geregelt wird. Dem Argument des »guten Lebens« kann sich schon deshalb niemand entziehen, weil das Angebot zu verlockend wirkt und niemand es ablehnen würde. Was allerdings mit dem guten Leben dann gemeint ist, dürfte höchst individuell entschieden werden, andererseits sind das Streben nach Modernität und die Distinktion feste Bestandteile von Subjektivierungsprozessen, so dass solche Narrative hier durchaus eine Wirkung haben

dürften. Ich komme nochmal auf das Beispiel des *Smart Home* zurück. Wohnen ist nicht nur ein elementarer Teil des Alltags, sondern eben auch ein Feld der Selbstfindung, der Selbstdarstellung und Identitätskonstruktion, in dem die Distinktion zum Prozess der Subjektivierung fest dazugehört. Insofern lässt sich gerade hier die eigene Modernität und technologische Kompetenz, die dazugehört, besonders gut darstellen und ausleben. Über die Automatisierung des Alltages u.a. mit der digitalen Verfügbarkeit eines selbst programmierten Hauses, lässt sich somit besonders gut zeigen, dass »man es sich leisten kann« und entsprechend nichts mehr selbst machen muss, sondern eben »machen lässt«. Die Kontrolle wird zu einem Teil des Konsumangebots, sowohl die Kontrolle über das Haus, als auch die Kontrolle der Technik über das eigene Leben. Sich überwachen zu lassen – was im Alltag als digitale Verfügbarkeit und Beherrschung der Umwelt durch Technik erlebt wird – ist Teil einer Distinktionspraxis, weswegen ich hier vom Konsum der Überwachung sprechen möchte, und nicht allein von der Überwachung der Konsumgewohnheiten. Dass diese Art der Überwachung möglicherweise auch ein Privileg für manche Gruppen von Menschen darstellt, während es für andere eine Unvermeidlichkeit oder gar ein Zwang sein kann, ist eine weitere Dimension, die auf Unterschiede in den Möglichkeiten, sich einer Kontrolle zu entziehen, hinweisen kann. Auch wenn die Allverfügbarkeit der Smartphones und der Digitalisierung eine Demokratisierung der Möglichkeiten verspricht, so ist nicht anzunehmen, dass bestehende Ungleichheiten beseitigt werden. Im Gegenteil: Es werden neue geschaffen.

Wie die Zusammenhänge von Distinktion als Subjektivierungspraxis, der Nachfrage nach automatischen Dienstboten, Überwachung, Digitalisierung und ihren Konsequenzen im Hinblick auf Kontrolle aussehen können, möchte ich an den Ideen zum *autonomen Fahren* exemplarisch ausführen.

Autonomes Fahren: Wünsche und Konsequenzen

Zu Beginn des Wunsches nach autonom fahrenden Fahrzeugen steht das Bedürfnis nach Fortschritt, nach dem Machbaren. Computerisierung der Umwelt und des Alltags war auch immer schon dessen Automatisierung. Angesichts von drohenden Verkehrsinfarkten in den Megastädten dieser Welt scheint die Idee autonom fahrender Vehikel ein Ausweg zu bieten, der beides kann: den identitätsstiftenden Faktor des Individualverkehrs, gepaart mit der Verfügung über moderne, technische Mittel, zu erhalten; und gleichzeitig technologisch auf der Höhe der Zeit, mit Digitalisierung die Probleme von Lebenstilen lösen, die auf eben dieser Art des Individualverkehrs beruhen – und die sich zunehmend nachteilig für Gesellschaften und ihre sozialökologischen Grundlagen auswirken. Am Anfang vieler Diskussionen und Berichte über autonomes Fahren allerdings steht, wie so oft bei Technik, die eher Angst macht und Gewohntes in Frage stellt, der Unfall. So auch im Fall einer in Arizona getöteten Frau¹, welches in der Berichterstattung und der anschließenden Debatte große Aufregung erzeugt hatte. Dieses Beispiel soll hier exemplarisch für viele andere stehen.

Ein »autonomes« Fahrzeug tötet in Arizona einen Menschen und die Aufregung ist groß. Das Fahrzeug war von Uber, dem Startup-Plattform-Multi mit dem kontroversen bis zweifelhaften Geschäftsmodell. Das machte die Aufregung eher größer als kleiner. Es war nicht der erste Unfall mit einem selbstfahrenden Auto, Tesla hatte zuvor schon einige Unfälle ähnlich oder anders gelagert. Im Fall von Uber² wurde eine Frau angefahren, die daraufhin verstarb. Es ist immer tragisch, wenn ein Mensch stirbt, noch dazu durch eine vermeintlich unkontrollierbare Technologie. Letztlich war es wohl ein Softwarefehler, der zu dem tragischen Ende der Fahrt geführt

¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung. 2018. Fußgängerin stirbt nach Unfall mit selbstfahrendem Auto von Uber. 19. März: www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diginomics/frau-stirbt-nach-unfall-mit-selbstfahrendem-auto-von-uber-15502443.html

² Telepolis. 2018. Autonomes Fahrzeug fordert erstes Menschenopfer. 22. März: <https://www.heise.de/tp/features/Autonomes-Fahrzeug-fordert-erstes-Menschenopfer-4001240.html>

hat³. Sie wurde als »falsch-positiv« bewertet und so vom Fahrzeug ignoriert – es ist also durchaus anzunehmen, dass das Unternehmen, ja die Technologie insgesamt die Menschen eher gefährdet als ihnen guttut. Anhand dieses Unfalls und dieser Debatte lassen sich ein paar spezielle Aspekte diskutieren, um daran anschließend ein paar grundsätzliche Überlegungen zu machen. Ohne den Angehörigen der getöteten Frau zu nahe treten und ihre Trauer und ihren Schmerz zu mindern zu wollen, möchte ich einwenden, dass Diskussionen über die Sicherheit solcher Fahrzeuge nicht das eigentliche Thema sein dürfen. Auch, aber nicht schwerpunktmäßig. Auf den Straßen der USA sterben jährlich rund 35.000 Menschen durch oder mithilfe einer vermeintlich sicheren Technik⁴. Es sind Autos, vollgestopft mit unfallverhindernden Assistenzsystemen, die einen Vorgeschnack auf die so genannten autonomen Fahrzeuge geben und dennoch nicht verhindern können, dass Verkehrsteilnehmer:innen durch die Unachtsamkeit der Anderen oder ihrer selbst, durch Technikversagen oder durch eine Mischung aus allem im Verkehr sterben. In Deutschland waren es in den letzten Jahren regelmäßig zwischen 3.000 und 4.000 Menschen⁵. Gemessen an der Bevölkerung ist das weniger als in den USA – doch generell zeigen diese Zahlen, dass Verkehrstote durch autonome Fahrzeuge eine Randerscheinung sind. Die Diskussion könnte man angesichts dieser Zahlen auch als zynisch beschreiben, denn den individuellen Massenverkehr stellt niemand in Frage, wenn zum Beispiel eine 80-jährige Frau in Hamburg die Bremse mit dem Gaspedal verwechselt – Automatikschaltung –, geradewegs in ein Geschäft

3 Arstechnica. 2018. Report: Software bug led to death in Uber's self-driving crash.

5. August: <https://arstechnica.com/tech-policy/2018/05/report-software-bug-led-to-death-in-ubers-self-driving-crash>

4 DEKRA. 2017. Drastische Zunahme der Zahl von Verkehrstoten in den USA. Juni: <https://www.dekra-roadsafety.com/de/drastische-zunahme-der-zahl-von-verkehrstoten-in-den-usa/>; Verkehrstote in den USA 2010 bis 2019; Statista. 2020. Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr in den USA von 2010 bis 2019: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/159555/umfrage/anzahl-verkehrsunfaelle-in-nordamerika/>

5 DeStatistis. 2018. Pressemitteilung Nr. 063. 27. Februar: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/02/PD18_063_46241.html

fährt und dabei Passant:innen auf dem Fußweg davor an- bzw. überfährt⁶. Die Konsequenz: Die Geschäftseinhaber bzw. der Bezirk hat Poller vor die Parkplätze gestellt, so dass eine solche Fahrt nun dort enden kann. Das löst zwar die Effekte des Unfalls, allerdings nicht das Problem der Technikbeherrschung ab einem bestimmten Alter, was wiederum eine andere Debatte wäre. Ob autonomes Fahren hier eine Möglichkeit für neue Lösungen darstellen könnte, wäre denkbar, allerdings würde es neue Fragen aufwerfen, u.a. den Punkt der Verantwortlichkeit (vgl. auch Simanowski 2020).

Auf der anderen Seite sind die Verkehrstoten auch eine Motivation, Autos immer sicherer zu bauen, eben auch durch so genannte intelligente Assistenzsysteme, deren Vollendung anscheinend im autonomen Fahren selbst liegt. Nun ist der Wunsch nach Automatisierung weder neu noch originell. Beim Autofahren aber trifft er in das Herz unserer Zivilisation: dem individuellen Verkehr, vor allem in den westlichen Industrienationen, in denen das Autofahren – vor allem in den großen Metropolen – eher »Autostehen« heißen sollte. Von Goethes *Zauberlehrling* über ETA Hoffmanns *Sandmann*, Shelleys *Frankenstein* bis hin zu den Kurzgeschichten von Philip K. Dick sowie anderen hat das Motiv der Automation, der Ablösung der menschlichen Steuerungsfähigkeit und Notwendigkeit als Motiv in Film, Literatur und verschiedenen Zukunftsvisionen Ausdruck gefunden: oft als warnendes Motiv; häufig mit katastrophalen Folgen für die Protagonisten, aber es regt immer zu einem Nachdenken über die Welt, den Menschen und das Sein als solches an. Die Bewegung der Transhumanisten treibt diese Vorstellung auf die Spitze, indem sie den Menschen selbst überkommen und zu einer höheren Sphäre, Macht oder Daseinszustand bringen will. In dem Film »2001« von Stanley Kubrick wurde bereits im Jahr 1968 einmal sehr anschaulich erörtert, wie ein Kampf um das Überleben zwischen Mensch und lebendiger, fühlender Machine aussehen könnte⁷.

⁶ Krause, Katy- 2016. Die Waitzstraße bleibt ein gefährliches Plaster. *Hamburger Abendblatt*. 21. März: <https://www.abendblatt.de/hamburg/elbvororte/article207246183/Die-Waitzstrasse-bleibt-ein-gefaehrliches-Pflaster.html>; im Oktober 2020 gab es erneut einen Unfall in der gleichen Straße, der mittlerweile 36.

⁷ 50 Jahre Kubricks »2001«. Übermenschen und Aliens – die Philosophie des Sci-Fi, von Josef Früchtli im Gespräch mit Simone Miller, bei *DLF Kultur*, 8.4.2018:

Derart utopische und geradezu philosophische Überlegungen dürften bei Uber oder Tesla nicht an vorderster Stelle gestanden haben, als sie ihre Geschäftsmodelle konzipiert haben. Viel eher handelt es sich bei den beiden vor allem um Geschäftsmodelle mit einer ultrakapitalistischen Wertschöpfung, die hinter ihren Ideen stehen – gepaart mit dem Wunsch nach totaler Kontrolle über das Kapital und vor allem über die Kund:innen. Abgesehen von den tödlichen Folgen von Technologie – die wahrlich keine Neuigkeit mehr sind –, sind vor allem andere Aspekte der Idee autonomer Fahrzeuge interessanter und für die Betrachtungen der Zusammenhänge von Kontrolle, Konsum und Technologie ergiebiger. Dazu gehören zum einen die grundsätzliche Idee autonomer Mobilität und die Formen der Überwachung, die mit einer vernetzten Mobilität und ihrer Einbettung in weitreichenderer Konzepte vernetzten Lebens wie *Smart Cities* verbunden sind. Zum anderen geht es hier um die Frage, inwiefern autonomes Fahren einen *Lifestyle* befriedigt und die Sehnsucht nach den Domestiken – in diesem Fall die Chauffeure, die eben keine Taxifahrer mehr sind. Denn Automobilität war immer ein komplexes Gemisch aus Maschinen, sozialen Praktiken und Lebensweisen, wie Bissel et al. (2020) festhalten. Die Einführung von autonomen Fahrzeugen würde auf allen diesen Ebenen Veränderungen hervorrufen und somit auch das Verhältnis von Mensch, Maschine und Umwelt nachhaltig ändern, so die Autoren.

Autonomes Fahren verspricht die Zukunft der Mobilität zu sein. Und in der Tat braucht es neue Ideen, um Konzepte gegen verstopfte Städte, klimaschädliche Abgase und den Flächenverbrauch durch Straßen zu entwickeln. Ob das mit dem autonomen Fahren gelingen wird, ist aber mehr als fraglich. Gemeinsam mit der Elektromobilität erscheint diese Zukunft allzu verlockend: gemäß den Versprechungen würden die autonomen Fahrzeuge für die nötige Effizienz sorgen, die in den smarten Städten der Zukunft für einen reibungslosen Ablauf nötig ist, um diese besser zu organisieren und klimaschützend auszubauen. Die Elektromobilität reduziert dabei die Abgase und schützt das Klima – vorausgesetzt die Energie

kommt aus nachhaltigen Quellen. Doch diese Ideen sind nicht vollends durchdacht, denn die Diskussion über Elektroautos folgt dem bisherigen Modell des Individualverkehrs. Das Problem der Verstopfung der Städte wäre also nicht gelöst, sondern würde lediglich elektrifiziert. Auch wenn wir die autonomen Fahrzeuge als individuellen ÖPNV verstehen, so werden es nicht weniger, sondern mindestens genauso viele Autos auf der Straße geben. Denn auch die neuen Autobauer:innen wollen ihre Produkte verkaufen. Autos bleiben stets ein individuelles Verkehrsmittel, auch wenn sie geteilt werden. Hier werden also nicht neue Mobilitätskonzepte vorgestellt, sondern vor allem neue Ideen, um den Individualverkehr mit dem Auto anders zu gestalten und darüberhinaus den Markt und die Infrastruktur zu kontrollieren – warum sonst sollten Autoproduzenten wie Mercedes oder VW, oder eben auch Google in diesen Markt zu investieren. Dadurch könnten durchaus neue Abhängigkeiten entstehen, wenn sie nicht bereits im Entstehungsprozess sind⁸. Über andere Fahrzeuge oder über die vernetzte Mobilität in einem System, das Fahrräder, Busse, Bahnen und (möglicherweise auch geteilte) Autos gemeinsam berücksichtigt, wird dabei leider selten gesprochen. Die beiden Wirtschaftswissenschaftler Eichenberger und Stadelmann⁹ haben in einem FAZ-Artikel sehr deutlich ihre Vision des zukünftigen Verkehrs entworfen, in der der öffentliche Nahverkehr nahezu gänzlich dem Individualverkehr weichen muss – selbstverständlich rein wirtschaftlich betrachtet – und dabei den möglichen Abhängigkeiten, dem Wert von öffentlichen Gütern, den Kontrolleffekten sowie anderen Verkehrsmitteln keinen Gedanken widmen. Es ist sozusagen eine Auto-Vision von gestern mit den Mitteln von morgen, hyperindividuell und antigesellschaftlich.

Den größten Aufmerksamkeitsgewinn, so behauptete ich, erzielt die Idee aus dem Attribut »autonom«. Zum einen klingt Automo-

⁸ Sarah Spiekermann zu Googles Mobilitätsplänen; vgl. Krempl, Stefan. 2019. re:publica: KI-Forscherin fordert Recht, von Maschinen akkurat gesehen zu werden. Heise Online. 8. Mai: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/re-publica-KI-Forscherin-fordert-Recht-von-Maschinen-akkurat-gesehen-zu-werden-4417605.html>

⁹ Eichenberger, Reiner & Stadelmann, David. 2019. Das Auto hat die besten Zeiten noch vor sich. *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung*. 21. April: 20.

mie nach Freiheit, zum anderen verweist die Idee im Zusammenhang mit Fahrzeugen, auf eine Art selbstgesteuerter Robotik hin, die dem Menschen zu Diensten steht. Allein die Idee, während der Autofahrt bequem lesen und entspannen zu können, wo hingegen man heute vor allem auf den Verkehr achten muss, verdeutlicht den dringenden Wunsch nach Bequemlichkeit und dienender Unterstützung durch Technik. Dass ich ebenfalls bei über 200 km/h entspannt lesen und im Internet surfen kann, wenn ich mit der Bahn fahre – zumindest in manchen Ländern – und es diesen Luxus also durchaus gibt, wird deshalb nicht erwähnt, weil damit kein Individualverkehr verbunden und somit nur eine begrenzte Freiheit geltend gemacht wird. Es geht also nicht darum mitzufahren, in von Menschen gesteuerten Bussen oder Bahnen, sondern dort, wo ich bewegt werde, ohne selbst etwas dafür tun zu müssen. Automomes Fahren bedeutet, dass ein Fahrzeug sich autonom und ohne menschliche Steuerung bewegt, im Idealfall ein Fahrzeug des Individualverkehrs, denn damit ließe sich am ehesten der bisherige Lebensstil adäquat und in der Konsumlogik selbst weiterentwickeln. Dass es auch jetzt schon fahrerlose Züge und Busse gibt, ist ein interessanter und für die Ausgestaltung zukünftiger Mobilitätskonzepte wichtiger Seitenaspekt, aber im Kern geht es nur um die sich selbststeuernden Fahrzeuge des Individualverkehrs. Der Begriff »autonom« bezieht sich im Kern auf die Steuerung durch Technologie, nicht aber um die Autonomie der Insassen – wie man vielleicht fälschlicherweise auch denken können. Allerdings suggerieren Werbung und Diskurse auch einen Freiheitsgewinn für die Insassen, indem ihnen der Stress des Fahrens abgenommen würde. Vor allem aber ist autonomes Fahren ein Teil von urbanen Zukunftsprojekten, die, unter dem Stichwort *Smart City*, die digitalgesteuerte Stadt plant. Nur vor dem Hintergrund der Effizienz in einer *Smart City* mag dies zu erklären sein, aber nicht für den Verkehr als solchen – zumal es sich hierbei nur um Autos handelt und nicht etwa um andere Mittel wie z.B. Fahrräder, die ja auch den Individualverkehr darstellen. Busse oder U-Bahnen, die selbststeuernd oder ferngesteuert fahren, sind zwar mitinbegriffen, doch diese haben bereits jetzt festgelegte Routen und eine Infrastruktur, so dass es letztlich um eine Steuerung (und die Kontrolle) von Individuen in

ihren Fahrzeugen geht. Vergessen wird dabei, dass es massiver Eingriffe in die Infrastruktur bedarf, um autonomes Fahren in den Städten oder inzwischen auch auf Autobahnen umzusetzen. Landschaft und Raum müssten angepasst werden: Denn die Technologie braucht Voraussetzungen, die eher denen einer Bahn mit Schienen ähnelt, als den einer Stadt, in der der Verkehr auch dann fließt, wenn keine klaren Abgrenzungen, Begrenzungen, Leitlinien usw. vorhanden sind. Autonomes Fahren in einer Stadt wie Lagos oder Delhi sind eben nicht so einfach denkbar. Das Modell ist bislang vor allem auf Städte in den USA, Westeuropa oder durchgeplanten Entwürfen von *Smart-Cities* in aller Welt hin ausgerichtet. Das mag sich in Zukunft auch mit einer Weiterentwicklung der Technik ändern.

Im Zuge einer Umgestaltung wäre interessant zu sehen, was in der Übergangsphase passiert, insbesondere wenn es autonome und nichtautonome Fahrzeuge geben wird. Der Organisationssoziologe Charles Perrow hat bereits in den 1980er Jahren in seinem Buch »Normale Katastrophen« (1984) gezeigt, dass Technologie und Technikunfälle oft, wenn nicht immer, eine gemeinsame Evolution haben und in vielen Fällen nahezu unumgänglich sind, insbesondere dann, wenn verschiedene Entwicklungsstufen aufeinandertreffen. Sein Beispiel bezog sich auf die Schiffsradare, wo es in der Übergangszeit sowohl Schiffe mit und ohne neuer Technik gab – mit entsprechenden Konsequenzen (vgl. Perrow 2012). Die Gleichzeitigkeit von sich selbststeuernder Technik und herkömmlich fahrender Autos könnte zu systemischen Unvorhersehbarkeiten führen, die sich katastrophal auswirken – u.a. dadurch das eben nicht alle miteinander vernetzt und somit zentral kontrollierbar sind. Jede Technologie, insbesondere von einer solchen Größe und Tragweite wie das autonome Fahren, birgt den Unfall bereits in sich, wie es auch Virilio in seinen Aufführungen zur Beschleunigung festgehalten hat¹⁰. Der Traum vom besseren, sichereren Fahren wird sich dadurch eben gerade nicht erfüllen.

Das bringt mich zum zweiten Punkt: der Überwachung. Die Voraussetzung des autonomen Fahrens ist die digitale Vernetzung.

¹⁰ Telepolis. Thema: Autonomes Fahren: <https://www.heise.de/tp/thema/autonomes-fahren>

Schon jetzt sind Autos fahrende Rechenzentren¹¹. Autonomes Fahren impliziert eine Art von Fernsteuerung, im Sinne einer Vernetzung mit der digitalen Umwelt. Autonomes Fahren ist ein algorithmusgesteuerter *Big Data-Verkehr*. Für utopische Visionen künftiger Städte, die effizienter gestaltet und deren Energie, Verkehr und Mobilitätsflüsse über *Big Data* gesteuert werden müssen, bedeutet das eine nicht unerhebliche Überwachung von Aktivitäten der Bürger:innen, die in einer solchen Umgebung mehr und mehr zu einem Teil der Landschaft, des Raums selbst und der Infrastruktur werden würden und über dessen Vernetzung kontrollier- und vor allem steuerbar wären. Der Aspekt der Überwachung gilt grundsätzlich für alle Mobilitätsmittel, da diese Teil einer digitalen Infrastruktur sind, welche über die individuellen Smartphones bedienbar ist. Das würde jedoch insbesondere für das autonome Fahren gelten, vor allem wenn »autonom« nicht die Fahrer:innen, sondern das Fahrzeug und damit auch die mögliche Bestimmung über Weg und Ziel beträfe. Ob das autonome Fahren zu weniger Verkehrstoten führen würde, ist eine interessante Frage, die aber dann mit einem Preis verbunden wäre, der in der Diskussion bisher eine eher marginale Stellung innehaltet. Die Effizienz moderner Städte ist ein gewichtiges Argument für deren smarte Steuerung und in einzelnen Aspekten werden auch schon Maßnahmen umgesetzt, z.B. bei der Energieversorgung. Dass es dabei zu einem Dilemma zwischen Überwachung und Klimaschutz kommen kann, ist nur ein Paradox digitaler Vernetzung für eine bessere Zukunft. Nun sind Uber, Tesla und andere Anbieter der neuen Technologien – dabei auch viele der bisherigen *Big Player* wie Mercedes, VW, Renault oder Toyota auf dem Mobilitätsmarkt, jedoch keine öffentlich-rechtlichen Unternehmen – profitorientierte Kapitalgesellschaften, denen es vor allem um die Kontrolle und den Absatz von Produkten geht. Die Möglichkeit, dass sie nun noch mehr als bisher Verkehrsflüsse kontrollieren, steuern und eventuell manipulieren können, greift weiter in ohnehin schon brüchig gewordene Verfahrensweisen von

¹¹ Schulzki-Haddouti, Christiane. 2014. Schädliche Daten-Emissionen. Wem Ihr Auto was über Sie verrät. c't. 22. August: www.heise.de/ct/ausgabe/2014-19-Wem-Ihr-Auto-was-ueber-Sie-verraet-2295999.html

Demokratien ein. Hier zeigt sich der von Shoshana Zuboff so pointiert analysierte Überwachungskapitalismus sehr deutlich – vor allem was mögliche gesellschaftliche Konsequenzen angeht.

Nun ließe sich einwenden, dass eine vernetzte Mobilität nichts wirklich Neues mehr ist und das autonome Fahren nur die Konsequenz der digitalen Entwicklung sowie die Überwachung weder überraschend noch als Kritik besonders originell ist. Da ist etwas dran, weshalb es im Hinblick auf einen individualisierten ÖPNV noch andere Aspekte geben muss, die dem autonomen Fahren im Wege stehen könnten – zumindest zum jetzigen Zeitpunkt. Die Gründe liegen überraschenderweise im Kapitalismus und in der Idee einer individualisierten Gesellschaft selbst. Der Kapitalismus lebt vom Konsum, der garantiert, dass wir die Auswahl haben, zwischen Optionen wählen zu können, um darüber auszudrücken, wer man sein will. Konsum unterstreicht Individualität, ermöglicht Distinktion zu anderen und ist die Triebfeder des Kapitalismus. Das Auto nimmt darin eine zentrale Rolle ein, was ein Blick auf die Werbung und ihren Bildern, Vorstellungen, Wünschen, Träumen und Hoffnungen zeigt. Das Auto ist gleichzeitig Statussymbol, Freiheitsversprechen, Ausdruck von Modernität oder Beweis für eine Lebenshaltung. Die Art des Autos ist mit der Persönlichkeit eng verbunden – und wenn sie nur durch die Werbung so konstruiert wird. Zur Idee des Autos gehört auch die persönliche Autonomie – zumindest hierzulande –, aber auch in vielen westlichen Industriestaaten wahrscheinlich auch darüber hinaus. Ob das autonome Fahren, also das Fahren in einem sich selbststeuernden (oder doch eher ferngesteuerten) Taxi, diese Sehnsucht der Masse derzeit bedient, ist fraglich. Für die Fans einer digitalen Welt ist das bestimmt der Ausdruck von Zeitgeist und Hypermoderne, mit dem sie zeigen können, wie sie sich von den anderen abheben können. Ob das auch für andere gesellschaftliche Gruppen gilt, wage ich zu bezweifeln.

Das Auto hat seit mehr als 100 Jahren einen kulthaften Charakter, wobei der Wert auch, aber eben nicht nur vom Preis bestimmt wird. Ein Durchbruch für das autonome Fahren kann nur kommen, wenn der Inhalt der Ikone »Auto« sich radikal wandelt. Vom Instrument der Freiheit des selbstbestimmten Fahrens, des Lebens,

des Aufbruchs hin zu einer Idee der digitalen Vernetzung in einer automatischen Welt, die für diese Hypermoderne steht. Dabei könnte der Konsumkapitalismus helfen, in dem es erstrebenswert sein wird, die Herrschaft über die Welt durch Technik vom eigenen Smartphone aus zu organisieren. Gerade die Idee von digitalen Domestiken könnte hier greifen. Und schaut man sich die Versprechungen der neuen *smartten* Welt an, dann nehmen vor allem Dienste und Technologien einen prominenten Platz ein, die den Menschen etwas abnehmen, etwas automatisch machen – zu Hause, beim Fahren, im Leben. 100 Jahre nachdem die Diener:innen in den Gesellschaften des 20. Jahrhunderts mehr und mehr zurückgedrängt wurden, findet sich eine neue Mittelschicht, die mit der Digitalisierung genau diesem Distinktionsmerkmal nachzueifern scheint. Man kann sich zwar keine sozialversicherten Fahrer:innen leisten, aber ein autonomes Auto, in dem man sich auch fahren lassen kann. Kein Taxi, sondern eine elektronische Diener:in. Die Digitalisierung ermöglicht so möglicherweise neue Distinktionsgewinne, autonome Fahrzeuge werden einen nicht unerheblichen Anteil an vielen Veränderungen haben, die weit über den eigentlichen Verkehr selbst hinausgehen werden (vgl. Bissell et al. 2020). Ob und wie sich diese schöne neue Welt tatsächlich durchsetzen kann, muss abgewartet werden. Klar ist aber schon jetzt, dass auch hier die Überwachung konsumiert wird, auch wenn sie als Konsum verschleiert wird und als Möglichkeit daherkommt, die eigene Individualität herzustellen. Vor diesem Hintergrund sind die Toten von Arizona, ist jeder Verkehrstote, ein persönliches Drama und ihre Statistik ein gesellschaftliches Problem: den Kern der Debatte trifft die Empörung darüber aber nicht. Der liegt an anderer Stelle, ist gesellschaftlich sehr relevant, aber leider auch so versteckt und verschleiert, weil es hier gerade um den Kern einer konsumkapitalistischen Verwertungs- und Identitätslogik geht.